

Kallelse

2026-04-23

Fyrbodals kommunalförbund Förbundsdirektionen

Datum: Torsdag den 23 april 2026 kl. 09.00 – 16.00

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

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

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

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

Tjänstepersoner

Anna Lärk Ståhlberg, förbundsdirektör
Carina Wiberg Borgh, sekreterare/ chef verksamhetsstöd
Michael Johansson, chef för Regional utveckling
Titti Andersson, bitr. förbundsdirektör
Karin Engström, chef för välfärdsutveckling
Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg
Christel Thuresson, energi och näringslivsstrateg
Malin Zetterman, ekonomiansvarig
Andreas Borg, kommunikationsansvarig
Linnea Lindgren, processledare kompetensplattform
Anki Samuelsson, processledare kompetensplattform
Anita Andersson Hagsgård, processledare vård- och omsorgscollage

Övriga

Anna Kronvall, VGR

Ivan Stipic, Gryning vård AB

Malin Hedelin, Styrelsen Gryning Vård AB

DAGORDNING

ÄRENDE 1 - Upprop och val av justerare	4
ÄRENDE 2 - Fastställande av dagordningen	5
ÄRENDE 3 – Ordförande och förbundsdirektör informerar, kl. 09,10-09,30	6
ÄRENDE 4 – Politisk dialog, kl. 09,30-10,15	7
ÄRENDE 5 – Aktuella infrastrukturärenden, kl. 10,30-10,40	8
ÄRENDE 6 – Prioritering av regionala cykelvägar Fyrbodal 2026.....	9
ÄRENDE 7 - Workshop inför framtagande av scenarier till en systemanalys (infrastruktur), kl. 10,50-11,20	11
ÄRENDE 8 – Revisionsberättelse 2025, kl. 11,30-11,45	12
ÄRENDE 9 – Förbundsövergripande ekonomi, kl. 11,45-11,55	14
ÄRENDE 10 – Fyrbodals inspel till Sveriges nationella och Regionala PartnerskapsPlan (NRPP), kl. 11,55-12,10	15
ÄRENDE 11 – Påverkansarbete – Syfte och mål med förbundets medverkan på Almedalen, kl. 13,10-13,20.....	17
ÄRENDE 12 – Energiförsörjning – aktuellt läge, kl. 13,20-13,35.....	18
ÄRENDE 13 – Gryning Vård AB – information om aktuellt läge, kl. 13,35-14,00.....	19
ÄRENDE 14 – Projektarenan - rapport, kl. 14,15-14,30.....	20
ÄRENDE 15 – Tema Kompetensförsörjning, kl. 14,30-15,00.....	21
ÄRENDE 16 – Övrigt.....	22
ÄRENDE 17 – Anmälningssärenden/Meddelanden.....	23
ÄRENDE 18 – Redovisning av delegationsbeslut.....	24
ÄRENDE 19 – Nästa möte	25

ÄRENDE 1 - Upprop och val av justerare

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen väljer xx (x) till justerare. Justering äger rum 2026-04-27 digitalt

Sammanfattning

Till justerare föreslås någon av nedanstående ledamöter:

Kent Hansson (S)

Liselott Fröjd (M)

Stefan Skoglund (S)

Benny Augustsson (S)

Justeringen föreslås äga rum 2026-04-27, digitalt

ÄRENDE 2 - Fastställande av dagordningen

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen fastställer dagordningen.

ÄRENDE 3 – Ordförande och förbundsdirektör informerar, kl. 09,10-09,30

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning

Information utifrån den regionala kontexten

- BHU, SRO och VästKom
- Västgruppen
- Västsvensk samling
- Kommundirektörer

Aktuellt i Fyrbodalsregionen & på kommunalförbundet

ÄRENDE 4 – Politisk dialog, kl. 09,30-10,15

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har haft interna överläggningar

ÄRENDE 5 – Aktuella infrastrukturärenden, kl. 10,30-10,40

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har tagit del av informationen

Sammanfattning

En muntlig föredragning av Morgan Ahlberg, infrastrukturstrateg

ÄRENDE 6 – Prioritering av regionala cykelvägar Fyrbodal 2026, kl. 10,40-10,50

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen beslutar att anta förslaget till prioritering av regionala cykelvägar i Fyrbodalsregionen.

Förbundsdirektionen beslutar att vid behov använda resterande medel ur den förstärkta satsningen Fyrbodal till att få beviljat fler cykelvägar i Fyrbodal.

Sammanfattning

I förslaget till ny regional infrastrukturplan finns medel avsatta för utbyggnad av det regionala cykelvägnätet. Modellen för regionala cykelvägar innebär en kommunal medfinansiering. Kommunerna har från september 2025 till februari 2026 haft möjlighet att inkomma med förslag till nya regionala cykelvägar som de avser att medfinansiera.

Beslut om cykelåtgärder tas av Västra Götalandsregionen. Kommunalförbunden har möjlighet att göra en prioritering av föreslagna åtgärder inom respektive delregion. Förslaget till prioritering av cykelåtgärder bygger i första hand på de vägledande principerna för regionala cykelvägar i den regionala infrastrukturplanen. Utöver de vägledande principerna har även hänsyn tagits till fördelningen av medel vid tidigare prioriteringsomgångar.

Vid ansökningstidens slut har sju kommuner inkommit med sammanlagt 15 förslag på cykelåtgärder. I första hand har de förslag som av respektive kommun prioriterats högst tagits med för bedömning.

Vid bedömning av de inskickade förslaget har hänsyn tagits till de vägledande principerna för fördelning av medel, med särskilt vikt för principerna som rör barn och unga samt koppling till kollektivtrafik. Hänsyn har även tagits till de olika objektsens cykelpotential utifrån lokala förutsättningar.

Efter en sammanvägd bedömning föreslås nedanstående sju cykelvägar att prioriteras.

Fyrbodals kommunalförbund förslag till GC-vägar, i prioritetsordning:

1. Lysekil, väg 821 och 852, Bro – Brodalen
2. Vänersborg, väg 2134, från väg 2135 och cirka 1 km åt nordväst
3. Orust, väg 770, Färjevägen
4. Uddevalla, väg 679 och 675, Hpl Ammenäs – hpl Dramsviksvägen
5. Sotenäs, väg 174, Solliden – Ödby
6. Mellerud, väg 2177, Resecentrum – korsningen Holms kyrka
7. Trollhättan, väg 2020 och 42, Gärdhem – Åsaka

Direktionen har tidigare tagit beslut (2025-02-13) om att kvarvarande medel i förstärkt satsning Fyrbodal kan användas som medfinansiering av regionala cykelvägar. I samband med förslaget till prioritering föreslås direktionen även fatta beslut om att vid behov använda kvarvarande medel ur förstärkt satsning till finansiering av ytterligare cykelvägar i Fyrbodal.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse Regionala cykelvägar – prioriteringsomgång 2026, 2026-03-16
Förslag till prioritering av regionala cykelvägar i Fyrbodalsregionen, 2026-03-16

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att anta förslaget till prioritering av regionala cykelvägar i Fyrbodalsregionen.

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att vid behov använda resterande medel ur den förstärkta satsningen Fyrbodalsregionen till att få beviljat fler cykelvägar i Fyrbodalsregionen.

Beslutet skickas till

infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se , Ange i ämnesraden "Fyrbodals kommunalförbund – Prioritering av regionala cykelvägar 2026".
anna.kronvall@vgregion.se

Prioritering av regionala cykelvägar Fyrbodals 2026

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att anta förslaget till prioritering av regionala cykelvägar i Fyrbodalsregionen.

Arbetsutskottet föreslår direktionen besluta att vid behov använda resterande medel ur den förstärkta satsningen Fyrbodals till att få beviljat fler cykelvägar i Fyrbodals.

Sammanfattning

I förslaget till ny regional infrastrukturplan finns medel avsatta för utbyggnad av det regionala cykelvägnätet. Modellen för regionala cykelvägar innebär en kommunal medfinansiering. Kommunerna har från september 2025 till februari 2026 haft möjlighet att inkomma med förslag till nya regionala cykelvägar som de avser att medfinansiera.

Beslut om cykelåtgärder tas av Västra Götalandsregionen. Kommunalförbunden har möjlighet att göra en prioritering av föreslagna åtgärder inom respektive delregion. Förslaget till prioritering av cykelåtgärder bygger i första hand på de vägledande principerna för regionala cykelvägar i den regionala infrastrukturplanen. Utöver de vägledande principerna har även hänsyn tagits till fördelningen av medel vid tidigare prioriteringsomgångar.

Vid ansökningstidens slut har sju kommuner inkommit med sammanlagt 15 förslag på cykelåtgärder. I första hand har de förslag som av respektive kommun prioriterats högst tagits med för bedömning.

Vid bedömning av de inskickade förslaget har hänsyn tagits till de vägledande principerna för fördelning av medel, med särskilt vikt för principerna som rör barn och unga samt koppling till kollektivtrafik. Hänsyn har även tagits till de olika objekts cykelpotential utifrån lokala förutsättningar.

Efter en sammanvägd bedömning föreslås nedanstående sju cykelvägar att prioriteras.

Fyrbodals kommunalförbund förslag till GC-vägar, i prioritetsordning:

1. Lysekil, väg 821 och 852, Bro – Brodalen

2. Vänersborg, väg 2134, från väg 2135 och cirka 1 km åt nordväst
3. Orust, väg 770, Färjevägen
4. Uddevalla, väg 679 och 675, Hpl Ammenäs – hpl Dramsviksvägen
5. Sotenäs, väg 174, Solliden – Ödby
6. Mellerud, väg 2177, Resecentrum – korsningen Holms kyrka
7. Trollhättan, väg 2020 och 42, Gärdhem – Åsaka

Direktionen har tidigare tagit beslut (2025-02-13) om att kvarvarande medel i förstärkt satsning Fyrbodals kan användas som medfinansiering av regionala cykelvägar. I samband med förslaget till prioritering föreslås direktionen även fatta beslut om att vid behov använda kvarvarande medel ur förstärkt satsning till finansiering av ytterligare cykelvägar i Fyrbodals.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse Regionala cykelvägar – prioriteringsomgång 2026, 2026-03-16
Förslag till prioritering av regionala cykelvägar i Fyrbodals 2026, 2026-03-16

Beslutet skickas till

infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se, Ange i ämnesraden ”Fyrbodals kommunalförbund – Prioritering av regionala cykelvägar 2026”.

anna.kronvall@vgregion.se

Handläggare av ärendet

Morgan Ahlberg
Infrastrukturstrateg

Tel: 076-856 23 55

E-post: morgan.ahlberg@fyrbodals.se

Prioritering av regionala cykelvägar Fyrbodals 2026

Ärendebeskrivning

I förslaget till ny regional infrastrukturplan finns medel avsatta för utbyggnad av det regionala cykelvägnätet. Modellen för regionala cykelvägar innebär en kommunal medfinansiering. Kommunerna har under perioden september 2025 till februari 2026 haft möjlighet att inkomma med förslag till nya regionala cykelvägar som de avser att medfinansiera.

Beslut om cykelåtgärder tas av Västra Götalandsregionen. Kommunalförbunden har möjlighet att göra en prioritering av föreslagna åtgärder inom respektive delregion. Gör ingen prioritering på delregional nivå kommer prioriteringen i stället att göras av Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Förslaget till nya regionala cykelvägar ska skickas till Västra Götalandsregionen senast 2026-04-30 och beslut väntas tas av Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden under hösten 2026.

Förslaget till prioritering av cykelåtgärder bygger i första hand på de vägledande principerna för regionala cykelvägar i den regionala infrastrukturplanen. Dessa är:

- Åtgärder i linje med strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland
 - Utveckling av tätortsnära cykelinfrastruktur
 - Integrering av cykel och kollektivtrafik
 - Cykling som naturligt val
- Åtgärder som ger en ökad cykelvänlighet, cykelbarhet och trafiksäkerhet på platser med stor cykelpotential utifrån lokala förutsättningar
- Åtgärder som förbättrar tillgängligheten för barn och unga

Utöver de vägledande principerna har även hänsyn tagits till fördelningen av medel vid tidigare prioriteringsomgångar för att få en geografisk spridning av cykelåtgärder i delregionen.

Vid ansökningstidens slut har sju kommuner inkommit med sammanlagt 15 förslag på cykelåtgärder. I första hand har de förslag som av respektive kommun prioriterats högst tagits med för bedömning.

Under beredningen av ärendet har en diskussion förts om att använda resterande medel ur den förstärkta satsningen som Fyrbodals kommunalförbund har i förslaget till ny regional infrastrukturplan – under förutsättning att detta ger en möjlighet att få med ytterligare ett objekt som annars inte skulle rymmas inom den aktuella fördelningsomgången.

Den förstärkta satsningen innehåller i förslaget till ny regional plan totalt 26 miljoner kronor varav 15 miljoner kronor avsattes 2024 till vägätgärder på väg 740 på Orust. Direktionen har tidigare tagit beslut om att kvarvarande medel kan användas som medfinansiering av regionala cykelvägar enligt samma principer som gäller för ordinarie medel ur den regionala cykelpotten. (Förbundsdirektionen 13 februari 2025). I samband med förslaget till prioritering av cykelvägar föreslås direktionen härmed även fatta beslut om att vid behov använda kvarvarande medel ur förstärkt satsning till finansiering av ytterligare cykelvägar i Fyrbodals.

Ärendet har hanterats av tjänstepersoner på kommunalförbundet samt infrastruktur- och kollektivtrafiknätverkets beredningsgrupp bestående av representanter från Trollhättan, Uddevalla, Vänersborg, Orust och Melleruds kommuner. Det slutliga förslaget till prioritering har tagits fram av infrastruktur- och kollektivtrafiknätverket på nätverkets möte 13 mars 2026.

Förslag till prioritering

Samtliga inskickade förslag uppfyller de vägledande principerna i stor utsträckning vilket gör det svårt att använda enbart principerna som prioriteringsgrund. Av de vägledande principerna har särskilt vikt lagts vid de föreslagna cykelvägarnas koppling till målpunkter viktiga för barn och unga, samt koppling till kollektivtrafik. Cykelpotentialen för de olika åtgärderna varierar även om hänsyn ska tas till lokala förutsättningar.

Efter en sammanvägd bedömning av de sju cykelvägar som kommunerna själva prioriterat som viktigast har nätverket kommit fram till nedanstående förslag till prioritering. Förutom hänsyn till de vägledande principerna, inklusive cykelpotentialer, har hänsyn även tagits till hur fördelningen av medel mellan kommunerna sett ut de två senaste fördelningsomgångarna.

Fyrbodals kommunalförbund förslag till GC-vägar, i prioritetsordning:

1. Lysekil, väg 821 och 852, Bro – Brodalen
2. Vänersborg, väg 2134, från väg 2135 och cirka 1 km åt nordväst
3. Orust, väg 770, Färjevägen
4. Uddevalla, väg 679 och 675, Hpl Ammenäs – hpl Dramsviksvägen
5. Sotenäs, väg 174, Solliden – Ödby
6. Mellerud, väg 2177, Resecentrum – korsningen Holms kyrka
7. Trollhättan, väg 2020 och 42, Gärdhem – Åsaka

Övriga förslag utan inbördes rangordning:

- Sotenäs, väg 872, Kungshamn - Hovenäset.
- Sotenäs, väg 174, Finntorp - ICA Bovallstrand.
- Sotenäs, väg 174, Klev - Vik.
- Trollhättan, väg 2013, Fors kyrka - Danska vägen.
- Trollhättan, väg 2027, Torsred - Öresjö.
- Uddevalla, väg 675, infarten till Kärrstegens gård - hpl Ulvesund.
- Uddevalla, väg 160/787, infart till Kristevik - enskild väg till Furuhall.
- Vänersborg, väg 173, Forsane – väg E45.

Sammanfattning av samtliga inskickade förslag

Förslag som av respektive kommun rangordnats som prio 1

Lysekil, väg 821 och 852, mellan Bro och Brodalen.

Beskrivning: Total längd cirka 950 meter, varav 700 meter bygdeväg och 250 meter GC-väg. Sträckan ansluter inte till befintlig GC-väg, men utgör en del av en framtida längre sträcka. Etappen med GC-väg innebär en bro över Brodalsälven och området har geotekniska brister. Kommunen har enbart skickat in ett objekt.

Ur kommunens motivering: Hela sträckan kommer att knyta samman samhällena Bro och Brodalen och utgör en viktig skolväg. Längs vägen finns flera målpunkter som skola, handel, fritidsaktiviteter, busshållplatser, coworking-verksamhet och kyrka. Trafiksäkerheten på sträckan är i nuläget bristfällig. Genom att förbättra möjligheten att cykla och gå till väg 162 stärks anslutningen till flera busshållplatser. Kommunens

cykelplan innehåller planer på att vidareutveckla cykelvägnätet särskilt i riktning mot Brastad.

Kostnadsbedömning enligt schablon: Sträcka 1 (bygdeväg): låg kostnad, sträcka 2 (GC-väg): 3 750 000 kr.

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 17–45 (flest på delen som föreslås få GC-bana)

Bedömning: Åtgärden uppfyller flera av de vägledande principerna, särskilt ökad trafiksäkerhet och förbättrad tillgänglighet för barn och unga samt integrering av cykel och kollektivtrafik. Förslaget binder samman två mindre orter och har en relativt hög cykelpotential, särskilt i relation till schablonkostnad. Intressant kombination av cykelväg och bygdeväg. Lysekil återfinns bland de kommuner som fick medel i den förra prioriteringsomgången 2022, men valde att inte fullfölja det projektet på grund av stora kostnadsökningar.

Vänersborg, väg 2134, från väg 2135 (Rostocksv.) och cirka 1 km åt nordväst.

Beskrivning: Längd cirka 1 000 meter. Sträckan ansluter till kommunal väg med blandtrafik och hastighetsgräns 30 km/h. Efter 100 meter ansluter vägen till befintlig GC-väg. Kommunen har skickat in två objekt, varav detta objekt har prioritet ett. Den aktuella sträckan utgör inte en deletapp av en framtida längre sträcka.

Ur kommunens motivering: Mollebergsskogen/Elljusspåret är ett viktigt område för rekreation och friluftsliv för såväl fritidsaktiviteter som för skolbarn. Med en gång- och cykelväg längs Stenhammarsvägen ökar tillgängligheten och trafiksäkerheten till området.

Det finns även ett antal boende längst sträckan som skulle få ökade möjligheter att gå eller cykla till skola, arbete, service eller kollektivtrafik i Brålanda tätort. Gränsen för skolskjuts går ungefär vid infarten till elljusspåret, barnen som bor längs med vägen måste alltså gå/cykla/skjutas för att komma till skolan.

Brålanda brandstation planeras flyttas till Stenhammarsvägen vilket innebär att vägen kommer nyttjas som utryckningsväg framöver. Detta innebär en mer utsatt situation för de oskyddade trafikanter som rör sig längst vägen. I dag är hastighetsbegränsningen på vägen 50 km/h, dock är det inte ovanligt med hastighetsöverträdelser på sträckan

(kommunens mätningar). Vägen har en mycket smal vägren. En separerad gång- och cykelväg skulle öka trafiksäkerheten för oskyddade markant.

Åtgärden är utpekad i den fördjupade översiktsplanen för Brålanda ([FÖP Brålanda | Vänersborgs kommun](#)) och går i linje med kommunens cykelstrategi ([Cykelstrategi.pdf](#)). Åtgärden utgör en utveckling av tätortsnära cykelinfrastruktur och främjar cykling som naturligt val.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 15 000 000 kronor

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 11

Bedömning: Åtgärden uppfyller flera av de vägledande principerna, särskilt utveckling av tätortsnära cykelinfrastruktur, ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för barn och unga. Planerad brandstation på vägsträckan kommer att ytterligare minska trafiksäkerheten om inte GC-bana byggs. Vänersborg är enda kommunen som inte beviljats medel ur cykelpotten de två senaste omgångarna.

Orust, väg 770, Färjevägen.

Beskrivning: Längd cirka 500 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg och utgör en del av en framtida längre sträcka. Sträckan inkluderar även flytt av busshållplats samt passager över Färjevägen vid centrum. Kommunen har endast skickat in ett objekt.

Ur kommunens motivering: Orust kommun driver sedan flera år tillbaka en omfattande utveckling av Svanesunds centrum. Norr om Färjevägen färdigställdes ett hundratal bostäder och en förskola 2025. Söder om Färjevägen pågår arbete med en detaljplan för ett nytt centrum med torg, handel, ett hundratal bostäder och parkmiljöer. Byggstart planeras till 2027. Kommunen bygger ut GC-väg utanför Trafikverkets vägområde, men för den sökta sträckan behöver GC-banan ligga inom Trafikverkets område. Cykelvägen är utpekad som den högst prioriterade sträckan i Svanesund i kommunens cykelstrategi. Cykelpotentialen bedöms som mycket stor, dels för arbetspendling, dels till målpunkter som centrum, skola, idrott och badplats. Åtgärden har också stor betydelse för ökad trafiksäkerhet. En säker och attraktiv cykelväg från bostadsområden inom Svanesund till färjeläget för vidare cykling till Stenungssund (på befintlig cykelväg) eller anslutande buss vid Kolhättan (färjeläget på fastlandet) ger ett gott alternativ till bilen och bör

innebära en större potential för arbetspendling än vad som framgår av cykelpotentialkartan.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 7 950 000 kr.

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 20–73. Lägst på delen närmast färjeläget, högst på delen vid centrum.

Bedömning: Åtgärden uppfyller flera av de vägledande principerna, särskilt utbyggnad av tätortsnära infrastruktur, ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för barn och unga. Central väg mitt i samhället med den högsta cykelpotentialen av alla prioriterade objekt. Orust fick inte medel i den förra prioriteringsomgången 2022.

Uddevalla, väg 679 och 675, mellan hpl Ammenäs och hpl Dramsviksvägen

Beskrivning: Längd cirka 2 600 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg och utgör en del av en framtida längre sträcka. Geologiska förhållanden på sträckan bedöms vara typiska för området. På sträckan passerar väg 679 över ett vattendrag, Röds bäck. Kommunen har skickat in flera objekt varav detta har prioritet ett.

Ur kommunens motivering: Kommunen planerar för en ny grundskola vid Skäret, strax norr om föreslagen cykelväg, med upp till 600 elever samt idrottshall. I södra änden av föreslagen cykelväg finns Forshälla-Strands skola som öppnade 2025 med plats för cirka 160 barn. Trafikflödet bedöms ha ökat de senaste åren med anledning av ny bostadsbebyggelse i området. Kommunen har länge gjort bedömningen att det utifrån befolkningstäthet, närhet till tätort, målpunkter, kommunikationsnoder med mera finns ett behov av GC-väg längs väg 675 och 679. Genom att föreslagen cykelväg knyter samman bostadsområden med planerad grundskola samt befintlig förskola bedöms potentialen för ökad vardagscykling som god. Utmed sträckan finns ett flertal busshållplatser som tillgängliggörs ytterligare genom en ny cykelväg. Utmed sträckan finns en idrottsplats där det dagligen anordnas fotbollsträning för barn, unga och vuxna. Den regionala turismcykelleden Västkustleden löper längs föreslagen sträckning.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 39 000 000 kr.

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: Mindre än 10.

Bedömning: Åtgärden uppfyller flera av de vägledande principerna, som exempelvis ökad cykelbarhet, ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet för barn och unga. Fortsatt utbyggnad av delsträcka som förbinder flera tätorter, samt en planerad grundskola för 600 elever. Hög hastighet på befintlig väg. Uddevalla återfinns bland de kommuner som inte fick medel i den senaste prioriteringsomgången 2022.

Sotenäs, väg 174, mellan Solliden och Ödby.

Beskrivning: Längd cirka 900 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg och utgör en del av en framtida längre sträcka. På den smalaste delen är det endast cirka 13 meter från väggkant till vatten, och marken är delvis blöt, vilket innebär att cykelvägen behöver en stabil grundläggning. För att möjliggöra en säker passage krävs en brokonstruktion längs den västra sidan av vägen, då området periodvis översvämmas och den östra sidan domineras av berg. Den föreslagna lösningen innebär att cirka tre fjärdedelar av sträckan byggs som bro. Två av tre berörda markägare är positiva till cykelvägen. Strandskyddsdispens finns. Det finns även önskemål om att integrera en plattform för fågelskådning längs sträckan. Kommunen har skickat in flera objekt varav detta objekt har prioritering ett.

Ur kommunens motivering: Sträckningen är nästa steg i arbetet med att bygga cykelväg mellan Hunnebostrand och Kungshamn. Den ansluter till cykelvägen genom Hunnebostrand och avslutas vid avfarten mot Ödby, ett populärt stug- och promenadområde. Sträckningen kopplar även till etapp 4 av Kustleden och möjliggör därmed en rundslinga från Hunnebostrand. Eftersom Kustleden fortsätter ut mot naturreservatet Ramsvikslandet skapas även en säker cykelförbindelse till ett av kommunens mest besökta rekreationsområden. Cykelvägen bedöms avsevärt öka trafiksäkerheten, då vägen i dag är smal och relativt hårt trafikerad. Hållplatsen i Ödby används av skolungdomar vilket i nuläget innebär att de behöver gå i vägbanan till och från bussen. Sträckan ligger i direkt anslutning till Hunnebostrand, där cirka 2 000 personer bor året runt och betydligt fler under sommaren. Området kring Solliden är utpekad som ett framtida bostadsområde i översiktsplanen och bedöms ha god potential för helårsboende.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 13 500 000 kr.

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 23–26

Bedömning: Åtgärden uppfyller flera av de vägledande principerna, särskilt ökad trafiksäkerhet och cykling som naturligt val. Cykelpotentialen enligt den regionala cykelpotentialkartan kan bedömas som medelhög med hänsyn till lokala förhållanden. Sotenäs återfinns bland de kommuner som inte fick medel i den senaste prioriteringsomgången 2022.

Mellerud, väg 2177, mellan resecentrum och korsningen Holms kyrka.

Beskrivning: Total längd cirka 1220 meter, delat på två deletapper på 570 meter respektive 650 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg. Deletapp 2 innefattar korsande järnväg (DVVJ). Kommunen har enbart skickat in ett objekt.

Ur kommunens motivering: Trafiksäkerheten och tillgängligheten är låg för oskyddade trafikanter. Vägen är smal med begränsad vägren. Skyltad hastighet på sträckan är 50 km/h respektive 70 km/h. Det förekommer en stor andel resependlare längs sträckan och oskyddade trafikanter vidare mot Holms kyrka. I anslutning finns resecentrum inklusive cykelställ. En utbyggd gång- och cykelväg möjliggör pendling med cykel och vidare med kollektivtrafik för skolelever och vuxna.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 18 300 000 kr. (etapp 1: 8 550 000 kr, etapp 2: 9 750 000 kr)

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 15–30 (etapp 1: 17–30, etapp 2: 15–16)

Bedömning: Åtgärden uppfyller flera av de vägledande principerna, särskilt utveckling av tätortsnära cykelinfrastruktur, integrering av cykel och kollektivtrafik samt ökad trafiksäkerhet. Objektet är tätortsnära med koppling till resecentrum. Mellerud återfinns bland de kommuner som fick medel i den förra prioriteringsomgången 2022.

Trollhättan, väg 2020 och 42, mellan Gärdhem och Åsaka.

Beskrivning: Längd cirka 4 500 meter. Sträckan ansluter till befintlig statlig GC-väg i Brunnered och till kommunal GC-väg när Gamla Nossebrobanan förlängs. Banan utgör en del av en framtida längre sträcka mellan Åsaka och Norra Björke via enskild/kommunal väg. Objektet har av kommunen prioriterats som nummer ett av tre inskickade objekt. Bro över Gärdhemsån är förberedd för GC-väg norr om väg 2020. Nya broar behövs över Lerumsån och Åsakabäcken. Hög bergsskärning vid Åsaka.

Ur kommunens motivering: GC-vägen möjliggör att cykel blir ett naturligt val mellan två tätorter. Vägarna har tung trafik, stora flöden och höga hastigheter vilket gör det otryggt att pendla med cykel i dagsläget. Detta är en typisk sträcka där pendling med elcykel medför ännu större potential än vad potentialstudien anger. Åtgärden medför bättre koppling till busshållplatser på sträckan.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 67 500 000 kronor.

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 11 (cirka 40 om cyklister från Gärdhem inkluderas).

Bedömning: Åtgärden uppfyller flera av de vägledande principerna, särskilt ökad trafiksäkerhet, cykling som naturligt val samt integrering av cykel och kollektivtrafik. Objektet binder samman två mindre orter. Relativt hög ÅDT och hög hastighet på delar av sträckan, men lågt antal potentiella cykelpassager enligt cykelpotentialkartan. Trollhättan återfinns bland de kommuner som fick medel i den förra prioriteringsomgången 2022.

Förslag som av respektive kommun rangordnats som prio 2 eller lägre

Sotenäs, väg 872, mellan Kungshamn och Hovenäset.

Beskrivning: Längd cirka 1 900 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg och är en deletapp av en framtida längre sträcka. Kommunen har skickat in flera objekt, varav detta objekt har prioritet två. Det finns vissa utmaningar med sträckan, framför allt att området är smalt och gränsar mot en kyrkogård med murar, en campingplats och berg.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 25 500 000 kronor

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 61–136.

Sotenäs, väg 174, mellan Finntorp och ICA Bovallstrand.

Beskrivning: Längd cirka 200 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg och är en deletapp av en framtida längre sträcka. Kommunen har skickat in flera objekt, varav detta objekt har prioritet tre. Vägen löper delvis längs en brant slänt ner mot ICA:s

parkering, vilket kan innebära att den bästa sträckningen är över ICA:s parkering i stället för att följa bilvägen.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 3 000 000 kronor

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 26

Sotenäs, väg 174, mellan Klev och Vik.

Beskrivning: Längd cirka 1 100 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg och är en deletapp av en framtida längre sträcka. Kommunen har skickat in flera objekt, varav detta objekt har prioritet fyra. Det finns flera utmaningar längs sträckan. Det handlar bland annat om att det bitvis är smalt med höga bergsklippor på båda sidor.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 16 500 000 kronor

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 26-32

Trollhättan, väg 2013 mellan Fors kyrka och Danska vägen.

Beskrivning: Längd cirka 1 400 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg. Kommunen har skickat in tre objekt, varav detta objekt har prioritet två. Den aktuella sträckan utgör en deletapp av en eventuell framtida GC-väg till Sjuntorpsmotet. Åtgärden består av breddning av befintlig gångbana, till största delen inom befintligt vägområde. Bron över Slumpån är 9,5 meter bred, behöver sannolikt ej breddas.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 21 000 000 kronor

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 22

Trollhättan, väg 2027 mellan Torsred och Öresjö.

Beskrivning: Längd cirka 4 500 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg när en kort sträcka längs Torsredsvägen byggts ut. Kommunen har skickat in tre objekt, varav detta objekt har prioritet tre. Den aktuella sträckan utgör inte en deletapp av en framtida längre sträcka. Bro över Åkerströmsån behöver breddas.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 67 500 000 kronor

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 11 på sträckan närmast Torsred men på större delen av sträckan lägre än 10.

Uddevalla, väg 675, mellan infarten till Kärrstegens gård och hpl Ulvesund.

Beskrivning: Längd cirka 1 600 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg och är en deletapp av en framtida längre sträcka. Kommunen har skickat in flera objekt, varav detta objekt har prioritet två. Där sträckan avslutas bör en passagemöjlighet beaktas så att målpunkter på båda sidor av vägen kan nås. Trafikverket har tidigare gjort bedömningen att en utbyggnad av gång- och cykelväg på sträckan är svårt och kostnadskrävande då delar av sträckan löper mellan hav och en brant bergskärning. Genomfört åtgärdsvalsstudie (TRV 2017/26820) har översiktligt utrett flera åtgärdsförslag utan att en genomförbar lösning har identifierats. Av Trafikverkets beslut för åtgärdsvalsstudien framgår att en fördjupad utredning, lämpligen i form av vägplan, behövs för att komma vidare i frågan.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 24 000 000 kronor

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 26–30

Uddevalla, väg 160/787, från infart till Kristevik till enskild väg till Furuhall.

Beskrivning: Längd cirka 2 400 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg och är en deletapp av en framtida längre sträcka. Kommunen har skickat in flera objekt, varav detta objekt har prioritet tre.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 36 000 000 kronor

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: 10–23

Vänersborg, väg 173 mellan Forsane och väg E45.

Beskrivning: Längd cirka 700 meter. Sträckan ansluter till befintlig GC-väg. Kommunen har skickat in två objekt, varav detta objekt har prioritet två. Den aktuella sträckan utgör inte en deletapp av en framtida längre sträcka.

Kostnadsbedömning enligt schablon: 10 500 000 kronor

Potentiella passager enligt Cykelpotentialkartan: Färre än 10.

Handläggare av ärendet

Morgan Ahlberg
Infrastrukturstrateg

Tel: 076-856 23 55

E-post: morgan.ahlberg@fyrbodals.se

ÄRENDE 7 - Workshop inför framtagande av scenarier till en systemanalys (infrastruktur), kl. 10,50-11,20

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning

Beredningen för hållbar utveckling, BHU, beslöt den 5 juni 2025 att tillsätta en politisk arbetsgrupp med uppdrag att se över process och principer för fördelning av medel vid revidering av regional infrastrukturplan. Den 4 september 2025 tog BHU beslut om en uppdragsbeskrivning. Uppdraget ska vara klart i god tid innan Västra Götalandsregionen, VGR, påbörjar arbetet med nästa revidering av den regionala infrastrukturplanen, det vill säga hösten 2027.

Inför det fortsatta arbetet har flera kunskapsunderlag tagits fram. Underlagen visar att flera regioner gjort systemanalyser som grund för sina fortsatta prioriteringar. Den politiska arbetsgruppen har uttalat en önskan att genomföra en systemanalys för Västra Götaland. Ett förslag till syfte och möjligt innehåll i en sådan diskuterades på den politiska arbetsgruppens möte den 19 februari 2026.

På direktionens sammanträde 2026-03-26 redovisades underlaget till en systemanalys. Direktionen beslutade att genomföra en workshop på direktionens sammanträde 2026-04-26 på detta tema. Till dagens sammanträde bifogas samma underlag som till sammanträdet 2026-03-26.

Föredragande är Anna Kronvall, VGR samt Morgan Ahlberg, Fyrbodals kommunalförbund

Beslutsunderlag

Protokollsutdrag direktionen 2026-03-26

Tjänsteskrivelse ”Diskussionsunderlag inför framtagande av scenarier till en systemanalys”, 2026-02-23

Strategisk inriktning för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen, 2025-09-18

Underlag politisk arbetsgrupp infra, november 2025

Omvärldsspaning samt delregionala mål, hösten 2025

Förslag till systemanalys Västra Götaland, 2026-02-19

§ 30 – Diskussionsunderlag inför framtagande av scenarier till en systemanalys (infrastruktur)

Förbundsdirektionens beslut

Förbundsdirektionen beslutar att genomföra en workshop på direktionens möte 2026-04-23.

Sammanfattning

Beredningen för hållbar utveckling, BHU, beslöt den 5 juni 2025 att tillsätta en politisk arbetsgrupp med uppdrag att se över process och principer för fördelning av medel vid revidering av regional infrastrukturplan. Den 4 september 2025 tog BHU beslut om en uppdragsbeskrivning. Uppdraget ska vara klart i god tid innan Västra Götalandsregionen, VGR, påbörjar arbetet med nästa revidering av den regionala infrastrukturplanen, det vill säga hösten 2027.

Inför det fortsatta arbetet har flera kunskapsunderlag tagits fram. Underlagen visar att flera regioner gjort systemanalyser som grund för sina fortsatta prioriteringar. Den politiska arbetsgruppen har uttalat en önskan att genomföra en systemanalys för Västra Götaland. Ett förslag till syfte och möjligt innehåll i en sådan diskuterades på den politiska arbetsgruppens möte den 19 februari 2026.

Till nästa möte med BHU 19 mars har kommunalförbunden ombetts att inkomma med förslag på perspektiv som de anser är viktiga i det kommande arbetet. Till grund för en diskussion kring dessa perspektiv finns denna tjänsteskrivelse med tillhörande bilagor.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse ”Diskussionsunderlag inför framtagande av scenarier till en systemanalys”, 2026-02-23

Strategisk inriktning för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen, 2025-09-18

Underlag politisk arbetsgrupp infra, november 2025

Omvärldsspaning samt delregionala mål, hösten 2025

Förslag till systemanalys Västra Götaland, 2026-02-19

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet har tagit del av informationen

Diskussionsunderlag inför framtagande av scenarier till en systemanalys

Förslag till beslut

Arbetsutskottet har tagit del av informationen

Sammanfattning

Beredningen för hållbar utveckling, BHU, beslöt den 5 juni 2025 att tillsätta en politisk arbetsgrupp med uppdrag att se över process och principer för fördelning av medel vid revidering av regional infrastrukturplan. Den 4 september 2025 tog BHU beslut om en uppdragsbeskrivning. Uppdraget ska vara klart i god tid innan Västra Götalandsregionen, VGR, påbörjar arbetet med nästa revidering av den regionala infrastrukturplanen, det vill säga hösten 2027.

Inför det fortsatta arbetet har flera kunskapsunderlag tagits fram. Underlagen visar att flera regioner gjort systemanalyser som grund för sina fortsatta prioriteringar. Den politiska arbetsgruppen har uttalat en önskan att genomföra en systemanalys för Västra Götaland. Ett förslag till syfte och möjligt innehåll i en sådan diskuterades på den politiska arbetsgruppens möte den 19 februari 2026.

Till nästa möte med BHU 19 mars har kommunalförbunden ombetts att inkomma med förslag på perspektiv som de anser är viktiga i det kommande arbetet. Till grund för en diskussion kring dessa perspektiv finns denna tjänsteskrivelse med tillhörande bilagor.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse ”Diskussionsunderlag inför framtagande av scenarier till en systemanalys”, 2026-02-23

[Strategisk inriktning för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen](#), 2025-09-18

Underlag politisk arbetsgrupp infra, november 2025

Omvärldsspaning samt delregionala mål, hösten 2025

Förslag till systemanalys Västra Götaland, 2026-02-19

Ärendebeskrivning

Beredningen för hållbar utveckling, BHU, beslöt den 5 juni 2025 att tillsätta en politisk arbetsgrupp med uppdrag att se över processen för och principer för fördelning av medel i kommande revidering av regional transportinfrastrukturplan. För Fyrbodals kommunalförbund utsågs förbundets ordförande Peter Eriksson att ingå i arbetsgruppen.

Den 4 september 2025 tog BHU beslut om en uppdragsbeskrivning inklusive tidplan för den politiska arbetsgruppen. Uppdraget ska vara klart i god tid innan Västra Götalandsregionen, VGR påbörjar arbetet med nästa revidering av den regionala infrastrukturplanen, det vill säga hösten 2027. Syftet med uppdraget är:

- Att föra politisk dialog kring hur revideringsprocessen kan anpassas för att möta regeringens tidplan och direktiv om innehåll samt regionala mål och förutsättningar samtidigt som möjlighet ges till dialog och förankring i respektive kommunalförbund och VGR:s nämnder.
- Att komma överens om transparenta principer för fördelning av medel i den regionala infrastrukturplanen för att den ska bidra till att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle med särskilt fokus på framtida tillväxtbehov och nationell och internationell konkurrenskraft.
- Att enas om hur vi i Västra Götaland gemensamt ska bedriva påverkan på nationell och europeisk nivå i syfte att öka tilldelningen av infrastrukturmedel till Västsverige och att diskutera arbetssätt kring infrastrukturpåverkan mellan VGR och kommunalförbunden, till exempel innebörden av den gemensamt beslutade prioriteringsordningen av nationella infrastruktursatsningar.

Inför det fortsatta arbetet har ett kunskapsunderlag tagits fram över bland annat vägar och trafik i Västra Götaland. (Bilaga "Underlag politiska arbetsgrupp infra"). Samtidigt har en omvärldsspaning genomförts kring hur andra regioner och områden i Sverige, Danmark och Norge arbetar med infrastrukturplanering. (Bilaga "Omvärldsspaning samt delregionala mål") Underlaget visar att flera grupperingar av regioner, bland annat Mälardalen och Sydsverige, gjort systemanalyser som grund för sina fortsatta prioriteringar.

Den politiska arbetsgruppen har uttalat att en systemanalys är ett intressant angreppssätt och att inriktningen är att genomföra en sådan för Västra Götaland. Ett förslag till syfte

och möjligt innehåll i en sådan systemanalys diskuterades på den politiska arbetsgruppens möte den 19 februari 2026. (Bilaga ”Förslag till systemanalys Västra Götaland”).

Till nästa möte med BHU den 19 mars har kommunalförbunden ombetts att inkomma med förslag på perspektiv som de anser är viktiga i ett kommande arbete med olika scenarier inom ramen för en systemanalys. Inför bildandet av arbetsgruppen har ett antal faktorer lyfts fram av de fyra kommunalförbunden som viktiga att beakta. Även Västra Götalandsregionen har lämnat förslag på parametrar. Det politiskt antagna dokumentet ”Strategisk inriktning för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen” innehåller också ett antal ställningstaganden med bäring på en systemanalys.

Nedan listas ett urval av de parametrar som på olika sätt lyfts fram som särskilt viktiga för Fyrbodalsregionen och som kan användas som en utgångspunkt för en diskussion möjliga scenarier/mål i den fortsatta processen:

- Demografisk utveckling
- Nation- och regionöverskridande relationer till Norge och Värmland
- Avstånd mellan boendeorter samt arbets- och studieorter (gymnasiependling)
- Besöksnäringens särskilda behov
- Behov av underhåll av befintlig infrastruktur – särskilt stärkande av det mindre vägnätet för att öka tillgängligheten i hela regionen
- Näringslivets behov av transporter – öka andelen godstransporter på järnväg och sjöfart
- Kilometer statligt vägnät per delregion
- Andel befolkning med låg ekonomisk standard
- Ökad kapacitet och resande på järnväg
- Öka det hållbara resandet med gång- och cykel
- Utveckla trestadsområdet till ett nav för utveckling av hela Fyrbodalsregionen
- Öka robustheten i transportsystemet

Handläggare av ärendet

Morgan Ahlberg

Infrastrukturstrateg



Inriktningsdokument

Strategisk inriktning för transport- infrastruktur i Fyrbodalsregionen

Beslutad av förbundsdirectionen
2025-09-18



Fyrbodals
kommunalförbund



Innehåll:

03. Inledning

04. Delregionens förutsättningar och utmaningar

06. Vision för ett hållbart och sammanlänkat Fyrbodal

08. Inriktningar

09. Vi vill öka tillgängligheten till kollektivtrafik i hela Fyrbodal

10. Vi vill öka kapaciteten och resandet på järnväg

11. Vi vill öka det hållbara resandet med gång- och cykel

12. Vi vill stärka det mindre vägnätet för en ökad tillgänglighet i hela delregionen

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

14. Vi vill öka andelen godstransporter på järnväg och sjöfart

15. Vi vill öka robustheten i transportsystemet

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 Fyrbodals och som resultat 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 Fyrbodals, 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 förbundsledningen 2025-09-18. Aktualisering av dokumentet sker i samband med revidering av regional och nationell transportinfrastrukturplan.

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

Delregionens förutsättningar och utmaningar

Fyrbodalsregionen 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.

Vår vision är en
sammanhållen
region – där städer,
landsbygder och
samhällen binds
sammans av ett
effektivt, jämlikt
och socialt hållbart
transportsystem
av hög kvalitet.

Vision för ett hållbart och sammanlänkat Fyrbodal

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

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

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

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

Vi ser långsiktiga och kraftfulla satsningar som avgörande. Genom att utveckla sam-

hällen 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.

1. Vi vill öka tillgängligheten till kollektivtrafik i hela Fyrbodal
2. Vi vill öka kapaciteten och resandet på järnväg
3. Vi vill öka det hållbara resandet med gång- och cykel
4. Vi vill stärka det mindre vägnätet för en ökad tillgänglighet i hela delregionen
5. Vi vill utveckla trestadsområdet till ett nav för utveckling av hela Fyrbodal
6. Vi vill öka andelen godstransporter på järnväg och sjöfart
7. Vi vill öka robustheten i transportsystemet

Vi vill öka tillgängligheten till kollektivtrafik i hela Fyrbodalsregionen

För att skapa en stark, jämlik och sammanhållen Fyrbodalsregion behöver kollektivtrafiken vara tillgänglig för alla – oavsett ålder och bostadsort. En väl fungerande kollektivtrafik är avgörande för kompetensförsörjning, utbildning samt tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter. Särskilt viktigt är att barn och unga kan resa tryggt och hållbart, även i glesare geografier.

Inriktningen innebär att vi bland annat verkar 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.



2.

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.



Inriktningen innebär att vi bland annat verkar 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.

Inriktningen innebär att vi bland annat verkar för:

- ökade resurser till gång- och cykelåtgärder i den regionala infrastrukturplanen
- förenklade regler för att snabba på utbyggnaden av gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet
- bättre möjligheter att ta med cykel på tåg och buss för att underlätta kombinerade resor



4.

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.



Inriktningen innebär att vi bland annat verkar 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 Trestads-området 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.

Inriktningen innebär att vi bland annat verkar 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.
- 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.



6.

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.



Inriktningen innebär att vi bland annat verkar för:

- att Fyrbodalsregionen 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.

Inriktningen innebär att vi bland annat verkar 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.



Fyrbodals kommunalförbund samlar 14 kommuner som vill utveckla regionen tillsammans. Genom samarbete skapar vi smartare lösningar, starkare nätverk och bättre förutsättningar för framtiden.

Vi tror på kraften i mångfald och delaktighet. Hos oss har varje röst betydelse och varje perspektiv räknas. Det är i mötet mellan olika erfarenheter och idéer som vi hittar vägar framåt.

Tillsammans gör vi det enklare att samarbeta över kommungränserna – tar vara på olikheterna och omvandlar dem till gemensam styrka. Tillsammans bygger vi ett Fyrbodal där engagemang, kunskap och tillit växer och där helheten alltid är större än summan av delarna.

Underlag till politisk arbetsgrupp för infrastruktur inom BHU

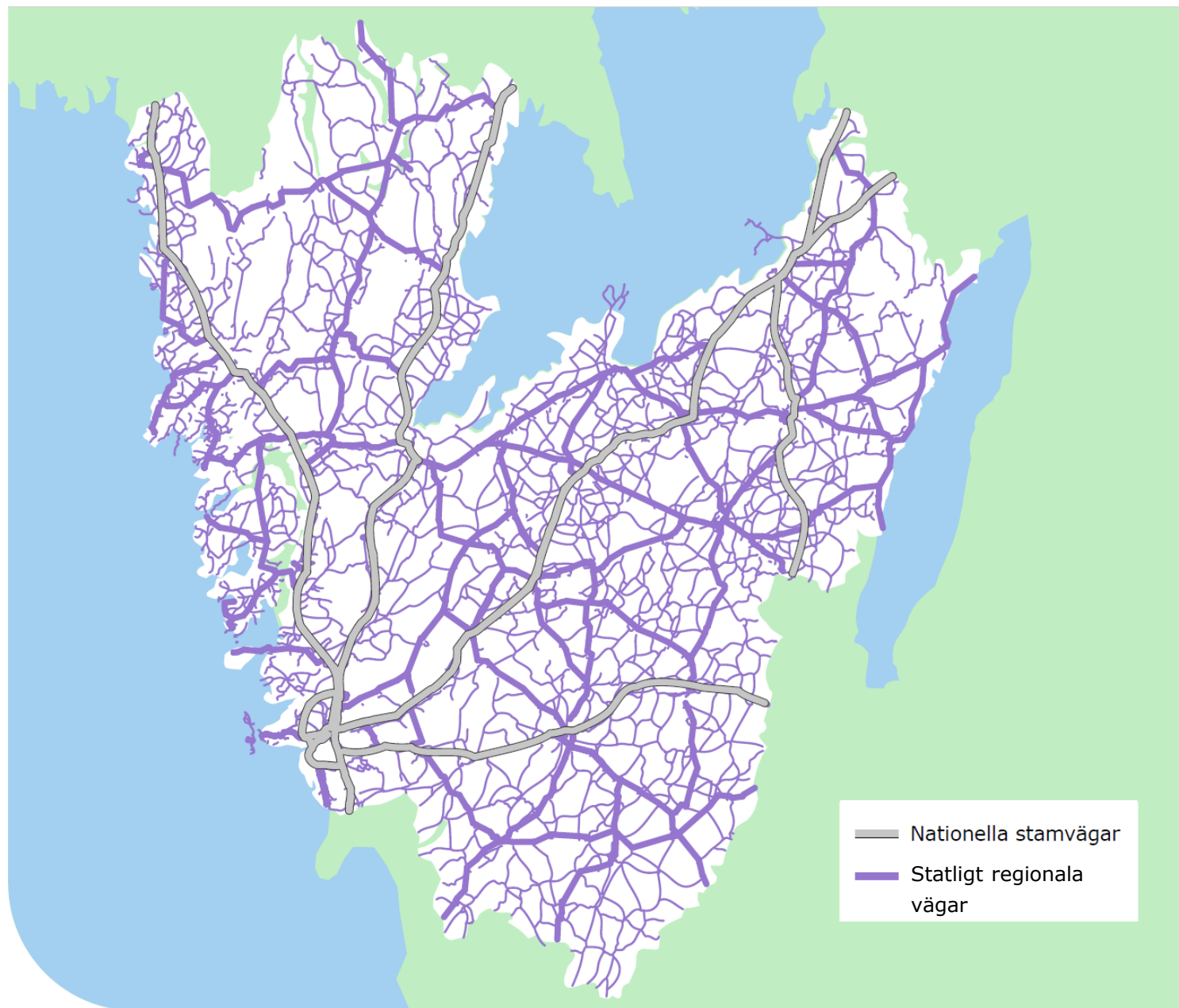
November 2025



Vägar och trafik i Västra Götaland

Statligt vägnät i Västra Götaland

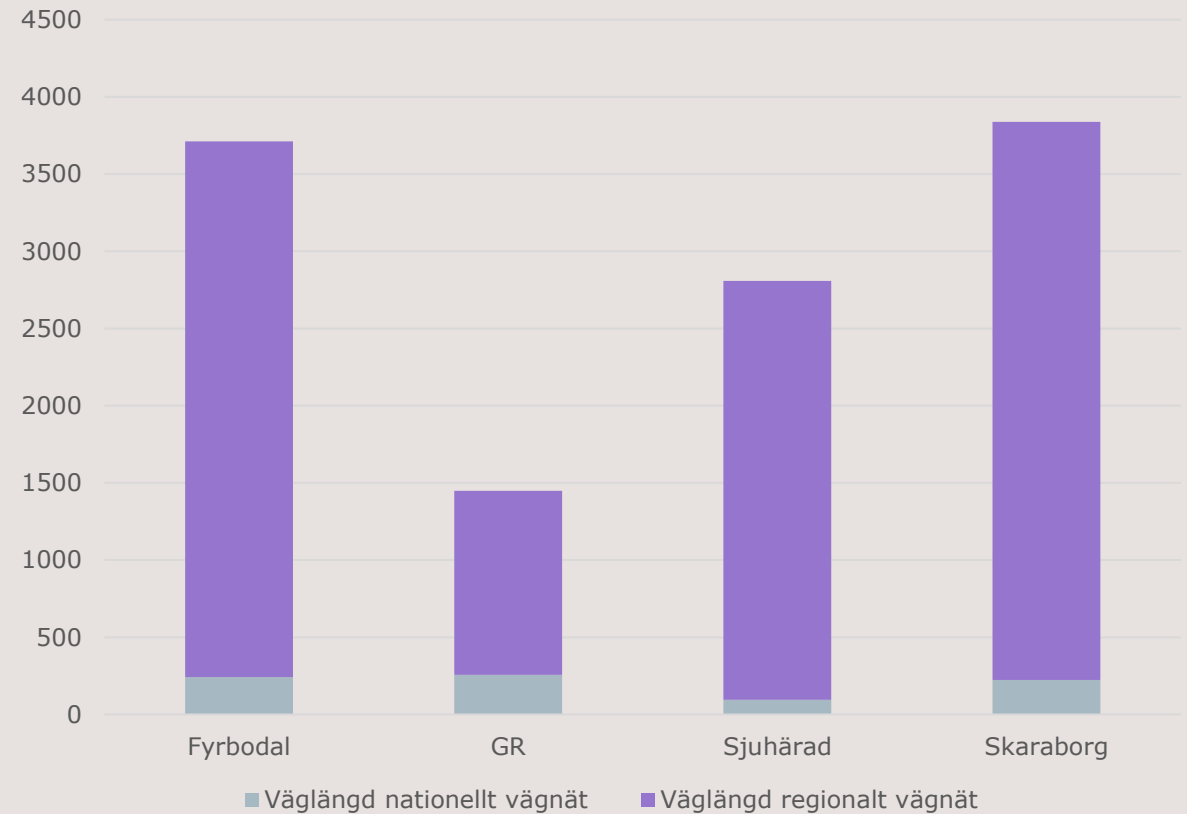
- Cirka 80 mil statligt nationellt vägnät i Västra Götaland. Investeringar finansieras via den nationella infrastrukturplanen.
- Cirka 1 100 mil statligt regionalt vägnät i Västra Götaland. Investeringar finansieras via den regionala infrastrukturplanen.



Väglängd statligt vägnät, **nationellt och regionalt**

(kilometer väg)

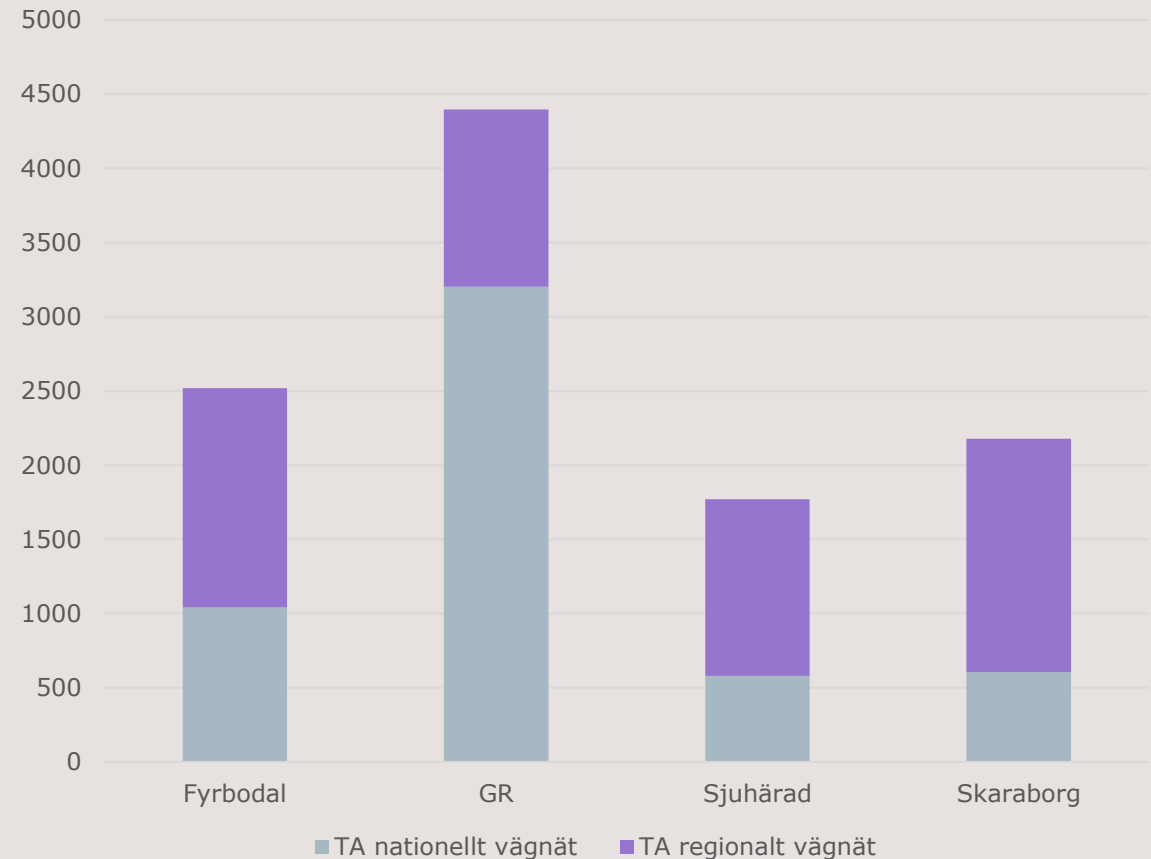
- Totalt 11 808 km statligt vägnät i Västra Götaland
 - 10 990 km regionalt
 - 818 km nationellt
- Skala 0 - 4 500 km



Trafikarbete statligt vägnät, **nationellt och regionalt**

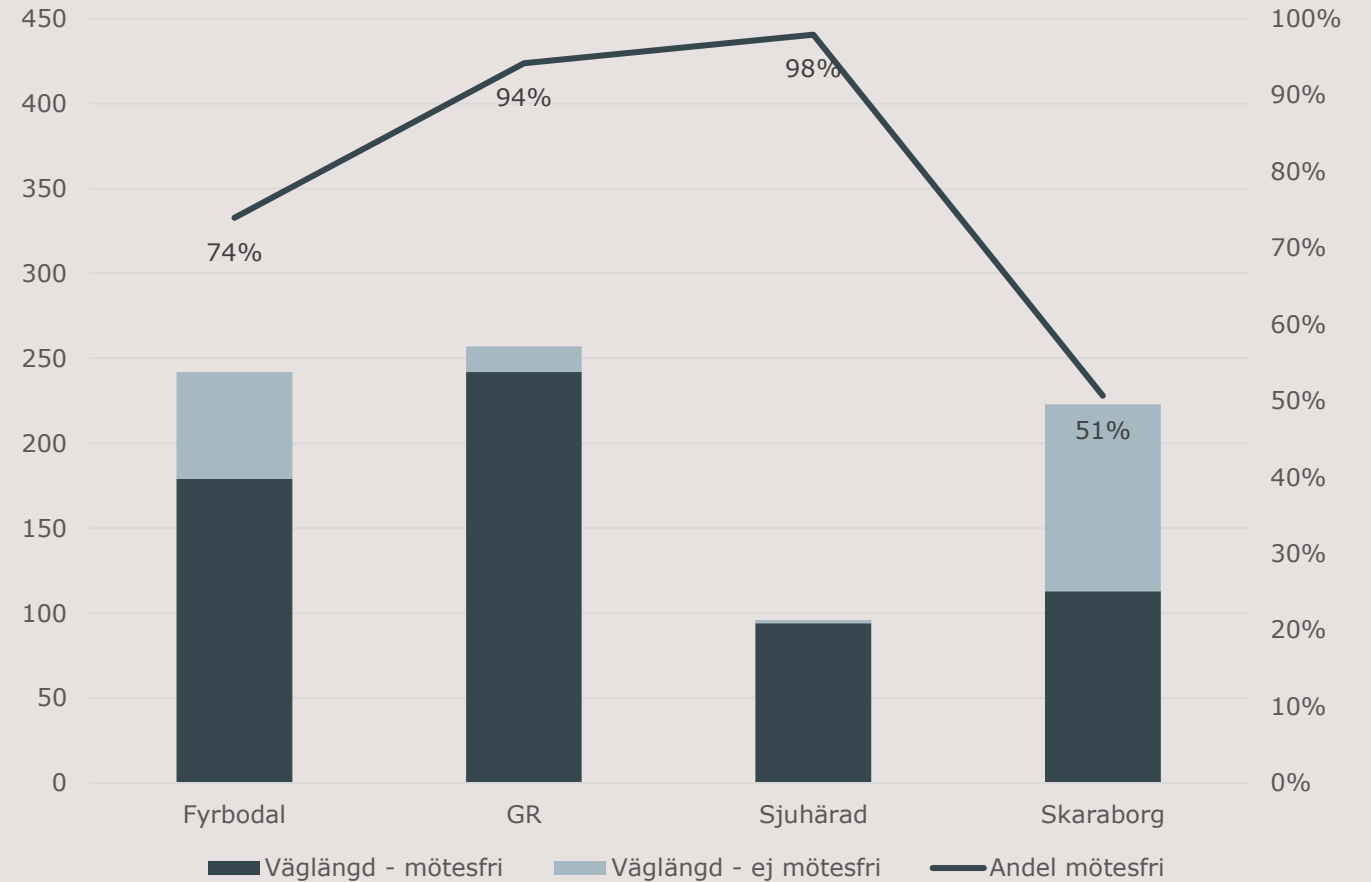
(TA, miljoner fordonskilometer)

- Trafikarbete är ett mått på mängden trafik
 - Diagrammet visar antalet kilometer som körs i respektive delregion under ett år
- Totalt 10 866 miljoner fordonskilometer på statligt vägnät i Västra Götaland
 - 5 428 på nationellt
 - 5 438 på regionalt



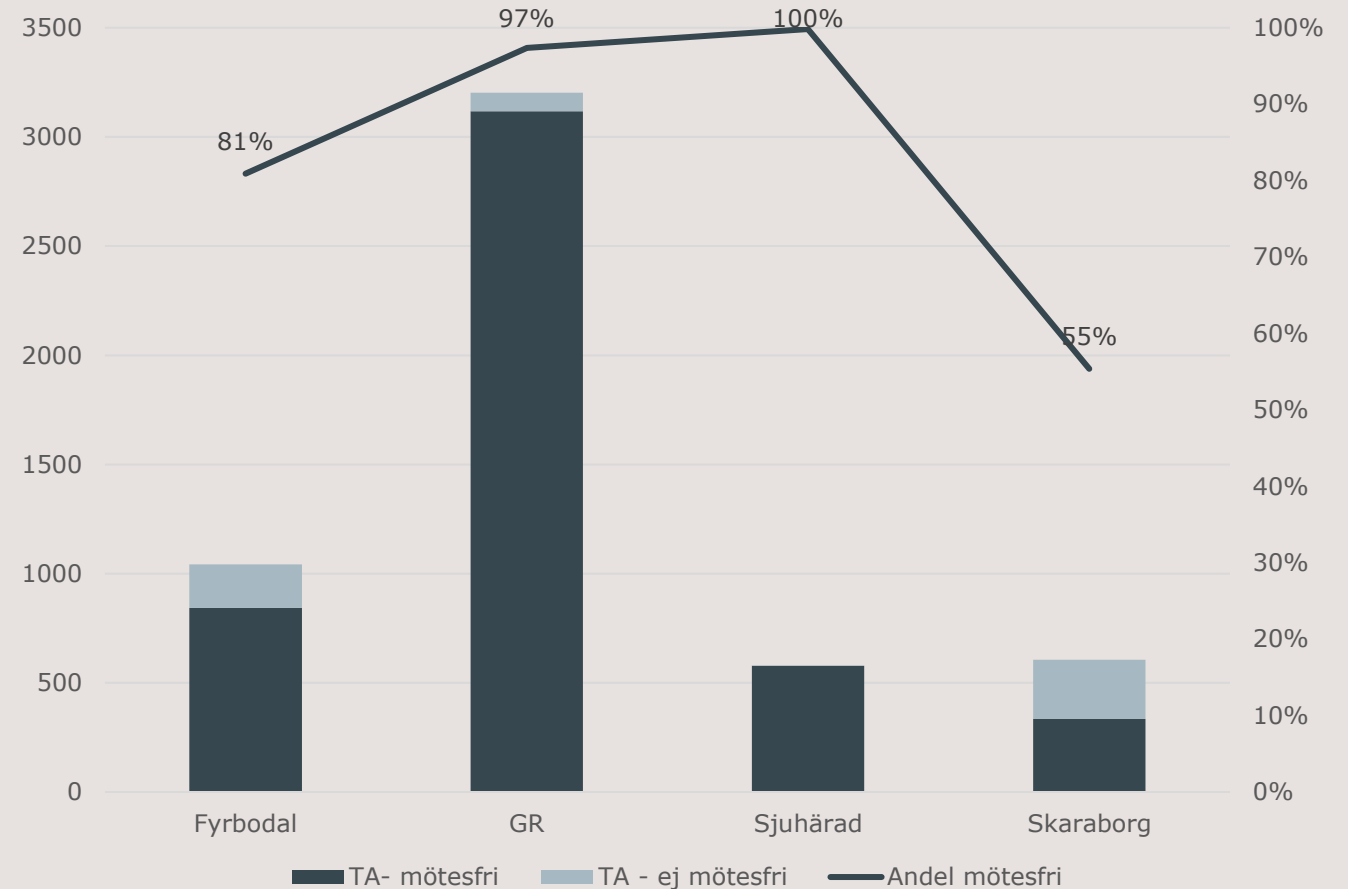
Väglängd statligt **nationellt** vägnät (kilometer väg)

- Totalt 818 km statligt nationellt vägnät i Västra Götaland
- Investeringar finansieras via den nationella infrastrukturplanen
- Skala 0 - 450 km



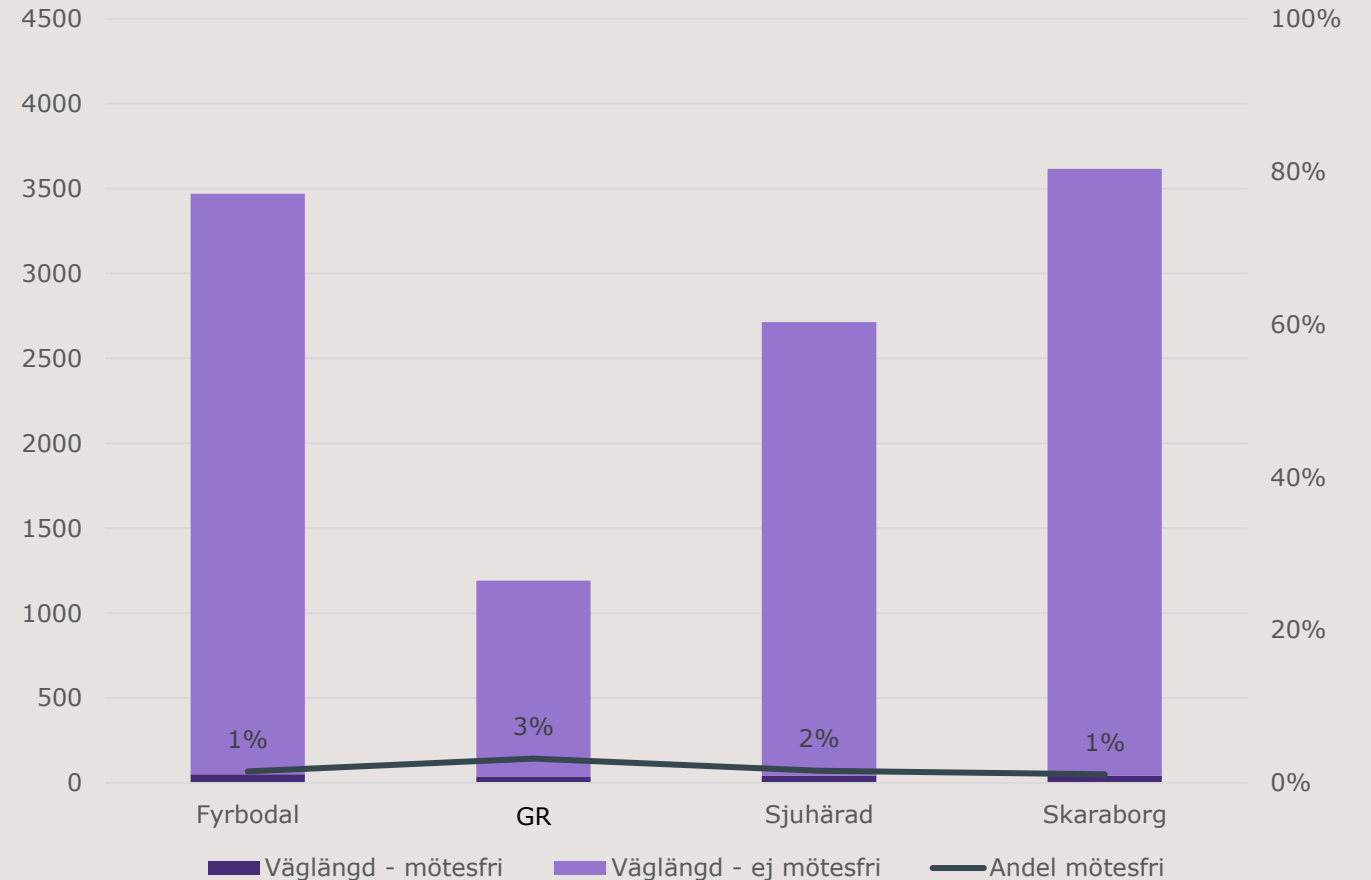
Trafikarbete statligt **nationellt** vägnät (miljoner fordonskilometer)

- Totalt 5 428 miljoner fordonskilometer på statligt nationellt vägnät i Västra Götaland
 - Diagrammet visar antalet kilometer som körs på statligt nationellt vägnät i respektive delregion under ett år
- Hög andel mötteseparerat



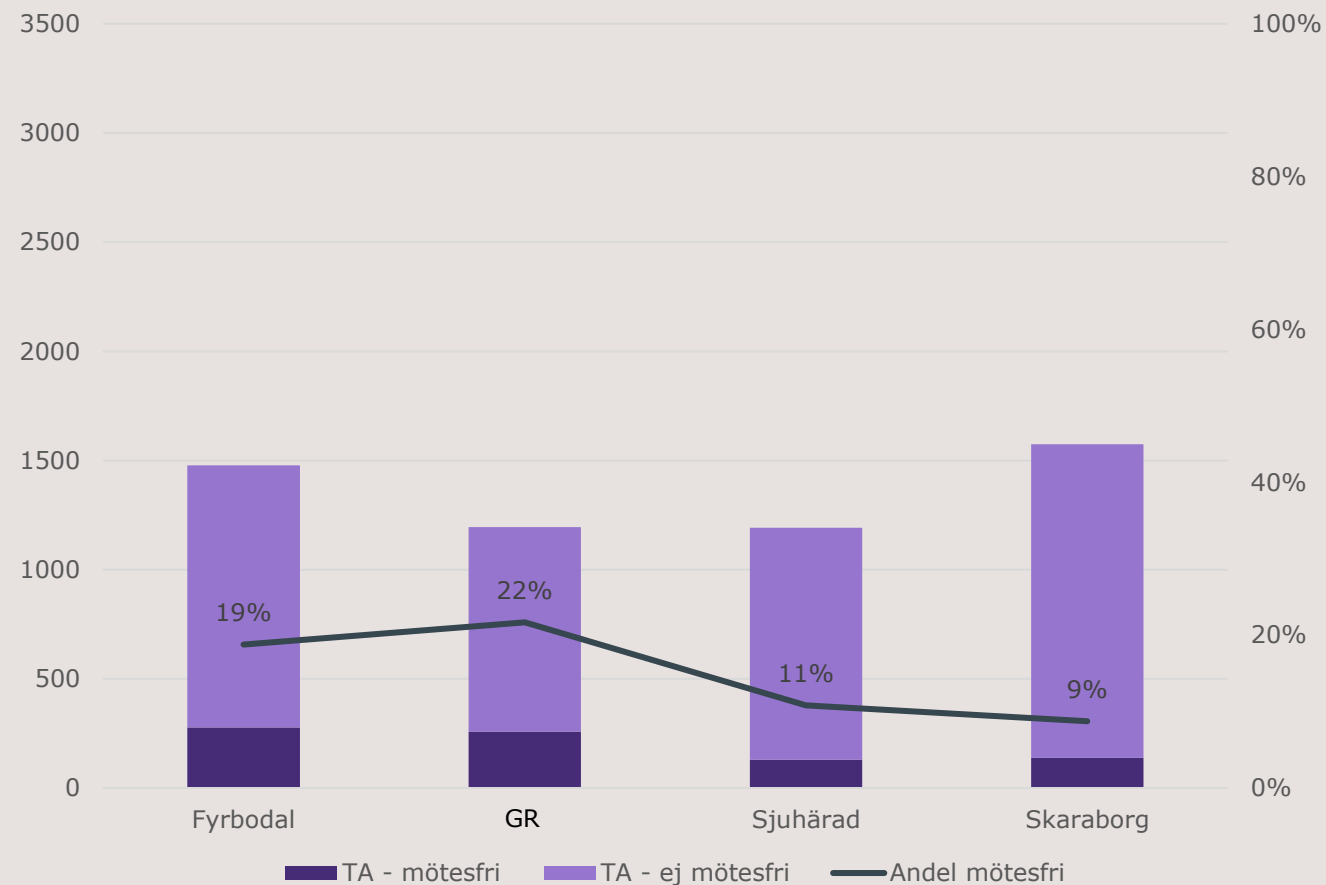
Väglängd statligt **regionalt** vägnät (kilometer väg)

- Totalt 10 990 km statligt regionalt vägnät i Västra Götaland
- Investeringar finansieras via den regionala infrastrukturplanen
- Skala 0 - 4 500 km



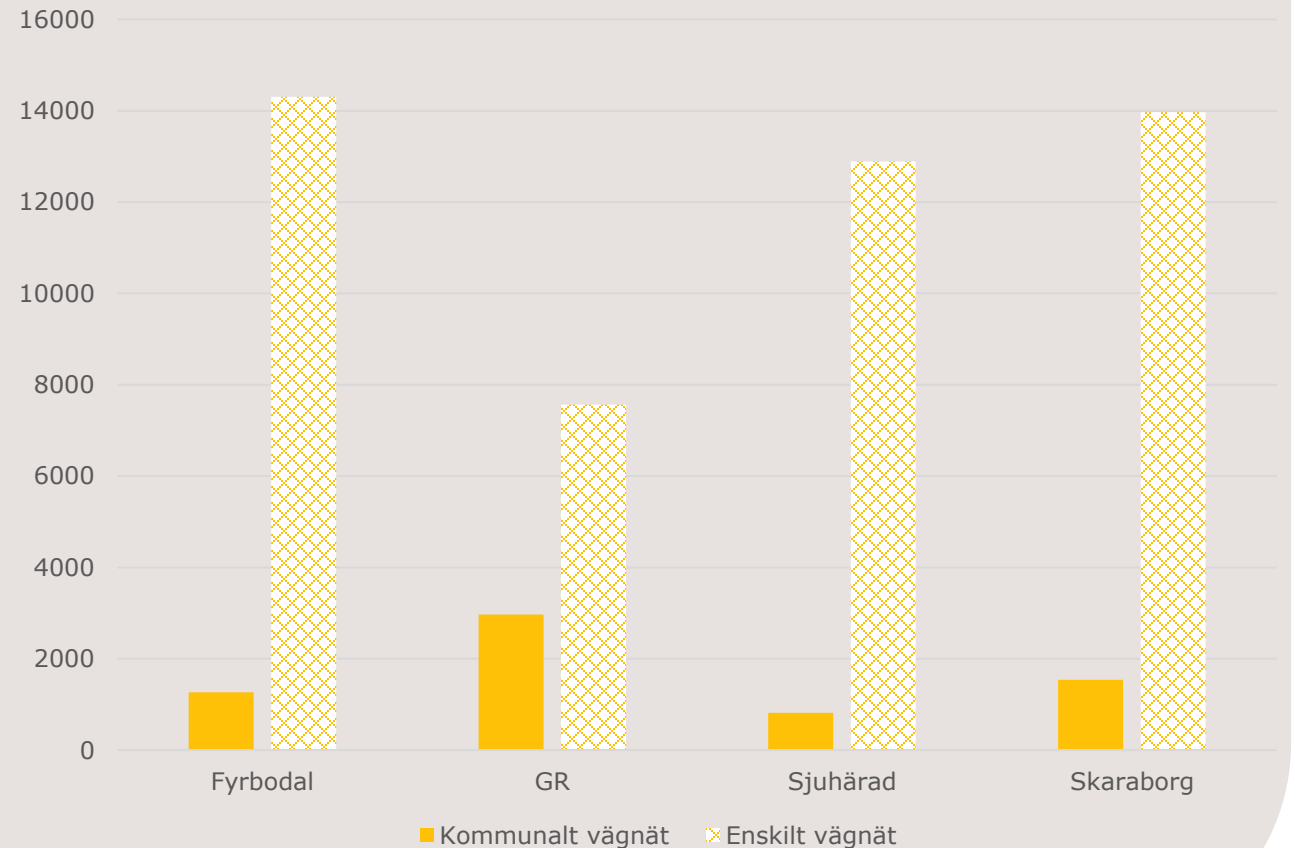
Trafikarbete statligt **regionalt** vägnät (miljoner fordonskilometer)

- Totalt 5 438 miljoner fordonskilometer på statligt regionalt vägnät i Västra Götaland
 - Diagrammet visar antalet kilometer som körs på statligt regionalt vägnät i respektive delregion under ett år
- Mötesseparering på vägar med mest trafik



Väglängd övrigt vägnät (kilometer väg)

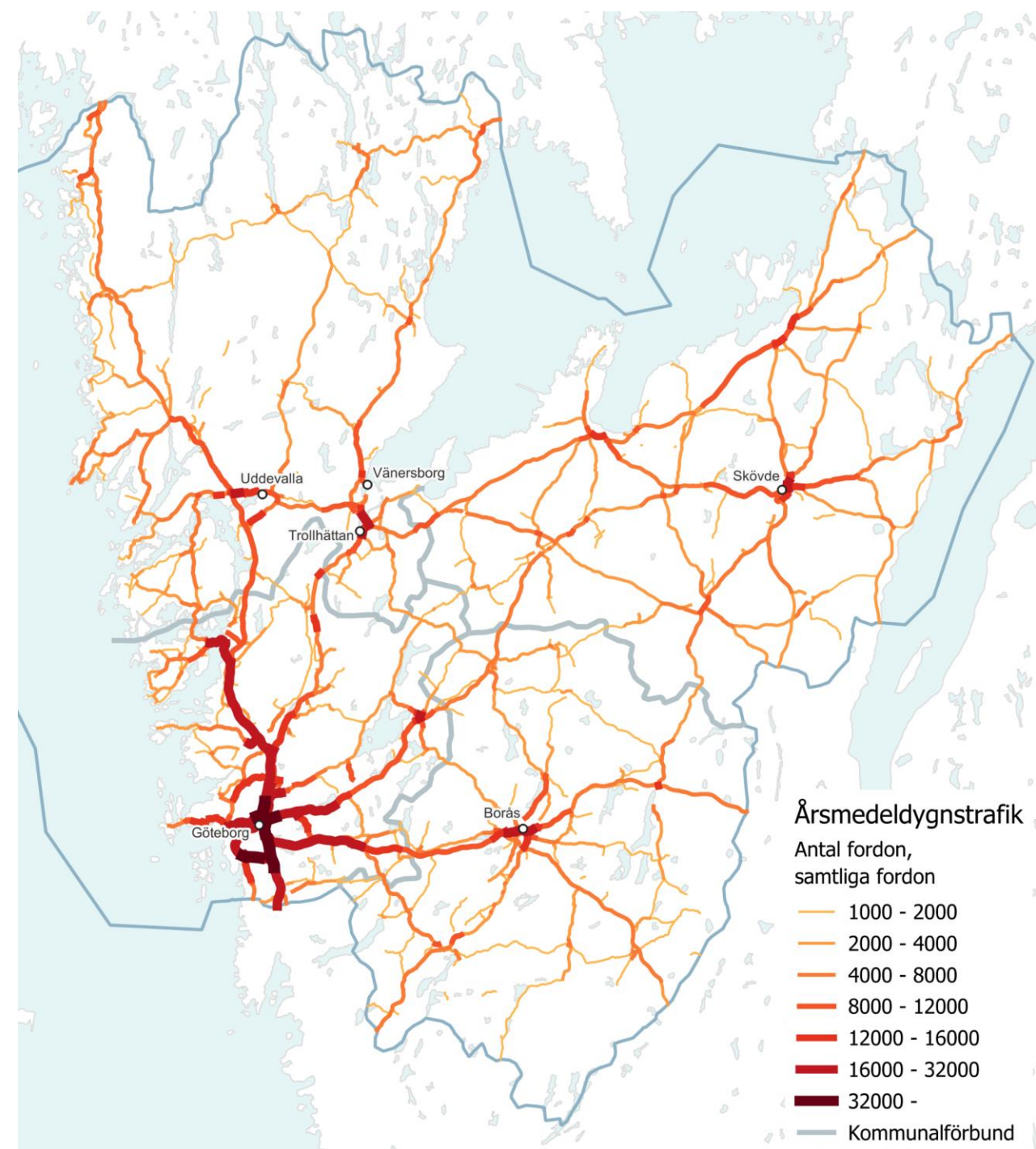
- Totalt 6 586 km kommunalt vägnät i Västra Götaland
 - Medel finns i regional infrastrukturplan för statlig medfinans till kommunalt vägnät
- Totalt 48 735 km enskilt vägnät i Västra Götaland
 - Nationell infrastrukturplan lämnar bidrag till enskilt vägnät. Regional infrastrukturplan får lämna bidrag till enskilt vägnät, men Västra Götaland gör i dagsläget inte det
- Skala 0 – 16 000 km



Årsmedeldygnstrafik **samtliga** fordon

Skala från 1 000 till över
32 000 fordon per dygn

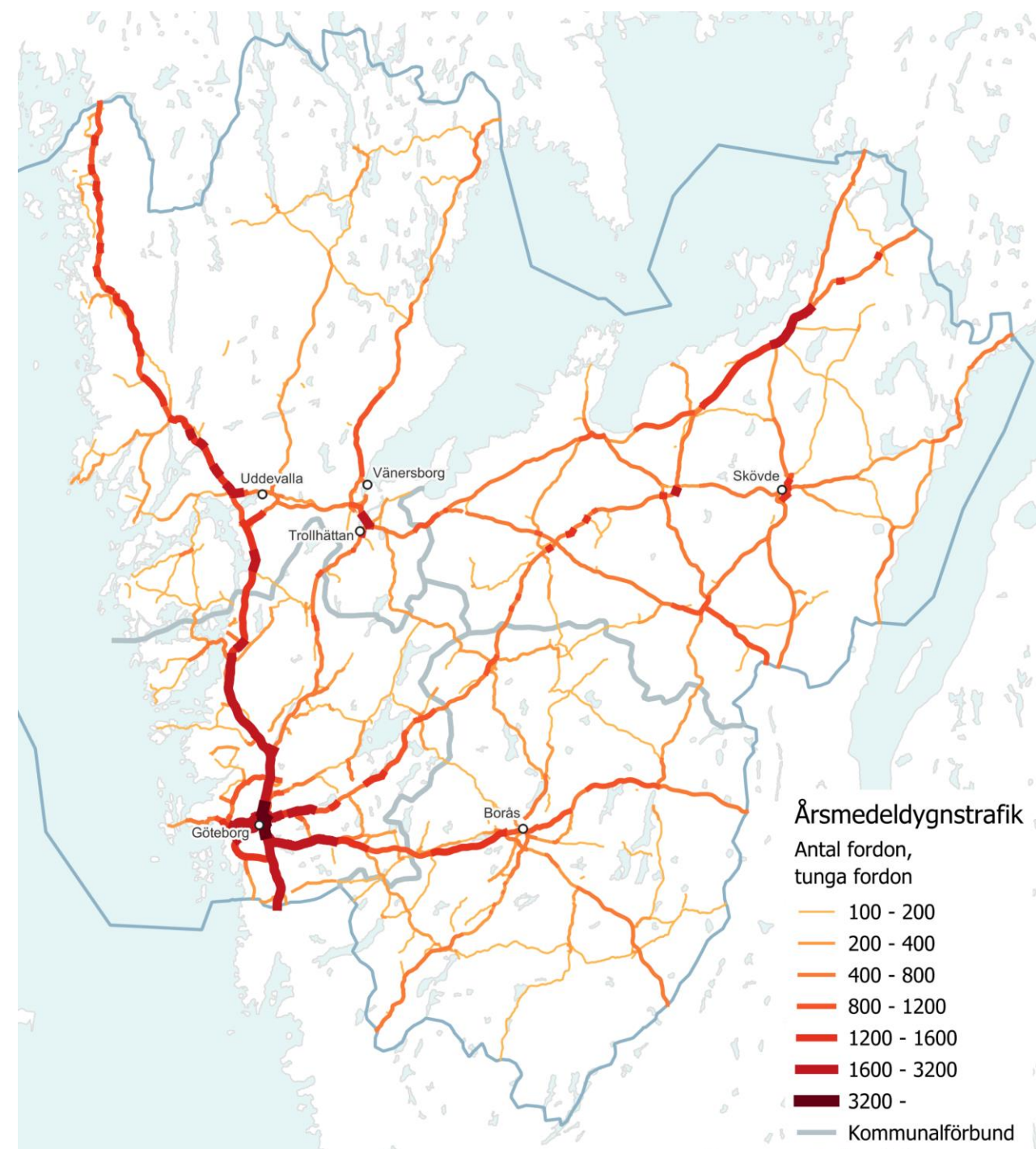
Vägar med mindre än 1 000
fordon per dygn visas inte



Årsmedeldygnstrafik **tunga** fordon

Skala från 100 till över
3 200 tunga fordon per dygn

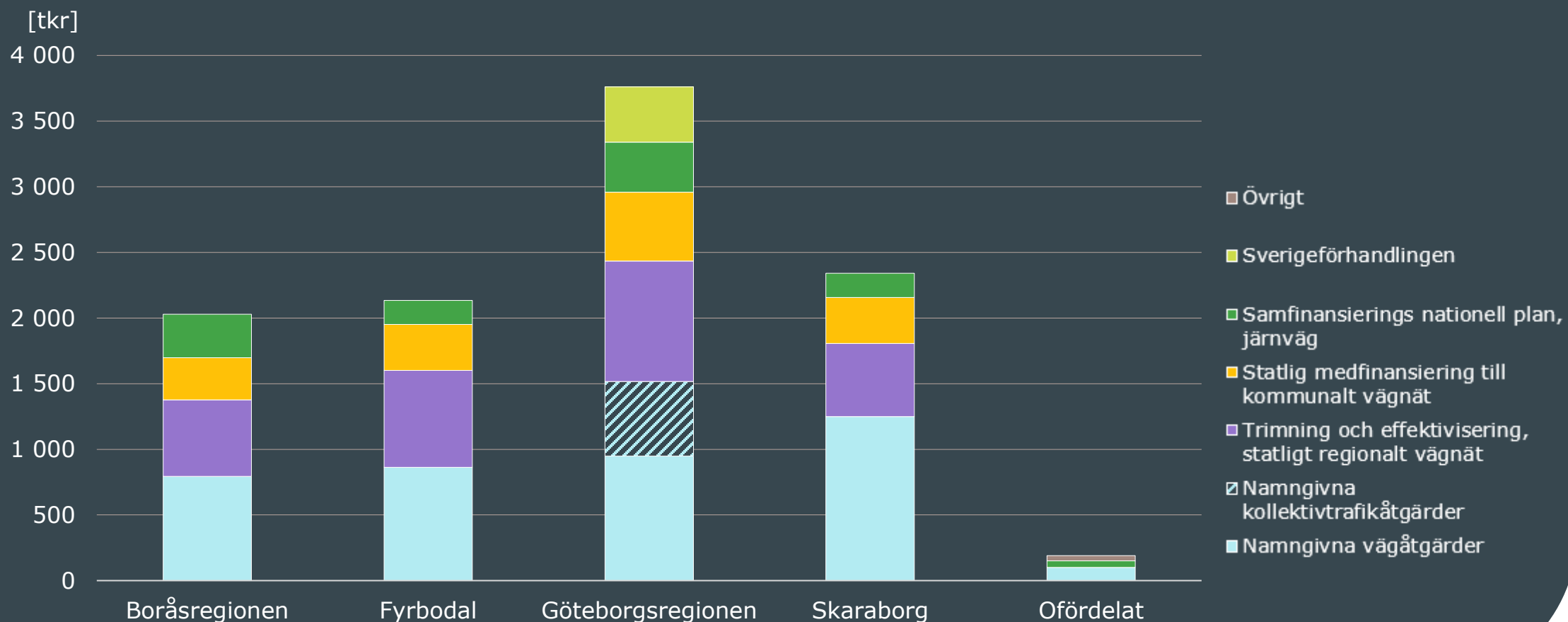
Vägar med mindre än 100 tunga
fordon per dygn visas inte



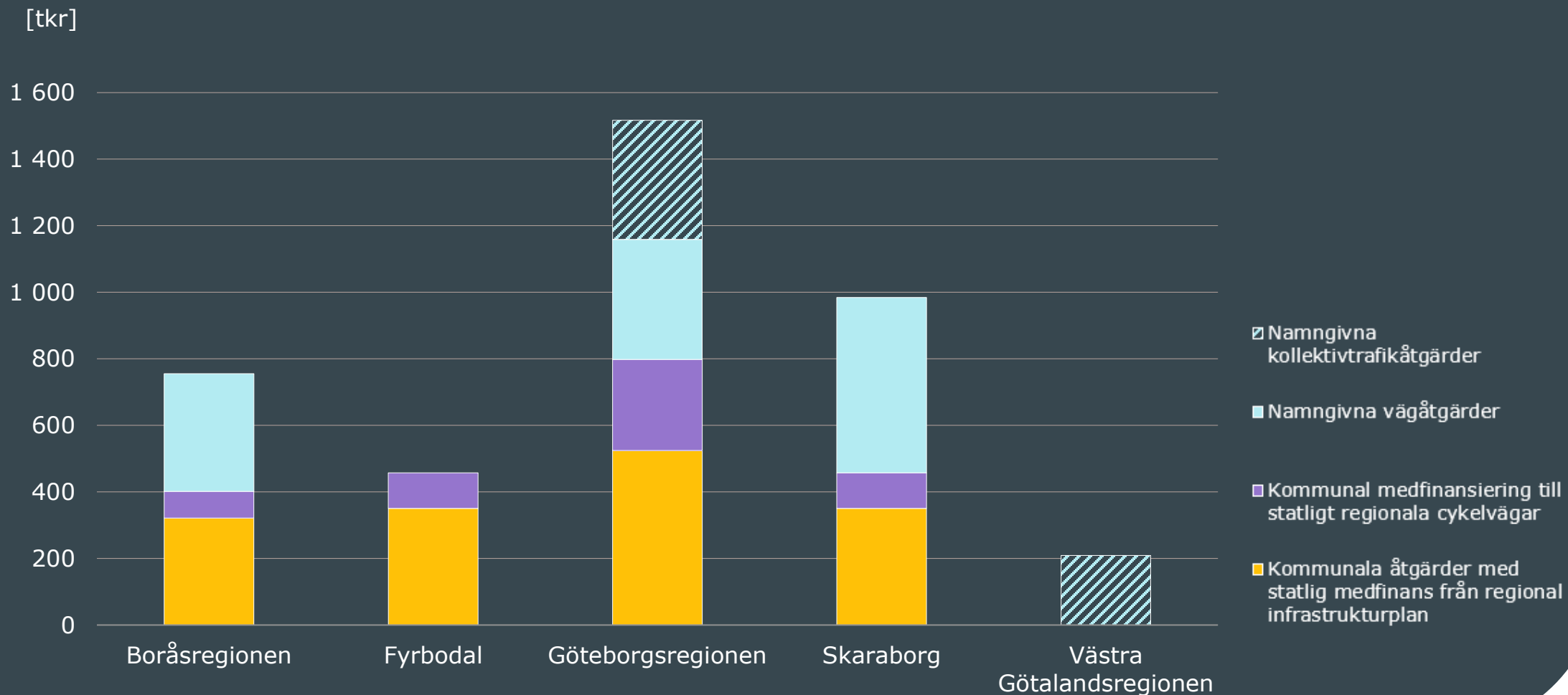
Ekonomisk fördelning mellan
stat, region och kommun

Jämförelse med övriga Sverige

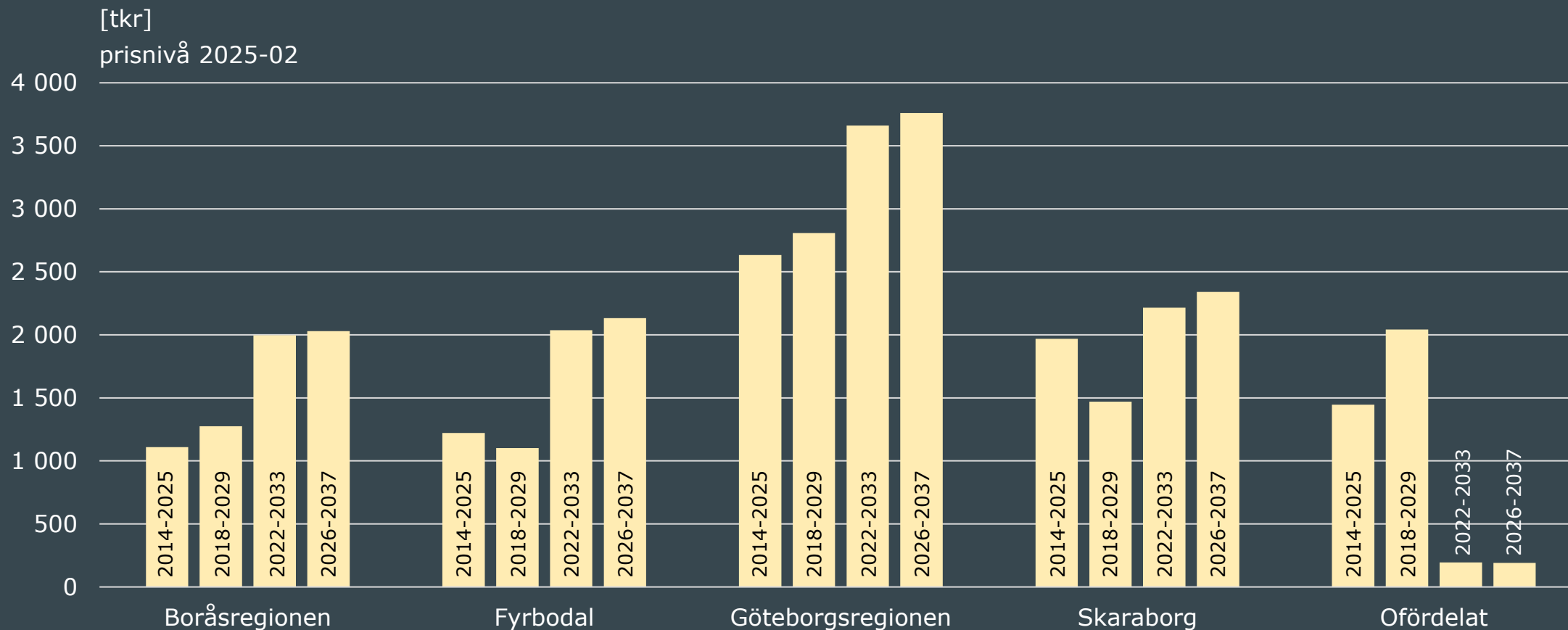
Ekonomisk fördelning av medel i **regional** infrastrukturplan 2026-2037, per delregion



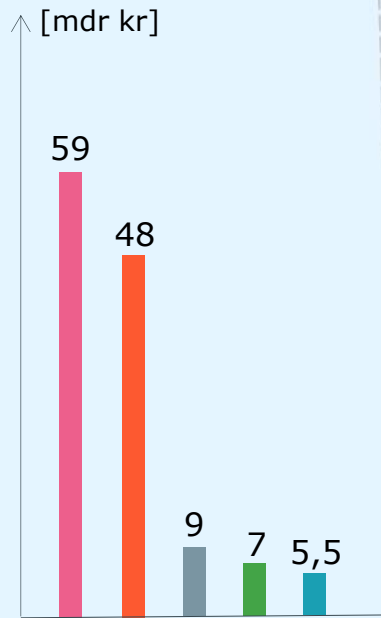
Kommunal och regional medfinansiering till **regional** infrastrukturplan 2026-2037, per delregion



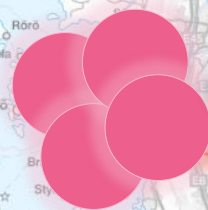
Ekonomisk fördelning av medel i **regional** infrastrukturplan de senaste planomgångarna, per delregion



Större pågående infrastruktursatsningar i nationell infrastrukturplan 2022-2033, total kostnad



Storstadsområdet
Totalt 59 miljarder kronor



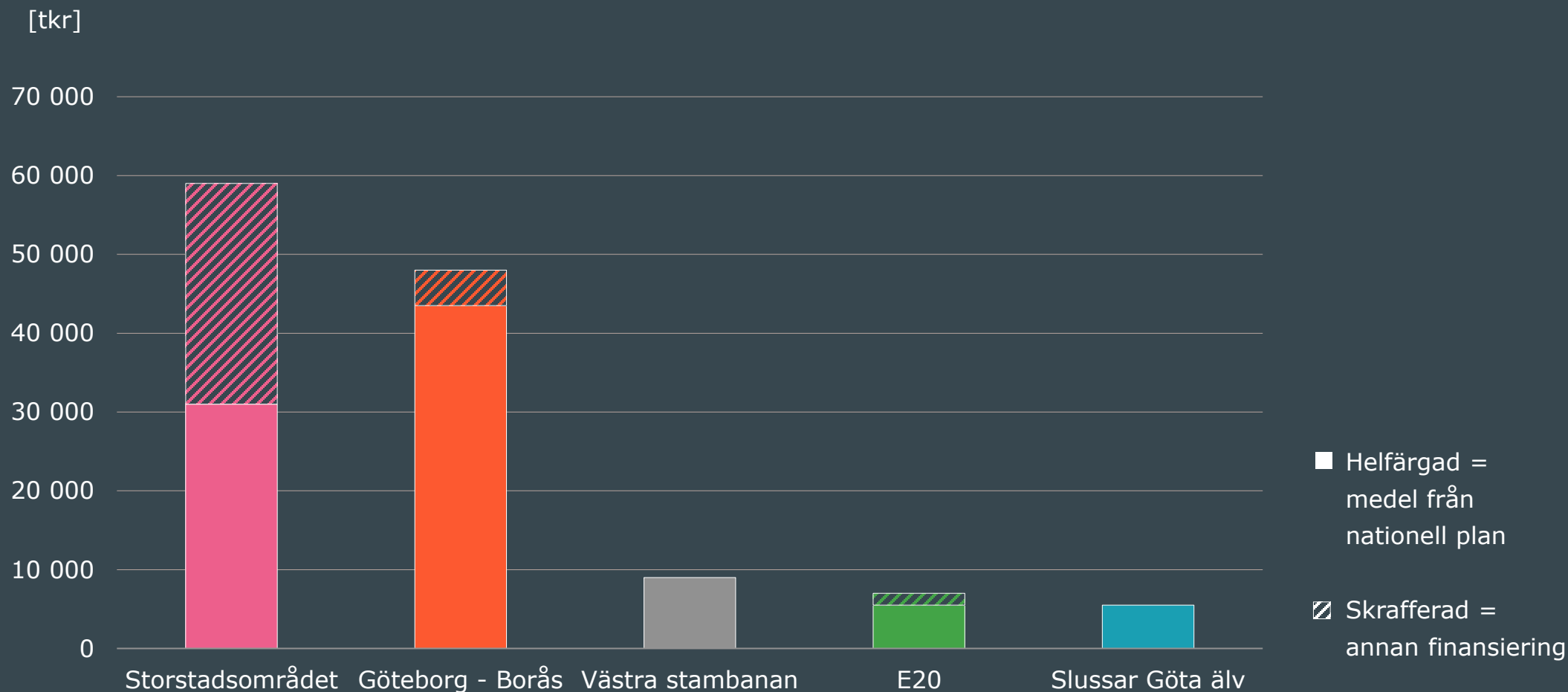
Slussar Göta älv
5,5 miljarder kronor

Järnväg Gbg – Borås
48 miljarder kronor

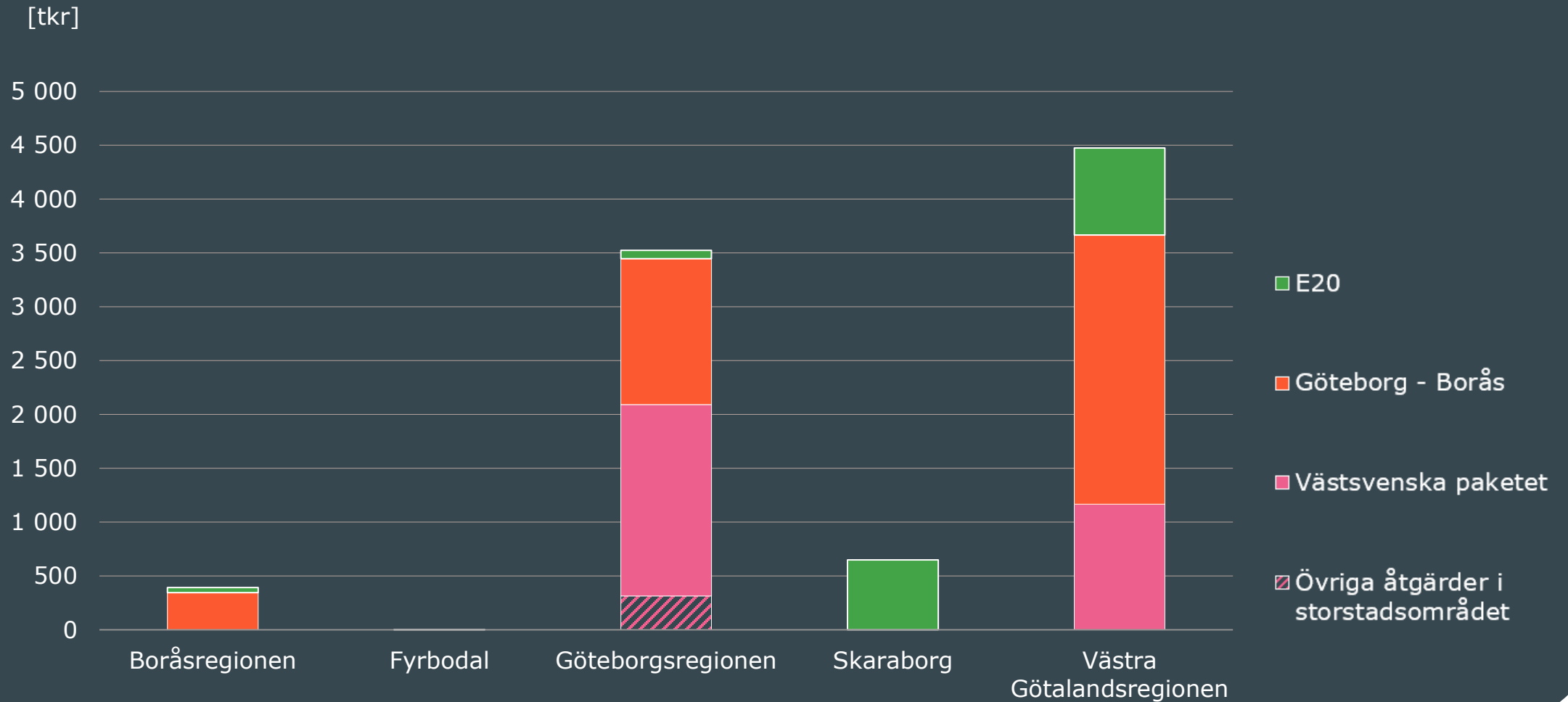
E20
7 miljarder kronor

Västra stambanan kapacitet
9 miljarder kronor

Fördelning mellan statliga medel och annan finansiering av pågående infrastruktursatsningar i **nationell** plan 2022-2033

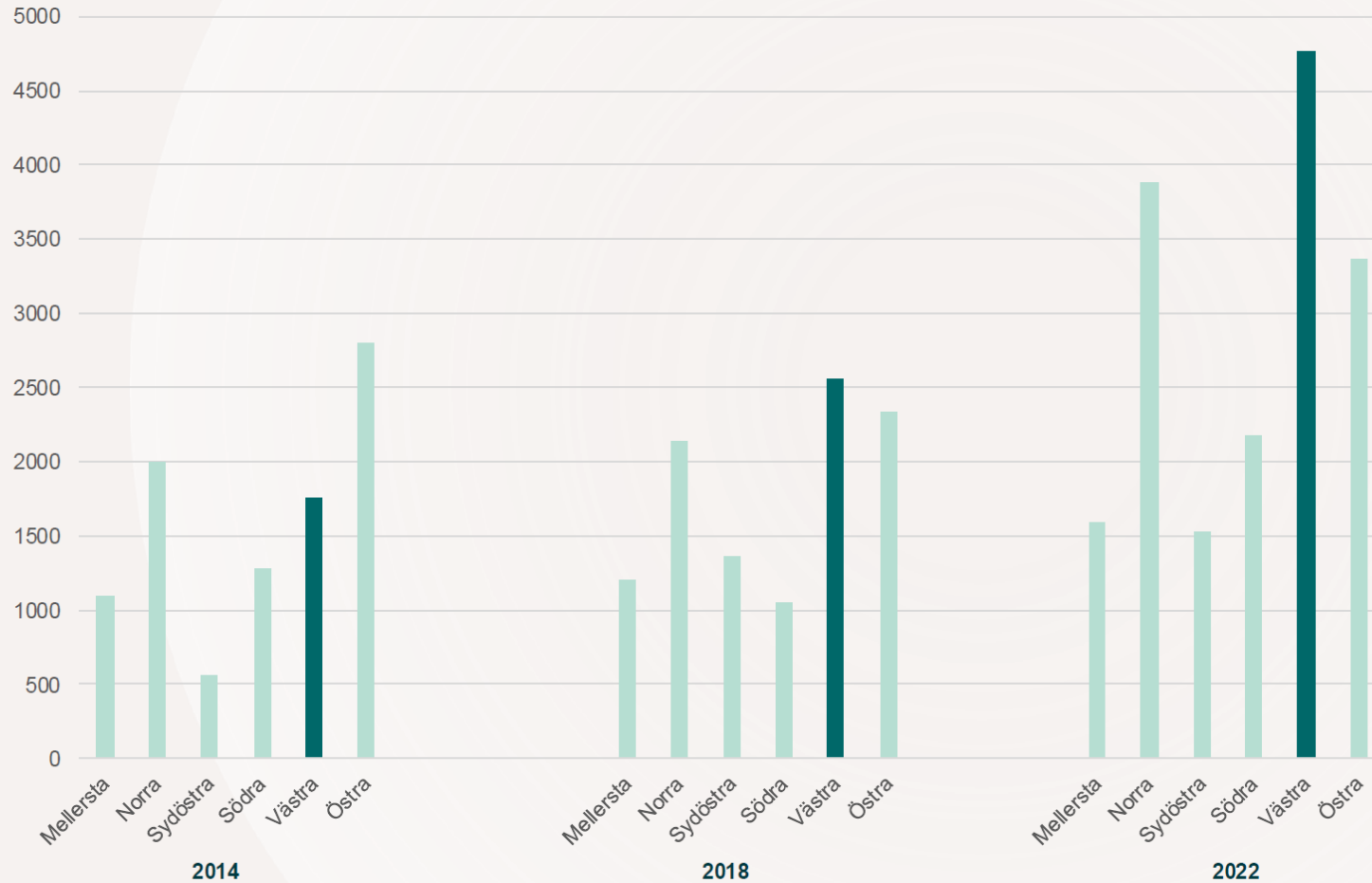


Kommunal och regional medfinansiering till **nationell** infrastrukturplan 2022-2033



Nyinvesteringar per capita

Diagrammet nedan visar hur investeringsmedel (inom nationell infrastrukturplan inklusive regionala infrastrukturplaner) fördelas per capita mellan olika trafikverksregioner under det första året för de tre senaste planomgångarna.



Summorna är inklusive:

- Trängselskattefinansierade åtgärder
- Kraftförsörjningsåtgärder* på jämväg för vilka lån upptagits (främst 2014).
- Teleanläggningar* på jämväg för vilka lån upptagits (främst 2014).

Summorna är exklusive statlig medfinansiering (exempelvis Sverigeförhandlingen & stadsmiljöavtal)

*Kraftförsörjning är kontaktledning, kontaktledningsstolpar, hjälpkraftanläggningar, kablar, jordningar, omformarstationer, transformatorstationer, kraftledningar, omriktare.

*Teleanläggningar är kommunikationsanläggningar, basstationer, master, detektorer, telefoni, trafikantinformation.

Norra regionen: Västernorrlands län, Jämtlands län, Västerbottens län och Norrbottens län

Mellersta regionen: Uppsala län, Södermanlands län, Västmanlands län, Värmlands län, Örebro län, Dalarnas län och Gävleborgs län

Östra regionen: Stockholms län och Gotlands län

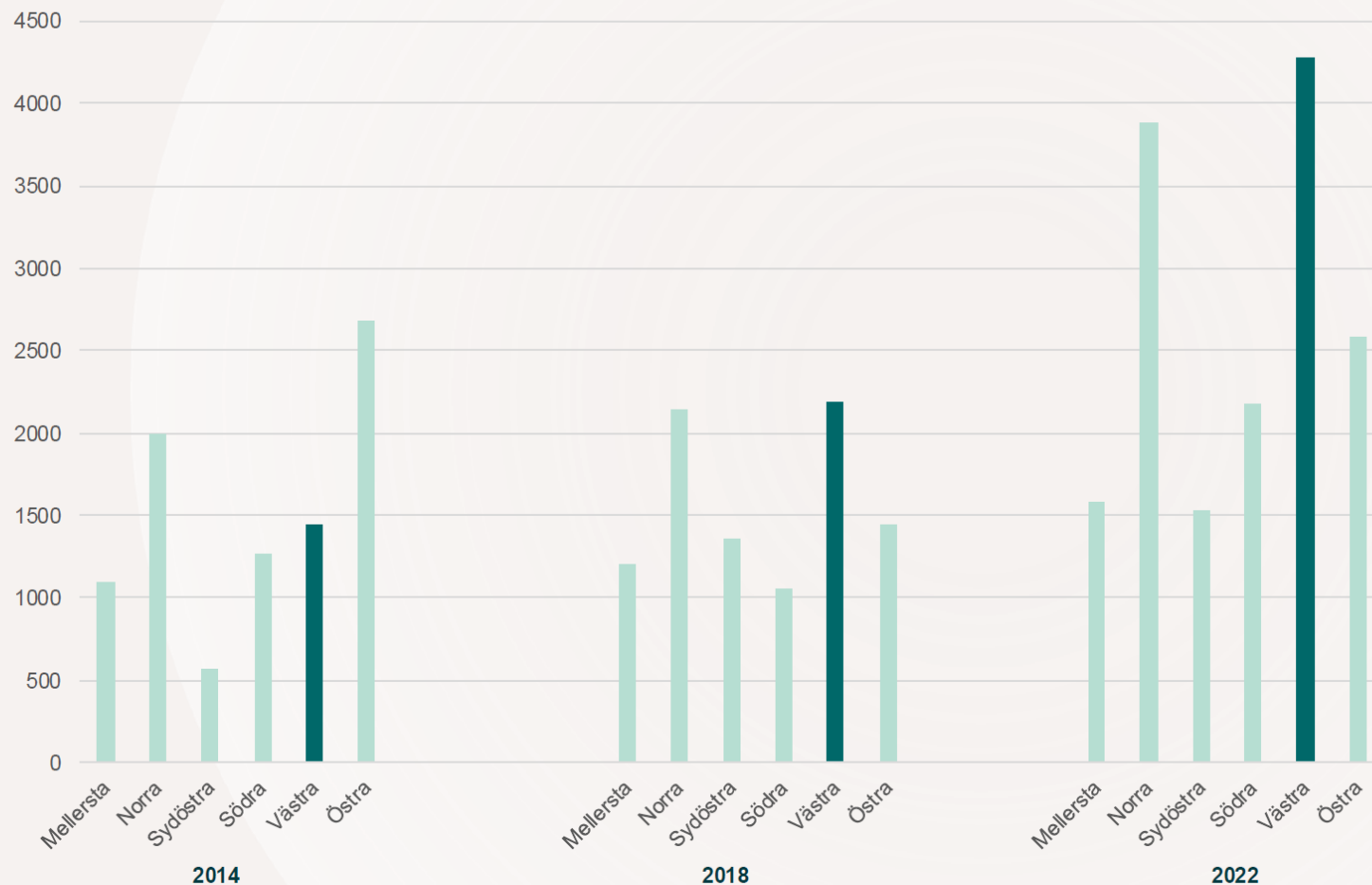
Västra regionen: Hallands län och Västra Götalands län

Sydöstra regionen: Jönköpings län, Kalmar län och Östergötlands län

Södra regionen: Kronobergs län, Blekinge län och Skåne län.

Nyinvesteringar per capita exkl. trängselskatt

Diagrammet nedan visar hur investeringsmedel (inom nationell infrastrukturplan inklusive regionala infrastrukturplaner) fördelas per capita mellan olika trafikverksregioner under det första året för de tre senaste planomgångarna.



Summorna är inklusive:

- Kraftförsörjningsåtgärder* på järnväg för vilka lån upptagits (främst 2014).
- Teleanläggningar* på järnväg för vilka lån upptagits (främst 2014).

Summorna är exklusive:

- statlig medfinansiering (exempelvis Sverigeförhandlingen & stadsmiljöavtal)
- trängselskattefinansierade åtgärder

*Kraftförsörjning är kontaktledning, kontaktledningsstolpar, hjälpkraftanläggningar, kablar, jordningar, omformarstationer, transformatorstationer, kraftledningar, omriktare.

*Teleanläggningar är kommunikationsanläggningar, basstationer, master, detektorer, telefoni, trafikantinformation.

Norra regionen: Västernorrlands län, Jämtlands län, Västerbottens län och Norrbottens län

Mellersta regionen: Uppsala län, Södermanlands län, Västmanlands län, Värmlands län, Örebro län, Dalarnas län och Gävleborgs län

Östra regionen: Stockholms län och Gotlands län

Västra regionen: Hallands län och Västra Götalands län

Sydöstra regionen: Jönköpings län, Kalmar län och Östergötlands län

Södra regionen: Kronobergs län, Blekinge län och Skåne län.

Nuvarande gemensamma mål för transportinfrastrukturen



Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030

- Gemensam strategi för Västra Götalands utveckling
- Kommuner, kommunalförbund, näringsliv, akademi och forskningsinstitut, det civila samhället, statliga myndigheter och Västra Götalandsregionen
- Övergripande mål och långsiktiga prioriteringar
- Utgångspunkt i samhällsutmaningar



Gemensamma samhällsutmaningar som drivkraft



Effekterna av klimatförändringar och förlust av biologisk mångfald blir allt mer allvarliga.



Teknikutveckling globalt ger nya behov av funktioner och kompetenser regionalt.



Bristen på vissa kompetenser ökar samtidigt som många saknar arbete.



Invånarnas tillgång till arbete och samhällsservice skiljer sig allt mer åt mellan platser.



Många barn och unga lämnar skolan utan godkända betyg.



Socioekonomiska skillnader i samhället ökar.



Internationella kriser ökar den regionala sårbarheten.

Knyta samman Västra Götaland – för hållbar och förbättrad tillgänglighet

Strategins mål 2030

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

Robust och sammanhållet • Jämlikt och öppet • Fossiloberoende och cirkulärt

Långsiktiga prioriteringar

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



Infrastrukturen utvecklas regionalt, nationellt och internationellt

Järnvägen är grunden i ett hållbart transportsystem för både personer och gods

Förutsättningarna för att resa hållbart är beroende av invånarnas geografiska tillgänglighet till olika platser - lösningarna anpassas till geografiska skillnader

Västra Götaland är Sveriges transport och logistikcentrum med flera geografiskt utspridda godsnode

Ett transporteffektivt samhälle där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig samhällsplanering

Skandinavien största hamn ligger i Göteborg. Sjöfarten är avgörande för svensk export och import

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

- Beslutad av regionstyrelsen juni 2024 efter beredning i BHU
- Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen
- Innehåller mål, principer och fokusområden



Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland -

Ett övergripande mål

Infrastrukturen ska stödja

Infrastrukturen ska utvecklas utifrån följande principer

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



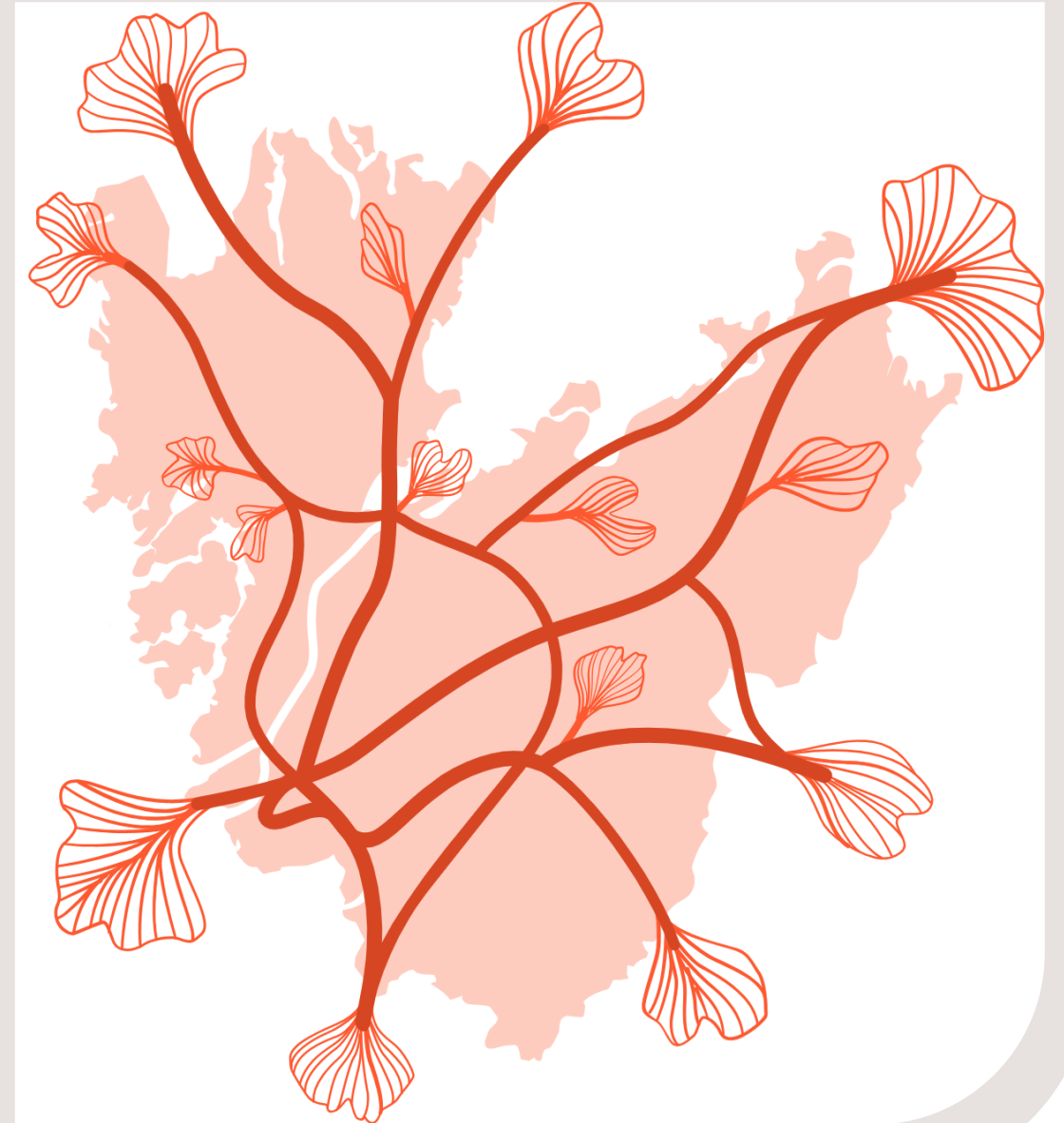
Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättningar beaktas och värderas i planeringen



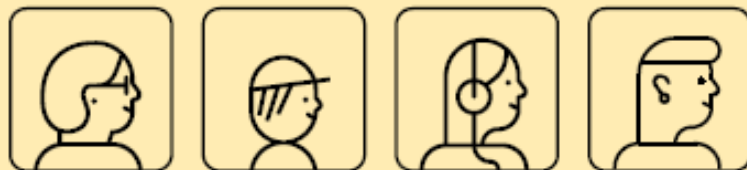
Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen

Nuvarande gemensamma infrastrukturprioriteringar

- Stambana Göteborg – Borås (– Jönköping)
- Fyra spår Göteborg – Alingsås, Västra Stambanan
- Oslo – Göteborg – Hamburg, del av TEN-T
- Satsning på regionala järnvägar
 - Södra Bohusbanan står på tur
 - Kinnekullebanan i nytt fokus
- Verka för en utveckling av Vänersjöfarten
 - Slussar i Trollhätte kanal
- E20 ska byggas färdigt till 2+2 körfält genom hela regionen
- Medel för storstadsåtgärder
 - Metrobuss Västerleden
 - Spårvägslink för att avlasta Brunnsparcken
 - Trimningar och metrobusstationer



Fler måldokument som rör
transportinfrastrukturen



Trafikförsörjningsprogram 2026–2029

Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland



Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Mål till 2029:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 33% (28% 2024), för arbets- och studieresor 46% (41% 2024)
- Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45% (39% 2024)
- Andel invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 30 minuter ska minst vara 76% (76% 2024)
- Andel invånare som upplever att det är prisvärt att resa med kollektivtrafik ska minst vara 33% (33% 2024)

Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla kollektivtrafiken utifrån beslutade planer och program
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats



Målområde:

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Mål till 2029:

- Alla fordon och 800 prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (637 hållplatser 2024)
- I minst fem utvalda processer ska sociala analyser systematiskt integreras i syfte att främja en tillgänglig och inkluderande kollektivtrafik

Prioriterade åtgärder:

- Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar
- Utveckla arbetet med sociala analyser
- Utveckla dialog med invånare – fokus på barn och unga
- Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Mål till 2029:

- Andelen hållbara resor ska öka till 45% (41% 2024)
- Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktig ambition 46,7% (47,2% 2024)
- Utsläppen av koldioxid från kollektivtrafiken ska minska med 80% jmf med år 2006 (69% 2024)
- Utsläppen av koldioxid per personkilometer ska minska med 85% jmf med år 2006 (72% 2024)

Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap

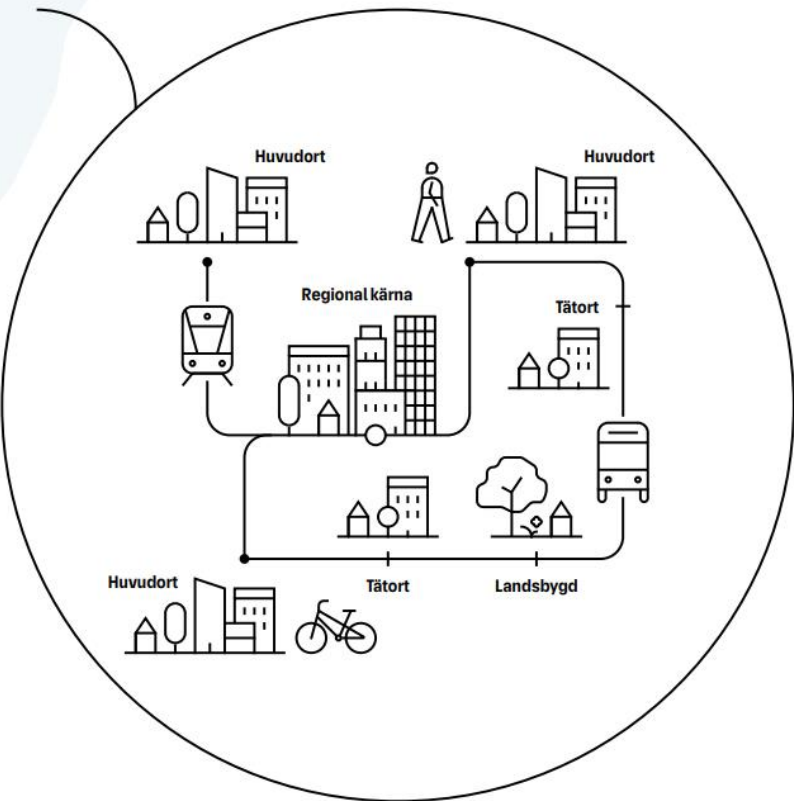
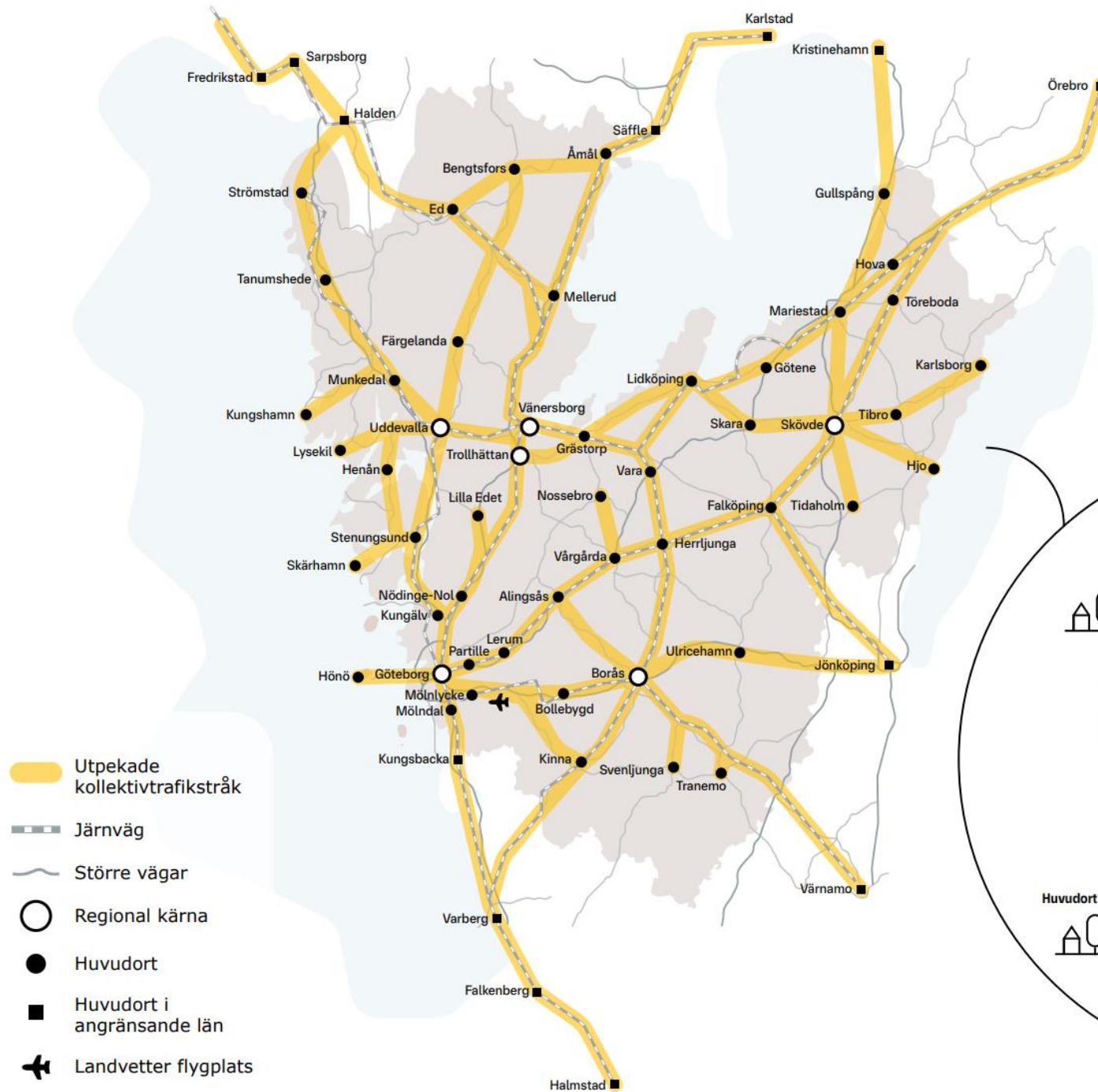
Prioriterad åtgärd: Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland, utpekat regionalt kollektivtrafiknät

- Det utpekade regionala kollektivtrafiknätet ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter. Nätet knyter samman kommunerna i Västra Götaland och deras huvudorter, Landvetter flygplats samt grannregionerna inklusive Norge.
- Tågtrafiken utgör stommen i nätet med busstrafik som komplement där det saknas tågförbindelser.



Utpekat regionalt kollektivtrafiknät



Målbilder som är en del av trafikförsörjningsprogrammet



Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen



Målbild Koll2035, Göteborg/Mölndal/Partille



Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla



VGR strategiska planer

- Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland
- Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland

Delregionala måldokument



Delregionala måldokument

- Strategisk inriktning för transportinfrastruktur i Fyrbodalsregionen, beslutad 2025-09-18
- Boråsregionens strategiska inriktning transportinfrastruktur, beslutad 2024-09-13
- GR Inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen, beslutad 2024-02-23
- Delregional utvecklingsstrategi Skaraborg 2030, beslutad 2022-03-11
- Utvecklingsstrategi för Sjuhärad 2021-2030, beslutad 2021-02
- Strukturbild Skaraborg, etablerad 2015
- Strukturbild för Göteborgsregionen, beslutad 2008-05-23
- Utvecklingsplan för Göteborgsregionen 2050 (beslutas våren 2026)



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

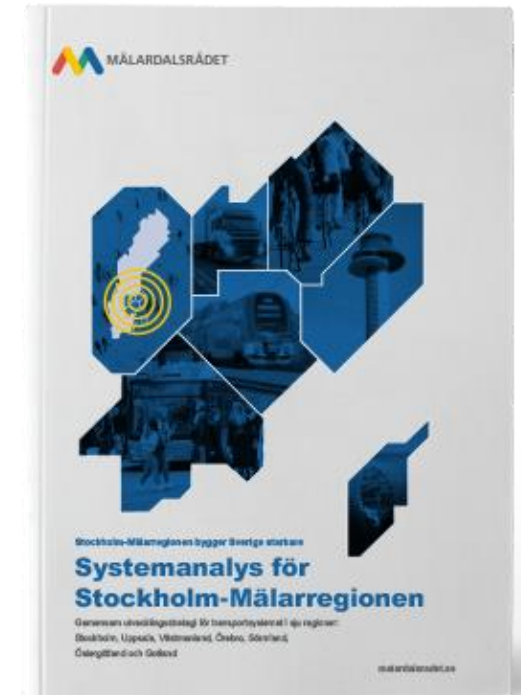
Exempel på andras målsättningar för infrastruktur

Centralstation



MÄLARDALSRADET

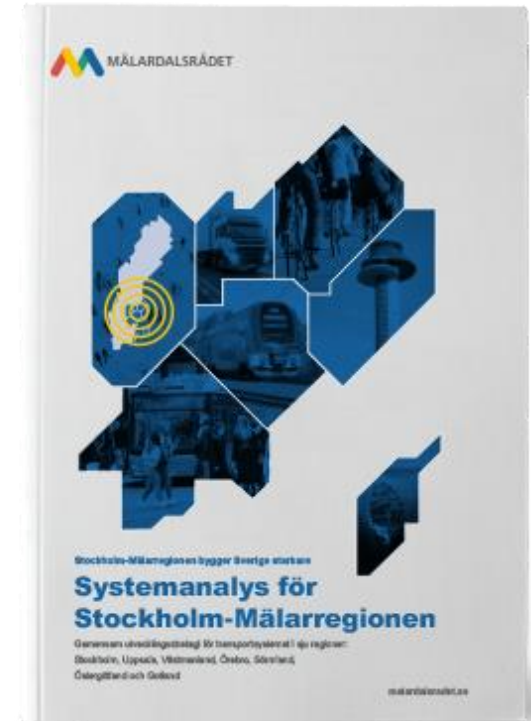
Sju regioner – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan många år tillbaka i Mälardalsrådets transportpolitiska En Bättre Sits-process. En unik process där en stor grupp politiker och tjänstepersoner samlas för att analysera och enas om gemensamma prioriteringar för utvecklingen av Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem. Syftet är att långsiktigt arbeta för en sammanhållen och hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar för människors vardag, en utvecklad konkurrenskraft och godstransporter i regionen.



MÄLARDALSRAÅDET

Målet är att skapa ett transportsystem... .. där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ökad attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarenregionen

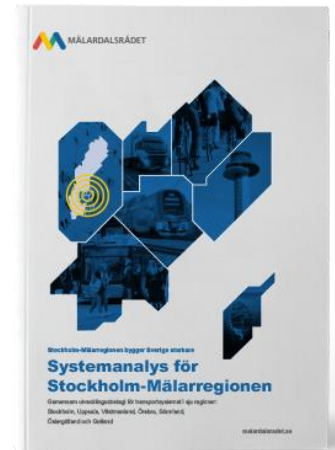
- En god ekonomisk utveckling i regionen är beroende av internationella kontakter och framgång i den globala konkurrensen om människor, jobb och företag.
- Den internationella konkurrenskraften beror på såväl de regionala, nationella som de globala kommunikationsmöjligheterna för människor och gods.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



MÄLARDALSRADET

Målet är att skapa ett transportsystem... som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälardalsregionen - ekonomiskt, socialt och ekologiskt

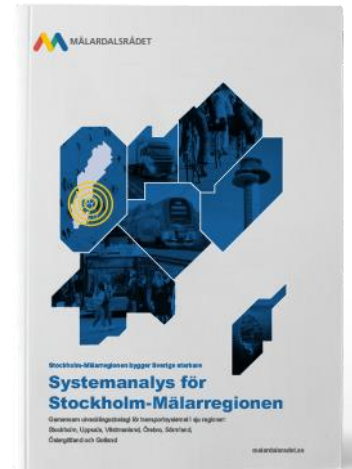
- För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat fossilt bilresande, ökat kollektivresande, planering för ett transporteffektivt samhälle, integrerad transport och samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- För att klimatmålen ska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



MÄLARDALSRAÅDET

Målet är att skapa ett transportsystem... ..där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till transporteffektivitet

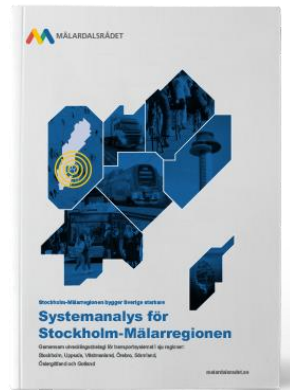
- Utvecklingen av transportsystemet sker utifrån avvägningar om vad som är effektivt för samhället och regionen ur ett helhetsperspektiv.
- Effektiva åtgärder väljs och förbättringar i transportsystemet prövas stegvis enligt fyrstegsprincipen.
- Åtgärder genomförs för att minimera trängsel- och förseningseffekter, vilket bidrar till en hållbar utveckling.
- De regionala ansvaren för planering av **kollektivtrafik och infrastruktur samordnas** på ett effektivt sätt. Arbetet sker i nära samverkan med nationella och lokala aktörer samt näringsliv och samhället i övrigt. Målet är att skapa ett transportsystem... ..där **flerkärnighet och en förstorad arbets- och bostadsmarknad** främjar regional utveckling



MÄLARDALSRAÅDET

Målet är att skapa ett transportsystem... ..där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till transporteffektivitet

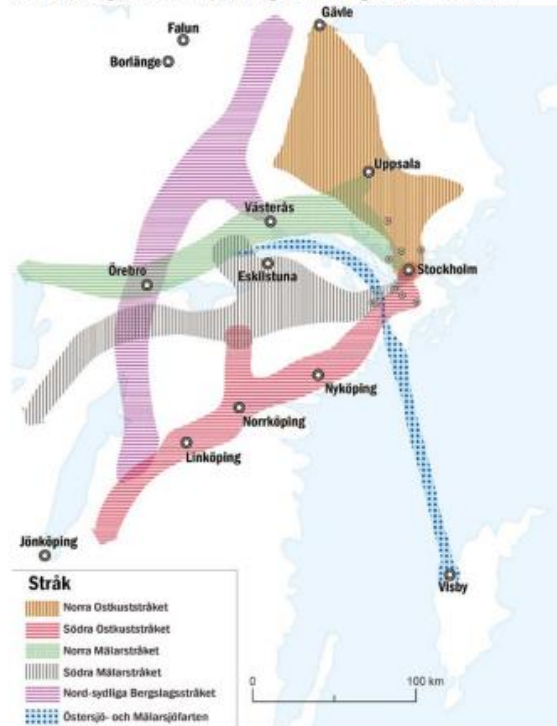
- En flerkärnig regionstruktur med tyngdpunkt i de lokala arbetsmarknaderna skapar en balanserad utveckling i Stockholm-Mälarenregionen.
- Regionens flerkärnighet stärks genom samordning av trafik och infrastruktur, med utvecklingen av bebyggelse och verksamheter.
- **Städer och noder knyts samman med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



MÄLARDALSRAÅDET

I den gemensamma systemanalysen utvecklas och fördjupas framtida infrastrukturbehov för sex olika storregionala stråk (se nedan), samt övrigt viktiga strategiska stråk och noder för t ex godstrafik (se bild höger), kollektivtrafik och arbetspendling.

Karta 5. Storregionala stråk för paketering av investeringsbehov i infrastrukturen.



Figur 3. Framtida regionalt strategisk godsstruktur – viktiga stråk och noder.



Källa: Mälardalsrådets En Bättre Sits

Regionsamverkan Sydsverige

Ett samarbete kring bland annat regional utveckling, infrastruktur, kollektivtrafik och kultur

Region Blekinge

Region Halland

Region Jönköpings län

Region Kalmar län

Region Kronoberg

Region Skåne

Tre olika dokument för infrastrukturfrågor

- Systemanalys för Sydsverige 2020
- Positionspapper för infrastruktur 2024
- Sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar 2025



Systemanalys för Sydsverige 2020

Innehåll

Del 1

Strategi för transportsystemet med **mål**, brister och åtgärder

Del 2

Långsiktiga trender

Del 3

Sammanfattande bild av nuläget i Sydsverige, kunskapsunderlag

Förankring

Konsultrapport där slutsatser och rekommendationer inte är en beslutad gemensam hållning för Regionsamverkan Sydsverige

Mål för Sydsveriges transportsystem i Systemanalys för Sydsverige

Ramvillkor: Ett robust transportsystem med minskad klimatpåverkan



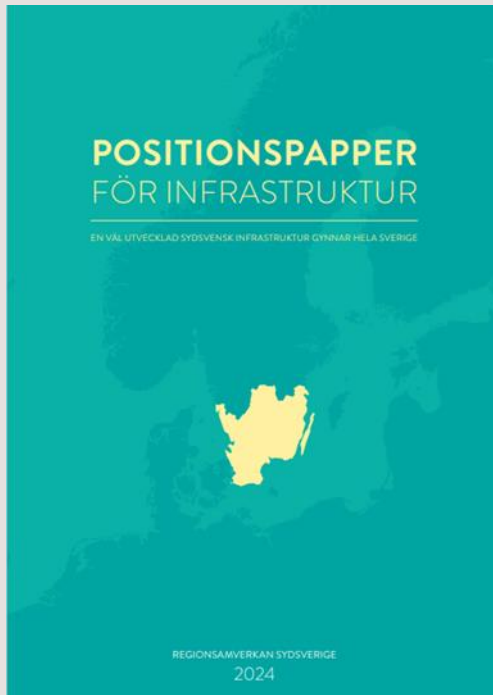
Planeringsprincip:
Utvecklingskraftiga tillväxtmotorer och stödjande regionala kärnor

Delmål och indikatorer

Tabell 1 Delmål för transportsystemets kvalitet samt relevans för utvecklingsmål

Delmål	Kvalitet	Relevans för utvecklingsmål
Möjliggöra pendling mellan tillväxtmotorerna samt mellan regionala kärnor och närmaste tillväxtmotor	<60 minuter till närmaste tillväxtmotor	
	Restidskvot <1	
Erbjuda kapacitetsstarka stråk för persontransporter mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor	>100 km/h skyltad hastighet (väg)	
	>70 km/h under högtrafiktid (väg)	
	<80% kapacitetsutnyttjande (järnväg)	
Möjliggöra ärenden till närmaste svensk storstadsregion ⁶	<120 minuter till närmaste storstad	
	Restidskvot <0,5	
Förbättra tillväxtmotorernas internationella kopplingar ⁷	Restidskvot <0,5	
Erbjuda god tillgänglighet till högre utbildning	<120 minuter till universitet	
	<60 minuter till högskola	
	Restidskvot <1	
Erbjuda god tillgänglighet till kvalificerad sjukvård	<120 minuter till universitetssjukhus	
	<60 minuter länssjukhus	
Erbjuda kapacitetsstarka stråk för godstransport på järnväg	>730 meter långa tåg på huvudbanor	
	<80% kapacitetsutnyttjande	
	>22,5 ton STAX,	
	Erforderlig kapacitet i bangårdar	
Förbättra framkomlighet för godstransport på järnväg	>100 km/h på huvudbanor	
	>60 km/h på bibanor	
	Ingen lokrundgång på huvudstråk	
Erbjuda kapacitetsstarka stråk för godstransport på väg	>80 km/h på huvudstråk	
	BK4 på huvudstråk >25,25 långa fordon på huvudvägar	

Positionspapper för infrastruktur 2024 och Sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar 2025



Förankring

Politiskt förankrade och undertecknade av regionstyrelsens ordförande i respektive region

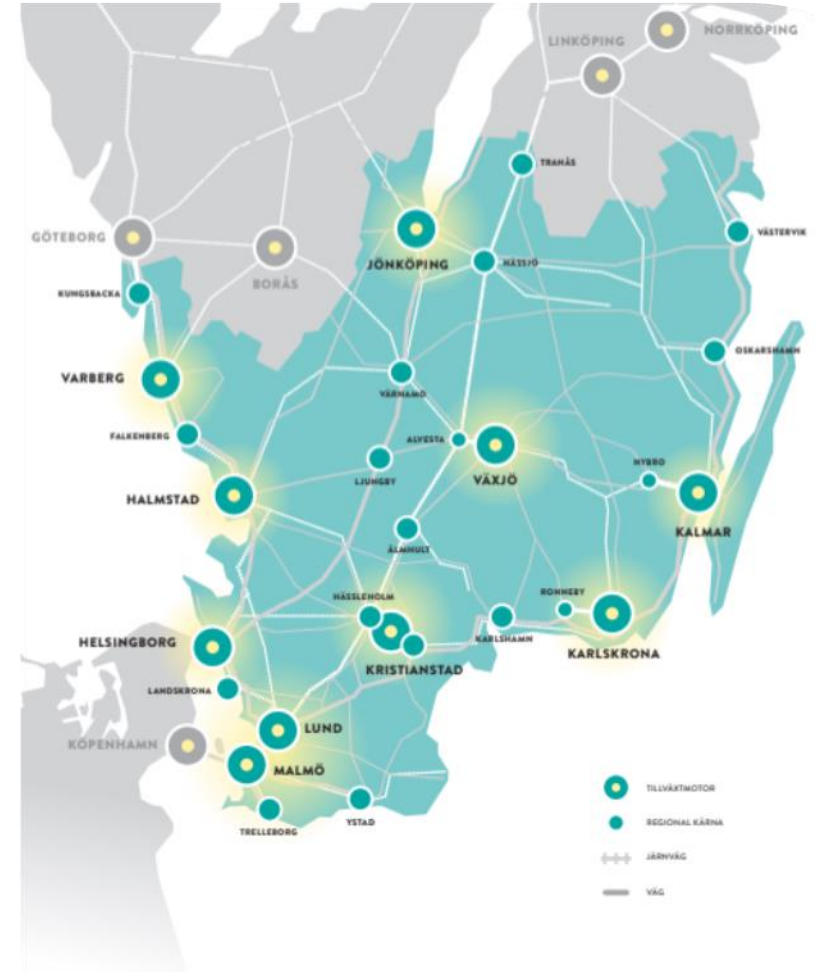
Motsvarande dokument togs även fram 2020 och 2021

Positionspapper för infrastruktur 2024

Innehåll Positionspapper

Sydsveriges positioner i utveckling av transportsystemet

1. Nationell och internationell tillgänglighet
2. Sammanknutet Sydsverige
3. Konkurrensförmåga och hållbara godstransporter



Position 1 Nationell och internationell tillgänglighet

- Åtgärder som dels skyndsamt och dels långsiktigt säkerställer en god och förutsägbar framkomlighet för järnvägstrafiken på Södra stambanan och Västkustbanan samtidigt som förbättringar sker på de regionala banorna.
- Säkerställa en hög resiliens och skapa redundans i förbindelser till och från kontinentala Europa för tillförlitliga gods- och persontransporter.
- Stärka förutsättningarna för de regionala flygplatserna att ta en roll i utvecklingen av en hållbar luftfartsverksamhet som följer med de möjligheter som elektrifieringen av flyget ger.

Position 2 Sammanknutet Sydsverige

- Säkerställa en tillräcklig omfattning av drift- och underhållsåtgärder för att garantera en robust och tillförlitlig trafikering av järnvägarna. Detta ska kompletteras med åtgärder för att trimma järnvägssystemet för ökad tillförlitlighet och kapacitet samt kortare restider.
- Uppgradera de Sydsvenska järnvägar som har brister i kapacitet och standard, så att ett sammanhållet tågssystem kan skapas vilket möjliggör effektiva trafikeringssupplägg och vidgat resandeunderlag.
- Där järnvägar inte är ett alternativ måste väginfrastrukturen utvecklas och därför ska de ekonomiska ramarna till länsplanerna utökas så att de brister och utvecklingsbehov som finns inom det regionala transportsystemet kan åtgärdas.

Position 3 Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter

- Omgående vidareutveckla och undanröja flaskhalsar i TEN-T Skandinavien-Medelhavskorridoren, särskilt på Södra stambanan, Västkustbanan och genom Öresundsregionen, för att möta den utveckling som förväntas ske genom tillkomsten av Fehmarn Bält-förbindelsen.
- Knyta ihop Sydsveriges östersjöhamnar med TEN-T-nätverket för att få bättre koppling till de viktiga och växande handelsmarknaderna i Polen och Baltikum.
- Avlägsna de administrativa och tekniska hinder som idag försvårar och fördyrar gränspassager.

Ställningstaganden och prioriteringar

Ställningstaganden



Prioriteringar

- Fokus är nationell infrastrukturplan
- Framförallt järnvägsåtgärder

OBJEKT SOM BEHÖVER INGÅ I NATIONELL PLAN 2026-2037

13. Skånebanan: dubbelspår Hässleholm–Kristianstad
14. Jönköpingsbanan: station A6/Ryhov, tågstation Forserum
15. Stångådal- och Tjustbanan: Mötesspår mellan Kalmar och Blomstermåla, triangelspår Berga, deelektrifiering, ERTMS
16. Rv 40: Ulricehamn–Jönköping, utbyggnad till motorväg
17. E22: genomfart Mönsterås
18. Västkustbanan: Vändspårstation Kungsbacka inkl. partiellt fyrspar Kungsbacka C till Kungsbacka Hede
19. Blekinge kustbana: Karlshamn–Sölvesborg, ny järnväg
20. Södra stambanan: Älmhults bangård spår 3-5
21. Kust till kust-banan: Stationsombyggnad Emmaboda
22. Västkustbanan: Halmstad C; Ny omlopps-nära uppställningsbangård
23. Rv 26: Halmstad–Jönköping; mötes-separering återstående delar




Nullvekstmålet i Nasjonal transportplan

November 2025

Det norska ”Nullvekstmålet”

- Nolltillväxtnmålet handlar om att all tillväxt av persontrafik ska tas upp av kollektivtrafik, cykling och gång, det vill säga att biltrafiken inte ska öka.
- Målet är inskrivet i *Nasjonal transportplan* och har från starten varit det överordnade målet för de norska *Byvekstavtalene*. Målet antogs första gången av Stortinget 2012 och har sedan dess varit med i de senaste fyra revideringarna av *Nasjonal transportplan*.
- Nio stadsområden omfattas av regelverket och hittills har sju av dessa tecknat avtal. (Oslo-området, Bergen-området, Trondheim-området, Nord-Jaeren, Tromsö, Nedre Glomma och Kristiansandsregionen). Målet är att bjuda in de återstående två områdena till förhandlingar under innevarande transportplan (Drammen-området och Grenland).

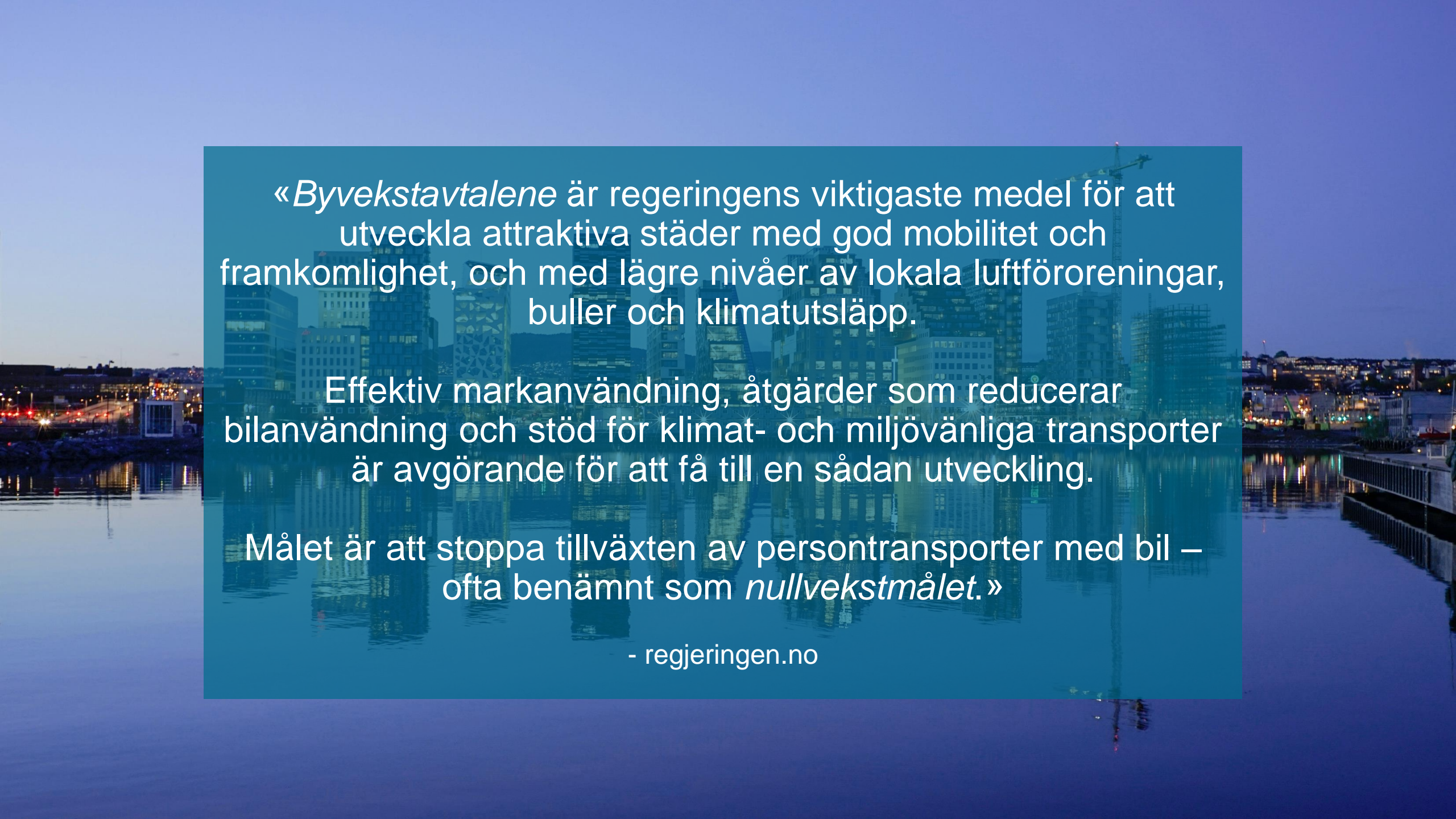


«Utslipp av klimatgaser, trängsel, luftföroreningar och buller ska minskas genom effektiv markanvändning och genom att tillväxten av persontransporter ska ske med kollektivtrafik, cykel och gång.»

- Formulering av Nullvekstmålet ([regjeringen.no](https://www.regjeringen.no))

De norska ”Byvekstavtalene”

- De norska *Byvekstavtalene* är breda stadsutvecklingsavtal där staten tillsammans med kommuner och fylkeskommuner tecknar avtal om mål, finansiering och åtgärder som kan inkludera vägtullar, markanvändning, satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel, samt investeringar i infrastruktur.
- Biltullar/*bompenger* är en del av avtalen (via särskilda stadspaket/*bypakke*) och är enligt den norska regeringen viktiga både för att finansiera åtgärder och för att stoppa tillväxten av personbilstrafik i enlighet med *nullvekstmålet*.
- I den nuvarande transportplanen är 88 miljarder norska kronor avsatta till de ingående stadsområdena under planens 12 år, den största delen inom ramen för *byvekstavtalene*.



«*Byvekstavtalene* är regeringens viktigaste medel för att utveckla attraktiva städer med god mobilitet och framkomlighet, och med lägre nivåer av lokala luftföroreningar, buller och klimatutsläpp.

Effektiv markanvändning, åtgärder som reducerar bilanvändning och stöd för klimat- och miljövänliga transporter är avgörande för att få till en sådan utveckling.

Målet är att stoppa tillväxten av persontransporter med bil – ofta benämnt som *nullvekstmålet*.»

- regjeringen.no

Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Remissversion, ej beslutad än

Från transporter till tillgänglighet

Mobilitet är möjlighet till förflyttning – vår rörlighet. Detta är en grundläggande förmåga som påverkas av både personliga förutsättningar och yttre faktorer som infrastruktur och ekonomiska resurser.

Mobilitet i stor skala skapar trafik och transporter. Transporter kan ses som kostnaden för nyttjad mobilitet. Kostnaden kan vara både den ekonomiska kostnaden i form av förbrukad energi, men även externa kostnader som utsläpp, buller, trafikolyckor och barriärer.



Tillgänglighet är möjligheten att nå något önskvärt. Det kan innefatta arbetstillfällen, service, kultur, sociala sammanhang eller näringslivets tillväxtmöjligheter. Tillgängligheten är möjligheten – transporten är kostnaden.

Vad transportstrategin är och hur den används

- Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne beskriver den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av Skånes transportsystem.
- Är en områdesstrategi kopplad till Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne.
- Styr Region Skånes utvecklingsarbete, vägleder kommuner och andra aktörer, samt utgör underlag för påverkansarbete.
- Strategin bidrar till att genomföra den regionala utvecklingsstrategin, särskilt inom det strategiska området Hela Skåne.



Fyra prioriterade utvecklingsområden

Hållbar omställning utgör grunden för transportsystemets klimatomställning och fokuserar på fossilfria drivmedel, minskade utsläpp och klimatanpassning.

Teknikutveckling och innovation fungerar som en accelerator för hållbar omställning och effektivisering genom nya digitala lösningar.

Hållbart resande och aktiva val skapar förutsättningar för attraktiva alternativ till personbilen. Det bidrar till bättre folkhälsa samtidigt som klimatpåverkan reduceras.

Optimering och effektivisering säkerställer att nyttan av befintlig infrastruktur maximeras och skapar robusthet mot störningar



Till varje utvecklingsområde finns ställningstaganden som fungerar som vägledande principer för utvecklingen av Skånes transportsystem

Hållbar omställning

- Den fossilfria omställningen ska accelereras
- Transporterna ska effektiviseras för minskade utsläpp och buller
- Bilresorna ska inte öka
- Omställningen måste vara rättvis
- Transportsystemet ska anpassas utifrån ett förändrat klimat

Teknikutveckling och innovation

- Skåne ska ligga i framkant inom digital infrastruktur och innovativa lösningar
- Ny teknik ska minska ojämlikhet
- Utvecklingen av innovativ luftmobilitet ska främjas
- Digitaliseringens möjligheter inom logistik ska främjas
- Samverkan ska stödja innovationer

Hållbart resande och aktiva val

- Kollektivtrafiken ska vara robust, förutsägbar och flexibel
- Kollektivtrafiken ska utgöra ryggraden i ett system av kombinerade mobilitetstjänster
- Fotgängarens roll i stadsplaneringen ska stärkas
- Cykling mellan Skånes strategiska noder ska vara trygg och säker
- Aktiva resval ska uppmuntras
- Tillgängligheten till natur- och rekreationsområden ska stärkas

Optimering och effektivisering av transportsystemet

- Kapaciteten i transportsystemet ska användas effektivare
- Tillämpningen av fyrstegsprincipen ska öka
- Kollektivtrafiken ska bidra till ett yteffektivt transportsystem
- Resor och godstransporter ska fördelas jämnare över dygnet
- Transportsystemets robusthet och redundans ska stärkas

Vägval för Skåne -
Infrastrukturprioriteringar
till nationell plan



Vad Vägval Skåne är och innehåller

- Prioriterade åtgärder för framtida nationella planer utifrån vägvalsprinciper om relevans för nationell plan, regional betydelse, linjering med regionala strategier och genomförbarhet.
- Vägval för Skåne tar sikte på 2030 års plan ända fram till 2050-talet.
- Förslag på Vägval för Skåne remitteras mellan november 2025 och februari 2026. Ambitionen är att Vägval för Skåne ska fastställas under 2026.

Urval av prioriterade åtgärder för pågående och framtida nationella planer

Plan-omgång	Stråk	Åtgärd	Byggstart år	Trafikstart år	Uppskattad kostnad	Stråkfärg
2026*	Södra stambanan	Två nya spår, Hässleholm-Lund	2031	2041	28 mdr kr	→
	Västkustbanan	Dubbelspår Maria-Helsingborg	2032	2037	4,1 mdr kr	→
2030	Södra stambanan	Utbyggnad noden Hässleholm	2041	2050	12,0 mdr kr	→
	Skånebanan	Dubbelspår Attarp-Kristianstad	2042	2046	2,2 mdr kr	→
2034	Västkustbanan	Partiellt fyrspår Landskrona-Dösjebro, planskildhet Kävlinge	2041	2045	4,0 mdr kr	→
	Trelleborgsbanan	Partiellt dubbelspår N Trelleborg, mötesstation Ö Grevie	2045	2049	1,0 mdr kr	→
2038	Södra stambanan	Två nya spår Älmhult-Hässleholm	2049	2058	25,0 mdr kr	→
2042	Västkustbanan	Fyrspår Helsingborg-Lund	2050	2054	8,0 mdr kr	→
	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Skurup-Lemmeströ	2048	2052	1,0 mdr kr	→
2046	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Lunnarp-Smedstorp	2052	2056	1,0 mdr kr	→
	Skånebanan	Partiella dubbelspår Helsingborg-Hässleholm	2054	2058	4,0 mdr kr	→
2050	Ystad-Österlenbanan	Partiellt dubbelspår Lockarp-Svedala	2056	2060	1,7 mdr kr	→
	Trelleborgsbanan	Partiellt dubbelspår Lockarp-Trelleborg	2061	2065	2,0 mdr kr	→
2054	Ystad-Österlenbanan	Dubbelspår resterade Ystadbanan	2061	2065	2,0 mdr kr	→

*Åtgärder finns i 2022 års plan men det råder osäkerheter kring genomförande, tidplan och finansiering.

Greater Copenhagen

Infrastruktur

Greater Copenhagen ska bli centrum för hållbar tillväxt och livskvalitet genom att erbjuda en rörlig, samarbetsinriktad och tillgänglig miljö, där människor kan frigöra hela sin potential.

Vision för Greater Copenhagen's trafikcharter

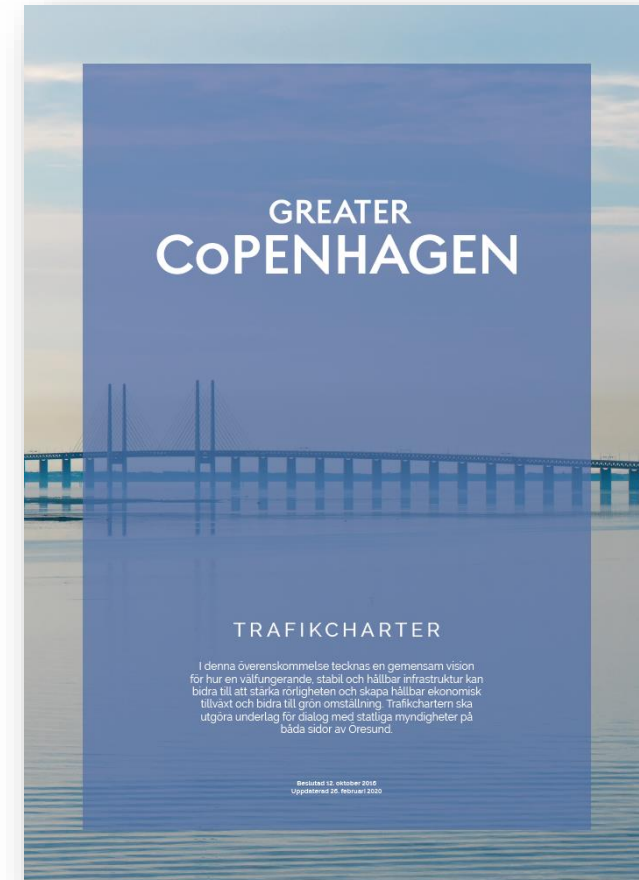
Överenskommelse om gemensam vision

Hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten och skapa hållbar ekonomisk tillväxt och bidra till grön omställning.

Ska utgöra underlag för dialog med statliga myndigheter på båda sidor av Öresund.

Uppdaterad februari 2020.

[Infrastruktur | Greater Copenhagen](#)



Innehåll

Satsningar:

- **Köpenhamns flygplats**
- **Fehmarn Bält-Förbindelsen**
- **Förbindelser över Öresund**
- **Järnvägar med hög hastighet**

Varje satsning har 3-5 målsättningar.

KÖPENHAMNS FLYGPLATS

Köpenhamns flygplats är en gemensam trafikknutpunkt för både Danmark och Sydsverige. Internationella förbindelser är avgörande för att skapa en attraktiv storstadsregion. Flygplatsen har mer än 30 miljoner passagerare årligen och utvecklingen av antalet flygpassagerare kräver en kontinuerlig justering av kapaciteten. Utmaningarna inom klimat och miljö sätter fokus på en grön omställning av flygplatsen och luftfarten.

En effektiv kollektivtrafik till och från flygplatsen är avgörande både för att öka det geografiska upptagningsområdet och för att bidra till en grön omställning.

Mål

- Köpenhamns flygplats masterplan och klimatstrategi ska realiserars
- Köpenhamns flygplats ska vara utsläppsfri 2030, vilket inkluderar landtrafik till och från flygplatsen. Koldioxidutsläppen från luftfarten ska minska med minst 30 procent till år 2030 och luftfarten ska vara CO₂-neutral år 2050.
- Tillgängligheten till flygplatsen ska öka, i synnerhet med kollektivtrafik från hela Greater Copenhagen, Jylland och Fyn, Sverige och Nordtyskland.

Mål Region Örebro län



Regionala utvecklingsstrategin Region Örebro län 2025-2030

Önskvärt läge 2030

- Ett hållbart transportsystem
- En attraktiv kollektivtrafik och integrerade arbetsmarknadsregioner
- Ett attraktivt läge som lockar etableringar och investeringar

Strategisk inriktningar

- Skapa förutsättningar för hållbara resor och transporter enligt strukturbilderna.
- Utveckla Örebro län som nod längs nationella och internationella transportstråk.
- Säkra en robust tillgång till digital infrastruktur i hela länet.

Nätverk

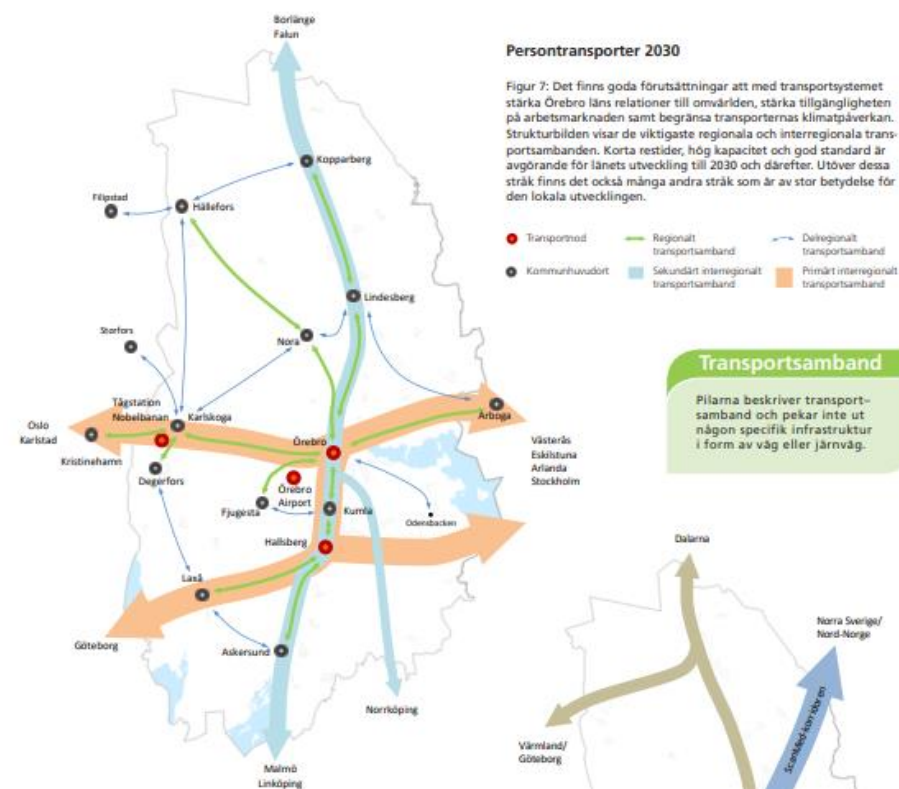
- Inom området transporter och infrastruktur finns det nätverk där aktörer tillsammans arbetar för att nå målen i den Regionala utvecklingsstrategin:
 - Beredningsgrupp till regionala chefssamverkansgruppen för trafik och infrastruktur
 - LänsIT-grupp

En attraktiv och pulserande region för alla

Örebro läns regionala utvecklingsstrategi 2025–2030



Region Örebro län



Godstransporter och logistik 2030

Figur 8: Strukturbilden visar de stråk som har högst prioritet för Örebro läns näringsliv. Kartan visar också viktiga noder för godstransporterna samt kopplingar till noder utanför vår region. Stråken och noderna är också avgörande för att åstadkomma effektiva transportkedjor såväl nationellt som internationellt.



Handlingsplan för påverkansarbete Region Örebro län

För området infrastruktur och transporter formuleras ett önskvärt läge till år 2030 som bland annat handlar om:

- kortare restider mellan Örebro och kommunhuvudorterna samt till Stockholm, Oslo och Göteborg
- ökad andel resande med kollektivtrafik, gång och cykel
- stärkt regional pendling tack vare nya stationslägen längs med Nobelbanan
- ökad integration av arbets- och bostadsmarknaderna i resten av Stockholm-Mälarenregionen
- ett hållbart transportsystem med mindre klimatpåverkande utsläpp
- att Örebro län fortsatt är ett av landets bästa logistiklägen som lockar både nationella och internationella företagsetableringar och nyinvesteringar.

Infrastruktur och transporter

Handlingsplan för påverkansarbete 2022–2030



Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2026–2037

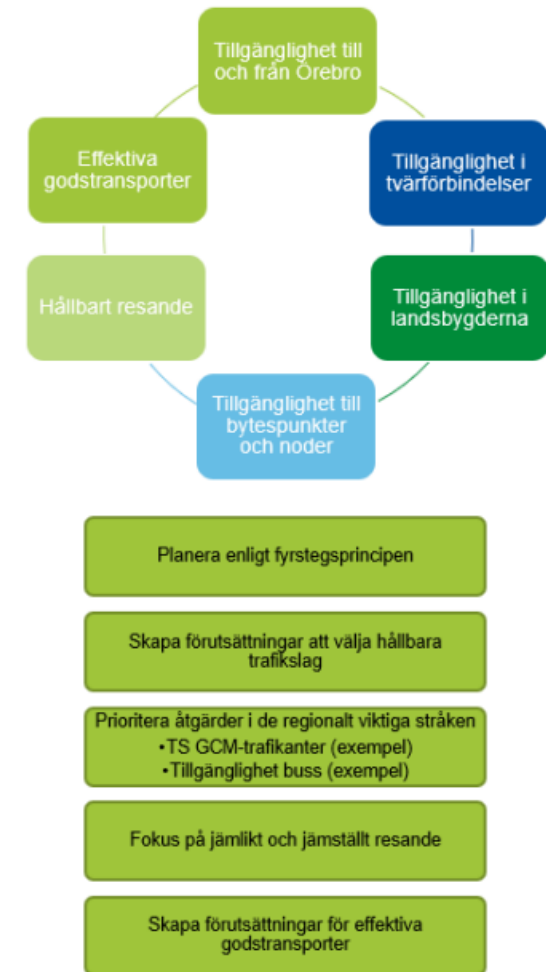
Länsplanens prioriterade funktioner

Transportsystemets grundläggande funktion är att tillhandahålla säker tillgänglighet och framkomlighet för person- och godstransporter. Funktionerna beskriver ett önskat läge i transportsystemet:

- Tillgänglighet till Örebro
- Tillgänglighet i tvärförbindelser
- Tillgänglighet i länets landsbygder
- Tillgänglighet till bytespunkter och noder
- Hållbart resande
- Framkomlighet för effektiva godstransporter

Övergripande mål för länsplanen

Länsplanen ska bidra till minskad klimatpåverkan i linje med regionala mål och utveckla tillgängligheten för att förbättra möjligheterna till transporteffektiva resor och transport av gods.



Målsättningar för infrastruktur inom Västra Götalandsregionen





Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030

- Gemensam strategi för Västra Götalands utveckling
- Kommuner, kommunalförbund, näringsliv, akademi och forskningsinstitut, det civila samhället, statliga myndigheter och Västra Götalandsregionen
- Övergripande mål och långsiktiga prioriteringar
- Utgångspunkt i samhällsutmaningar



Gemensamma samhällsutmaningar som drivkraft



Effekterna av klimatförändringar och förlust av biologisk mångfald blir allt mer allvarliga.



Teknikutveckling globalt ger nya behov av funktioner och kompetenser regionalt.



Bristen på vissa kompetenser ökar samtidigt som många saknar arbete.



Invånarnas tillgång till arbete och samhällsservice skiljer sig allt mer åt mellan platser.



Många barn och unga lämnar skolan utan godkända betyg.



Socioekonomiska skillnader i samhället ökar.



Internationella kriser ökar den regionala sårbarheten.

Knyta samman Västra Götaland – för hållbar och förbättrad tillgänglighet

Strategins mål 2030

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

Robust och sammanhållet • Jämlikt och öppet • Fossiloberoende och cirkulärt

Långsiktiga prioriteringar

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



Infrastrukturen utvecklas regionalt, nationellt och internationellt

Järnvägen är grunden i ett hållbart transportsystem för både personer och gods

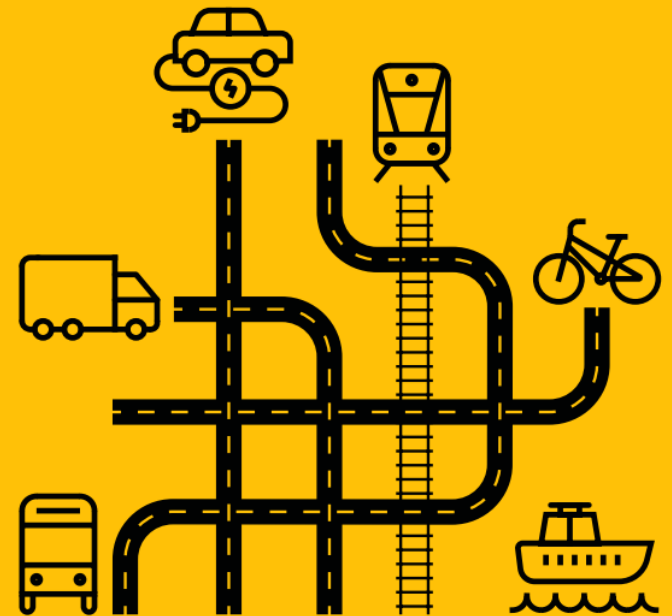
Förutsättningarna för att resa hållbart är beroende av invånarnas geografiska tillgänglighet till olika platser - lösningarna anpassas till geografiska skillnader

Västra Götaland är Sveriges transport och logistikcentrum med flera geografiskt utspridda godsnode

Ett transporteffektivt samhälle där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig samhällsplanering

Skandinavien största hamn ligger i Göteborg. Sjöfarten är avgörande för svensk export och import

Strategisk inriktning för infrastrukturen i Västra Götaland



Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

- Beslutad av regionstyrelsen juni 2024 efter beredning i BHU
- Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen
- Innehåller mål, principer och fokusområden

De nationella transportpolitiska målen utgör ramen

- Övergripande mål: säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela Sverige
- Funktionsmålet: tillgänglighet
- Hänsynsmålet: säkerhet, miljö och hälsa

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

Ett övergripande mål

Infrastrukturen ska stödja

Infrastrukturen ska utvecklas utifrån följande principer

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



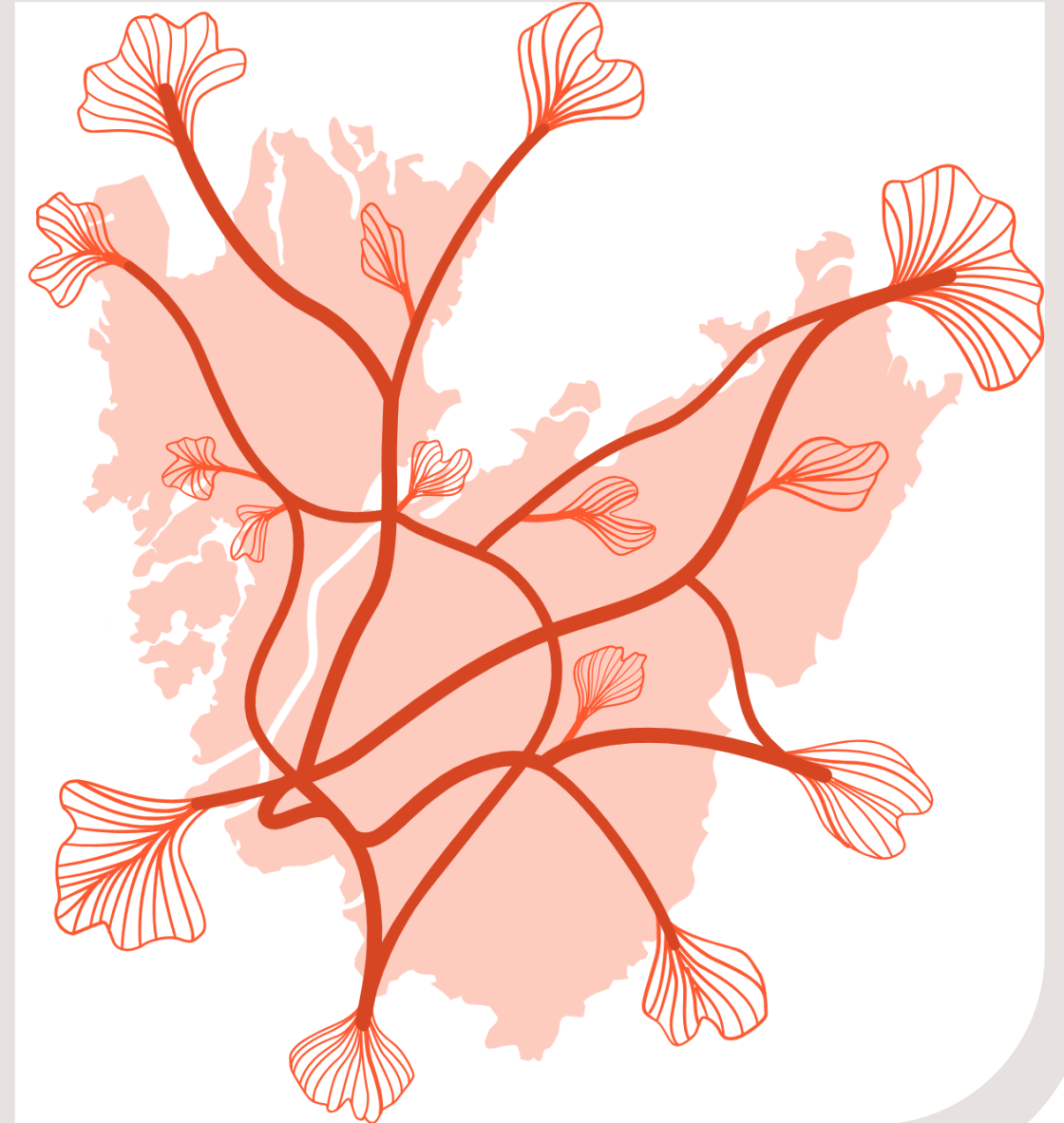
Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättningar beaktas och värderas i planeringen

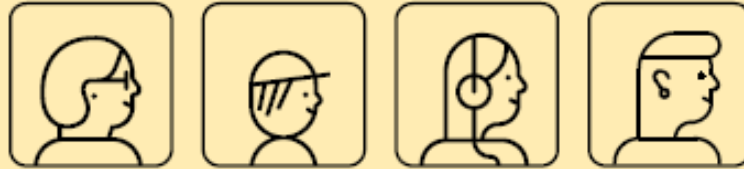


Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen

Nuvarande gemensamma infrastrukturprioriteringar

- Stambana Göteborg – Borås (– Jönköping)
- Fyra spår Göteborg – Alingsås, Västra Stambanan
- Oslo – Göteborg – Hamburg, del av TEN-T
- Satsning på regionala järnvägar
 - Södra Bohusbanan står på tur
 - Kinnekullebanan i nytt fokus
- Verka för en utveckling av Vänersjöfarten
 - Slussar i Trollhätte kanal
- E20 ska byggas färdigt till 2+2 körfält genom hela regionen
- Medel för storstadsåtgärder
 - Metrobuss Västerleden
 - Spårvägslink för att avlasta Brunnsparcken
 - Trimningar och metrobusstationer





Trafikförsörjningsprogram 2026–2029

Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland



Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

Mål till 2029:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 33% (28% 2024), för arbets- och studieresor 46% (41% 2024)
- Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45% (39% 2024)
- Andel invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 30 minuter ska minst vara 76% (76% 2024)
- Andel invånare som upplever att det är prisvärt att resa med kollektivtrafik ska minst vara 33% (33% 2024)

Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla kollektivtrafiken utifrån beslutade planer och program
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats



Målområde:

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Mål till 2029:

- Alla fordon och 800 prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (637 hållplatser 2024)
- I minst fem utvalda processer ska sociala analyser systematiskt integreras i syfte att främja en tillgänglig och inkluderande kollektivtrafik

Prioriterade åtgärder:

- Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar
- Utveckla arbetet med sociala analyser
- Utveckla dialog med invånare – fokus på barn och unga
- Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete



Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska bidra till minskad miljöpåverkan och vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

Mål till 2029:

- Andelen hållbara resor ska öka till 45% (41% 2024)
- Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktig ambition 46,7% (47,2% 2024)
- Utsläppen av koldioxid från kollektivtrafiken ska minska med 80% jmf med år 2006 (69% 2024)
- Utsläppen av koldioxid per personkilometer ska minska med 85% jmf med år 2006 (72% 2024)

Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap

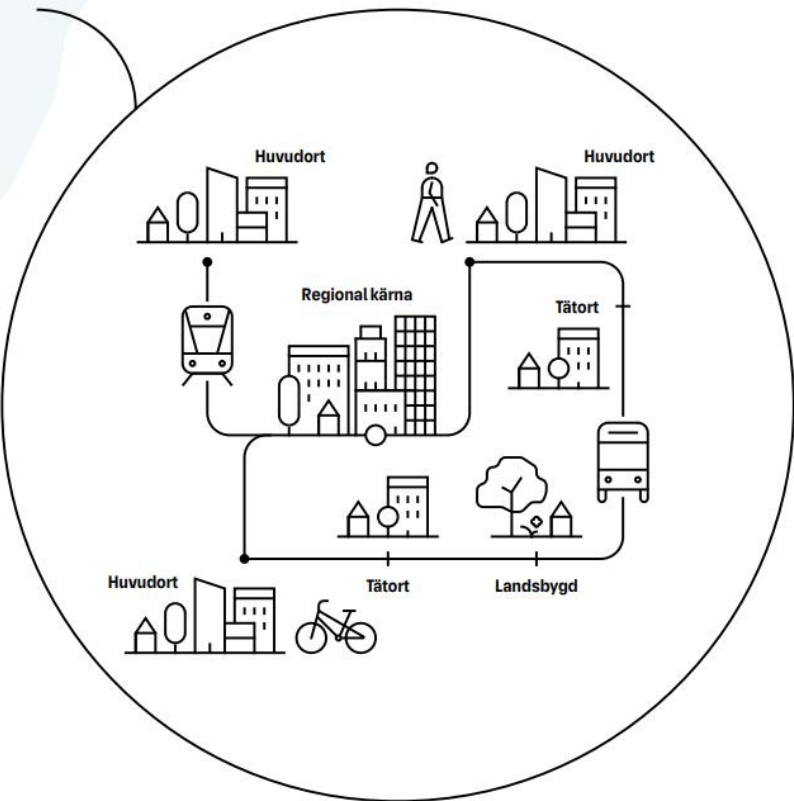
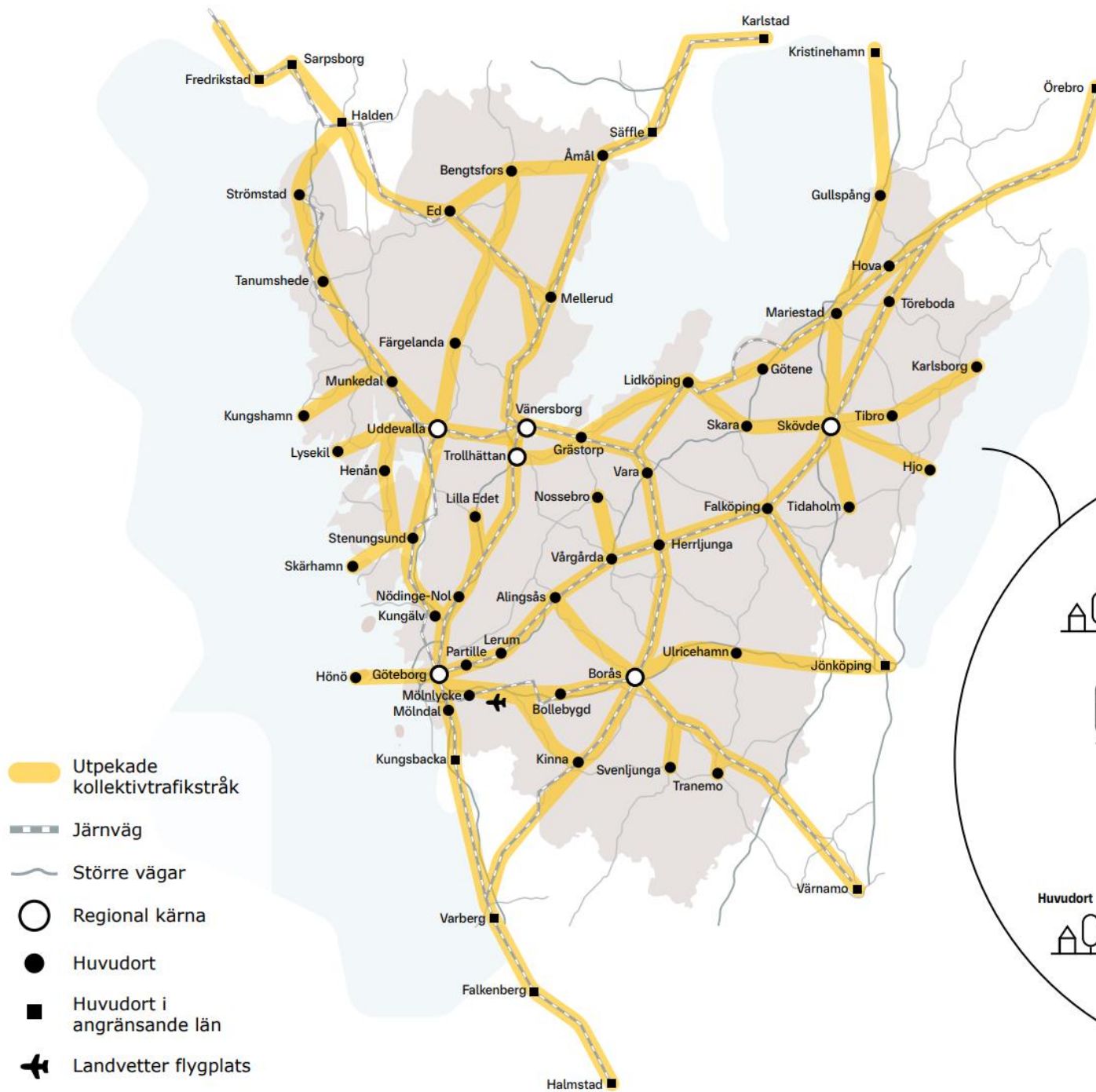
Prioriterad åtgärd: Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland, utpekat regionalt kollektivtrafiknät

- Det utpekade regionala kollektivtrafiknätet ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter. Nätet knyter samman kommunerna i Västra Götaland och deras huvudorter, Landvetter flygplats samt grannregionerna inklusive Norge.
- Tågtrafiken utgör stommen i nätet med busstrafik som komplement där det saknas tågförbindelser.



Utpekat regionalt kollektivtrafiknät



Målbilder som är en del av trafikförsörjningsprogrammet



Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen



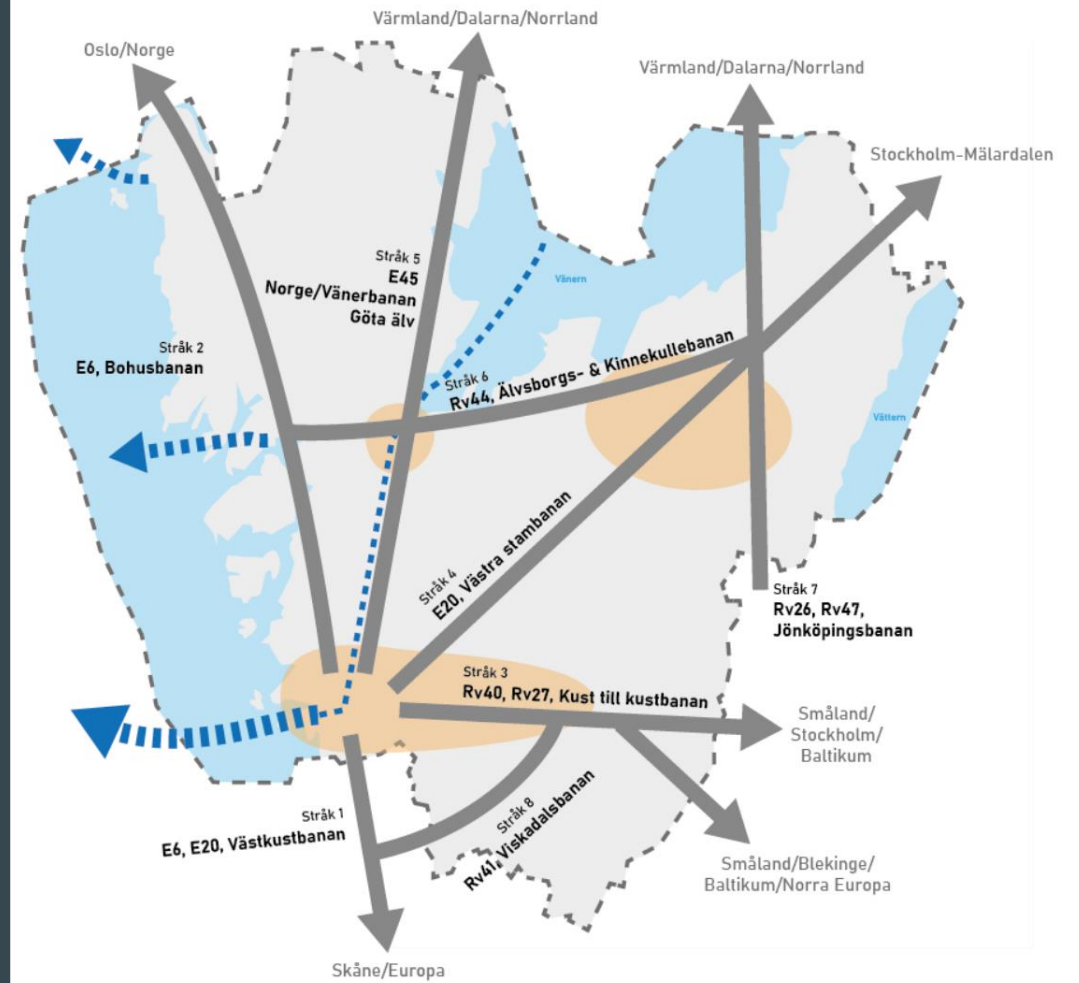
Målbild Koll2035, Göteborg/Mölndal/Partille



Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla



Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland



Målbild och strategiska områden för utveckling

“Västra Götaland är Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och främjar en hållbar utveckling i hela regionen.”

Tre strategiska områden

- Transportinfrastruktur av hög klass
- Effektiva och hållbara transport- och logistikkedjor
- Kunskap och kompetens i framkant

Strategiskt område

Transportinfrastruktur av hög klass prioriterar

Robusta stråk med god tillgänglighet

Kapacitetsstarka och tillgängliga **godsnoder**



Robusta stråk med god tillgänglighet innebär:

Transportinfrastruktur av **god kvalitet och hög standard**.

Resilient infrastruktur som skyddar mot extremväder och klimateffekter.

Tillgång till ett **regionalt utpekat vägnät för gods** med utgångspunkt i det funktionellt prioriterade vägnätet samt näringslivets behov.

Tillräcklig kapacitet i **järnvägssystemet** för att möta ett ökat transportbehov orsakat av ett ökat antal personresor och godstransporter.

Ett väl fungerande **finmaskigt väg- och järnvägsnät** som tydligt kopplar an till och kompletterar de större transportstråken ur ett regionalt systemperspektiv.

Goda möjligheter till **närsjöfart och inlandssjöfart**, exempelvis i form av Vänersjöfarten.

Goda möjligheter till **internationella transporter** genom sjö- och flygförbindelser.

Kapacitetsstarka och tillgängliga godsnoder innebär:

Godsnoder (exempelvis terminaler, hamnar, flygplatser) som medger en konkurrenskraftig logistik- och godshantering samt bidrar till ökad **intermodalitet**.

Kapacitet i godsnoderna i regionen som tillgodoser näringslivets behov av godsvolymer och effektiv omlastning.

Kapacitetsstark, tillförlitlig och hållbar **infrastruktur till och från** godsnoderna i regionen.

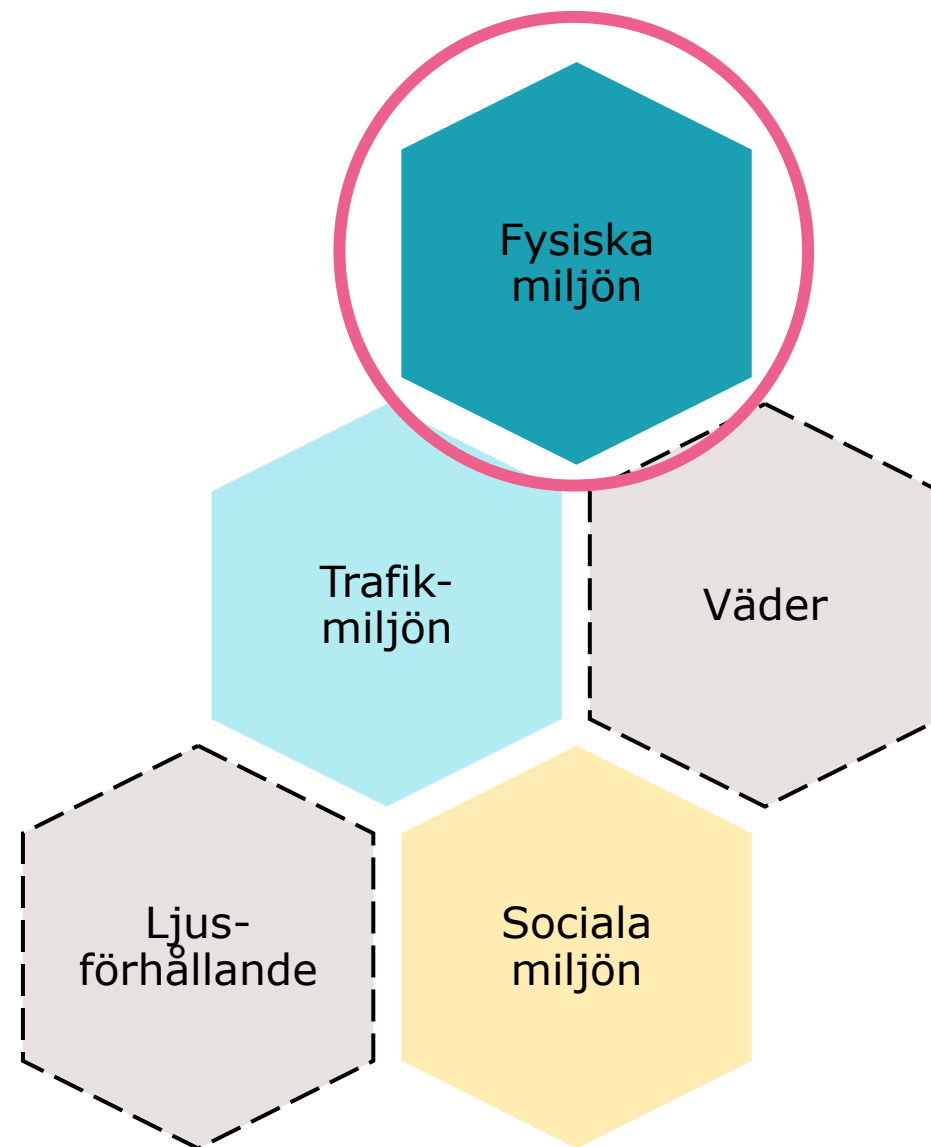
Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland



Helhetsgrepp

Ett samlat helhetsgrepp leder till bättre förutsättningar för cykling.

Den fysiska miljön är en viktig pusselbit – cykelvägar, bymiljövägar, cykelpassager etc.



Cykelvänligt samhälle

Kombinationer av olika sorters åtgärder leder till ett mer cykelvänligt samhälle

Den tätortsnära infrastrukturen där flest rör sig är prioriterad



Tätortsnära infrastruktur



Integrering av cykel och kollektivtrafik



Cykling som naturligt val

Mål Boråsregionen





Utvecklingsstrategi för Sjuhärad 2021 – 2030

Hållbar samhällsplanering

Samhällsplaneringen har en viktig roll i att skapa ett hållbart samhälle som tillgodoser människors behov av en god livsmiljö. Att knyta samman Sjuhärad med övriga regionen och öka närheten med våra grannregioner är viktigt för att skapa en attraktiv region.

En hållbar samhällsplanering leder till en innovativ och konkurrenskraftig delregion och tillsammans arbetar vi för en region utan etableringsgränser.

Sjuhärad ska fortsätta utvecklas utifrån våra lokala förutsättningar genom ett dynamiskt samspel mellan land och stad med målsättning att minska påverkan på klimat och miljö. Infrastrukturen är en viktig del i arbetet för att öka platsers förutsättningar att utvecklas.

Arbetet ska fortsätta präglas av en öppen och konstruktiv dialog mellan medlemskommunerna, Västra Götalandsregionen och andra myndigheter och aktörer.

Infrastrukturen är en viktig del i arbetet att öka platsers förutsättningar att utvecklas

SAMSPEL TILL REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI 2021-2030 - Fokusområdet kopplas till den långsiktiga prioriteringen Knyt samman Västra Götaland




Hållbar samhällsplanering

VIKTIGA INRIKTNINGAR

- Utveckla det gränsöverskridande samarbetet mellan våra medlemskommuner, regionen och grannregioner inom samhällsplanering och infrastruktur
- Skapa förutsättningar för attraktiva och hållbara boendemiljöer i hela delregionen
- Samordna planering för hållbara transporter samt skapa förutsättningar för hållbar mobilitet i glesa strukturer

ÖNSKVÄRDA EFFEKTER

- Sjuhärad präglas av en fungerande infrastruktur och är en attraktiv delregion att leva och verka i
- Sjuhärads invånare har god tillgång till attraktiva och hållbara boendemiljöer
- Sjuhärad har ett sömlöst och sammanhållet transportsystem



Utveckla det gränsöverskridande samarbetet mellan kommun, region och grannregion inom infrastruktur

Samordna planering för hållbara transporter

Sjuhärad präglas av en fungerande infrastruktur

Sjuhärad har ett sömlöst och sammanhållet transportsystem

Boråsregionens strategiska inriktning transportinfrastruktur

Boråsregionens
strategiska inriktning

Transportinfrastruktur

September 2024

Stråksamverkan - arbeta i funktionella stråk för en gemensam utveckling

Samordna planering för hållbara transporter

Transportinfrastrukturen ska tillgängliggöra andra värden – boende, näringsliv mm.

Ungas resande
Trafiksäkerhet och det mindre vägnätet
Besöksnäring och näringsliv

Regional utveckling

Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna inom Västra Götaland.

Den strategiska inriktningen för Boråsregionen ska både följa Västra Götalandsregionens långsiktiga prioritering att "knyta samman Västra Götaland" samt Boråsregionens utvecklingsstrategi.

Utvecklingen av transportinfrastrukturen i Boråsregionen utgår från fyra politiska målsättningar som pekas ut i den delregionala utvecklingsstrategin.

1

Samarbete över gränser

Utveckla det gränsöverskridande samarbetet mellan våra medlemskommuner, regionen och grannregioner inom samhällsplanering och infrastruktur.

2

Fossiloberoende samhälle

Stimulera omställning till ett fossiloberoende samhälle.

3

Attraktiva boendemiljöer

Skapa förutsättningar för attraktiva och hållbara boendemiljöer i hela delregionen.

4

Hållbara transporter

Samordna planering för hållbara transporter samt skapa förutsättningar för hållbar mobilitet i glesa geografier.



Målbilder i strategisk inriktning för transportinfrastruktur

Fyrbodal september 2025

En vision för ett hållbart och sammanlänkat Fyrbodal

- En sammanhållen delregion – där städer, landsbygder och samhällen binds samman av ett effektivt, jämlikt och socialt hållbart transportsystem av hög kvalitet.
- Fyrbodalsregionen ska vara en förebild – fossiloberoende och med människan i centrum. Genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik minskar vi transportsektorns miljöpåverkan och främjar hälsa och hållbar utveckling.
- Utveckling av samhällen nära kollektivtrafikstråk och noder samt mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.
- Starka stråk med hög kapacitet till angränsande delregioner samt Norge och Värmland bidrar till en växande arbetsmarknad, en stark logistikregion samt en framgångsrik besöksnäring.

För att nå visionen vill vi bland annat:

Öka tillgängligheten till kollektivtrafik i hela Fyrbodal

- Alla ungdomar ska kunna resa kollektivt till gymnasier med ett brett utbud av utbildningar
- Kollektivtrafiken ska vara anpassad efter säsongsvariationer

Öka kapaciteten och resandet på järnväg

- Kortare restider och större tillförlitlighet
- Öppnande av nya stationer och utveckling av befintliga stationsmiljöer

Öka resandet med gång och cykel

- Ökade resurser till gång- och cykelåtgärder i regional plan
- Förenklat regelverk för cykelvägar

Stärka det mindre vägnätet för ökad tillgänglighet i hela delregionen

Utveckla Trestadsområdet som nav för utveckling av hela Fyrbodal

- Bättre kollektivtrafik mellan de tre städerna samt mellan Trestad och övriga delar av Fyrbodal
- Kapacitetsstarka och trafiksäkra stråk till och från Trestad

Öka andelen godstransporter på järnväg och sjöfart

- Fyrbodal som ledande logistikregion
- Utveckling av intermodala transportlösningar

Öka robustheten

- Anpassning för ökade höjda havsnivåer, extremväder med mera
- Stärkt krisberedskap och försvarsförmåga

GR:s styrande dokument

Strukturbild för Göteborgsregionen

Överenskommelse

Överenskommelse om gemensamt ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar.



De regionala överenskommelserna

Struktur bilden

Vidstående strukturbild ligger till grund för det gemensamma arbetet med att utveckla en långsiktigt hållbar struktur i Göteborgsregionen. Bilden är ytterst förenklad för att fånga de övergripande strukturbildande element som är av betydelse när det gäller att skapa en samsyn kring hur Göteborgsregionen ska utvecklas.

Kärnan

Kärnan utgörs av den centrala del av Göteborg som är lätt att nå från hela Göteborgsregionen.

Det sammanhängande stadsområdet

Området utgörs av den del av Göteborgs tätort som har en god lokal kollektivtrafik (mellanstaden enligt Göteborgs förslag till ÖP, samt delar av Mölndal och Partille).

Huvudstråken

Huvudstråken formas av den struktur som bildas när Västänken' samt pendel- och regiontågstrafiken är utbyggd mot Uddevalla, Trollhättan, Alingsås/Skövde, Borås och Varberg. I stråken finns dessutom det överordnade vägtrafiksystemet (motorvägarna E6, E45, E20 och Rv40).

Kustzonen

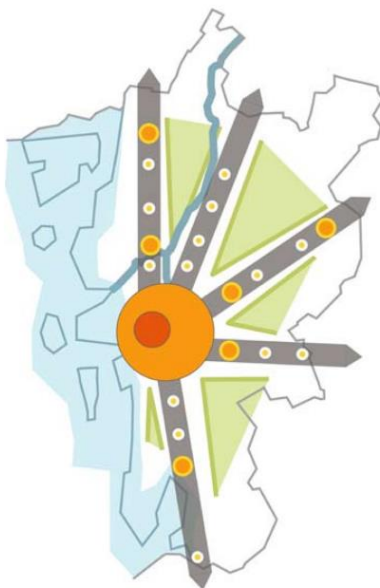
Kustzonen omfattar det kustnära området av fastlandet, Göteborgs södra och norra skärgård samt Tjörn.

De gröna kilarna

De regionala gröna kilarna utgörs av de större sammanhängande skogs- och jordbrukslandskap som når djupt in mot det sammanhängande stadsområdet.

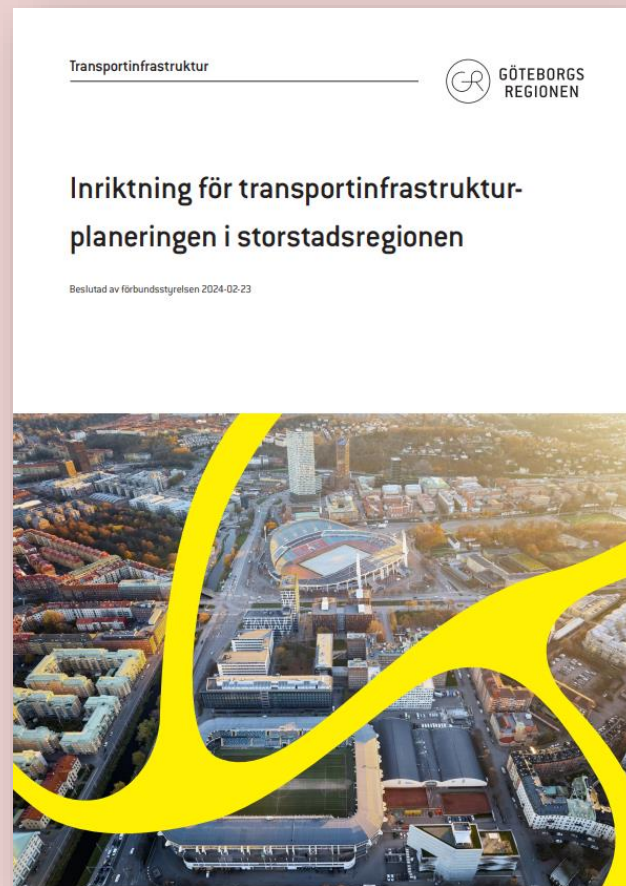
Göta älv

Älven är i hög grad strukturerande, genom bland annat sin barriäreffekt, och är därför ett särskilt element i strukturbilden.



- Vi tar ett gemensamt ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar. Lokalt gör vi det genom att ta ansvar för våra delar av den regionala strukturen och genom att stödja övriga kommuner i att utveckla sina delar.
- Kärnans utveckling är av central betydelse för hela Göteborgsregionens utveckling. Det är en gemensam uppgift att verka för att skapa en attraktiv och lättillgänglig regional kärna.
- Det redan utbyggda stadsområdet ska kompletteras när möjligheter ges. Utvecklingen ska baseras på en attraktiv lokal kollektivtrafik med god anslutning till de överordnade stråken i ett antal utpekade knutpunkter.
- Huvudstråken utgör ryggraden i Göteborgsregionen och ska stärkas för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga. Utvecklingen av huvudstråken ska ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågtrafik.
- Kvaliteterna i kustzonen ska tas till vara och utvecklas för att stärka Göteborgsregionen som helhet. Vi ägnar särskild uppmärksamhet åt markanvändningen i de strandnära områdena.
- De gröna kilarna ska tas till vara och utvecklas för att stärka Göteborgsregionen som helhet. Vi ägnar särskild uppmärksamhet åt markanvändningen i mötet mellan tätortsområden och landsbygd/grönområden.
- Älvens många funktioner och kvaliteter ska säkerställas. Vi ska verka för att begränsa de negativa effekterna av älven som barriär. Vi ägnar särskild uppmärksamhet åt sårbarhetsaspekterna som en följd av klimatförändringarna.

GR:s inriktningsdokument



En hållbar tillväxt med kraftigt minskad klimat- och miljöpåverkan från transportsystemet

Portalparagraf

Vi vill...



Öka järnvägskapaciteten



Förbättra framkomligheten och kapaciteten för kollektivtrafiken i det sammanhängande stadsområdet



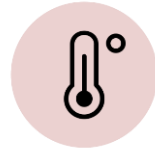
Öka sjö- och järnvägskapaciteten för godstransporter



Förstärka cykelinfrastrukturen i sammanhängande regionala stråk



Utveckla transportsystemet i samspel med människors livsmiljö, biologisk mångfald och ekosystemtjänster



Anpassa transportinfrastrukturen till klimatförändringarnas effekter



Stimulera innovationer och ny teknik för att uppnå ett mer transporteffektivt samhälle



Skapa förutsättningar för beteendeförändringar

STRUKTURBILD SKARABORG

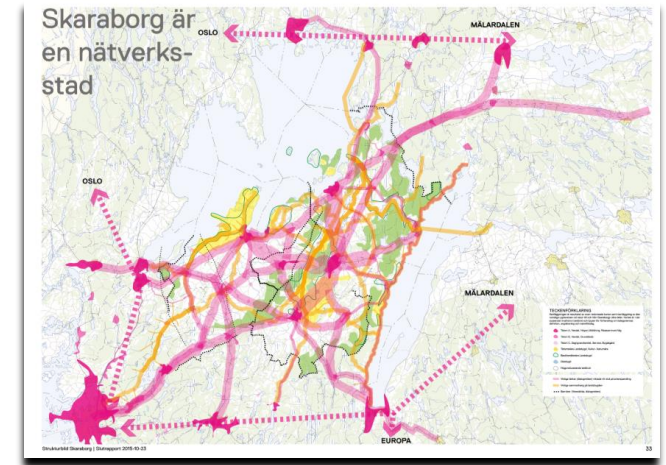
DRUS SKARABORG (DELREGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI)



STRUKTURBILD SKARABORG

Strategin för Tillgänglighet pekar på:

- Föreställda barriärer behöver överbryggas.
- Redan starka länkar behöver stärkas.
- Nya länkar och relationer behöver etableras.
- Att nya och mer flexibla kombinationer av trafik- och transportlösningar behöver utvecklas för resurseffektiv logistik och pendling.
- Effektivare synergier utvecklas mellan huvudstråk och mer finfördelad infrastruktur (grenverk och nätverk) som ömsesidigt kompletterande system.
- Att samordning mellan trafik- och samhällsplanering behöver stärkas till exempel lokalisering av kommunal service och handel.
- Behov av samsyn kring kollektivtrafikförsörjning så att Skaraborg utgör en LA-region och alla i Skaraborg når en Lokal arbetsmarknadsregion på 260 000 invånare.
(DRUS effektmål 300.000 invånare 2030)



DELREGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI

Etablerades 2022 med sikte på 2030
Utgår ifrån Strukturbild Skaraborg

Samverkansområde 5: samhällsplanering, infrastruktur och tillgänglighet

Skaraborg är också 2030 en region där samhällsplanering skapar förutsättningar för det goda livet och hållbar utveckling, till exempel när det gäller etableringar och inflyttning.

Samtliga kommuner i Skaraborg har översiktsplaner som tydligt inkluderar delregionala perspektiv på bland annat etableringar och bostadsförsörjning. Tillgången på mark för etableringar och bostäder är därför god. • Hela Skaraborg har god tillgänglighet till digital infrastruktur, och både utbildningar och arbetsliv drar nytta av digitaliseringen för att öka sin konkurrenskraft, effektivitet och hållbarhet.



DELREGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI

Samverkansområde 5: samhällsplanering, infrastruktur och tillgänglighet

- Restiderna med tåg är högst:
 - 1 timme: Skövde-Göteborg, Skövde-Borås, Skövde-Trestad, Skövde- Örebro, Skövde-Jönköping och Mariestad-Örebro
 - 1,5 timmar: Lidköping-Göteborg
 - 2 timmar: Skövde-Stockholm och Skövde-Karlstad
- Västra stambanans kapacitet har börjat byggas ut och åtgärder på Kinnekullebanan har startat. Mer gods transporteras över Väneren, vilket skapar förutsättningar för hållbara transporter av både gods och människor.
- Kombinerade mobilitetstjänster erbjuds som en bas i en effektiv kollektivtrafik. Tillgängligheten är god i hela Skaraborg.





VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Systemanalys infrastruktur för Västra Götaland

Syfte och möjligt innehåll



Syfte med en Västsvensk systemanalys

- Gemensam syn på hur infrastrukturen kan bidra och till vad
- Synliggöra vilka vägval vi har och vilka utfall de ger
- Fokus på "rätt insatser" utifrån gemensamma målsättningar
- Ger ett underlag för prioritering till nationell- och regional infrastrukturplan

Förslag på tillvägagångssätt

- Utgångspunkt är mål i RUS, Trafikförsörjningsprogrammet och Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen
- Samt underlag som finns i kommunalförbunden
- Övriga processer pågår och kan mata in
 - T.ex. VGR:s arbete med Storkoll 2050 och Transporteffektivt Västra Götaland, GR:s arbete med kraftsamling infrastruktur och kollektivtrafik.
- VGR processleder, gemensam tjänstepersonsgrupp arbetar + konsultstöd (VGR upphandlar)

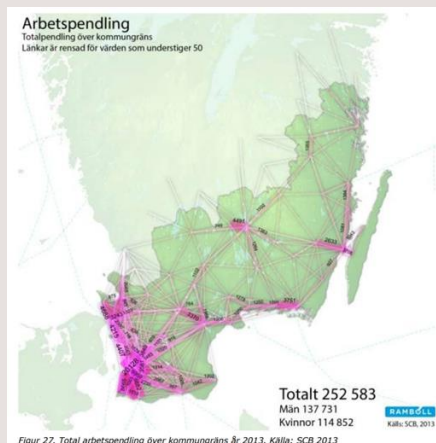


Steg 1

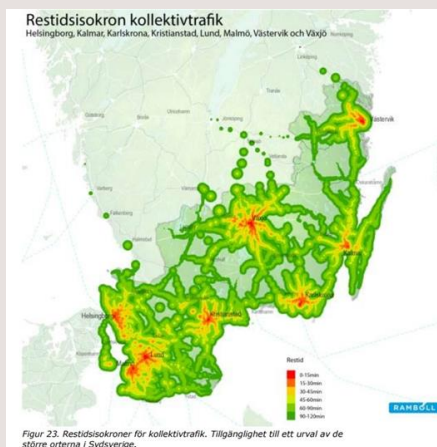
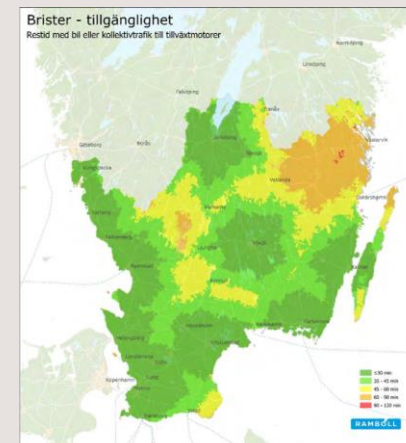
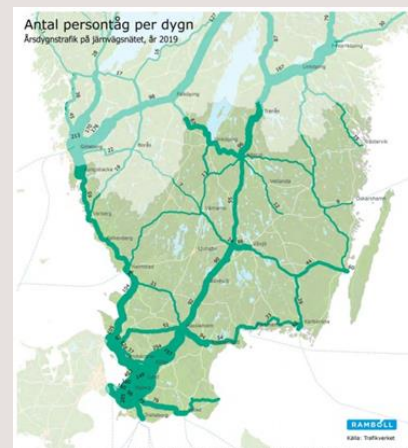
Nuläge

- Ta fram nulägesbilder och kartor
- Utgå i första hand från listade parametrar från våren 2025
- Material tas fram av tjänstepersonsgruppen + Trafikverket
- Syfte – få gemensam bild kring nuläget och förutsättningar
- **Färdigt juni 2026**, presenteras för dialog

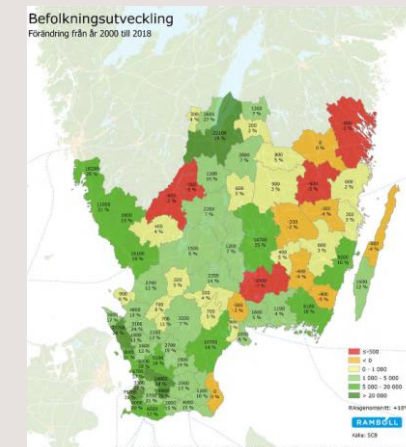
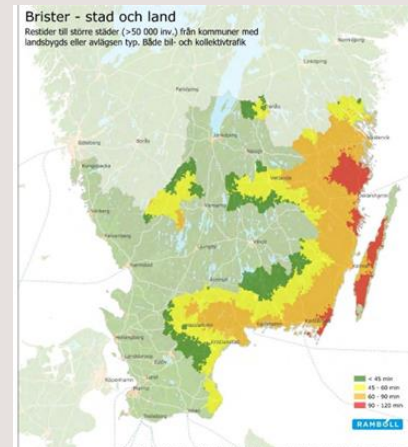
Exempel från Regionsamverkan Sydsverige



Figur 27. Total arbetspendling över kommungräns år 2013. Källa: SCB 2013



Figur 23. Restidsisokroner för kollektivtrafik. Tillgänglighet till ett urval av de större orterna i Sydsverige.



Kommunalförbundens inspelade parametrar 24 april 2025

- Befolkningsmängd
- Antal arbetstillfällen i befintligt näringsliv och dess lokalisering
- Antal arbetstillfällen per kommuninnevånare
- Näringslivs och forskningstillväxt av storregional betydelse
- Avstånd mellan boendeorter och arbets- och studieorter
- Resandepotential i relation till investeringsvolym
- Omställningspotential i relation till klimatmål och hållbart resande
- Besöksnäringens särskilda behov
- Behov av underhåll av befintlig infrastruktur
- Medfinansieringsgrad
- Extern medfinansieringsgrad
- Näringslivets transporter
- Trafikflöden på lokal, regional och nationell väg
- Aktuell underförbrukning
- Viktigt tänka på vad de här pengarna skall finansiera och vad de inte skall finansiera. Vad de skall finansiera är de statliga vägarna som finansieras via den regionala planen. Vad de inte skall finansiera är självklart de statliga vägar som har en direkt nationell finansiering, i vår region är det rv 40, 45, E6 samt E20 som har en nationell direkt finansiering. De skall självklart inte heller finansiera vägar med direkt kommunalt huvudmannskap.

Västra Götalandsregionens perspektiv som tillägg till kommunalförbundens inspel från 24 april

- Funktionella geografier
- Arbets- och gymnasiependling i olika relationer
- Olycksstatistik
- Kilometer statligt regionalt vägnät per delregion
- Andel befolkning med låg ekonomisk standard
- Demografisk utveckling
- Prioriterade stråk i Trafikförsörjningsprogrammet
- Kollektivtrafikutbud
- Genomförda åtgärder per delregion

Steg 2

Scenarier

Ta fram och testa ett antal utvecklingsscenarier där mål eller motsägelser maximeras och testas i respektive scenario för att synliggöra möjliga vägval och prioritering, dvs vad innebär en riktning.

A) Ringa in möjliga scenarier

- Politisk dialog om vilka ytterligheter som ska utforskas, **mars 2026**
- Tjänstepersonsgruppen tar fram fördjupade beskrivningar av scenariealternativ inför politisk dialog och fastställande, **maj 2026**

B) Ta fram underlag där scenarier testas

- Underlag för respektive scenario tas fram av tjänstepersonsgrupp med konsultstöd.
Färdigt efter årsskiftet 2027, presenteras för dialog

Exempel på möjliga scenarier/mål som testas

1. Tillväxtmotorn/de större städerna stärks. Fokus på konkurrenskraft och tillväxt.
2. Goda livsmiljöer i stad och på landsbygd. Fokus hålla samman och tillgänglighet för alla.
3. Nå uppsatta mål färdmedelsfördelning eller klimat mål. Fokus hållbara resor/transporter.
4. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet. Fokus trafiksäkerhet.
5. Restidsmål där städer/orter ska nås inom XX minuter. Fokus tillgänglighet och framkomlighet.

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 förutsättningar beaktas och värderas i planeringen



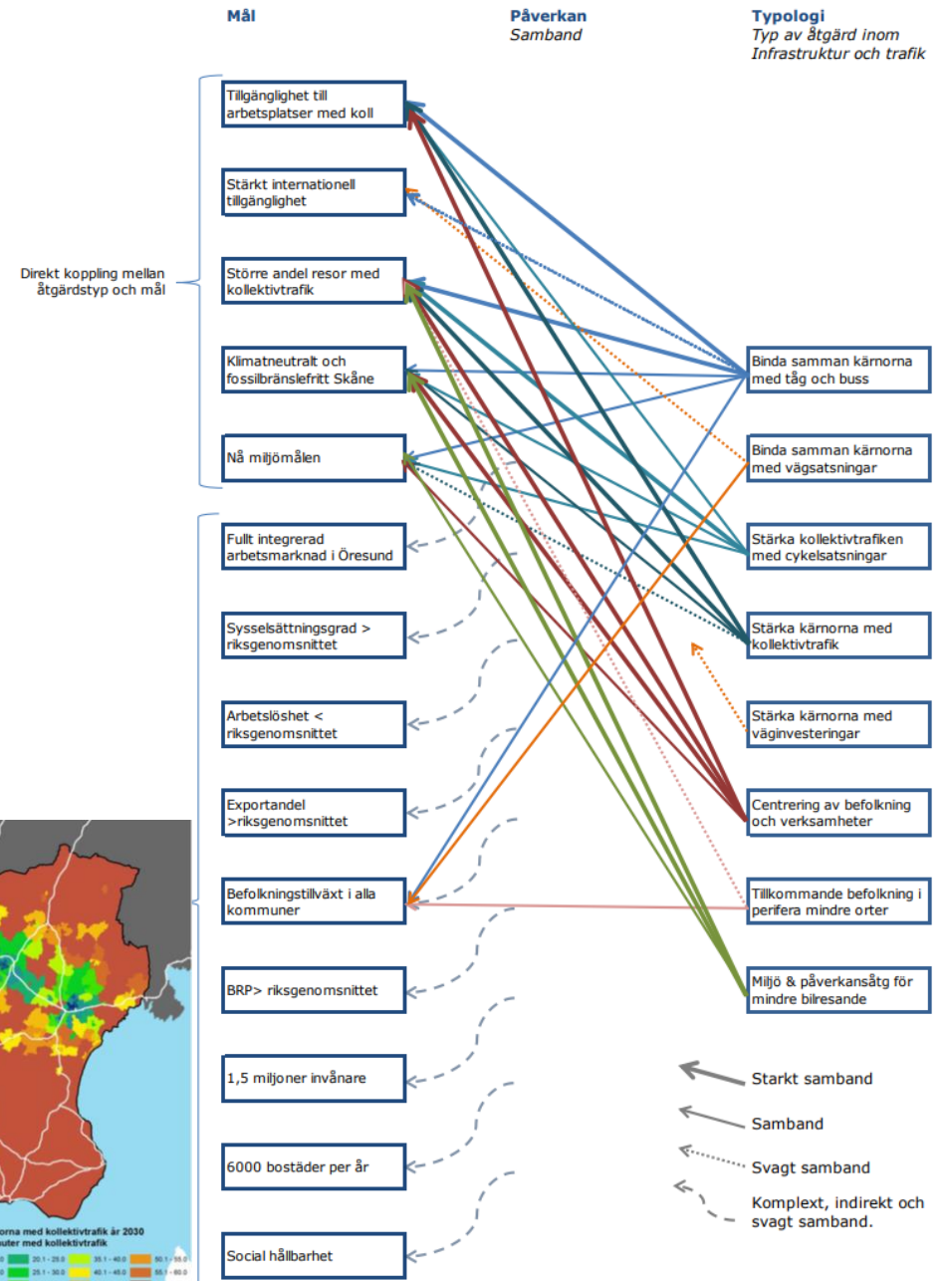
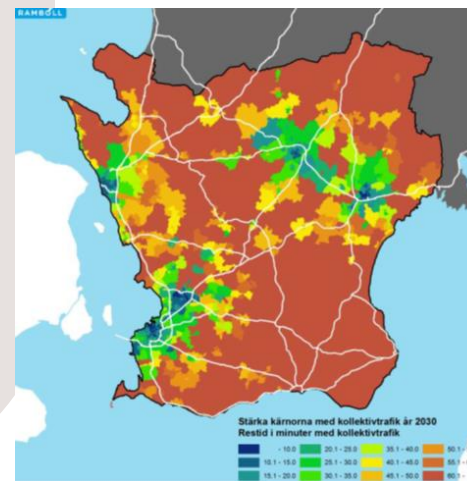
Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen

Exempel från Systemanalys Skåne 2015

Syftet med Systemanalys för Skåne var att undersöka vilka infrastruktur och trafikåtgärder som har bäst förutsättningar att bidra till att realisera målen i den regionala utvecklingsstrategin.

I figuren visas grafiskt hur de olika prövade typerna av åtgärder leder mot målen.

Satsning på infrastruktur och transportsystem kan styra mot målen, men är bara en del av helheten som krävs för måluppfyllelse.



Steg 3

Värdering av möjliga åtgärder

- Med utgångspunkt i nuläget och test av olika scenarier/målbild görs en värdering av möjliga åtgärder enligt 4-steps principen.
- Syftet är att på ett så objektivt sätt som möjligt väga de olika åtgärdernas möjlighet att uppfylla olika mål och nå mot den utveckling vi vill.
- Underlag tas fram av tjänstepersonsgrupp med konsultstöd. Underlaget ska användas för prioritering av åtgärder för infrastruktursatsningar.
- **Färdigt till sommaren 2027**, presenteras för dialog



Exempel från Skåne

Värdering av olika stråk/åtgärder - strukturerat

Samtliga stråk/åtgärder värderades på samma sätt enligt metodik.

- Vilka stråk har störst potential?
- Vilka riktlinjer ger störst utveckling för transportsystemet i form av de studerade stråken?
- Vilka stråk har bäst förutsättningar att bidra till specifika mål? (t.ex. transportpolitiska, färdmedel, tillgänglighet)

Delstråk eller nod	Åtgärder (ej tidigare planerade)	Kommentar från workshop/konsult	Förfinat åtgärdsförslag Sweco	Tillgänglighet Korta restier	Hållbara transporter Hög marknadsandel	Hållbara transporter Hög trafiksäkerhet	Färdmedel (kapacitet)
34 2. Helsingborg/ Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	Säkrare drift och underhåll av fordon och bana	Driftsåtgärd	Säkrad god standard för drift o underhåll av tåg och spår på Söderåsbanan.	plus	noll	noll	plus
35 2. Helsingborg/ Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	Nya tåg, dubbeldäckare med fler sittplatser för högre kapacitet per tåg	Bedömningen baseras på att kapacitetsökning är möjlig.	Antag att 6 tågset à 3 vagnar köps in och trafikerar sträckan. Tågtyp X40 (dubbeldäckare).	noll	plus	plus	plus
36 2. Helsingborg/ Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	Fler tågavgångar i lågtrafik (mitt på dygnet, kvällar, helger) Malmö- Lund -Landskrona-Helsingborg- Ängelholm.		Antag att 4 extra tågset köps in och trafikerar sträckan. Tågtyp X61 (Pågatåg).	noll	plus	plus	plus
37 2. Helsingborg/ Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	Genomgående Pågatåg Malmö- Helsingborg - Ängelholm/Halmstad.	Förmodligen ej aktuellt före utbyggnad av VKB då Pågatåg idag vänder i Helsingborg. Öresundstågen är genomgående idag men stannar inte i Maria. Pålitlighet (punktlighet) minskar ju längre linjerna görs.	Ny plattform Helsingborg C Övre ger ökad kapacitet så att tågsätt på Väst kustbanan kan vända i Ängelholm/Halmstad istället.	plus	plus	plus	minus
38 2. Helsingborg/ Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	Cykelvägvisning		Cykelvägvisning på parallella vägar exempelvis längs väg 107H248 (Ängelholm - Landskrona) de sträckor där cykling sker i blandtrafik. 36 km cykelvägvisning inom	plus	plus	noll	noll
39 2. Helsingborg/ Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	Kollektivtrafiksatsning till Ängelholms flygplats.	Bus med koppling till Barkåkra station utreds i "Strategi för infrastruktur och kollektivtrafik".	Express-flygbuss finns redan från både Helsingborg och Ängelholm. Kompletteras med buss från Barkåkra station. Tidtabell anpassas till flygavgångar. Utökning antas motsvara 1 extra	plus	plusplus	plus	noll
41 2. Helsingborg/ Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	Reglera tung trafik.		Utveckla närsofört längs stråket för att avlasta E6 från viss	noll	noll	plus	plus
42 2. Helsingborg/ Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	Fjärrtåg på Söderåsbanan.		Fjärrtåg kan trafikera Söderåsbanan för omledning som idag.	noll	noll	noll	plus
43 2. Helsingborg/ Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	"Det offentliga" initierar arbetet med torrhamn (bilda bolag tes)	Privata intressenter har bollen för tillfället, men även det offentliga kan bidra för att underlätta etableringen.	Anlägg torrhamn (kombiterminal med tull mm) utmed Skånebanan Ejuv-Åstorp.	noll	plus	noll	plus
44 2. Helsingborg/ Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	Bygg länken mellan stationen och naturen (tes cykelväg, busslinjer, hyrogklar).		Cykelvägar anläggs från Kågeröd och Åstorp mot Söderåsen, 2x10 km. Kompletteras med högre turtäthet på	plus	plus	plus	noll

Steg 4

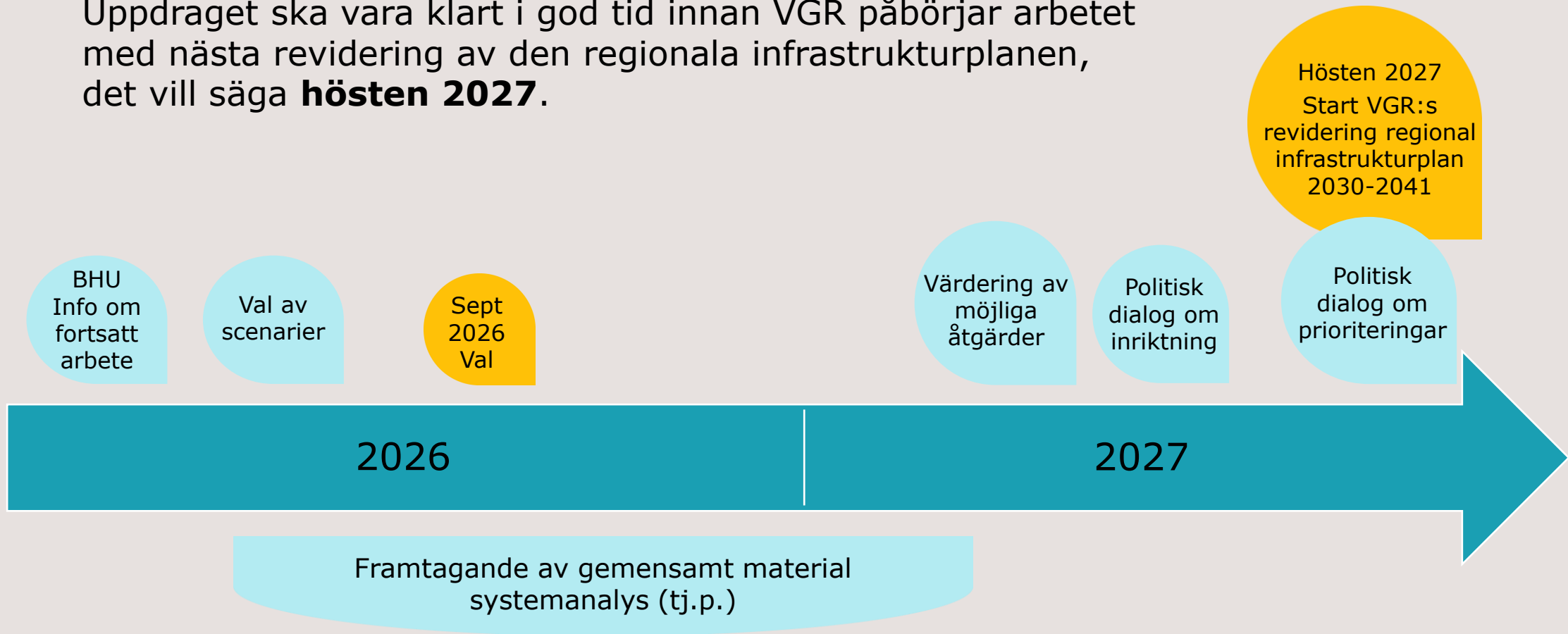
Politisk dialog om inriktning

- Politisk dialog om inriktning för prioriteringar av brister och behov i transportinfrastrukturen i Västra Götaland, **efter sommaren 2027**
- Till exempel –
 - Delregionala dialogmöten eller brett seminarium för förtroendevalda kring nuläge, scenariematerial samt värdering av stråk/åtgärder.
 - Politisk dialog i BHU om inriktning utifrån kunskap om nuläge och utfall i scenarierna.



Förslag på tidplan för systemanalysarbete

Uppdraget ska vara klart i god tid innan VGR påbörjar arbetet med nästa revidering av den regionala infrastrukturplanen, det vill säga **hösten 2027**.





VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

ÄRENDE 8 – Revisionsberättelse 2025, kl. 11,30-11,45

Förslag till beslut

Direktionen beslutar att anteckna informationen till protokollet.

Direktionen beslutar att översända revisionsberättelse 2025 till medlemskommunerna för att bevilja ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna.

Direktionen beslutar att översända årsredovisning 2025 till respektive fullmäktige för att tillstyrka godkännande.

Sammanfattning

De av Vänersborgs kommuns kommunfullmäktige utsedda revisorer¹ har granskat den verksamhet som bedrivits i kommunalförbundet av dess direktion.

Direktionen ansvarar för att verksamheten bedrivs gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll i verksamheten.

Revisorerna ansvarar för att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper samt att pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag, mål, lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god redovisningssed i kommunal verksamhet, förbundsordningen och revisionsreglementet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som utsedda revisorer anser tillräckligt för att ge grund för bedömning och ansvarsprövning.

Ändamålet med Fyrbodals kommunalförbund är att stärka medlemskommunernas intressen och att bidra till regional utveckling av Fyrbodalsregionen. Syftet ska vara att stärka Fyrbodalsregionen och samverka för utveckling och effektivt resursutnyttjande. Uppfyllandet av ändamål och syfte sker genom samverkan mellan medlemskommunerna. Revisionen anser att direktionen behöver agera för att över tid ha en verksamhet som drivs inom budgetram exklusive finansiella intäkter.

Fullmäktige utsedda revisorers bedömning:

De bedömer att sammantaget att direktionen i Fyrbodals kommunalförbund har bedrivit verksamheten från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

De bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

De bedömer att direktionens interna kontroll i allt väsentligt har varit tillräcklig.

¹ I enlighet med Fyrbodals kommunalförbunds förbundsordning § 8 mars 2017

De bedömer sammantaget att resultatet enligt årsredovisningen i stort sett är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som fullmäktige uppställt.

De tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna i dess organ.

De tillstyrker att respektive fullmäktige godkänner förbundets årsredovisning för 2025.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2026-04-13
Revisionsberättelse 2025
PwC yttrande från sakkunnigt biträde
PwC rapport Grundläggande granskning
PwC rapport God ekonomisk hushållning

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet har tagit del av informationen

Beslutet skickas till

Medlemskommunerna

Fullmäktige utsedda revisorer:

Magnus Cassel Vänersborgs kommun
Peter Winberg Tanums kommun
Pia Axelsson Dals-Eds kommun
Gert-Inge Andersson Trollhättans kommun
Håkan Axelsson Sotenäs kommun

Revisionsberättelse 2025

Beslut

Direktionen beslutar att anteckna informationen till protokollet.

Direktionen beslutar att översända revisionsberättelse 2025 till medlemskommunerna för att bevilja ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna.

Direktionen beslutar att översända årsredovisning 2025 till respektive fullmäktige för att tillstyrka godkännande.

Sammanfattning

De av Vänersborgs kommuns kommunfullmäktige utsedda revisorer¹ har granskat den verksamhet som bedrivits i kommunalförbundet av dess direktion.

Direktionen ansvarar för att verksamheten bedrivs gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll i verksamheten.

Revisorerna ansvarar för att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper samt att pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag, mål, lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god redovisningssed i kommunal verksamhet, förbundsordningen och revisionsreglementet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som utsedda revisorer anser tillräckligt för att ge grund för bedömning och ansvarsprövning.

Ändamålet med Fyrbodals kommunalförbund är att stärka medlemskommunernas intressen och att bidra till regional utveckling av Fyrbodalsregionen. Syftet ska vara att stärka Fyrbodals och samverka för utveckling och effektivt resursutnyttjande.

Uppfyllandet av ändamål och syfte sker genom samverkan mellan medlemskommunerna. Revisionen anser att direktionen behöver agera för att över tid ha en verksamhet som drivs inom budgetram exklusive finansiella intäkter.

¹ I enlighet med Fyrbodals kommunalförbunds förbundsordning § 8 mars 2017

Fullmäktige utsedda revisorers bedömning:

De bedömer att sammantaget att direktionen i Fyrbodals kommunalförbund har bedrivit verksamheten från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

De bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

De bedömer att direktionens interna kontroll i allt väsentligt har varit tillräcklig.

De bedömer sammantaget att resultatet enligt årsredovisningen i stort sett är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som fullmäktige uppställt.

De tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna i dess organ.

De tillstyrker att respektive fullmäktige godkänner förbundets årsredovisning för 2025.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2026-04-13

Revisionsberättelse 2025

PwC yttrande från sakkunnigt biträde

PwC rapport Grundläggande granskning

PwC rapport God ekonomisk hushållning

Ansvarig tjänsteperson

Malin Zetterman

0522-44 08 38

Ekonomiansvarig

Fyrbodals kommunalförbund

Beslutet skickas till

Medlemskommunerna

Fullmäktige utsedda revisorer

Org.nr: 222000-1776

Revisionsberättelse för år 2025

Vi, av fullmäktige utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits i kommunalförbundet av dess direktion.

Direktionen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll i verksamheten.

Revisorerna ansvarar för att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper samt att pröva om verksamheten bedrivits enligt de uppdrag, mål, lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen, god revisionsred i kommunal verksamhet, förbundsordningen och revisionsreglementet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som vi anser tillräcklig för att ge grund för bedömning och ansvarsprövning.

Ändamålet med Fyrbodals kommunalförbund är att stärka medlemskommunernas intressen och att bidra till regional utveckling av Fyrbodalsregionen. Syftet ska vara att stärka Fyrbodals och samverka för utveckling och effektivt resursutnyttjande. Uppfyllandet av ändamål och syfte sker genom samverkan mellan medlemskommunerna.

Revisionen anser att direktionen behöver agera för att över tid ha en verksamhet som drivs inom budgetram exklusive finansiella intäkter.

Vi bedömer sammantaget att direktionen i Fyrbodals kommunalförbund har bedrivit verksamheten från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.

Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

Vi bedömer att direktionens interna kontroll i allt väsentligt har varit tillräcklig.

Vi bedömer sammantaget att resultatet enligt årsredovisningen i stort sett är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som fullmäktige uppställt.

Org.nr: 222000-1776

Vi tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna i dessa organ.

Vi tillstyrker att respektive fullmäktige godkänner förbundets årsredovisning för 2025

Vi återopar bifogade rapporter

Plats och datum enligt digital underskrift

Magnus Cassel
Vänersborgs kommun

Peter Winberg
Tanums kommun

Pia Axelsson
Dals-Eds kommun

Gert-Inge Andersson
Trollhättans kommun

Håkan Axelsson
Sotenäs kommun

Bilagor:

Till revisionsberättelsen hör bilagorna

- PwC yttrande från sakkunnigt biträde
- PwC rapport Grundläggande granskning
- PwC rapport God ekonomisk hushållning

Deltagare

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

GERT-INGE ANDERSSON Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2026-04-10 08:04:03 UTC

Undertecknare

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: Rune Gert-Inge Andersson

Gert-Inge Andersson

Leveranskanal: E-post

MAGNUS CASSEL Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2026-04-09 15:50:53 UTC

Undertecknare

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: MAGNUS CASSEL

Magnus Cassel

Leveranskanal: E-post

PETER WINBERG Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2026-04-10 10:52:44 UTC

Undertecknare

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: PETER VINBERG

Peter Winberg

Leveranskanal: E-post

PIA AXELSSON Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2026-04-08 06:46:07 UTC

Undertecknare

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: Pia Axelsson

Pia Axelsson

Leveranskanal: E-post

HÅKAN AXELSSON Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2026-04-08 07:14:37 UTC

Undertecknare

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: HÅKAN AXELSSON

Håkan Axelsson

Leveranskanal: E-post

Till revisorerna i Fyrbodals Kommunalförbund (Org.nr 222000-1776)

Vi har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Fyrbodals Kommunalförbund utfört revision och granskning av årsredovisningen enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision* för år 2025-01-01–2025-12-31.

Våra uttalanden i detta yttrande är förenliga med innehållet i den revisionsrapport som har överlämnats till Kommunalförbundets förtroendevalda revisorer 2026-04-07.

Yttrande om årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter

Uttalande

Vi har utfört en revision av årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision* för Fyrbodals Kommunalförbund för år 2025-01-01–2025-12-31 avgiven av direktionen den 2026-03-26. Vi har granskat förvaltningsberättelsen samt drift- och investeringsredovisningen enligt särskilda instruktioner i *Standard för kommunal räkenskapsrevision*.

Enligt vår bedömning har årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter upprättats i enlighet med lagen om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Kommunalförbundets finansiella ställning per den 31 december 2025 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året.

Grund för uttalanden

Vi har utfört uppdraget enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision*. Vårt ansvar enligt denna standard beskrivs närmare i avsnittet *Det sakkunniga biträdets ansvar*. Uppdraget är utfört utifrån opartiskhet och självständighet i förhållande till Kommunalförbundet.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Annan information

Årsredovisningen innehåller också annan information än resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter och denna andra information återfinns på sidorna 1–18 samt 56–58. Det är direktionen som har ansvaret för denna andra information. Sådan information som granskas enligt särskilda instruktioner utgör inte annan information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna andra information och i vårt uppdrag ingår inte att genomföra en revision av denna information, men det är vårt ansvar att läsa den och överväga om den i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen och bedömer om den andra informationen verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldig att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Direktionens ansvar

Det är direktionen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt LKBR. Direktionen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Det sakkunniga bitrådets ansvar

Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna ett yttrande som en del av en revisionsrapport till de förtroendevalda revisorerna. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision* alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i ovan nämnda delar.

Som del av en revision enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision* använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

1. Identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag,
2. Skaffar vi oss en förståelse av den del av Kommunalförbundets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
3. Utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i direktionens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
4. Utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningens resultaträkning, balansräkning, kassaflödesanalys samt noter, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
5. Måste vi informera de förtroendevalda revisorerna om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.



Det sakkunniga bitrådets granskning av förvaltningsberättelsen samt drift- och investeringsredovisningen

Det är direktionen som har ansvaret för förvaltningsberättelsen samt drift- och investeringsredovisningen och att dessa upprättas i enlighet med LKBR. Vår granskning har skett enligt "Instruktion för granskning av förvaltningsberättelse" samt "Instruktion för granskning av drift- och investeringsredovisning" i *Standard för kommunal räkenskapsrevision*. Detta innebär att vår granskning av förvaltningsberättelsen och drift- och investeringsredovisningen har en annan inriktning och mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt *Standard för kommunal räkenskapsrevision* har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

Förvaltningsberättelse har upprättats i enlighet med LKBR.

Drift- och investeringsredovisning har upprättats i enlighet med LKBR.

Datum den dag som framgår av vår elektroniska signatur

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Gunilla Lönnbratt
Ansvarigt sakkunnigt biträde

Deltagare

ÖHRLINGS PRICEWATERHOUSECOOPERS AB 556029-6740 Sverige

Signerat med Svenskt BankID

2026-04-07 13:03:10 UTC

Undertecknare

Datum

Namn returnerat från Svenskt BankID: Gunilla Fredrika Lönnbratt

Gunilla Lönnbratt
Director

Leveranskanal: E-post



Grundläggande granskning 2025

Fyrbodals kommunalförbund

2026-04-07



Inledning

Bakgrund

Av lagstiftning och god revisionssed följer att förbundets revisorer årligen ska granska alla verkställande organ. Förbundsdirektionen, i sin roll som förbundsstyrelse, ska förvalta och genomföra verksamheten i enlighet med tilldelade uppdrag, lagar och föreskrifter. För att fullgöra uppdrag ingår att pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredställande sätt samt om den interna kontrollen är tillräcklig.

Revisionsobjekt i granskningen är förbundsdirektionen.

Syfte och revisionsfrågor

Syftet med den översiktliga granskningen är att ge förbundets revisorer ett underlag till uttalande i revisionsberättelse. I revisionens uppdrag ingår att pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt om den interna kontrollen är tillräcklig.

Följande övergripande revisionsfrågor ska besvaras:

1. Utövar och vidtar direktionen tillräcklig styrning, kontroll och åtgärder inom sina ansvarsområden?
2. Är redovisat resultat för verksamheten förenligt med beslutade mål?
3. Är redovisat resultat för ekonomin förenligt med beslutade mål?

I bilaga redovisas underliggande revisionsfrågor.

Revisionskriterier

Med revisionskriterier avses de bedömningsgrunder som bildar underlag för revisionens analyser och bedömningar. Följande revisionskriterier används i granskningen:

- Kommunallagen 6:6, 9:5
- Följsamhet till mål och budget för år 2025
- I övrigt se avsnitt "syfte och revisionsfrågor".

Avgränsning

I tid avgränsas granskningen i huvudsak till år 2025. I övrigt se avsnitt "syfte och revisionsfrågor".

Metod

Analys för granskningen relevant dokumentation, främst mötesprotokoll, delårsrapport samt årsredovisning.

Revisionell bedömning av respektive revisionsfråga sker utifrån en tregradig skala: ja/uppfullt (grön); delvis uppfullt (gul); nej/ej uppfullt (röd).

Rapportens innehåll har faktakontrollerats av förbundsdirektören samt ekonomiansvarig.

Rapporten har kvalitetssäkrats i enlighet med PwC:s interna rutiner och checklistor för kvalitetssäkring.

Granskningsresultat

Iakttagelser

Inför verksamhetsåret 2025 fattade direktionen beslut om budget och verksamhetsplan 2025-2027 vid sammanträdet den 31 oktober 2024. I budget och verksamhetsplanen finns målsättningar för verksamhet och ekonomi. Målen är mätbara och går att följa upp.

I förbundsordningen (beslutad av fullmäktige) och arbetsordningen (beslutad av direktionen) anges grunderna för den årliga rapporteringen till direktionen.

Under året har förbundsledningen rapporterat måluppfyllelsen till direktionen. Det har skett i delårsrapporter per april och augusti. I rapporteringen bedöms om målsättningar och aktiviteter följer planen för året. I bedömningen används färgkoderna enligt följande: grön= följer plan, gul= följer delvis plan, röd= följer inte plan. I rapporteringen under året framgår att merparten bedöms om gröna. Det förekommer även gula bedömningar. Direktionen beslutar vid båda dess uppföljningar att godkänna redovisningen utan ytterligare åtgärd. I den ekonomiska uppföljning framgår inga större avvikelser under året och därmed har det inte varit aktuellt för direktionen att vidta åtgärder.

Kommunalförbundets har i verksamhetsplanen angett tre insatsområden; regional utveckling, kompetensförsörjning, och välfärdsutveckling. Var och en av dem syftar till att skapa en attraktiv, hållbar och framgångsrik Fyrbodalsregion. Inom respektive område finns det delmål. I årsredovisningen presenteras en bedömning enligt samma färgskala som används i delårsrapporterna. Det finns totalt 10 delmål för verksamheten. I årsredovisningen bedöms nio delmål som gröna och är markerade med att de uppnåtts. Delmålet En god och hållbar arbetsmiljö bedöms delvis blivit uppnått. Förbundet anger att bedömningen är att målet i allt väsentligt uppfylls men att sjukskrivningstalen är bekymmersamt.

I årsredovisningen följs målen för god ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning upp. Målet bedöms av förbundet som uppnått. I redovisningen anges att kommunalförbundet bedömer att god ekonomisk hushållning uppnås under 2025 utifrån den ekonomiska utvecklingen och den finansiella ställningen vid årets slut. Förbundet når tre av tre finansiella mål och samtliga verksamhetsmål bedöms följa plan samt förväntas uppnås enligt fastställda mål i verksamhetsplanen. Årets resultat uppgår till 187 tkr, vilket innebär att verksamheten bedrivits med en ekonomi i balans och att balanskravet uppfylls. Soliditeten har ökat med tre procentenheter jämfört med 2024 och uppgår nu till 10 procent, vilket visar på en stärkt finansiell ställning och en förbättrad långsiktig betalningsförmåga.

I bilaga redovisas underliggande revisionsfrågor.

Bedömning

Revisionsfråga: 1. Utövar och vidtar direktionen tillräcklig styrning, kontroll och åtgärder inom sina ansvarsområden?

Styrning, kontroll och åtgärder

Ja



Revisionsfråga: 2. Är redovisat resultat för verksamheten förenligt med beslutade mål?

Måluppfyllelse verksamhet

Ja.



Revisionsfråga: 3. Är redovisat resultat för ekonomin förenligt med beslutade mål?

Måluppfyllelse ekonomi

Ja



Rekommendationer

För framtiden lämnas följande rekommendationer:

- Direktionen kan i samband med delårsuppföljning och eventuella avvikelser från målen tydligare notera avvikelser från målen samt kommentera hur dessa förväntas hanteras.

2026-04-07

Viktor Prytz

Uppdragsledare

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av förtroendevalda revisorerna i Fyrbodals kommunalförbund enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av avtalet 2023-11-28. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

Bilagor

Delfrågor	
1	Har direktionen antagit en plan för verksamheten? Grön
2	Har direktionen antagit en budget för verksamheten? Grön
3	Finns mål formulerade för förbundets verksamhet? Grön
4	Finns mål formulerade för förbundets ekonomi? Grön
5	Är målen uppföljningsbara (mätbara)? Grön
6	Har direktionen upprättat instruktion för rapportering till direktionen? Grön
7	Fokuserar rapportering på måluppfyllelse för verksamhet? Grön
8	Fokuserar rapportering på måluppfyllelse för ekonomi? Grön
9	Vidtar direktionen tydliga åtgärder för att nå mål för verksamheten? Gul
10	Vidtar direktionen tydliga åtgärder för att nå mål för ekonomin? Grön
11	När förbundet uppsatta mål för verksamheten? Grön
12	När förbundet uppsatta mål för ekonomin? Grön



God ekonomisk hushållning 2025

Fyrbodals kommunalförbund

2026-04-07



Inledning

Bakgrund

Enligt kommunallagen ska kommunal verksamhet kännetecknas av god ekonomisk hushållning. En del i den ekonomiska förvaltningen är att förbundet ska besluta om verksamhetsmässiga och finansiella mål för god ekonomisk hushållning. Dessa mål ska sedan följas upp i såväl delårsrapport som årsredovisning. Delårsrapport och årsredovisning ska lämna information om följsamhet till det lagstadgade balanskravet.

Revisorerna ska enligt kommunallagen 12 kap. 2 § bedöma om resultaten i delårsrapport respektive årsredovisning är förenligt med beslutade mål inom området. Uppdraget ingår som en obligatorisk del i årets revisionsplan.

Förbundsdirektionen – i sin roll som styrelse – är ansvarig för upprättande av delårsrapport respektive årsredovisning. Revisionsobjekt i granskningen är förbundsdirektionen.

Syfte och revisionsfrågor

Syftet med granskningen är att ge revisorer ett underlag för sin skriftliga bedömning av delårsrapport respektive årsredovisning. Granskningen ska besvara följande revisionsfrågor:

1. Är resultat i årsredovisning förenligt med beslutade mål för god ekonomisk hushållning?
2. Är redovisat balanskravsresultat förenligt med balanskravet?

Det sker även en översiktlig granskning av årsredovisning som primärt fokuserar på följande delar:

- a) Tidpunkt för överlämning av årsredovisning till revisorer,
- b) Följsamhet till driftbudget,
- c) Följsamhet till investeringsbudget,
- d) Finansiell ställning samt
- e) Sjukfrånvaro

Revisionskriterier

Revisionskriterier i granskningen utgörs av:

- Lag om kommunal bokföring och redovisning (LKBR), kap 11:8, 11:10, 13:2
- Kommunallag (KL), kap 11:1, 11:20

- Rådet för kommunal redovisnings rekommendation 15, Förvaltningsberättelse
- Förbundets beslut avseende god ekonomisk hushållning

Avgränsning

Granskningen avser årsredovisning 2025. Övrig avgränsning, se avsnitt "Syfte och revisionsfrågor".

Metod

Granskningen har skett genom analys av för granskningen relevant dokumentation.

Granskningsresultatet har bedömts med hjälp av signalsystem: grön (uppfyllt), gult (delvis) och röd (ej uppfyllt). Rapportens innehåll har faktakontrollerats av ekonomiansvarig.

Granskningsresultat

God ekonomisk hushållning

Iakttagelser

Förbundsdirektionen har fastställt riktlinjer för god ekonomisk hushållning. Riktlinjerna omfattar mål av finansiell och verksamhetsmässig karaktär. I budget och verksamhetsplan 2025 med plan för 2026–2027, fastställt av direktionen den 31 oktober 2024, finns tre finansiella mål, två förbundsövergripande mål, två förbundsgemensamma mål samt 8 verksamhetsmål fördelade inom 3 insatsområden.

Förbundet har fem riktlinjer inom området god ekonomisk hushållning:

- Förbundet ska förvalta beslutade budgetmedel på ett rationellt och effektivt sätt för att maximera nyttan för medlemskommunerna och Fyrbodalsregionen.
- Förbundets verksamheter, insatser och kostnader ska kontinuerligt utvärderas och omprövas.
- Förbundet ansvarar för att en god intern kontroll upprätthålls utifrån direktionens riktlinjer och beslut.
- Förbundets tillgångar och skulder ska förvaltas på ett tryggt och ansvarsfullt sätt.
- Direktionens budgetbeslut är överordnad verksamheten och vid eventuella målkonflikter är det ekonomin som ytterst sätter gränsen för det totala verksamhetsutrymmet.

Vidare har förbundet följande finansiella mål för 2025:

- Långsiktig stabil soliditetsnivå, nivån kan dock variera över tid beroende av åtaganden som direktionen finner angelägna.
- Intäkterna ska överstiga kostnaderna.
- En god likviditet så att det är möjligt att både täcka kostnader för de fasta åtgärderna och att förskottera medel i projekt där förbundet är projektägare.

I direktionen uppdrag ingår att följa upp och utvärdera mål för god ekonomisk hushållning. Detta ska ske i årsredovisningens förvaltningsberättelse.

Granskningen visar att utvärdering av mål för god ekonomisk hushållning sker i avsnittet ”God ekonomisk hushållning”, som är en del av årsredovisningens förvaltningsberättelse.

Av utvärderingen framgår följande:

- Tre av tre finansiella mål har uppnåtts för helåret.

- Ett verksamhetsmål bedöms som delvis uppnått. Övriga verksamhetsmål bedöms följa planen och anses uppnått för helåret.

Årets resultat uppgår till 187 tkr, vilket innebär att verksamheten bedrivits med en ekonomi i balans och att balanskravet uppfylls. Soliditeten har ökat med tre procentenheter jämfört med 2024 och uppgår till 10 procent. Likvida medel vid årets slut uppgick till 29,7 mkr. Likviditeten har minskat jämfört med föregående år.

Balanskravsresultat

Iakttagelser

I förvaltningsberättelsen återfinns ett avsnitt benämnt "Balanskravsresultat". Avsnittet innehåller en balanskravsutredning. Av utredningen framgår att balanskravsresultatet för år 2025 uppgår till 187 000 kr. Förbundet har inga negativa resultat från tidigare år som behöver återställas.

Övrigt

Iakttagelser

Granskningen avser årsredovisning som upprättats för år 2025 och som behandlats av direktionen 2026-03-26. Direktionen har därmed överlämnat årsredovisningen till revisorer inom föreskriven tid enligt kommunallagen (senast 15 april).

Årsredovisningen ska innehålla upplysningar om förhållande som är viktiga för direktionens verksamhet, resultat och ekonomiska ställning. Granskning av årsredovisning 2025 visar följande:

- Den innehåller en driftredovisning. Av denna framgår att direktionen under 2025 har bedrivit verksamheten inom tilldelad driftbudgetram.
- Den innehåller redovisning av finansiella nyckeltal, däribland soliditet. Soliditet ger en indikation om direktionens finansiella stabilitet. Under 2025 har soliditeten ökat till 10 procent, vilket är tre procentenheter högre än jämfört med föregående år.
- Den innehåller upplysningar avseende väsentliga personalförhållanden. Den sammanlagda sjukfrånvaron i relation till totalt antal arbetade timmar uppgår år 2025 till 9,04 procent vilket är en ökning från året innan då den låg på 5,23 procent.

Samlad bedömning

Revisionsfråga 1: Är resultat i årsredovisning förenligt med beslutade mål för god ekonomisk hushållning?

Finansiella mål:

Ja



Verksamhetsmål:

Ja



Revisionsfråga 2: Är redovisat balanskravresultat förenligt med balanskravet?

Följsamhet till balanskravsresultatet:

Ja



2026-04-07

Viktor Prytz

Uppdragsledare

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av revisorerna i Fyrbodals kommunalförbund enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan från den 4 september 2025. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

ÄRENDE 9 – Förbundsövergripande ekonomi, kl. 11,45-11,55

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har tagit del av informationen

Sammanfattning

En muntlig föredragning av Malin Zetterman, ekonomiansvarig

ÄRENDE 10 – Fyrbodals inspel till Sveriges nationella och Regionala PartnerskapsPlan (NRPP), kl. 11,55-12,10

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen ställer sig bakom inspelet till Väreg

Sammanfattning

Regeringen har fattat beslut om att erbjuda regionerna och Gotlands kommun att ta fram underlag inför framtagandet av Sveriges nationella och regionala partnerskapsplan för perioden 2028-2034. Regionerna erbjuds beskriva regionala utmaningar samt förslag på investeringar och andra interventioner som programmen inom NRP ska bidra till (ERUF, ESF, Interreg bland annat). Västra Götalandsregionen (VGR) har, via Västsvenska Referensgruppen (VäReg), bett om inspel att ta med sig i den fortsatta processen.

Information om processen och dess inriktning delgavs Fyrbodals kommunalförbund den 20 mars 2026 under ett VäReg möte. Där gavs också information om att eventuella inspel måste vara VGR tillhanda senast den 17 april 2026. Den korta processen har inneburit att inspelet fått göras innan direktionen hunnit ställa sig bakom skrivelsen. Om direktionen fattar ett annat beslut än det som föreslås i denna tjänsteskrivelse kommer Fyrbodals kommunalförbund att kontakta Väreg i enlighet med det beslut som direktionen fattar.

Ärendet har beretts av Fyrbodals kommunalförbunds projekt- och finansieringsstrateg samt chef regional utveckling. Som en del i beredningen har samtliga strateger vid Fyrbodals kommunalförbund beretts möjlighet att komma med inspel inom sina respektive sakområden.

Fyrbodals kommunalförbund rekommenderar följande sex prioriteringar som inspel till NRPP:

- 1. Grön och digital industriomställning**
- 2. Kompetensförsörjning och livslångt lärande**
- 3. Social hållbarhet, delaktighet samt ungas hälsa och fullföljda studier**
- 4. Attraktiva och robusta livsmiljöer i hela regionen**
- 5. Energiomställning och regional resiliens**
- 6. Strategisk transportinfrastruktur och gränsregional mobilitet**

Dessa områden får anses representera de mest strategiska behoven i Västra Götaland och Fyrbodal. Fyrbodals kommunalförbunds inspel syftar därmed till att stärka VGR:s position och påverkan i det nationella NRPP-arbetet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse *Fyrbodals inspel till Sveriges nationella och Regionala PartnerskapsPlan (NRPP)*, dnr 2026/0086, 2026-04-27

Powerpointpresentation *NRPP Västsverige utskick 1.pptx*

Exelfil *Specifika mål att förhålla sig till NRPP.xlsx*

Beslutet skickas till

Linn.henriksson@vgregion.se

Michael.johansson@fyrbodal.se

Anton.snibb@fyrbodal.se

Diarium@fyrbodal.se

Fyrbodals inspel till Sveriges nationella och Regionala PartnerskapsPlan (NRPP)

Förslag till beslut

Direktionen ställer sig bakom inspelet till Väreg

Sammanfattning

Regeringen har fattat beslut om att erbjuda regionerna och Gotlands kommun att ta fram underlag inför framtagandet av Sveriges nationella och regionala partnerskapsplan för perioden 2028-2034. Regionerna erbjuds beskriva regionala utmaningar samt förslag på investeringar och andra interventioner som programmen inom NRP ska bidra till (ERUF, ESF, Interreg bland annat). Västra Götalandsregionen (VGR) har, via Västsvenska Referensgruppen (VäReg), bett om inspel att ta med sig i den fortsatta processen.

Information om processen och dess inriktning delgavs Fyrbodals kommunalförbund den 20 mars 2026 under ett VäReg möte. Där gavs också information om att eventuella inspel måste vara VGR tillhanda senast den 17 april 2026. Den korta processen har inneburit att inspelet fått göras innan direktionen hunnit ställa sig bakom skrivelsen. Om direktionen fattar ett annat beslut än det som föreslås i denna tjänsteskrivelse kommer Fyrbodals kommunalförbund att kontakta Väreg i enlighet med det beslut som direktionen fattar.

Ärendet har beretts av Fyrbodals kommunalförbunds projekt- och finansieringsstrateg samt chef regional utveckling. Som en del i beredningen har samtliga strateger vid Fyrbodals kommunalförbund beretts möjlighet att komma med inspel inom sina respektive sakområden.

Fyrbodals kommunalförbund rekommenderar följande sex prioriteringar som inspel till NRPP:

- 1. Grön och digital industriomställning**
- 2. Kompetensförsörjning och livslångt lärande**
- 3. Social hållbarhet, delaktighet samt ungas hälsa och fullföljda studier**
- 4. Attraktiva och robusta livsmiljöer i hela regionen**

5. Energiomställning och regional resiliens

6. Strategisk transportinfrastruktur och gränsregional mobilitet

Dessa områden får anses representera de mest strategiska behoven i Västra Götaland och Fyrbodals. Fyrbodals kommunalförbunds inspel syftar därmed till att stärka VGR:s position och påverkan i det nationella NRPP-arbetet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse *Fyrbodals inspel till Sveriges nationella och Regionala PartnerskapsPlan (NRPP)*, dnr xxx, 2026-04-27

Powerpointpresentation *NRPP Västsverige utskick 1.pptx*

Exelfil *Specifika mål att förhålla sig till NRPP.xlsx*

Beslutet skickas till

Linn.henriksson@vgregion.se

Michael.johansson@fyrbodals.se

Anton.snibb@fyrbodals.se

Diarium@fyrbodals.se

Ärendebeskrivning

Fyrbodals kommunalförbund lämnar här sina synpunkter och rekommendationer inför Västra Götalandsregionens (VGR) fortsatta arbete med Sveriges nationella och regionala partnerskapsplan (NRPP) för perioden 2028–2034.

1. Fyrbodals kommunalförbund ser att en kraftfull grön och digital industriomställning behöver göras för att VGR ska kunna befästa sin roll

som Sveriges industriella motor och leverera på EU:s klimat- och konkurrenskraftsmål.

VGR:s eget underlag lyfter tydligt behovet av innovation, digitalisering och grön omställning som regionala styrkeområden. Detta bekräftas även av utvecklingen i hela Västsverige, där stora industrisatsningar i grön industriutveckling pågår.

Fyrbodals vill därför särskilt understryka att VGR bör prioritera:

- **testbäddar och innovationsmiljöer** för avancerad produktion, AI, energi och hållbara material
- **omställningsstöd till små och medelstora företag**
- **cirkulära värdekedjor och resurseffektiv teknik**
- **digital transformation och cybersäkerhet i industrin**

Dessa prioriteringar ligger direkt i linje med EU:s mål A.2, A.3, A.4, A5 och A.10.

2. Fyrbodals kommunalförbund ser att kompetensförsörjning och livslångt lärande behöver prioriteras för att VGR ska kunna säkerställa en inkluderande och konkurrenskraftig arbetsmarknad där både industri och välfärd får tillgång till rätt kompetens.

Trender i hela regionen visar att arbetsmarknaden snabbt förändras: växande kompetensbrist, större behov av specialister och ökad betydelse av digital kompetens.

God kompetensförsörjning bör ses som en huvudstrategi. Fyrbodals bedömer att denna fråga behöver prioriteras högt, förslagsvis genom:

- **arbetslivsnära utbildningar**, bland annat via branschråd, yrkesutbildningar och samverkan mellan utbildning–arbetsliv
- **omställningsutbildningar** inom teknik, industri, energi, vård och omsorg
- **regiongemensam kompetensattraktion**, inklusive internationell rekrytering
- **stärkt geografisk tillgång till utbildning**, särskilt för glesare delar av regionen

Dessa insatser är centrala för att uppnå EU-målen C.1–C.5 och A.4.

3. Fyrbodals kommunalförbund ser att social hållbarhet, delaktighet samt ungas hälsa och fullföljda studier behöver prioriteras för att VGR ska kunna motverka växande skillnader i livsvillkor och säkerställa en hållbar regional samhällsutveckling.

VGR pekar i sitt underlag på ökande sociala skillnader och utmaningar kopplade till barns och ungas hälsa, utbildning och trygghet. Regionala rapporter visar att fullföljda studier är avgörande för ungas framtid, medan ojämlikhet, ojämställdhet och psykisk ohälsa ökar riskerna för utanförskap.

Fyrbodals anser att NRPP bör prioritera:

- **tidiga förebyggande och främjande insatser** för psykisk hälsa och välbefinnande
- **modeller som stärker fullföljda studier**, i linje med VGR:s egen styrning
- **samverkan mellan skola, vård, socialtjänst och civilsamhälle**
- **insatser som minskar socioekonomiska skillnader**
- **barn och ungdomars deltagande**

Detta knyter direkt an till EU-målen C.1–C.6 och E.1–E.4.

4. Fyrbodals kommunalförbund ser att utvecklingen av attraktiva och robusta livsmiljöer behöver prioriteras för att VGR ska kunna hålla samman regionen och stärka livskvaliteten i både stad och landsbygd.

I VGR:s underlag lyfts stora skillnader i tillgång till service, mobilitet och samhällsresurser mellan olika delar av regionen. Underlaget betonar mål om robust samhällsplanering och attraktiva livsmiljöer.

Fyrbodals ser ett behov av att prioritera:

- **tillgänglig service i hela regionen**, även digitalt

- **trygghetsskapande insatser och stärkande av lokal delaktighet**
- **klimatanpassning och naturbaserade lösningar**
- **stads- och landsbygdsutveckling som tar hänsyn till olika förutsättningar**
- **livsmedelssystem, gröna, blå och skogliga näringar**

Dessa prioriteringar knyter an till EU-mål A.1, A.8, A.9, A.10, D.3, E.1 och E.4.

5. Fyrbodals kommunalförbund ser att energiomställning och regional resiliens behöver prioriteras för att VGR ska kunna möta industrins och samhällets ökade behov av elektrifiering och energisäkerhet.

Den västsvenska energiplaneringen har uppmärksammats nationellt och är beroende av både regional kapacitet och lokala initiativ.

Fyrbodals föreslår att i inspelet till NRPP prioritera:

- **elnätsutbyggnad och kapacitetsförstärkning**
- **effektiva system för energilagring och lokal produktion**
- **regional krisberedskap kopplat till energitillgång**
- **omställning av transport- och industrisystem**

Detta ligger i linje med EU-mål A.3, A.10 och B.2.

6. Fyrbodals kommunalförbund ser att strategiska transport- och mobilitetssatsningar behöver prioriteras för att VGR ska kunna stärka arbetsmarknadens funktion, öka klimatsmart rörlighet och hantera gränsregionala flöden.

Infrastrukturens sårbarhet och behovet av starkare gränsregionala kopplingar – särskilt i stråket Oslo–Västsvrige–Göteborg–Köpenhamn – är tydligt dokumenterat.

Fyrbodals inspel är att VGR bör driva på för:

- **Stärkt järnvägskapacitet och goda kollektivtrafikmöjligheter**

- **gränsregional pendling och logistiklösningar**
- **omställning till fossilfria transporter**
- **infrastruktur som stödjer industrins och arbetsmarknadens behov**

Detta ligger i linje med EU-mål A.8 och B.1.

Sammanfattning

Fyrbodals kommunalförbund rekommenderar följande sex prioriteringar som inspel till NRPP:

7. **Grön och digital industriomställning**
8. **Kompetensförsörjning och livslångt lärande**
9. **Social hållbarhet, delaktighet samt ungas hälsa och fullföljda studier**
10. **Attraktiva och robusta livsmiljöer i hela regionen**
11. **Energiomställning och regional resiliens**
12. **Strategisk transportinfrastruktur och gränsregional mobilitet**

Dessa områden representerar de mest strategiska behoven i Västra Götaland, och vårt inspel syftar till att stärka VGR:s position och påverkan i det nationella NRPP-arbetet.

Handläggare av ärendet

Anton Snibb
Projekt- och finansieringsstrateg

Michael Johansson
chef regional utveckling

Erbjudande till regionerna att ta fram underlag inför framtagandet av Sveriges nationella och regionala partnerskapsplan för perioden 2028-2034

- Regionerna erbjuds beskriva regionala utmaningar samt förslag på investeringar och andra interventioner som programmen inom NRP ska bidra till (ERUF, ESF, Interreg bland annat)
- Utgångspunkt primärt: RUS, kraftsamlingarna, styrkeområden/smart spec.
- Deadline: 22 juni, prel beslut MRU 17e juni/RSAU 16 juni
- Samtliga myndigheter som ansvarar för EU-program (t ex ESF-rådet, Tillväxtverket, Jordbruksverket) har fått i uppdrag att föreslå investeringar och interventioner inom ramen för sitt "eget" program
 - Tillväxtverket har fått regeringsuppdraget att vara samordnade myndighet, deadline 30 oktober förslag NRP-plan
- Underlaget från regionerna och myndigheterna ska tillsammans utgöra Sveriges nationella-och regionala partnerskapsplan

Regionernas underlag

- Fokus på att beskriva västsvenska behov och utmaningar och vilka åtgärder/insatser som behövs för att hantera dessa
 - Socioekonomisk analys som togs fram 2020/2021 kommer uppdateras
- Utifrån beskrivna åtgärder/insatser para med de specifika mål som finns med i EU förordningsförslag (565) artikel 3 A, B, C, D.3 samt E (se bilagd excelfil)
- Underlaget ska presenteras i löptext och/eller i excelfil

Tidsplan hantering Västsvensk NRPP

Framtagandeprocess

- 20e februari uppstart och inventering av underlag tillsammans med VäReg
- 19-20e februari Regional kontakt: gemensam uppdragsbeskrivning
- Februari-mars interna dialoger regionerna, förslag till rubrik och innehåll
- 13e mars Styrgruppsmöte
- 20e mars Digital träff VäReg, rubriker och upplägg NRP-plan.
- 17e april VäReg, fokus innehåll i NRPP, underlag till BHU och strategiska partnerskapet.
- Förslag: 22 april klockan 08.30 styrgrupp
- 11e maj Väreg får förslag till NRP-plan, digital träff 13e maj?
- *19e maj deadline färdig NRP-plan*

Beslut och förankring

- Chefsgrupp Halland 11 mars- Information om erbjudandet till regionerna
- Chefsgrupp Halland 6 maj, rubriknivå innehåll NRP-plan
- I VG: BHU 7e maj, rubriknivå innehåll NRP-plan
 - Deadline underlag till BHU 23e april
- Strategiska partnerskapet 8e maj
- 19e maj deadline VGR till MRU 17e juni
- KRF Halland 27e maj
- 19e maj deadline RH till TU/RSAU information 2 juni, beslut 16 juni

EU-finansiering behöver särskilt främja utvecklingen, den innovativa omställningen och hållbar utveckling inom följande områden:

- **Hållbar produktion och resursanvändning** innefattar industriutveckling, tillverkningsteknik, dual use, resurseffektiv process- och produktutveckling, nya och biobaserade material samt industrinära tjänster som digitalisering, cirkulära affärsmodeller och energiförsörjning.
- **Banbrytande tekniker** innefattar nya framväxande teknikområden med hög potential för systemförändring, tillväxt och minskat omvärldsberoende, såsom AI, avancerad digital teknik, kvantteknik, energiteknik, material och produktionsteknik samt bioteknik.
- **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.
- **Livsmedelssystem, gröna, blå och skogliga näringar** utgår från länets stora naturresurser med hav, sjöar, kust, skogs- och jordbruksarealer och har fokus på innovation, produktion, vidareförädling och robusthet.
- **Framtidens mobilitet** samlar styrkan i fordons-, sjöfart-, 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** tillvaratar kompetens och utvecklingspotential inom evenemangsutveckling, film, spel och audiovisuell sektor samt textil, mode och design för ökad attraktivitet och konkurrenskraft.
- **Intelligenta system**; omfattar delar som IoT, Cyber Security och AI. För att stärka hållbar tillväxt behövs satsningar på kompetens, implementering av AI, bättre cybersäkerhet och utveckling av IoT-lösningar samt fortsatta samverkansprojekt och testbäddar, exempelvis inom fordonsradar.
- **Hållbara samhällen**; livsmedelsområdet, mobilitet, hållbara material. Livsmedelssektorn har potential att växa genom grön och digital omställning, samverkan med andra branscher och en regional färdplan kopplad till den nationella livsmedelsstrategin. Mobilitet, för att minska utsläpp krävs innovativa mobilitetslösningar, nya affärsmodeller och bättre dataanvändning. Hållbara material, en etablerad skogs-, trä- och materialindustri samt aktörer inom återvinning, skapar stora möjligheter att utveckla cirkulära och klimatsmarta material. Det behövs fler mötesplatser och starkare koppling till forskning.
- **Framtidens vård och hälsa** med fokus på AI och patientcentrerad behandling. Tillgången till hälsodata driver utvecklingen av informationsdriven vård, där det finns unik kompetens för att strukturera och tolka data för att använda den för såväl verksamhetsutveckling som forskning och innovation.
- **Innovativ affärsutveckling**; besöksnäring, industrin. Innovativ affärsutveckling innebär att företag utvecklar hållbara och digitala affärsmodeller genom tjänstefiering, cirkulär ekonomi och ökad digital kompetens. Genom samverkan, rätt verktyg och coaching kan företag snabbare ställa om och öka sin innovationsförmåga.

Västsvenska prioriteringar

Västsveriges NRP-plan delas upp i tre huvudsakliga rubriker:

- Stärkta förutsättningar för innovation, digitalisering och grön omställning för en ökad västsvensk konkurrenskraft
 - Inom västsvenska styrkeområden
- Stärkt kompetens för ett konkurrenskraftigt Västsverige
- Social hållbarhet och en ökad inkludering på arbetsmarknaden

Viktigt att underlaget:

- *Speglar platsens betydelse och olika förutsättningar/utmaningar mellan stad och land*
- *Beskriver behovet av att bygga robusta regionala ekosystem, både forskningsfrämjande-innovationsstöd- och kompetensförsörjningssystem.*
- *Motiverar varför medlen inom ramen för NRPP ska vara ett verktyg för att växla upp istället för enbart utjämningspolitik. Västsverige bidrar till Sverige och EUs mål om konkurrenskraft och grön omställning!*

Stärkta förutsättningar för innovation, digitalisering och grön omställning för en ökad västsvensk konkurrenskraft

- **Stärkta ekosystem för innovation och forskning inom västsvenska styrkeområden:**
 - Utveckla, skala upp och nyttiggöra lösningar i samverkan mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor
 - Stärka ekosystemen genom till exempel kompetensutveckling, företagsmobilisering, främjande av nyföretagande och strategiska investeringar.
 - Utveckla nya och stärka/modernisera befintliga testbäddar och demonstrationsmiljöer
- **Stärkta förutsättningar för näringslivets gröna omställning**
 - Främja övergången särskilt inom utpekade branscher med stora utmaningar, exv. kemiindustrins omställning.
 - Öka effektiviteten gällande användning av resurser och material.
 - Främja cirkulära värdekedjor och cirkulär ekonomi
- **Stöd till små och medelstora företag, entreprenörskap och skalning för ökad konkurrenskraft**
 - insatser för att öka kapital till SME/start ups och stöd för att göra företagen investeringsredo
 - Insatser som stärker företag att utveckla nya affärsmodeller efter nya förutsättningar (t ex grön omställning eller digitalisering)
 - Insatser för företag ska kunna utveckla och nyttja digital teknologi för bli mer konkurrenskraftiga
 - Insatser för ökad internationell konkurrenskraft/export för SME
 - Stärka det företagsfrämjande systemet (stödsystem för sme och start ups)

Horisontellt: Rätt kompetens behövs för att öka västsvensk konkurrenskraft: kompetensförsörjning, kompetensomställning, attrahera nya kompetenser/talanger.

Stärkt kompetens för ett konkurrenskraftigt Västsverige

Förslag på åtgärder som stärker både **välståndens** och **näringslivets** kompetensförsörjning

- Matchning mellan utbildning och arbetsmarknad
 - Stärkt samverkan mellan utbildning och arbetsliv, exempelvis genom branschråd, programråd och gemensamma utvecklingsprojekt
- Livslångt lärande utifrån arbetsmarknadens behov
 - Ökad tillgång till omställnings- och vidareutbildning, särskilt inom bristyrken och för yrkesgrupper som påverkas särskilt av den tekniska utveckling/AI som ställer krav på omskolning/utbildning.
- Stärkta strukturer för yrkesutbildning, högre utbildning och FoU-samverkan
- Insatser för stärkt attraktionskraft för arbetskraft och talang
- *Stärka arbetsmarknadsregioner även över landsgräns (Se-No-Dk)*

Social hållbarhet och ökad inkludering på arbetsmarknaden

Förslag på åtgärder på strukturell, organisatorisk och individnivå:

- Arbetsförberedande insatser för de som står utanför arbetsmarknaden
 - Insatsernas matchning mot bristyrken/efter arbetsmarknadens behov
- Insatser i syfte att öka språkkunskaper och förutsättningar för integration (arbetsmarknad och samhälle)
- Ökad samverkan/stärkta strukturer för samverkan mellan myndigheter, civilsamhälle, näringsliv etc.
- Främjande, förebyggande och tidiga insatser för att undvika utanförskap och ohälsa bland unga (fördelaktigt om insatser kan riktas mot ännu tidigare åldrar än 13 som i dagens system)
- Insatser för möjliggöra fullföljda studier för fler (mot skola och individ)

Frågor till VäReg

- Den platsbaserade ansatsen, specifika förutsättningar/utmaningar mellan stad och land. Vart är det extra viktigt att detta blir tydligt?
- Finns det åtgärder, behov, som vi i detta tidiga skede inte lyckats fånga? Se EUs specifika mål i bilagd excellista som exempel på vad man kan rikta åtgärder mot.
- Har ni exempel på specifika satsningar/projekt från denna programperiod som kan användas som inspiration för att beskriva behov av åtgärder även framåt?

Specifikt mål

(A) Att stödja unionens hållbara välstånd i alla regioner genom att

A.1

främja territoriernas attraktionskraft för att stödja rätten att stanna kvar, bland annat genom att stödja strategier för integrerad utveckling av stads- och landsbygdsområden, inbegripet stöd till territoriella tjänster och territoriell infrastruktur,

A.2

stärka unionens industriella bas, bygga resilienta leveranskedjor och främja hållbar och konkurrenskraftig tillverkning, särskilt på områdena nettonollteknik och teknik för kritiska råvaror, med särskilt fokus på små och medelstora företags konkurrenskraft, genom att fullt ut integrera miljö- och klimatambitioner för att påskynda en ren industriell omställning,

A.3

stödja en rättvis omställning till unionens energi- och klimatmål för 2030, 2040 och 2050, särskilt genom att prioritera stöd till produktion och infrastruktur för ren energi, främja energieffektivitet och utfasning av fossila bränslen, energilagring och energiteknik, utveckla smarta energisystem och inhemska överförings- och distributionsnät, även med beaktande av det transeuropeiska energinätet (TEN-E) och tekniken, samt främja en cirkulär ekonomi som säkerställer att alla territorier och alla kan bidra till och dra nytta av omställningen till ren energi,

A.4

stödja den digitala omställningen mot de mål för det digitala decenniet som anges i policyprogrammet för det digitala decenniet 2030, och därigenom bidra till en digitalt suverän, säker och inkluderande union, samt främja utveckling och användning av avancerad teknik, inbegripet AI-tjänster, säker och tillförlitlig digital infrastruktur och digitala tjänster, grundläggande och avancerade digitala färdigheter, digitala offentliga tjänster och IKT-konnektivitet, och samtidigt åtgärda den digitala klyftan,

A.5

stödja forskning, utveckling och innovation, inbegripet spridning av innovation i alla regioner,

A.6

stödja åtgärder, inklusive reformer för att främja spar- och investeringsunionen och främja utvecklingen av marknadsbaserad finansiering,

A.7

stödja subventionerat boende och bostäder till överkomliga priser,

A.8

förbättra unionens transportinfrastruktur och bidra till fullbordandet av det transeuropeiska transportnätet, särskilt stomnätet och det utvidgade stomnätet, och samtidigt fasa ut fossila bränslen och förbättra konnektiviteten, säkerheten och tillgängligheten för avlägsna, perifera och mindre sammanlänkade områden, stödja den gröna och den digitala omställningen inom transportsektorn,

A.9

stödja turism, inbegripet hållbarhet,

A.10

stödja effektiv vattenförvaltning, kvalitet och resiliens, miljöskydd, klimatanpassning, klimatresiliens och ökad biologisk mångfald, markkvalitet och naturresurser, främja cirkularitet, bioekonomi och resurseffektivitet i vidare bemärkelse, förebygga, begränsa och sanera föroreningar i högre grad, bevara och återställa naturen och förbättra den biologiska mångfalden och naturresurserna samt främja Bauhausinitiativets lösningar i byggd miljö.

(B) Att stödja unionens försvarsförmåga i alla regioner genom att

B.1

stärka unionens försvarsindustriella bas och militära rörlighet, särskilt genom att utveckla TEN-T-infrastruktur med dubbla användningsområden,

B.2

stärka unionens beredskap inför kriser och katastrofer genom att integrera principen om inbyggd beredskap,

B.3

stärka unionens säkerhet genom att förbättra förmågan att upptäcka, förebygga och reagera på hot, bland annat genom att stärka kritisk energioch transportinfrastruktur och cybersäkerhet på ett sätt som är helt förenligt med de mål som fastställs i förordning (EU) [...]

(C)

Att stärka den sociala sammanhållningen genom att stödja människor och stärka unionens samhällen och unionens sociala modell genom att

C.1

stödja sysselsättning, lika tillgång till arbetsmarknaden, rättvisa och goda arbetsvillkor samt arbetskraftens rörlighet,

C.2

öka utbudet av arbetskraft samt förbättra utbildningen och det livslånga förvärvandet av färdigheter, särskilt genom att främja kompetenshöjning och omskolning,

C.3

främja lika möjligheter för alla, stödja starka sociala skyddsnät, främja social inkludering och bekämpa fattigdom och hemlöshet samt stödja investeringar i social infrastruktur, underlätta tillgången till tjänster och tillhörande infrastruktur, inbegripet modernisering, digitalisering och förstärkning av kvalitet och resiliens inom hälso- och sjukvård, barnomsorg och

C.4

långtidsvård

C.5

ta itu med de utmaningar som de demografiska förändringarna innebär i hela EU, bland annat brist på arbetskraft och ojämlikhet mellan generationer och regioner,

C.6

hantera de sociala effekterna av att växthusgasutsläpp från byggnader och vägtransporter inkluderas i tillämpningsområdet för direktiv 2003/87/EG.

(D) Att upprätthålla livskvaliteten i unionen genom att

D.3

förbättra attraktionskraften och levnadsstandarden, inbegripet tillgången till hälso- och sjukvård, i landsbygdsområden, verka för rättvisa arbetsvillkor och främja generationsväxling, förbättra jordbrukarnas beredskap och deras förmåga att hantera kriser och risker, förbättra tillgången till kunskap och innovation och påskynda den digitala och gröna omställningen för en blomstrande jordbruksbaserad livsmedelsindustri,

€

Att skydda och stärka grundläggande rättigheter, demokrati, jämlikhet och rättsstatsprincipen samt upprätthålla unionens värden genom att

E.1

upprätthålla och vidareutveckla öppna, rättighetsbaserade, demokratiska, jämlika och inkluderande samhällen, bland annat genom att bygga upp civilsamhället och arbetsmarknadsparternas kapacitet att upprätthålla unionens värden, medborgarutbildning och ungdomars deltagande,

E.2

främja och upprätthålla rättsstatsprincipen genom att stärka rättssystemen, ramarna för korruptionsbekämpning, mediepluralism, informationsintegritet, mediekunnighet och effektiva kontroller och motvikter,

E.3

förbättra den offentliga förvaltningens effektivitet och den institutionella kapaciteten hos offentliga myndigheter och berörda parter på nationell, regional och lokal nivå,

E.4

främja kultur som en katalysator för europeiska värden och stödja en dynamisk och mångsidig kultursektor.

ÄRENDE 11 – Påverkansarbete – Syfte och mål med förbundets medverkan på Almedalen, kl. 13,10-13,20

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har tagit del av informationen

Sammanfattning

Information om förbundets och BRV:s deltagande i rundabordssamtal och panelsamtal etc. Syftet är att stärka de västsvenska perspektiven och visa Fyrbodalsregionens attraktionskraft.

Föredragande är Andreas Borg, kommunikationsansvarig

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet har tagit del av informationen

ÄRENDE 12 – Energiförsörjning – aktuellt läge, kl. 13,20-13,35

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har tagit del av informationen

Sammanfattning

En muntlig föredragning av Christel Thuresson, strateg näringsliv och energi

ÄRENDE 13 – Gryning Vård AB – information om aktuellt läge, kl. 13,35-14,00

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har tagit del av informationen

Sammanfattning

En muntlig föredragning av i Gryning Vårds VD Ivan Stipic.

ÄRENDE 14 – Projektarenan - rapport, kl. 14,15-14,30

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har tagit del av informationen

Sammanfattning

Redogörelse för den senaste sammanställningen av projekt som kommunalförbundet äger, är part i eller finansierar. Projektrapporten tas fram några gånger per år och syftar till att skapa en överblick av alla de projekt kommunalförbundet på något sätt är involverade i.

En muntlig föredragning av Titti Andersson, bitr förbundsdirektör.

ÄRENDE 15 – Tema Kompetensförsörjning, kl. 14,30-15,00

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning

Kompetensförsörjningsutmaningarna är stora i många branscher. För att ta reda på mer om hur de ser ut, genomförs regelbundet branschråd och college samt årliga regionala branschdialoger i Västra Götaland. Kommunalförbundet håller i arbetet kring dessa processer i Fyrbodal.

Branschdialoger och andra underlag visar på att det råder bristande matchning och svårigheter att rekrytera rätt kompetens inom de flesta branscher, men att bristen är mer påtaglig inom fem större branscher (Bygg och anläggning, Fordon och transport, El och energi, Teknik och tillverkning och Vård och omsorg). Redovisningen gör en sammanfattning av de viktigaste dragen från de regionala branschdialogerna samt fokuserar extra på de två stora bristbranscherna Teknik och industri samt Vård och omsorg.

Därefter förs dialog i mindre grupper om hur kompetensförsörjningsutmaningarna ser ut i Fyrbodals kommuner samt vilka åtgärder kommunpolitiker vidtar och kan vidta för att förbättra situationen.

Föredragande är:

Linnea Lindgren, processledare kompetensplattform

Anki Samuelsson, processledare kompetensplattform

Anita Andersson Hagsgård, processledare vård- och omsorgscollege

ÄRENDE 16 – Övrigt

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen beslutar att ...

Sammanfattning

ÄRENDE 17 – Anmälningssärenden/Meddelanden

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har tagit del av informationen

Sammanfattning

ÄRENDE 18 – Redovisning av delegationsbeslut

Förslag till beslut

Direktionen beslutar att godkänna redovisningen av utförda delegationsbeslut t o m 2026-04-15

Sammanfattning

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

Beslutsunderlag

Delegationsbeslut 2026-04-15

Förteckning av delegationsbeslut som är fattade t o m 2026-04-15

Hänvisning till delegationsordning 2024-09-26 §77 :

Diarie-

Datum	Diarie- nummer	punkt	beskrivning	Ärende	Delegat
2026-03-31		3,1,1	Beslut om anställning, uppsägning, varsel, lön och andra förmåner för personal inom beslutad verksamhet och projekt	Utvecklingsledare Hälsokällan, tillsvidare	ChVäl
2026-04-08		3,1,1	Beslut om anställning, uppsägning, varsel, lön och andra förmåner för personal inom beslutad verksamhet och projekt	Utvecklingsledare Valfärdsavdelningen, tillsvidare	ChVäl
2026-04-02		2,2,3	Ansökan om projektmedel	Ställa sig positiva till den fortsatta ansökningsprocessen och uppdrar åt förbundsdirektören att bekräfta Fyrbodals kommunalförbunds deltagande i projekt Nemo i Horizon-utlysningen Oceans & Citizens.	Au
2026-04-02		2,2,1	Beslut avseende delregionala utvecklingsmedel	bevilja ansökan om delregionala utvecklingsmedel för projekt AI i praktiken.	Au
2026-04-02		2,2,1	Beslut avseende delregionala utvecklingsmedel	bevilja ansökan om delregionala utvecklingsmedel för projekt Connect RE:DO 360.	Au

ÄRENDE 19 – Nästa möte

Förslag till beslut

Förbundsdirektionen har tagit del av informationen.

Sammanfattning av ärendet

Direktionsmötet äger rum den 28 maj 2026 i Uddevalla kl. 09,00-16,00

Ärenden enligt årshjul är:

- Delårsrapport 2601-2604
- Förslag till verksamhetsplan med budget 2027-2029
- Återrapportering DRUM 2025
- Delregional kollektivtrafik och samhällsplaneringsforum (DKS)
- Ägardialog med Gryning Vård AB
- Tema: Välfärdsutveckling