

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2019-04-23 kl.09.15
Plats: Jönköpings Länstrafik, Västra storgatan 18 A,
Solstickan

Ärenden

- | | | |
|---|--|---------|
| 1 | Val av protokollsjusterare | |
| 2 | Fastställande av dagordning | |
| 3 | Föregående mötesprotokoll | |
| 4 | Anmälan av informationshandlingar | 2019/10 |
| 5 | Anmälan av delegationsbeslut | 2019/9 |
| 6 | Inkomna remisser, promemorior och motioner | |
| 7 | Frågor | |

Informationsärenden och aktuellt

- | | | |
|----|---|-----------|
| 8 | Aktuell information | |
| 9 | Processen inför Budget 2020 med flerårsplan för 2021-2022 | 2019/169 |
| 10 | Motion - Får man ta med hunden på resan ?
Modernisera färdtjänstreglerna nu! | 2018/1267 |
| 11 | Priser och produkter inför nytt biljett och betalsystem, Länstrafiken | |
| 12 | Månadsrapport | 2019/177 |
| 13 | Information om dagens beslutsärenden | |

Beslutsärenden för nämnden

- | | | |
|----|--|----------|
| 14 | Nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft | 2019/934 |
| 15 | Delegationsordning - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2019-2022 | 2019/592 |
| 16 | Remiss - Trafikstrategi för Vetlanda kommun | 2019/545 |
| 17 | Remiss - Förslag till nya föreskrifter väg 26, Jönköpings län | 2019/717 |
| 18 | Remiss - Upphörande av underhåll av spår 20 och del av spår 6 i Värnamo | 2019/804 |

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2019-04-23 kl.09.15

Övrigt

- 19 Information om sekretess vid upphandling.
Carina Mattsson
- 20 Rapport från kurser och konferenser
- 21 Övriga frågor

Kallade*Ordinarie ledamöter*

Marcus Eskdahl (S) ordförande
Leif Andersson (C) 1:e vice ordf.
Eva Nilsson (M) 2:e vice ordf.
Jeanette Söderström (S)
Simon Johansson (S)
Arnold Carlzon (KD)
Bengt Sverlander (KD)
Bengt Petersson (C)
Carl Fridolfsson (BA)
Ervisa Dani (L)
Etelka Huber (MP)
Tommy Bengtsson (V)
Carl-Johan Lundberg (M)
Anders Gustafsson (SD)
Robert Andersson (SD)

Tjänstemän

Agneta Jansmyr, regiondirektör
Kristina Athlei, regional
utvecklingsdirektör
Carl-Johan Sjöberg, trafikdirektör
Elisabet Eriksson, enhetschef
regional utveckling
Lars Wallström, controller
Maria Cannerborg, miljöchef
Linda Byman, nämndsekreterare

Fackliga företrädare:

Kent Grahn, SACO
Mattias Törnell, SACO

För kännedom*Ersättare*

Berry Lilja (S)
Liza Oswald (S)
Krister Hansson Dahl (S)
Gabriella Mohlin (S)
Irene Oskarsson (KD)
Pia Skogsberg (KD)
Matilda Henriksson (C)
Johan Malm (C)
Mikael Karlsson (L)
Annica Nordqvist (MP)
Willy Neumann (V)
Anders Bengtsson (M)
Lis Melin (M)
Jan-Olof Svedberg (SD)
Mattias Johansson (SD)

Regionråd

Maria Frisk (KD)
Marcus Eskdahl (S)
Rachel De Basso (S)
Rune Backlund (C)
Jimmy Ekström (L)
Martin Nedergaard-Hansen (BA)
Sibylla Jämtning (MP)
Mikael Ekvall (V)
Malin Wengholm (M)
Dan Sylvebo (M)
Samuel Godrén (SD)

Program 23 april - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

kl. 07.00 - 08.15 Aktivitet anordnad av Länstrafiken – Träff på utvalda busshållplatser för att bjuda resenärerna på kaffe.

TIM-nämndens ledamöter förväntas delta vid denna aktivitet före sammanträdet.

Samling vid nedanstående hållplatser kl. 07.00, representanter från Jönköpings Länstrafik kommer att finnas på plats

Råslätt centrum (torget)	Huskvarna Esplanaden (läge A – starthållplats linje 1)	Juneporten (vid huvudentrén)
Simon Johansson	Leif Andersson	Marcus Eskdahl
Bengt Petersson	Jeanette Söderström	Eva Nilsson
Carl-Johan Lundberg	Arnold Carlzon	Carl Fridolfsson
Bengt Sverlander	Ervisa Dani	Etelka Huber
Anders Gustafsson	Tommy Bengtsson	Robert Andersson
Berry Lilja	Gabriella Mohlin	Liza Oswald
Johan Malm	Matilda Henriksson	Krister Hansson Dahl
Lis Melin	Mikael Karlsson	Irene Oskarsson
Jan-Olof Svedberg	Annica Nordqvist	Willy Neumann
Pia Skogsberg	Anders Bengtsson	Mattias Johansson

Tidplan

kl. 07.00 - 08.15	Aktivitet anordnad av Länstrafiken – Träff på utvalda busshållplatser för att bjuda resenärerna på kaffe.
kl. 08.45	Samling i Länstrafikens lokaler, Västra Storgatan 18 A, Solstickan kaffe och smörgås serveras
kl. 09.15-10.00	Visning av Länstrafikens lokaler, rundvandring
kl. 10.00-12.30	Nämndsammanträde, Informationsärenden
kl. 12.30-13.15	Lunch på City hotell
kl.13.15-14.00	Gruppmöten
kl. 14.00	Nämndsammanträde - beslutsärenden
kl. 15.00	Kaffe
kl. 15.15	Sammanträdet fortsätter

Sammanställning av anmälda informationshandlingar till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2019-04-23

Ärendetyp	Ärenderubrik
Protokoll	• Protokoll nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2019-03-19 • Protokoll presidium - nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2019-04-10 • Protokoll AB Transitio styrelsesammanträde 2019-02-07
Inkomna handlingar	
Utgående skrivelser	
Regeringsbeslut	• A2019/00683/A, Arbetsmarknadsdepartementet; Uppdrag att göra en omvärldsanalys och att lämna förslag till nationellt socialfordonsprogram för perioden 2021-2027
Cirkulär från SKL	
Beslut från SKL	
Övrigt	

[illegible]

Dokument

Utskriftsdatum: 2019-04-01

Utskriven av: Nina Granström

Diarieenhet: Region Jönköpings län

Sekretess: Visas ej

Beskrivning av sökning:

Remiss mars

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	Dokumenttyp
2019.2926	I	Remiss - Förslag till föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 26 i Jönköpings län Svar: 2019-04-12	Lena Strand
2019-03-01		Trafikverket	Regionens åtagande
RJL 2019/717		Remiss angående förslag till föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 26 i Jönköpings län	REMISS
2019.3303	I	Remiss av promemorian - Förslag om dataskyddsbestämmelser som komplettering till propositionen Ny ordning för att främja god sed och hantera oredlighet i forskning. Svar: 2019-05-07	Lena Strand
2019-03-07		Regeringskansliet	Regionens åtagande
RJL 2019/777		Remiss-PM Förslag om dataskyddsbestämmelser som komplettering till propositionen Ny ordning för att främja god sed och hantera oredlighet i forskning	REMISS
2019.3412	I	Remiss - Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande SOU 2019-8 Svar: 2019-06-07	Linda Byman
2019-03-11		Regeringskansliet Justitiedepartementet	Regionens åtagande
RJL 2019/797		Remiss - Kamerabevakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande SOU 2019:8	REMISS
2019.3465	I	Remiss - Avancerad kirurgi vid endometrios Svar: 2019-05-06	Evelina Örn
2019-03-11		Socialstyrelsen Högspecialiserad vård	Regionens åtagande
RJL 2019/803		Remiss avseende sakkunniggruppers underlag för beslut om nationell högspecialiserad vård	REMISS
2019.3466	I	Remiss - EXIT EX utero Intrapartum Treatment Svar: 2019-05-06	Evelina Örn
2019-03-11		Socialstyrelsen	Regionens åtagande
RJL 2019/803		Remiss avseende sakkunniggruppers underlag för beslut om nationell högspecialiserad vård	REMISS
2019.3467	I	Remiss - Trofoblasterjukdomar Svar: 2019-05-06	Evelina Örn
2019-03-11		Socialstyrelsen Högspecialiserad vård	Regionens åtagande
RJL 2019/803		Remiss avseende sakkunniggruppers underlag för beslut om nationell högspecialiserad vård	REMISS
2019.3472	I	Remiss/Samråd Upphörande av underhåll av	Emil Hesse

spår 20 och del av spår 6 i Värnamo

Svar: 2019-04-29

2019-03-11		Trafikverket	Regionens åtagande
RJL 2019/804		Remiss/Samråd Upphörande av underhåll av spår 20 och del av spår 6 i Värnamo	REMISS
2019.3724	I	Remiss- Föreskrifter och allmänna råd om villkor för avgiftsfri screening Svar: 2019-04-24	Evelina Örn
2019-03-14		Socialstyrelsen	Regionens åtagande
RJL 2019/835		Remiss avseende förslag till Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (HSLF-FS 2019:XX) om villkor för avgiftsfri screening	REMISS
2019.3918	I	Förslag till föreskrift PKU-biobanken Svar: 2019-04-18	Evelina Örn
2019-03-15		Socialstyrelsen	Regionens åtagande
RJL 2019/844		Remiss - Socialstyrelsens föreskrifter om vilka sjukdomar som får spåras och diagnostiseras genom vävnadsprover i PKU-biobanken	REMISS
2019.4218	I	Remiss - Strategi för PTS medverkan i arbetet med regional tillväxt och landsbygdsutveckling Svar: 2019-04-08	Lena Bohman
2019-03-11		Post- och telestyrelsen (PTS)	Regionens åtagande
RJL 2019/857		Remiss - Strategi för PTS medverkan i arbetet med regional tillväxt och landsbygdsutveckling.	REMISS
2019.4434	I	Remiss - Havsplaner för Sverige Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet Svar: 2019-06-14	Lena Bohman
2019-03-20		Havs- och vattenmyndigheten	Regionens åtagande
RJL 2019/870		Remiss - Statliga havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet	REMISS
2019.4467	I	Remiss - Energi- och klimatstrategi Halland 2019 Svar: 2019-06-10	Linda Byman
2019-03-21		Länsstyrelsen Hallands län	Regionens åtagande
RJL 2019/874		Remiss - Energi- och klimatstrategi i Hallands län	REMISS
2019.4538	I	Remiss - Klimat- och energistrategi för Jönköpings län Svar: 2019-06-24	Lena Strand
2019-03-25		Länsstyrelsen i Jönköpings län	Regionens åtagande
RJL 2019/888		Klimat- och energistrategi för Jönköpings län	REMISS

Regionstyrelsen §§ 37-63

Tid: 2019-03-26 11:00-14:45

Plats: Regionens hus, sal A

§ 57 **Direktiv – Budget 2020 med flerårsplan för 2021-2022**

Diarienummer: RJL 2019/169

Beslut

Regionstyrelsen

- Fastställer del 2 av direktiv för arbete med budget med verksamhetsplan 2020 samt flerårsplan 2021-2022.

Sammanfattning

Budgetberedningen lämnar direktiv för arbetet med budget med verksamhetsplan 2020 samt flerårsplan 2021-2022 i två delar. Del 1 beslutades i regionstyrelsen den 5 mars 2019.

Föreliggande direktiv, del 2, omfattar bland annat finansiella förutsättningar med ekonomiska ramar för 2020, resultat av dialog mellan budgetberedning och nämndernas presidier samt tidplan för höstens arbete.

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag arbetsutskottet 2019-03-12
- Tjänsteskrivelse daterad 2019-03-12

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret – regiondirektör, ekonomi
Nämnden, FS, TIM och ANA

Vid protokollet

Siw Kullberg

Justeras

Maria Frisk (KD)
Ordförande

Pontus Lundgren (BA) Håkan Nyborg-Karlsson (SD)

Regionstyrelsen §§ 37-63

Tid: 2019-03-26 11:00-14:45

Rätt utdraget,
Intygar

Lena Strand

Regionstyrelsen

Direktiv del 2 budget med verksamhetsplan 2020 samt flerårsplan 2021-2022

Förslag till beslut

Regionstyrelsen

- fastställer del 2 av direktiv för arbete med budget med verksamhetsplan 2020 samt flerårsplan 2021-2022

Sammanfattning

Budgetberedningen lämnar direktiv för arbetet med budget med verksamhetsplan 2020 samt flerårsplan 2021-2022 i två delar. Del 1 beslutades i regionstyrelsen den 5 mars 2019. Föreliggande direktiv, del 2, omfattar bland annat finansiella förutsättningar med ekonomiska ramar för 2020, resultat av dialog mellan budgetberedning och nämndernas presidier samt tidplan för höstens arbete.

Information i ärendet

Regionstyrelsen fastställde den 5 mars 2019 del 1 av direktiven för budgetarbetet inför perioden 2020-2022. Syftet med det första direktivet var att ge övergripande förutsättningar kring hur budgetförslagen ska utformas samt tidplan för att nämndernas arbete skulle kunna påbörjas.

Budgetberedningen mötte nämndernas presidier den 12 mars för dialog om aktuellt läge utifrån 2018 samt redan nu kända frågor inför 2020 och framåt. Direktiv del 2 lämnas efter dessa dialoger vilket ger möjlighet att ta hänsyn till det som framkommer i dem. I direktiv del 2 ges också uppdaterade finansiella förutsättningar, komplettering kring nämndernas utformning av budgetförslag samt tidplan för höstens arbete.

Finansiella förutsättningar

De finansiella förutsättningarna för budgetarbetet utgår i första hand från i budget 2019 beslutad flerårsplan för 2020. Eftersom den bygger på förutsättningar från tidig höst 2018 behöver hänsyn tas till nya omständigheter. En sådan är att SKL har uppdaterat sin skatteunderlagsprognos sedan budgeten beslutades.

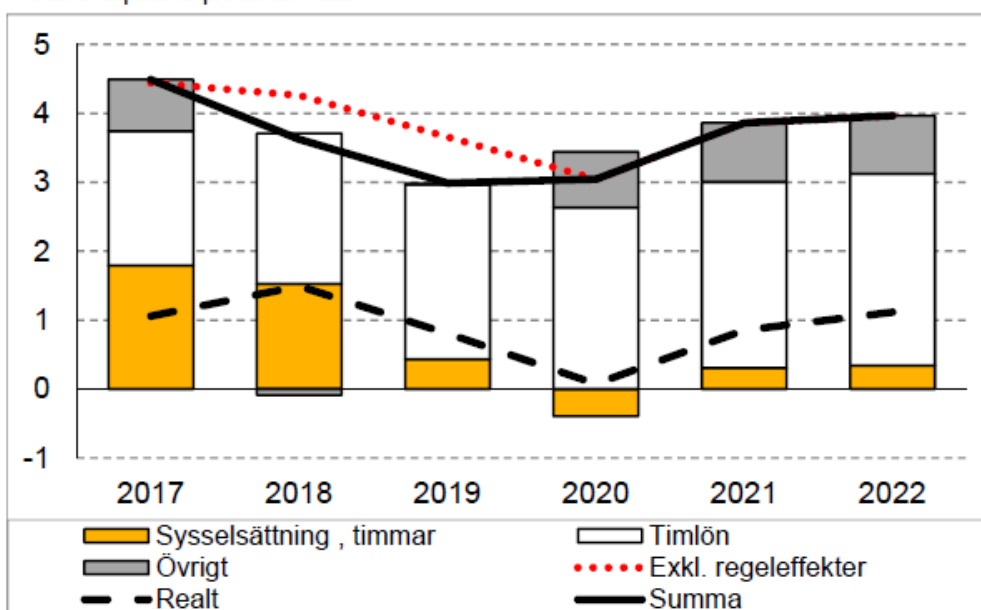
SKL:s skatteunderlagsprognos

Sveriges Kommuner och Landstings senaste skatteunderlagsprognos är från februari 2019. Den bygger på antaganden om hur samhällsekonomin utvecklas de närmsta åren. Flera tecken ger stöd åt bedömningen att konjunkturen nu mattas av, och SKL räknar med att BNP tillväxten i Sverige dämpas rejält 2019 och hamnar på cirka 1 procent. Det är en stor skillnad mot de senaste fem åren då den årliga BNP tillväxten varit i genomsnitt 2,8 procent. Den höga sysselsättningstillväxt som varit dessa år går inte att upprätthålla eftersom det i väldigt liten utsträckning går att matcha tillgänglig arbetskraft till efterfrågan. En annan huvudförklaring till att tillväxten mattas av är att bostadsinvesteringarna inte bidrar på samma sätt som tidigare till BNP tillväxten.

Prognosen pekar på att den inbromsning av skatteunderlagstillväxten som började 2017 och fortsatte 2018 kommer att hålla i sig även 2019.

Diagram 1. Skatteunderlagstillväxt och bidrag från vissa komponenter

Procent respektive procentenheter



Källa: Skatteverket och SKL.

Under årets budgetprocess kommer SKL att lämna flera skatteunderlagsprognoser, regeringens vårproposition kommer att läggas fram och annat i omvärlden som påverkar budget och verksamhet kommer att presenteras. En uppdaterad flerårsplanekalkyl för Region Jönköpings län tas fram inför höstens beredningsarbete. Utifrån SKL:s senaste skatteunderlagsprognos kan ändå antas att de finansiella förutsättningarna kommer att vara i nivå med de som ligger i beslutad flerårsplan, möjligen något sämre.

Ekonomiska ramar 2020

I beslutad budget och verksamhetsplan 2019 finns en ekonomisk plan för åren 2020 och 2021, dessa år bygger på budget 2019 uppräknat med index för lön- och prisökning samt de ramförändringar som finns planerade för dessa år. Under perioden planeras för höga investeringsutgifter.

	Utfall 2015	Utfall 2016	Utfall 2017	Prognos 2018	Budget 2019	Plan 2020	Plan 2021	Egen- finansiering 2015-2021
Resultat	392	316	366	230	375	285	250	
Avskrivningsmedel	369	386	398	376	405	461	496	
Egna medel	761	702	764	606	780	746	746	
Investeringar	-338	-613	-837	-876	-1339	-1111	-763	
Brist(-)/sparande	423	89	-73	-270	-560	-365	-16	-771
Ianspråktagande placerade medel				200				200
Brist efter ianspråktagande av placerade medel				-70	-560	-365	-16	-571

Budgetramar 2020 för respektive nämnd utgår från fullmäktiges beslutade budget och flerårsplan. Denna kan under 2019 komma att justeras genom ändrings/tilläggsbudget, i de fall dessa justeringar är permanenta kommer de i ett senare skede att läggas till nämndens ram för 2020.

Preliminära ramar utifrån flerårsplan, inklusive index lön/pris	Budget 2020 mnkr
Nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet (ANA)	
Utbildning	-50,4
Kultur	-161,2
Allmän regional utveckling	-45,1
Politisk verksamhet	-1,4
Summa	-258,1
Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM)	
Trafik och infrastruktur	-878,7
Övrig hälso- och sjukvård	-71,8
Politisk verksamhet	-1,4
Summa	-951,9
Nämnden för folkhälsa och sjukvård (FS)	
Primärvård	-2 019,6
Specialiserad somatisk vård	-6 063,0
Specialiserad psykiatrisk vård	-890,5
Tandvård	-284,0

Övrig hälso- och sjukvård	-470,2
Politisk verksamhet	-0,9
Medicinsk service	-27,5
Summa	-9 755,7

Regionstyrelsen (RS)

Primärvård	-30,3
Övrig hälso- och sjukvård	-221,2
Allmän regional utveckling	-4,6
Politisk verksamhet	-63,9
Medicinsk service	-1,1
Allmän service	-347,2
Fastighetsförvaltning	59,1
Summa	-609,1

Parlamentariska nämnden (Politisk verksamhet)	-0,17
---	-------

Patientnämnden (Politisk verksamhet)	-1,26
--------------------------------------	-------

Verksamhetens nettokostnad	-11 576
-----------------------------------	----------------

Nämndens driftbudget

Av nämndens budgetförslag ska framgå förslag till eventuella förändringar/omprioriteringar mellan utgiftsområden. Om det finns verksamhetsbehov med utgiftsökning som nämnden bedömer är mycket svåra att prioritera inom ram ska en beskrivning ges i budgetförslaget enligt följande:

- vilket resultat ska åstadkommas med utgiftsökningen
- omfattning i miljoner kronor
- vilka överväganden kring prioriteringar som nämnden gjort
- hur optimeras befintliga resurser, vilka åtgärder behöver vidtas för att möjliggöra omfördelning inom ram.
- konsekvenser om verksamhetsbehovet/ utgiftsökningen inte kan prioriteras.

Investeringar

Beslutad budget för 2019 omfattar en investeringsplan för fem år.

Budgetberedningen har att bereda vilket investeringsutrymme som ska anslås för 2020 med en plan för ytterligare fyra år vilket innebär att även 2024 års investeringsbehov konkretiseras. För budgetberedningens arbete med investeringsplanen är förutsättningen att investeringsutgifterna behöver återgå till lägre nivåer efter 2021.

Av nämndens budgetförslag ska framgå:

- en beskrivning av inriktningen för hur investeringar inom nämndens område behöver prioriteras för att nämndens verksamhet ska utvecklas i rätt riktning.

Som underlag lämnas en förteckning över såväl beslutade som objekt under planering.

Generella och riktade statsbidrag

I beslutad budget för 2019 finns en inriktning för hantering av statsbidrag uttalad. ”Regionens prioriteringar utgår från de grundläggande värderingarna, visionen, målbild 2030 och de strategiska målen. Huvudprincipen för generella och riktade statsbidrag är att de är en del av finansieringen för Region Jönköpings län.”

Strategiska mål och framgångsfaktorer

I budgetdirektiv del 1 gavs förutsättningarna för utformning av nämndernas budgetförslag. I korthet innebär det att förvaltningen som första steg tar fram ett gemensamt underlag. Underlaget innehåller avsnitt där politiska förslag och prioriteringar kan läggas till. Budgeten ska lämnas i angivet format från alla partier.

Budgetförslagen ska innehålla förslag till strategiska mål och framgångsfaktorer samt systemmätetal på fullmäktigenivå. Dessa ska utgå från vad som är viktigt att uppnå inom balanced scorecards fem perspektiv utifrån ett invånarperspektiv. Budgetförslagen ska även lämna förslag på indikatorer inom de områden där Region Jönköpings län inte är ensam aktör för att måluppfyllelse ska kunna nås.

Nämnderna kan senare i sitt beslut om budget- och verksamhetsplan (december 2019) besluta om mätetal och indikatorer på nämndnivå för att ytterligare följa verksamhetens utveckling.

Särskilda direktiv utifrån dialog mellan budgetberedning och nämndernas presidier

Den 12 mars 2019 genomfördes dialoger mellan budgetberedningen och nämndernas presidier. Utgångspunkten för dialogen var nuläge utifrån föregående år samt redan kända frågor inför 2020 och framåt. Utifrån dialogen finns områden för nämnderna att särskilt beakta och beskriva i sina budgetförslag samt för budgetberedningen att hantera i sin fortsatta beredning. Gemensamt utifrån dialogerna är att styrelse och nämnder behöver ta sin utgångspunkt i hur vi gemensamt ska lyckas med välfärdsutmaningen.

Nämnden för folkhälsa och sjukvård

- Omställningen till nära vård behöver konkretiseras så att den beskriver vilka processer och resurser som ska omfördelas.
- Särskilt belysa hur nämnden ser på förflyttningen från primärvård till stöd för kropp och själ samt vardagsliv.
- Belysa hur en omställning till nära vård förväntas påverka behov av lokaler.
- Hur ett införande av screening för tjocktarmscancer kan hanteras inom befintliga resurser.
- Belysa förväntade effekter i form av ändrade/nya arbetssätt samt digitalisering.

Nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet

- Beskriva hur de regionala utvecklingsmedlen som står till nämndens förfogande förhåller sig i relation till genomförandet av RUS:en.
- Belysa hur de medel som Region Jönköpings län satsar på det regionala utvecklingsansvaret bidrar till att länet stärks, med fokus på vad som kommer att åstadkommas med hjälp av dessa.

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

- Trafikförsörjningsprogrammet, förutsättningar för och konsekvenser av genomförande. Belysa hur skattefinansieringsgraden påverkas.
- Belysa hur de medel som Region Jönköpings län satsar på det regionala utvecklingsansvaret bidrar till att länet stärks, med fokus på vad som kommer att åstadkommas med hjälp av dessa.

Budgetberedningen

I dialogen framkom även för nämnderna viktiga områden som ligger inom regionstyrelsens ansvarsområde. Dessa hänskjuts till budgetberedningen att beakta i sitt fortsatta arbete:

- FS nämnden; bemanning/rekrytering – utifrån uppdrag om arbetstidsmodeller med mera som finns i budget 2019.
- ANA och TIM nämnden; hur nästa steg kan tas avseende resurser inom regionledningskontoret för regional utveckling.

Regelböcker för vårdval

Den ekonomiska ramen för de två vårdvalsområdena primärvård respektive specialiserad ögonsjukvård beräknas under vårens process.

För vårdval primärvård startade en ny avtalsperiod 2019. Vårdval ögon har en avtalsperiod som sträcker sig till och med 2020.

Nämnden för folkhälsa och sjukvård ska senast i september fatta beslut om förslag till regelböcker för vårdval. Dessa behandlas därefter i regionstyrelsen i oktober och fastställs i regionfullmäktige i november.

Regler för sjukresor och färdtjänst

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö:s budgetförslag ska innehålla principer för eventuella förändringar i regelverket för sjukresor, och färdtjänst (inkl. riskfärdtjänst). Förslag till detaljerade regelverk behandlas i regionstyrelsen i oktober och fastställs i regionfullmäktige i november.

Taxor och avgifter

Ansvarig nämnd för respektive taxa/avgiftsområde lägger fast principer för eventuella förändringar under vårens budgetprocess. Nämndens budgetförslag ska innehålla dessa principer. Förslag till detaljerade taxor och avgifter beslutas senast

i september för att därefter behandlas i regionstyrelsen i oktober och fastställas i regionfullmäktige i november.

Tidplan för höstens arbete

Utgångspunkten i budgetberedningens planering av processen inför 2020-2022 har varit att de förslag för områdena regional utveckling samt folkhälsa och sjukvård som respektive nämnd beslutar så långt möjligt ska vara det som går vidare till regionfullmäktige. Det innebär att budgetberedningens arbete under hösten framför allt inriktas på finansiella mål, regiongemensamma strategiska mål och framgångsfaktorer, medarbetaravsnittet, investeringsplan samt direktiv till styrelse och nämnder.

Datum	Aktivitet
augusti - september	Beredning och samordning
2019-09-10--11	Budgetberedning
2019-09-16	Förvaltningen lämnar gemensamt underlag avseende planeringsförutsättningar, stöd och service, medarbetare samt direktiv till styrelse och nämnder
September, oktober	Samverkan med fackliga organisationer
2019-10-08 RSAU	S, KD, C, BA, L, Mp lämnar budgetförslag
	M, SD, V lämnar budgetförslag
2019-10-22	Regionstyrelsen behandlar förslag till regionfullmäktige
2019-11-06	Regionfullmäktige beslutar om Budget med verksamhetsplan 2020 och flerårsplan 2021 - 2022
2019-12-10 och 2019-12-11 nämnder 2019-12-17 styrelse	Budget- och verksamhetsplan för nämndens centrala anslag samt verksamhetsområden fastställs

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2019-03-13

Beslut skickas till

Nämnden för folkhälsa och sjukvård

Nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
Regiondirektör

Jane Ydman
Ekonomidirektör

Regionstyrelsen §§ 36-64

Tid: 2019-03-05, kl.11.00-15:50

Plats: Regionens hus, sal A

§ 45 **Direktiv – Budget 2020 med flerårsplan för 2021-2022**

Diarienummer: RJL 2019/169

Beslut

Regionstyrelsen

- Fastställer del 1 av direktiv för arbete med budget med verksamhetsplan 2020 och flerårsplan 2021-2022.
- Ger regionledningskontoret i uppdrag att i direktiv del 2 tydligt precisera hur riktade statsbidrag ska hanteras.

Sammanfattning

Budgetberedningen avser att lämna direktiv för arbetet med budget med verksamhetsplan 2020 och flerårsplan 2021-2022 i två delar. I del 1 redovisas tidplan för vårens budgetprocess samt hur nämndernas budgetförslag ska utformas.

Beslutsunderlag

- Protokollsutdrag arbetsutskottet 2019-02-19
- Tjänsteskrivelse daterad 2019-01-18

Yrkanden/förslag till beslut på sammanträde

Malin Wengholm (M) yrkar på att ge regionledningskontoret i uppdrag att i direktiv del 2 tydligt precisera hur riktade statsbidrag ska hanteras.

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret – regiondirektör, ekonomi

Vid protokollet

Siw Kullberg

Justeras

Maria Frisk
Ordförande

Martin Nedergaard-
Hansen (BA)

Samuel Godrén (SD)

Regionstyrelsen §§ 36-64

Tid: 2019-03-05, kl.11.00-15:50

Rätt utdraget,
Intygar

Lena Strand

Regionstyrelsen

Direktiv del 1 budget med verksamhetsplan 2020 och flerårsplan 2021-2022

Förslag till beslut

Regionstyrelsen

- fastställer del 1 av direktiv för arbete med budget med verksamhetsplan 2020 och flerårsplan 2021-2022.

Sammanfattning

Budgetberedningen avser att lämna direktiv för arbetet med budget med verksamhetsplan 2020 och flerårsplan 2021-2022 i två delar. I del 1 redovisas tidplan för vårens budgetprocess samt hur nämndernas budgetförslag ska utformas.

Information i ärendet

Inledning

Regionstyrelsen ska leda, styra och samordna förvaltningen av Region Jönköpings läns angelägenheter och ha uppsikt över övriga nämnders och gemensamma nämnders verksamhet. Regionstyrelsen ska till fullmäktige upprätta förslag till budget. Regionstyrelsens arbetsutskott samt övriga regionråd utgör budgetberedning. Budgetberedningen avser att lämna direktiv för arbetet med budget med verksamhetsplan 2020 samt flerårsplan 2021-2022 i två delar. Föreliggande direktiv lägger tidplan för vårens arbete i nämnderna samt beskriver hur nämndernas budgetförslag ska utformas. I direktiv del 2 ges ytterligare planeringsförutsättningar efter dialog mellan budgetberedning och nämndernas presidier i mars samt tidplan för höstens arbete i budgetberedning och styrelse.

Planeringsförutsättningar

Budgetarbetet utgår från Region Jönköpings läns vision, värderingar och målbild 2030. Budget, verksamhetsplan och flerårsplan redovisas enligt styrmodellen Balanced Scorecard (BSC). BSC formuleras i fem perspektiv utifrån strategiska mål, framgångsfaktorer, systemmätetal och mål för dessa. När det gäller det regionala utvecklingsansvaret formuleras indikatorer inom varje prioriterat område.

Målbild 2030 finns formulerat inom sju områden och ligger till grund för strategiska mål, framgångsfaktorer, systemmätetal och mål inom verksamheternas olika perspektiv. Sex av målbilderna avser ändamålsenlig verksamhet. Den sjunde målbilden avser vilket finansiellt mål som ska nås för att verksamheten ska tryggas på lång sikt.

- Nämnden ska gå igenom och vid behov föreslå förändringar avseende strategiska mål, framgångsfaktorer samt systemmätetal respektive indikatorer för regionfullmäktige att följa.

Finansiella förutsättningar

De finansiella förutsättningarna för år 2020 utgår från den ekonomiska flerårsplan som finns i beslutad budget för 2019. Det finansiella målet i beslutad budget innehåller att antal bärande principer:

- varje generation bör bära kostnaderna för den service som den beslutar om och själv konsumerar
- fortsatt tydlig prioritering av välfärdens verksamheter
- över tid finansiera investeringarna med egna medel
- resultatnivå som klarar konjunktursvängningar och framtida åtaganden – pensioner, investeringar och finansiering av verksamheten.

Det övergripande finansiella målet innebär:

- skatteintäkter och statsbidrag/kommunal utjämning ska räcka till verksamhetens nettokostnader och investeringsutgifter
- finansiella intäkter från pensionsmedels- och rörelsekapitalförvaltningen ska täcka finansiella kostnader avseende pensionsskulden
- det övergripande finansiella målet om egenfinansiering utvärderas över tidsperioden 2015-2025.

Nämndernas budgetarbete ska utgå från den budgetram som är lagd för 2020. Indexering för pris- och löneökningar med LPIK kommer att ske och behöver inte beaktas av nämnden. Det finansiella målet innebär att förändringar som ska göras måste ske utan att nya budgetmedel tillförs. I direktiv del 2 kommer ekonomiska ramar för 2020 att delges respektive nämnd.

Direktiv för arbetet

Budgetförslagets utformning och innehåll

För respektive nämnds budgetförslag kommer förvaltningen att med utgångspunkt ur beslutad budget för 2019 ta fram ett gemensamt underlag med beskrivande texter samt det arbete som pågår. För den politiska bearbetningen kommer det att finnas avsnitt i underlaget för politiska förslag och prioriteringar. För att budgeten ska betraktas som ett komplett förslag ska materialet lämnas i angivet format. I annat fall ska partiet tydliggöra att budgetförslaget utgör ett ändringsyrkande.

- Nämndernas budgetförslag ska ha en långsiktig/flerårig inriktning med fokus på de frågor som kräver politiska inriktningar.

Ett viktigt underlag för nämndernas budgetprocess är, utöver det skriftliga gemensamma underlaget enligt ovan, den genomgång av viktiga frågor som sker vid nämndernas internat i februari. I beredningen ska dessutom följande underlag beaktas:

- Budget och verksamhetsplan 2019 med flerårsplan 2020-2021
- Årsredovisning 2018
- förändringar i omvärld och lagstiftning, regionala och nationella överenskommelser/ riktlinjer
- motioner som bifallits av regionfullmäktige
- beskrivningar av förändrade verksamhetsbehov
- regelböcker vårdval, färdtjänst med mera
- taxor och avgifter.

Tidplan

Datum	Aktivitet
2019-02-19	Regionstyrelsens arbetsutskott (RSAU) behandlar direktiv del 1 för nämndernas arbete
25-28 februari	Nämndernas internat
2019-03-05	Regionstyrelsen beslutar om direktiv del 1 för nämndernas arbete
2019-03-12	Budgetberedningen möter respektive nämnds presidium för dialog
2019-03-26	Regionstyrelsen beslutar om direktiv del 2 för styrelse och nämnder
2019-04-08	Förvaltningen lämnar det gemensamma underlaget för nämndernas budgetförslag
2019-05-28	Budgetberedningen möter respektive nämnds presidium
Nämnd 4 och 5 juni	S, KD, C, BA, L, Mp lämnar budgetförslag
	M, SD, V lämnar budgetförslag
Nämnd 19 juni, 25 juni	Respektive nämnd fattar beslut om budgetförslag att överlämna till budgetberedningen
senast 2019-06-30	Budgetförslag lämnas till budgetberedningen - Nämnd för folkhälsa och sjukvård RJL 2019/170 - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö RJL 2019/171 - Nämnd för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet RJL 2019/172

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2019-01-18

Beslut skickas till

Regionledningskontoret – ekonomi

Regionledningskontoret – folkhälsa och sjukvård

Regionledningskontoret – regional utveckling

Nämnden för folkhälsa och sjukvård

Nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
Regiondirektör

Jane Ydman
Ekonomidirektör

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

§§ 109-118

Tid: 2018-11-20 kl. 13.00-16.40

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

§115 Informationsärenden och aktuellt

- Anna-Karin Malm, servicerechef vid Jönköpings Länstrafik informerar om hur andra län förhåller sig till medtagande av sällskapsdjur vid färdtjänstresor. Fördelar, nackdelar, kostnader och alternativa lösningar av att ta med husdjur vid färdtjänstresor presenteras.

Ordföranden föreslår att presentationen lämnas till Länsrådet för funktionsnedsättningar och Läns pensionärsrådet för att inhämta synpunkter.

Vid protokollet

Linda Byman

Justeras

Rune Backlund
Ordförande

Mauno Virta

Rätt utdraget,
Intygar

Linda Byman

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 109-119

Tid: 2018-11-08 kl.08.30-11.30

Plats: Regionens hus, sal B

§110 Husdjur vid färdtjänstresor

Diarienummer: RJL 2018/1267

Med anledning av inkommen motion, Får man ta med hunden på resan? Modernisera färdtjänstregler nu.

Anna-Karin Malm, servicerechef vid Jönköpings Länstrafik informerar om hur andra län förhåller sig till medtagande av sällskapsdjur vid färdtjänstresor. Fördelar, nackdelar, kostnader och alternativa lösningar av att ta med husdjur vid färdtjänstresor presenteras.

Ordföranden föreslår att läns pensionärsrådet och rådet för funktionsnedsättningar ges möjlighet att lämna synpunkter i frågan innan motionen tas upp i nämnden.

Vid protokollet

Linda Byman

Justeras

Rune Backlund
Ordförande

Rätt utdraget,
Intygar

Linda Byman

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 77-92

Tid: 2018-09-04 kl.08.30-12.20

Plats: Regionens hus, sal B

§82 Motion - Får man ta med hunden på resan? Modernisera färdtjänstreglerna nu!

Diarienummer: RJL 2018/1267

Beslut

Presidiet beslutar

- Ge regionledningskontoret i uppdrag att göra en kartläggning samt ta fram faktaunderlag inför beredning av motionen.

Sammanfattning

Annica Nordqvist och Sibylla Jämting Miljöpartiet har inkommit med en motion där man föreslår att Region Jönköpings län ger de personer som har rätt till färdtjänst också rätt att få ta med sig sitt husdjur.

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret, Länstrafiken

Vid protokollet

Linda Byman

Justeras

Rune Backlund
Ordförande

Rätt utdraget,
Intygar

Linda Byman

Regionstyrelsen §§ 111-132

Tid: 2018-06-12, kl 09:00-14:45

Plats: Regionens hus, sal A

§ 130 Fördelning av inkomna motioner

Inkomna motioner fördelas enligt nedan:

- Motion - Får man ta med hunden på resan? Modernisera färdtjänstreglerna nu!
RJL 2018/1267 – till nämnden TIM
- Motion - Smålands musik och teaters uppdrag
RJL 2018/1374 – till nämnden ANA

Vid protokollet

Siw Kullberg

Justeras

Malin Wengholm

Mikael Ekvall

Rätt utdraget,
Intygar

Lena Strand

Regionstyrelsens arbetsutskott §§ 102-125

Tid: 2018-05-29, kl 09:00-15:45

Plats: Regionens hus, sal A

§ 122 Fördelning av inkomna motioner

Inkomna motioner fördelas enligt nedan:

- Motion - Får man ta med hunden på resan ? Modernisera färdtjänstreglerna nu!
RJL 2018/1267 – till nämnden TIM
- Motion - Smålands musik och teaters uppdrag
RJL 2018/1374 – till nämnden ANA

Vid protokollet

Siw Kullberg

Justeras

Malin Wengholm
Ordförande

Rätt utdraget,
Intygar

Lena Strand

2018-05-08

miljöpartiet de gröna 

Dnr 2018/1267

Jönköping den 2018-05-08

MOTION

Till Regionfullmäktige, Region Jönköpings län

Får man ta hunden med sig på resan? Modernisera färdtjänstreglerna nu!

I Region Jönköpings län är det inte tillåtet att ta med sig vare sig sin hund eller något annat husdjur i färdtjänstfordon. Idag är det endast tillåtet att ta med sig servicehund, t.ex en ledarhund. Åker du kollektivt har du möjlighet att ta med dig ditt husdjur. Färdtjänst är en s.k. kompletterande kollektiv trafikform. Då borde samma regler gälla. Människor med funktionsvariationer ska ha samma rättigheter som alla andra människor. Vilket tydligt definieras i ett flertal artiklar i FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Att utestänga människor med funktionsnedsättning och som tillika är husdjursägare från att resa är omoderna och diskriminerande regler.

I flera kommuner i landet är det tillåtet att ta med husdjur vid färdtjänstresor. Så här står att läsa i riktlinjerna för färdtjänstresor i Linköpings kommun.

"Hund eller annat djur får tas med vid färdtjänstresa om man säger till vid beställningen. Djur transporteras alltid i lastutrymmet i kombibilar om inte den resande måste åka i fordon som är särskilt anpassat för rullstolsburna. Katt ska alltid transporteras i bur eller korg. Ledarhund, servicehund liksom mindre djur som kan bäras i bur eller väska åker kostnadsfritt. För övriga djur betalas kontantpris som för ungdom".

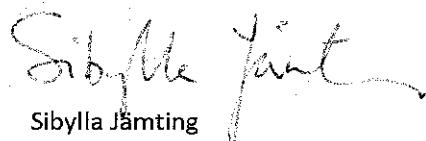
Denna service borde också vara möjlig i Region Jönköpings län.

Med anledning av ovanstående yrkar Miljöpartiet de gröna på,

- Att Region Jönköpings län ger de personer som har rätt till färdtjänst också rätt att få ta med sig sitt husdjur.

För Miljöpartiet de gröna


Annica Nordqvist


Sibylla Jämting

Månadsrapport - Mars 2019, TIM

1  0  4  0  av 5 Mätetal

Mätetal	Resultat	Målvärde	Analys
Avtalstrohet inköp	97% 	90%	Den höga nivån som redovisades under 2018 består i inledningen av 2019 och har dessutom ökat något sedan förra månaden.
 RJL Antal resor exklusive skolesor	-2% 	Ökning med 1%	Resandet med Krösatågen har ökat med ca 3 % tom mars. Övriga trafikslag minskar dock.
 RJL Medarbetarsamtal Registrerade medarbetarsamtal i Heroma i förhållande till antal anställda i genomsnitt senaste 15 månaderna.	96% 	90%	I stort sett samtliga anställda har haft medarbetarsamtal.
 RJL Personalhälsa - sjukfrånvaro Sjukfrånvaron för medarbetare ska inte öka i jämförelse med samma period föregående år.	3,9% 	4,2%	Sjukfrånvaron har minskat något jämfört med föregående år.
 RJL Ekonomi i balans	1 921 tkr 	0 tkr	A. Länstrafiken (+1,8 mnkr) Årets intäkter kan vara något högt budgeterade eftersom det statliga bidraget för fritt resande för ungdomar under sommaren sannolikt inte kommer att finnas kvar. Det är också osäkert om budgettillskottet för seniorkortet som började säljas i mars kommer att täcka det intäktsbortfall som uppstår. Dessutom minskar resandet något, vilket påverkar biljettintäkterna. En utbetalning från Trafikförsäkringsföreningen på ca 7 mnkr för följdkostnader i samband med en tågolycka som inträffade 2017 bidrar tillsammans med höga vitesbelopp från entreprenörer till en stor positiv budgetavvikelse på intäktssidan totalt sett. På kostnadssidan finns underskott för Krösatågen, banavgifter från 2018 samt för kostnader avseende ersättningstrafik i början av året. Inom Serviceresor är det fortsatt höga kostnader för färdtjänst och sjukresor pga ökat resande och dyrare trafikavtal. Höga viten från entreprenörer inom Serviceresor gör att underskottet dämpas. B. Centrala anslag (+0,1 mnkr) Här redovisas bidrag till Jönköpings flygplats, projektmedel och avgift för deltagande i nätverk. Här redovisas även nämndens egna kostnader i form av arvoden, resor, konferenser m m. Utfallet är i balans med budgeten för årets första månader.

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 52-66

Tid: 2019-04-10 kl.08.30-11.50

Plats: Regionens hus, sal B

§63 Nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft

Diarienummer: RJL 2019/934

Beslut

Presidiet beslutar

- Avvakta med svar till nämndens sammanträde.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att inkomma till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) med en redovisning av analys och identifierade prioriteringar avseende det framtida regionala tillväxtarbetet i Jönköpings län.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2019-04-01
- Förslag till svar på erbjudande att inkomma med prioriteringar kring den framtida regionala tillväxtpolitiken och sammanhållningspolitiken, inklusive bilagor.
- Nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020
- Regeringsbeslut, 2018-11-01, N2018/05320/RTS

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Vid protokollet

Linda Byman

Justeras

**Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur
och miljö §§ 52-66**

Tid: 2019-04-10 kl.08.30-11.50

Marcus Eskdahl
Ordförande

Rätt utdraget,
Intygar

Linda Byman

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö
Nämnd för arbetsmarknad, näringsliv och
attraktivitet

Uppdrag respektive erbjudande att redovisa prioriteringar avseende det framtida regionala tillväxtarbetet, inklusive sammanhållningspolitiken

Förslag till beslut

Nämnd för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet och nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande redovisning som svar till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att inkomma till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) med en redovisning av analys och identifierade prioriteringar avseende det framtida regionala tillväxtarbetet i Jönköpings län.

Information i ärendet

Regeringen uppdrar åt Länsstyrelsen i Stockholms län och erbjuder landsting med regionalt utvecklingsansvar, samverkansorgan samt Gotlands kommun att senast den 30 april 2019 inkomma till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) med en redovisning av analys och identifierade prioriteringar avseende det framtida regionala tillväxtarbetet i respektive län.

Redovisningen ska innehålla:

- en sammanfattade analys av samhällsutmaningar, möjligheter och förutsättningar för hållbar regional tillväxt och utveckling i länet och i olika delar av länet
- prioriteringar och deras inriktning
- en beskrivning av hur analysen och prioriteringarna relaterar till de politiska och särskilda målen enligt Kommissionens förslag till EU:s förordningar för sammanhållningspolitiken 2021–2027
- en redogörelse för gränsöverskridande samarbete, över såväl läns- som nationsgränser, inom prioriteringarna
- en beskrivning av länets utvecklingsbehov avseende samverkan med statliga myndigheter
- en beskrivning av hur analys och prioriteringar bidrar till en social, ekonomisk och miljömässig hållbar utveckling.

Utgångspunkten för redovisningen ska vara de regionala utvecklingsstrategierna. Erfarenheter och lärdomar utifrån uppföljningar och utvärderingar av den regionala tillväxtpolitiken och EU:s sammanhållningspolitik, inklusive europeiskt territoriellt samarbete (Interreg), ska tas tillvara. Även erfarenheter och lärdomar från genomförandet av landsbygdsprogrammet, havs- och fiskeriprogrammet samt arbetet med lokalt ledd utveckling ska tas tillvara när det är relevant.

Arbetet ska genomföras i samverkan med berörda kommuner, landsting samt länsstyrelser och andra berörda statliga myndigheter. Även näringslivet och det civila samhällets organisationer i länet ska erbjudas möjligheter till samverkan.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2019-04-01
- Nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020
- Regeringsbeslut, 2018-11-01, N2018/05320/RTS

Beslut skickas till

Regeringskansliet/Näringsdepartementet
Kopia till Tillväxtverket

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
Regiondirektör

Kristina Athlei
Regional utvecklingsdirektör

Näringsdepartementet

Svar på erbjudande att inkomma med prioriteringar kring den framtida regionala tillväxtpolitiken inklusive sammanhållningspolitiken

Processen att ta fram detta svar

Då erbjudandet om att inkomma med prioriteringar i den framtida regionala tillväxtpolitiken kom i samma tid som remissversionen av den reviderade regionala utvecklingsstrategin skulle gå ut på remiss ställdes i missivet frågan till remissinstanserna kring inspel på prioriteringarna i den framtida regionala tillväxtpolitiken. Kommunerna i länet har valt att hantera frågeställningen olika. Aneby, Eksjö, Gislaveds, Gnosjö, Jönköpings och Tranås kommuner har lämnat specifika svar på frågeställningen medan Vaggeryd, Värnamo, Mullsjö, Habo, Sävsjö, Vetlanda och Nässjö kommuner valt att integrera sina synpunkter i sitt remissvar av den regionala utvecklingsstrategin. Frågan har också diskuterats med kommundirektörerna i länet i det gemensamma forumet ”kommundirektörsgruppen” där också Jönköping University och Länsstyrelsen ingår. Övriga remissinstanser har svarat på frågeställningen i varierad utsträckning och de svar som lämnats har integrerats i avsnittet nedan ”prioriteringar i den kommande nationella strategin och sammanhållningspolitiken”.

Då processen kring den regionala utvecklingsstrategin är högaktuell har även resultatet av denna integrerats i svaret tillsammans med det gemensamma arbetet som sker med övriga regioner kring dessa frågor.

Regional utveckling och tillväxt

Från 2019 har man bildat region i samtliga län. Vi har därmed en enhetlig regional nivå i hela landet, med ett lagstadgat ansvar för den territoriella utvecklingen inom länet. Det skapar nya möjligheter och förutsättningar för hela den regionala tillväxtpolitiken och dess genomförande. Regionerna verkar idag inom en mängd olika politikområden såsom kompetensförsörjning, infrastrukturplanering, miljö, kultur och näringslivsutveckling. Vissa uppdrag är reglerade via lag och förordning medan andra regleras via mål- och villkorsbeslut. Oaktat område

kännetecknas regionernas arbete av en bred ”underifrån-process”, som engagerar och mobiliserar kommuner, privata aktörer, civilsamhället och sektorsmyndigheter.

Helhetsansvaret för den regionala utvecklingen utgår från att belysa inomregionala skillnader och synliggör specifika förutsättningar som finns på olika platser inom länet. Landsbygdens glesa strukturer ger andra förutsättningar än stadens täta strukturer, båda innefattas och hanteras som en helhet inom utvecklingsuppdraget. På så vis bidrar regionerna till ett effektivt och samordnat genomförande av den regionala tillväxtpolitiken utefter regionala förutsättningar.

Den proposition som regionernas uppdrag baseras på röstades igenom av riksdagen 2003 och förändrade regionalpolitiken från att vara kompensande till att bli tillväxtinriktad med fokus på att skapa möjligheter för hela Sverige att utvecklas utifrån de specifika förutsättningar som föreligger.

Sammanhållningspolitiken och strukturfondsprogrammen är idag allt mer integrerade i det regionala tillväxtarbetet och samverkan och koordinering med olika nationella myndigheter har stärks som ett resultat av den regionala tillväxtpolitiken. Samtidigt är behovet av att se över den regionala tillväxtpolitiken tydligt. Den samhällsutveckling som skett de senaste 16 åren sedan propositionen lades har skapat nya förutsättningar och utmaningar för det regionala tillväxtarbetet. Klimatförändringar, polarisering mellan stad och land, kompetensbrist, företagets konkurrenskraft och digital omställning är bara några av de utmaningar som på något sätt adresseras av regionerna idag på olika sätt. För att möta samhällsutmaningar och samtidigt bidra till en hållbar regional utveckling krävs andra förutsättningar för det regionala tillväxtarbetet.

Vi har nu regioner i alla län med ett lagstadgat ansvar för att ta fram en regional utvecklingsstrategi för länet tillsammans med kommuner, näringsliv, akademi och civilsamhället. Denna strategi bör vara utgångspunkt och styrande dokument för det samlade regionala utvecklingsarbetet som sker i länen, oaktat vilken aktör som äger det formella ansvaret. Nedan anges tre områden där behovet av ändrade förutsättningar återfinns. Dessa kan med fördel adresseras i en statlig utredning av politikområdet.

- Arbetet med strukturfonderna måste anpassas till den utveckling som skett. Regionalfonden, Socialfonden och de delar i Landsbygdsprogrammet som rör generell landsbygdsutveckling måste tydligare samordnas och integreras med det regionala tillväxtarbetet för att stödja en sammanhållen utveckling i regionerna. Se bilaga 1.
- Det regionala kompetensförsörjningsuppdraget behöver skrivas in i förordningen om regionalt tillväxtarbete, för att skapa långsiktigt hållbara strukturer i länen. Regeringen behöver tydliggöra relevanta myndigheters samverkansuppdrag inom området samt skapa en tydligare nationell samordning mellan myndigheter och departement, i syfte att skapa en sammanhållen kompetensförsörjningspolitik för Sverige. Se bilaga 2.

- Landsbygdsutveckling är idag en del av det regionala utvecklingsuppdraget, då detta avser hela territoriet. Samtidigt återfinns de flesta verktyg för att göra insatser inom området hos statliga myndigheter. Ansvar för landsbygdsutveckling bör integreras tydligare i det regionala utvecklingsuppdraget genom att verktyg för utvecklingsinsatser samlas hos den regionala utvecklingsansvarige aktören. Detta skapar förutsättningar för att bedriva en sammanhållen utvecklingspolitik som tar hänsyn till både stad och land, utefter respektive plats specifika förutsättningar. Se bilaga 3.

Utmaningar i den nationella strategin

De fyra utmaningar som beskrivs i den nuvarande nationella strategin – *demografisk utveckling, globalisering, klimat, miljö och energi samt social sammanhållning* - är fortsatt i hög grad relevanta.

Demografisk utveckling

Samtidigt som det av konkurrensskäl är av stor betydelse att satsa på de större städernas utveckling är det av sammanhållningsskäl av avgörande betydelse att hela landet får rimliga förutsättningar att leva. Ytterligare fokus behöver läggas på ”stad och land”-perspektivet då faktorer som urbanisering, centralisering av samhällsfunktioner, nedläggning av servicefunktioner och nedmontering av ADSL-systemet bidrar till känslor av utanförskap och marginalisering hos många människor som bor på landsbygden. Ytterligare kraft behöver läggas på bredbandsutbyggnaden och mobiltäckningen på landsbygden för att skapa likvärdiga möjligheter att ta del av samhällsutveckling, tjänster och service. Valfärdsutmaningarna och den ökande försörjningskvoten, inte minst i avfolkningskommuner, behöver hanteras.

Globalisering

Länets näringsliv som domineras av produktionsindustri som till stor del är underleverantörer till företag på den globala marknaden är oerhört beroende av exporten och konkurrensmässiga villkor. För att skapa konkurrensfördelar i de globala värdekedjorna behövs ytterligare satsningar på innovation, produkt, process och produktionsutveckling samt satsningar på möjlighet till kompetensutveckling inom det formella utbildningssystemet under pågående anställning och högkonjunktur. Digitalisering och omvandling av industrin som präglas av digitaliserings möjligheter är av avgörande betydelse för en fortsatt stark industri liksom utvecklingen mot en hållbarhetsdriven näringslivsutveckling – vilken i sig kräver innovativa satsningar och produktionsnära forskning. Globaliseringen möjliggör också kompetensförsörjning på nya sätt varför satsningar som underlättar resandet på ett hållbart sätt till och från kontinenten är angelägna. Här är en satsning på nya stambanor för höghastighetståg med hastigheter på 320 km/h i hela systemet av avgörande betydelse för industrins långsiktiga utveckling i länet. Möjligheten att snabbt frakta gods på ett hållbart sätt är också av stor betydelse varför kapacitet på stambanan måste frigöras för godstrafik och bärigheten på länets vägar måste hålla för de tyngder som krävs för effektiva transporter.

Klimat, miljö och energi

Agenda 2030, generationsmålet och de 16 nationella miljömålen behöver få ökad uppmärksamhet jämte en utveckling av dimensioneringen av fossilfria energikällor som möjliggör en omställning till fossilfri fordonsflotta och industrins vidare utveckling parallellt med energieffektiviseringar. Självförsörjningsgraden av livsmedel behöver säkras liksom vattenförsörjningen över tid.

Social sammanhållning

Den sociala sammanhållningen är av stor betydelse för vårt demokratiska system och för att människor ska känna att de kan påverka sina liv och sina förutsättningar. Förutsättningarna för att leva och bo på landsbygden behöver därför stärkas övar tid och digitaliseringens möjligheter behöver komma även landsbygden till del. Att bredbandsutbyggnaden möjliggörs även i mer perifera geografier är därför avgörande. Arbetet med det nya kommunutjämningsystemet är angeläget.

Prioriteringar i den kommande nationella strategin och sammanhållningspolitiken

Det är önskvärt att det, i så hög utsträckning det går, finns en återkommande logik i det regionala, nationella och internationella styrsystemet med gemensamma prioriteringar för att skapa en tydlighet som kan bidra till en ökad måluppfyllelse. Önskemålen från kommunerna är att de strategiska och prioriterade områden i nationella strategin från 2021 bör vara i likhet med de fem prioriteringarna i den Regionala utvecklingsstrategin i Jönköpings län, vilket skulle betyda att nuvarande prioriteringar i Nationella strategin 2020 kompletteras med en inledande prioritering kring hållbarhet och att Agenda 2030 integreras i nationella strategin. Det finns också önskemål om att dela på prioriteringen Attraktivitet och tillgänglighet till två prioriteringar: Attraktivitet och livsmiljö och Samhällsbyggnad och tillgänglighet.

Landsbygdspolitiken behöver i högre grad ingå i den kommande nationella strategin jämte hållbarhetsfrågorna och Agenda 2030.

Hållbarhet

Den nationella strategin behöver genomsyras av hållbarhets- och digitaliseringsperspektiven. Detta är viktigt för en välmående landsbygd och välmående städer både nu och i framtiden. Digitalisering och hållbarhet ger konkurrensfördelar för företagen och företagande är en förutsättning för att människor ska kunna bo och leva, precis som grön och hållbar utveckling. Samverkan och samarbeten behöver prioriteras för att ge förutsättningar för hela landet att utvecklas.

Trygghet och säkerhet bör vara en del av prioriteringarna inte minst för att skapa ett redundant och resilient samhälle.

Miljö- och klimat och energifrågor behöver också prioriteras. Den nationella strategin behöver ha en inriktning mot ett hållbart resande, en hållbar konsumtion och en hållbar energiproduktion. Att minska den globala uppvärmningen samt

miljöföroreningar är avgörande för att lyckas. Särskilt vikt bör läggas på att minska transportsektorns användning av fossila bränslen samt en parallell utbyggnad av laddningsinfrastrukturen.

Att stärka den sociala sammanhållningen parallellt med den demografiska utvecklingen är viktigt för att säkra demokratin över tid.

Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjningen behöver revolutioneras med stärkta möjligheter att läsa utbildningar inom det formella utbildningssystemet under pågående anställning och högkonjunktur så att den långsiktiga matchningen på arbetsmarknaden säkerställs jämte arbetsmarknadens stadigt ökade behov av formella kompetenser på längre eftergymnasial nivå. Förutsättningarna för ett livslångt lärande behöver stärkas.

Infrastrukturen behöver stödja funktionella arbetsmarknader som sträcker sig i allt vidare geografiska strukturer och inom kort passerat landgränser. Behovet att kunna arbetspendla från Tyskland, Polen och Baltikum på ett hållbart och effektivt sätt ökar.

Alla människors potential behöver tas omhand på ett bättre sätt både när det gäller kompetens och personlig utveckling. Inte minst den kompetens som kommer till landet behöver tas tillvara på ett bättre sätt. Resurserna när det gäller forskning behöver öka.

Attraktivitet och tillgänglighet

Ansvar för regional planering och bostadsplaneringen bör tydligt ingå i den nationella strategin.

En hållbar utveckling tillsammans med satsningar på smarta tätorter och livsmiljöer, attraktiva och väl dimensionerade boenden, tillgång till god omsorg och sjukvård, ett rikt utbud av kultur och fritidsaktiviteter är nödvändigt för att landet såväl som länet ska utvecklas och vara attraktivt att bo och verka i för alla. Tillgängligheten med avseende på hela transportsystemet bör vara ett prioriterat område. Den nationella strategin bör med utgångspunkt i Sverigeförhandlingens avslutade arbete ange en inriktning för en snabb utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg med hänsyn till de effekter som kan förväntas med avseende på regionförstoring, arbetsmarknad och bostadsbyggande.

En utveckling av stambanan parallellt med stambanor för höghastighetståg för att säkra regionala resor och transporter för gods är nödvändig. En satsning på rälsbunden trafik har potential att revolutionera resande såväl som transporter, infrastruktur och kollektivtrafik såväl som en hållbar utveckling. En satsning behövs för att stödja ett multimodalt resande, de funktionella arbetsmarknadsregionerna, länsinvånarnas resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter och kultur samt besöksnäringen. Även tillgänglighetsanpassning av alla strukturer så att alla invånares potential kommer till sin rätt är av stor betydelse.

Länet och landet har också behov av en robust digital infrastruktur som når alla och 100 procents mobiltäckning. Landsbygdsperspektivet är särskilt viktigt, särskilt där den fysiska infrastrukturen är begränsad. Digital och fysisk

infrastruktur är i det avseendet väldigt viktigt för konkurrenskraften i ett rörligt samhälle och för att främja en ekonomiskt hållbar utveckling.

Innovation och företagande

I framtiden handlar det om att behålla och driva på en långsiktigt hållbar utveckling av nuvarande industri. Det handlar också om att stärka utbildningskulturen, höja den formella utbildningsnivån i befintligt näringsliv och att bryta de könssegregerade utbildningsvalen. En stark industri är av stor betydelse för Jönköpings län även framöver men en breddning av näringslivet är en viktig faktor för länets fortsatta utveckling. Därför måste nya näringar och affärsmöjligheter stödjas och stimuleras för att få möjlighet att växa. Innovation, utveckling och förnyelse i samhällets alla delar spelar en central roll för förmågan att möta nya utmaningar och möjligheter i en föränderlig värld. Förändringstakten är hög och tekniska innovationer driver utvecklingen mot ett mer automatiserat, robotiserat och digitaliserat samhälle. Klimatförändringar, demografiska förändringar, en föränderlig världsekonomi och stigande sjukvårdskostnader är några av de utmaningar som samhället står inför idag och framöver. Företag ställs inför utmaningar på en internationell arena och utsätts för allt hårdare konkurrens från hela världen. Innovation och kunskap är ur detta perspektiv nyckeln till framgång.

Internationellt samarbete

Det behövs satsningar på att stärka den internationella konkurrenskraften. Kompetensförsörjning och inkludering på arbetsmarknaden, innovationsförmåga, nyföretagande samt nyetableringar och utländska direktinvesteringar är frågor där internationellt samarbete kan stödja och stärka utvecklingen. Vi behöver bättre ta tillvara den kompetens som redan finns och som kommer till landet. Internationellt samarbete kan bidra till social och ekonomisk hållbarhet, tillsammans med nya företagsetableringar och utländska investeringar. Sverige behöver också gå före när det gäller en hållbarhetsdriven näringslivsutveckling och på så sätt visa vägen för andra som inte har samma innovationskraft som vi.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande
nämnd för trafik,
infrastruktur och miljö

Rune Backlund
Ordförande
nämnd för arbetsmarknad,
näringsliv och attraktivitet

Kristina Athlei
Regional utvecklingsdirektör

BILAGA 1

Framtida sammanhållningspolitik och landsbygdsprogram

Politiska organ, regioner har i dag det regionala utvecklingsansvaret i samtliga län. Det skapar nya roller och förutsättningar för hela den regionala tillväxtpolitiken och dess genomförande. Politiken har successivt förändrats och breddats sedan den senaste propositionen från 2001.

Sammanhållningspolitiken och strukturfondsprogrammen är idag allt mer integrerade i det regionala tillväxtarbetet. Det innebär att arbetet med fonderna också måste anpassas till den utveckling som skett. Regionalfonden, Socialfonden och de delar i Landsbygdsprogrammet som rör generell landsbygdsutveckling måste tydligare samordnas och integreras med det regionala tillväxtarbetet för att stödja en sammanhållen utveckling i regionerna. Den regionala utvecklingsstrategin, som antas politiskt i varje region, bör vara utgångspunkten för genomförandet av fonderna. En viktig förenklingssåtgärd är att tydliggöra roller och ansvar gällande förvaltning. Regeringen bör besluta om att samla alla fonder med bäring på den regionala utvecklingspolitiken på en och samma förvaltande myndighet.

Regelverket för strukturfonderna för perioden 2021-2027 förhandlas för närvarande mellan medlemsstaterna i EU. För att vi ska få program som kan svara mot olika förutsättningar och behov runt om i landet, är det viktigt att regionerna involveras fullt ut i processen för utformningen av den kommande programperioden. Principen om partnerskap och flernivåstyre är central inom sammanhållningspolitiken och också något som finns reglerat i förordningarna.

Strategisk plan för strukturfondernas genomförande i Sverige

Även om Sverige enligt förordningarna inte blir ålagda att utforma en partnerskapsöverenskommelse för sammanhållningspolitikens genomförande i Sverige, är det betydelsefullt med en strategisk plan för arbetet med fonderna. I den strategiska planen kan målsättningar och prioriteringar för fondernas genomförande beskrivas och ansvar och roller tydliggöras. Utifrån ett helhetsperspektiv på utvecklingsfrågorna är det viktigt att även Landsbygdsprogrammet inkluderas i den strategiska planen, för att undvika separata spår för politikområden som enligt vår mening bör integreras. Planen får en viktig funktion för att beskriva hur sammanhållningspolitiken ska samordnas med den regionala tillväxtpolitiken och med andra nationella initiativ, så som landsbygdspolitiken och arbetsmarknadspolitik.

Programskrivning

Regionala program för ett tydligt politiskt ägarskap

Regionalfonden är ett viktigt verktyg för genomförandet av det regionala utvecklingsarbetet. Förutsättningarna för arbetet ser olika ut i olika regioner och det måste därför finnas en flexibilitet att anpassa programmen utifrån skilda behov. Den tematiska koncentrationen (öronmärkningen) i fonderna bör därmed också kunna skilja sig åt mellan de åtta regionala programmen.

För att få regionala program som kan användas på ett effektivt sätt runt om i landet, måste ägarskapet för programmens utformning och genomförande ligga hos regionerna. Regionalt utvecklingsansvariga kan bäst svara för analysen bakom och motiven till valda prioriteringar och beskrivna behov. Rådigheten över de insatser som ska finansieras bör ligga på de politiskt valda församlingarna på regional nivå.

Socialfonden

Kompetensbrist är en av de största utmaningarna på arbetsmarknaden och ett reellt hot mot framtida tillväxt och välfärd. För att få Socialfondsprogram som svarar mot utmaningar på arbetsmarknaden runt om i landet, behöver regionerna involveras i programskrivningen i större utsträckning än vad som var fallet då det nuvarande Socialfondsprogrammet skrevs. Trots att majoriteten av Socialfondens insatser involverar kommuner och regioner, hade de väldigt lite inflytande över utformningen av nuvarande program. De regionalt utvecklingsansvariga aktörerna fick utarbeta sina regionala handlingsplaner utifrån en redan färdig nationell plan. Insatserna kunde därmed inte anpassas till regionala förutsättningar fullt ut och programmet nådde inte sin fulla potential.

Förutsättningarna och ansvarsfördelningen mellan nationell och regional nivå har förändrats sedan det nuvarande programmet skrevs. Från och med 2019 har samtliga landsting ombildats till region och övertagit det regionala utvecklingsansvaret, ett ansvar som också inkluderar ett uppdrag att organisera och fastställa målsättningar för regionalt kompetensförsörjningsarbete.

Kompetensförsörjning är också en av fyra utpekade prioriteringar i den nationella strategin för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020. Uppdraget för regionerna innebär att, utifrån de prioriteringar som görs i den regionala utvecklingsstrategin, organisera och fastställa målsättningar för regionalt kompetensförsörjningsarbete. Detta ska ske i bred samverkan bl.a. med kommuner, arbetsliv, utbildningsaktörer och statliga myndigheter. I uppdraget ingår också att tillhandahålla analyser och göra prognoser av privat och offentlig sektors behov av kompetens.

För att stärka genomförandet av arbetsmarknadspolitiska insatser och för att uppnå synergier med regionernas tillväxt- och kompetensförsörjningsarbete, bör Socialfonden likt Regionala utvecklingsfonden främst ska genomföras via regionala program. Detta skulle ge förutsättningar för ökad samverkan på lokal och regional nivå, möjliggöra insatser utefter lokala och regionala förutsättningar, och leda till bättre matchning mellan utbud av utbildningar och behov av kompetens på arbetsmarknaden.

Arbetsmarknaden ser väldigt olika ut beroende på vart i landet man befinner sig. Regionala analyser och regional anpassning är därför av stor vikt för att insatser inom Socialfonden ska få genomslag. Socio-ekonomiska analyser på regional nivå blir därför ett viktigt underlag för utformningen av inriktningen på de kommande programmen. Inför den nuvarande programperioden fick de regionalt utvecklingsansvariga aktörerna i uppdrag att utarbeta sådana analyser när det nationella programmet redan hade börjat utformats. Det är därför tveksamt i vilket utsträckning de regionala analyserna hade en inverkan på innehållet i programmet. Att regionerna snarast får i uppdrag att utforma socio-ekonomiska analyser på regional nivå som underlag för kommande programskrivning är därför angeläget.

Ett uppdrag till regionerna från Arbetsmarknadsdepartementet att utforma regionala analyser och regionala program inom Socialfonden bör samordnas med Näringsdepartementet och de uppdrag regionerna har inom Regionala utvecklingsfonden. Utifrån arbetet med smart specialisering kan regionerna bidra med att identifiera tillväxtbranscher där kompetensutveckling av anställda kan svara mot efterfrågan på ny kompetens. På så vis skulle Socialfonden också bidra till en ökad konkurrenskraft hos företagen och i förlängningen att nya arbetstillfällen skapas. Vi åstadkommer då ett mer effektivt genomförande av de båda fonderna i Sverige och vi möjliggör synergier med andra insatser inom det regionala tillväxtarbetet.

De regionala programmen kan med fördel kompletteras med ett nationellt program. Insatser riktade mot nationella system, eller med syfte att påverka och vidareutveckla detsamma, kan t.ex. hanteras

genom nationella utlysningar, då ett tydligt mervärde skapas. Genom ett utökat samarbete mellan nationell, regional och lokal nivå kan Socialfonden spela en betydande roll i att stödja samordningen mellan arbetsmarknads-, utbildnings- och tillväxtpolitiken, samtidigt som kompetensförsörjningen av näringsliv och offentlig sektor förbättras.

Landsbygdsprogrammet

Från 1 januari 2019 har vi en enhetlig regional nivå i hela landet, med ett lagstadgat ansvar för den territoriella utvecklingen inom länet. Helhetsansvaret för den territoriella utvecklingen inbegriper även territoriets landsbygder, vilket också adresseras i regionernas utvecklingsstrategier. Samtidigt som regionerna ansvarar för den regionala utvecklingen i länet återfinns dock merparten verktygen och resurserna för landsbygdsutveckling på regional nivå hos länsstyrelsen. Detta försvårar arbetet med en sammanhållen utveckling i regionerna.

En uppdelning i landsbygdspolitik respektive utvecklingspolitik riskerar att bidra till en ökad polarisering mellan stad och land. Det är därför angeläget att regeringen stödjer en samlad och effektiv förvaltning av medel kopplade till landsbygdsutveckling som går i linje med det regionala utvecklingsuppdraget. En stor del av landsbygdspolitiken utgörs idag av EU:s landsbygdsprogram. I arbetet med kommande programperiod bör man i möjligaste mån låta de delar av landsbygdsprogrammet som avser generell landsbygdsutveckling knytas till det regionala utvecklingsarbetet och de regionala utvecklingsstrategierna, samt skapa koherens med sammanhållningspolitiken och dess förvaltande organ.

Regionernas roll behöver stärkas

Ett sätt att skapa förutsättningar för ett mer effektivt genomförande av landsbygdsprogrammet är att tydligt kopplagenomförandet till den regionala utvecklingspolitiken genom den kommande nationella strategin för hållbar regional tillväxt, för att på så vis på strategisk nivå knyta samman programmets insatser med övriga utvecklingsinsatser som görs genom struktur- och investeringsfonder samt nationella och regionala satsningar. Regionerna och den regionala utvecklingsstrategin bör pekas ut i den nationella strategiska planen för jordbrukspolitiken som regeringskansliet nu håller på att ta fram. De sakområden som bedöms innefattas i det regionala utvecklingsansvaret ska hanteras av regionerna; de områden som ligger nära jordbrukspolitiken och de miljö- och miljöskyddsuppdrag länsstyrelserna har ska fortsätta hanteras av länsstyrelserna. Det skulle stödja en sammanhållen och effektiv förvaltning av medel kopplat till landsbygdsutveckling som går i linje med det regionala utvecklingsuppdraget.

BILAGA 2

Framtida regionalt kompetensförsörjningsarbete

Sedan 2010 har regionerna genom sitt mål-och villkorsbeslut haft i uppdrag att bedriva ett regionalt kompetensförsörjningsarbete i syfte att skapa en bättre överensstämmelse mellan behov och utbud av utbildning. Arbetet utgick helt från länens regionala förutsättningar fram tills 2018, då ett gemensamt grundläggande uppdrag skrevs in i mål-och villkorsbeslutet. Tillväxtverket har sedan starten varit ansvarig myndighet och har under två omgångar även varit förvaltande myndighet för olika satsningar på uppdraget som regeringen beslutat om. Uppdraget fyller en tydlig roll på regional nivå, men behöver vidareutvecklas och ges långsiktiga förutsättningar för att nå sin fulla potential.

Utmaningar kopplade till det regionala kompetensförsörjningsarbetet

Avsaknad av korrelerande uppdrag

Avsaknaden av korrelerande uppdrag har hämmat utvecklingen av det regionala kompetensförsörjningsarbetet. Regionerna förväntas samverka med ett antal statliga myndigheter inom ramen för uppdraget, men under många år saknades korrelerande uppdrag till dessa myndigheter. Framsteg har skett då den nya förordningen för regionalt tillväxtarbete pekar ut myndigheter som ska samverka med regionerna kopplat till det regionala utvecklingsarbetet. Dock saknas fortfarande tydliga korrelerande uppdrag för bland annat lärosäten och arbetsförmedlingen. Då staten ger uppdrag till regionerna, de statliga myndigheterna och lärosätena är slutsatsen att utmaningen främst är kopplad till den interdepartementala samordningen på regeringskansliet. Kompetensförsörjning har en direkt koppling till utbildningsdepartementet, arbetsmarknadsdepartementet och näringsdepartementet. Utvecklingen av det regionala kompetensförsörjningsarbetet är avhängigt av hur dessa tre departement samordnar arbetet.

Det tidsbegränsade mandatet

Regionernas uppdrag inom kompetensförsörjningsområdet utgår från det mål-och villkorsbeslut som regionerna får inför varje verksamhetsår. Det betyder också uppdragets innehåll är ettårigt, även om finansieringen bitvis sträckt sig över ett antal år, genom de satsningar som gjorts via Tillväxtverket. Kortsiktigheten hämmar arbetet. Varken regionen eller samverkande aktörer i länet kan till fullo planera arbetet på längre sikt då man inte vet hur länge uppdraget kommer att finnas eller hur de kommer att se ut. Den periodvisa finansieringen via Tillväxtverket skapar dessutom en projektlogik på ett område som behöver långsiktiga stabila strukturer för att fungera.

Avsaknad av verktyg för att fullgöra uppdraget

Regionernas arbete utgår primärt från att ta fram analyser och prognoser samt att samverka med relevanta aktörer med bäring på uppdraget. Kunskapsunderlaget diskuteras ofta med utbildningsanordnare, men i praktiken har regionerna inget mandat alls att påverka utbildningarnas dimensionering eller innehåll, utifrån det som kunskapsunderlagen framhåller. Det är helt upp till andra aktörer att besluta huruvida regionernas arbete ger ett

faktiskt resultat. Det gör också att regionerna i praktiken saknar de verktyg som behövs för att uppfylla uppdragets grundläggande syfte - att skapa en bättre kompetensförsörjning i länet.

Varför uppdraget passar regionerna

Trots en del utmaningar så finns det stora mervärden med att ge de regionalt utvecklingsansvariga det regionala kompetensförsörjningsuppdraget.

Neutral part

Regionerna saknar ansvar inom utbildningssektorn, bortsett från ett visst ansvar för folkhögskolor och naturbrukslyceer. Samtidigt som detta i viss mån hämmar uppdraget så ger det regionen en unik position i systemet som neutral aktör. En kommun med ansvar för vuxenutbildning eller lyceeskolan har ett egenintresse i att se till att elever och studenter väljer deras utbildningar, vilket kan påverka hur man väger in faktorer som arbetsmarknadens kompetensbehov eller grannkommunens utbildningsutbud. Detsamma gäller även lärosäten, som har ett egenintresse i att locka studenter. Regionerna kan se objektivt på dessa faktorer då man saknar ett egenintresse.

Helhetsperspektiv på kompetensförsörjningen

Ett annat mervärde är möjligheten att se helheten. Myndigheter såväl som regioner och andra organisationer tar alla fram olika former av prognoser och analyser över arbetsmarknadens behov, men ingen myndighet har idag uppdrag eller ansvar för att se helheten inom utbildningssystemet. Ett kompetensbehov inom till exempelvis industrin kan mötas med olika utbildningsinsatser, men de olika utbildningsnivåerna samverkar inte och företagen vet inte alltid vilken utbildningsinstans som bäst möter det behov dom har. För att bäst möta arbetsmarknadens kompetensbehov krävs en förståelse för att de olika utbildningsnivåernas utbud av utbildningar hänger ihop. Utbudet av kompetens som kommer ur yrkeshögskolan kommer att påverka andra arbetsmarknaden för de som går inom yrkesvux eller som läser på lärosäten. Trots detta faktum så pratar inte de olika utbildningsformerna med varandra utan agerar i olika stuprör. Det är bara regionerna som sitter med uppdrag att se till helheten, vilket ger dem en unik position i kompetensförsörjningssystemet.

Regional överblick

Ur ett kompetensförsörjningsperspektiv är den funktionella arbetsmarknadsregionen viktigt att förhålla sig till. Över tid har arbetsmarknadsregionerna blivit större och färre. Från att förr omfatta en kommun eller två kan arbetsmarknadsregionerna idag spänna sig över ett flertal kommuner och även regioner. Större arbetsmarknadsregioner skapar därmed en större komplexitet. Att möta arbetsmarknadens kompetensbehov kräver samordning över kommungränser och mellan lärosäten. Regionerna har med sin plats i flernivåsystemet möjlighet att förhålla sig till en större geografi och kan på så vis överblicka var kompetensbehov finns samt vilken utbildningsform eller aktör som är bäst lämpad att möta det uppkomna behovet.

Synergieffekter

Regionen har ett regionalt tillväxtuppdrag, vilket innebär nära relationer med näringslivet. Samverkan är väl utvecklad och ger en bra grogrund för att föra dialoger kring företagets kompetensbehov. Regionerna jobbar aktivt med sina innovationssystem på regional nivå, vilket även gör lärosäten till en nära strategisk part. Ett närliggande uppdrag är ansvaret att ta fram länsplaner samt det faktum att man är länets kollektivtrafikmyndighet. Det möjliggör en överblick över transportflöden och invånarnas mobilitet, som kan användas för att se var utbildningar finns och hur invånarna rör sig till och från utbildningar och jobb.

Förstärk regionernas roll inom kompetensförsörjningspolitiken

Regionerna kan och vill göra mer, men då behöver förutsättningarna ges för att hantera det regionala kompetensförsörjningsuppdraget på ett bättre sätt än idag. Uppdraget behöver permanentas och förtydligas ytterligare i förhållande till andra aktörers verksamhet och uppdrag. Såväl privat som offentlig sektor har stora kompetensbrister som hämmar tillväxt och välfärd. Samtidigt väntar en lågkonjunktur runt hörnet, vilket troligen kommer accelerera den pågående strukturomvandlingen. Här finns stor potential att använda den regionala rollen på ett smartare sätt än idag.

Kompetensförsörjning som en del av förordningen för regionalt tillväxtarbete

Uppdraget har i olika former delgetts regionerna genom de mål- och villkorsbeslut som regeringen beslutar om. Den årliga styrningen har en inbyggd kortsiktighet som påverkar genomförandet på ett negativt sätt. Osäkerheten kring uppdragets längd och innehåll gör att man inte vågar anställa och bygga upp egen kompetens inom organisationen. Det hämmar också byggandet av gemensamma hållbara strukturer med andra aktörer, då man inte vet hur mycket kraft och energi som ska investeras i gemensamma satsningar.

För att skapa långsiktighet i uppdraget bör uppdraget skrivas in i förordningen och regionalt tillväxtarbete. Det skulle göra kompetensförsörjning till ett kärnområde inom det regionala utvecklingsarbetet, i linje med den nationella strategin för hållbar regional tillväxt. Det skulle även skapa nya möjligheter att bygga långsiktigt hållbara strukturer, samtidigt som regionens mandat inom området får mer tyngd.

Tydligare uppdrag till samverkande aktörer

En utmaning sedan starten av uppdraget har varit samverkan med andra utpekade aktörer. Regeringen har haft en ambition att regionerna ska samverka med bland annat arbetsförmedlingen, lärosäten och andra myndigheter inom ramen för uppdraget. Samtidigt har de utpekade myndigheterna inte haft motsvarande uppdrag, vilket gör att samverkan ofta blir personberoende snarare än institutionellt förankrad. Ett steg på vägen togs i samband med att förordningen om regionalt tillväxtarbete uppdaterades 2017, men förordningen anger en övergripande samverkan kring det regionala tillväxtarbetet där kompetensförsörjning inte ingår (se ovan).

För att regionerna ska kunna fullgöra sitt uppdrag behöver regeringen ge relevanta statliga myndigheter i uppdrag att samverka med regionerna för att stärka länets kompetensförsörjning.

Nationell samordning kring kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är inget eget politikområde på nationell nivå. Det sträcker sig över tre olika departement och mer än sju olika myndigheter. Uppdelningen gör att styrningen av området blir fragmenterad, där olika initiativ och satsningar inte hänger samman.

Myndigheterna svarar mot olika departement, som i sin tur utvecklar politiken utifrån sitt perspektiv. Detta skapar parallella strukturer och stuprör som hämmar ett sammanhållet kompetensförsörjningsarbete.

Regeringen behöver förbättra den interdepartementala samordningen samt styrningen av de statliga myndigheterna för att skapa förutsättningar för ett sammanhållet kompetensförsörjningsarbete nationellt.

BILAGA 3

Den framtida landsbygdspolitiken

Under de senaste åren har riksdagen fattat ett antal beslut med bäring på landsbygders utvecklingsmöjligheter, såsom den nationella livsmedelsstrategin och en ny landsbygdsproposition. Nu planeras en ny programperiod inom EU och det finns goda möjligheter att skapa en bättre struktur för genomförande av politiken med resurser från EU, nationell, regional och lokal nivå.

Denna PM är framtagen genom samtal och inkomna skrivelser från de regionalt utvecklingsansvariga aktörerna (regionerna) i syfte att synliggöra de utmaningar och möjligheter man ser kopplat till landsbygdspolitiken. Det råder enighet kring att landsbygdspolitiken bör integreras i den regionala utvecklingspolitiken, vilket nedanstående PM avser förklara.

Sammanfattning

- Landsbygder har särskilda förutsättningar, på samma sätt som tätorter, städer och storstäder. Regional utvecklingspolitik syftar till att skapa förutsättningar för hela territoriet utifrån respektive plats specifika utmaningar och möjligheter. Att ansvaret för landsbygderna idag inte hanteras som övrig utvecklingspolitik hämmar den samlade utvecklingen i länet och riskerar att skapa en polarisering mellan stad och land.
- Den dubblering av uppdrag och roller som görs idag genom att verktyg och uppdrag inom landsbygdsutveckling finns hos länsstyrelserna bör upphöra. Regionerna bör få fullt ansvar för landsbygdsutveckling, så att politikområdet genomförs utifrån regionala och lokala förutsättningar, i enlighet med de regionala utvecklingsstrategierna.
- En stor del av landsbygdspolitiken utgörs idag av EU:s landsbygdsprogram. I arbetet med kommande programperiod bör man i möjligaste mån låta de delar av landsbygdsprogrammet som avser landsbygdsutveckling knytas till det regionala utvecklingsarbetet och de regionala utvecklingsstrategierna, samt skapa koherens med sammanhållningspolitiken och dess förvaltande organ.

Regionbildningen är klar

Från 2019 har samtliga län bildat regioner. Vi har en enhetlig regional nivå i hela landet, med ett lagstadgat ansvar för den territoriella utvecklingen inom länet, innefattandes en mängd olika politikområden såsom kompetensförsörjning, infrastrukturplanering, miljö, kultur och näringslivsutveckling. Uppdraget kännetecknas av en bred "underifrån-process", som engagerar och mobiliserar kommuner, privata aktörer, civilsamhället och sektorsmyndigheter. Den enhetliga regionala nivån skapar nya möjligheter till ett effektivt och samordnat genomförande av den regionala tillväxtpolitiken utefter regionala förutsättningar.

Ansvaret för den territoriella utvecklingen inbegriper även territoriets landsbygder, vilket också adresseras i regionernas utvecklingsstrategier. Landsbygdsutveckling ses inte som ett eget politikområde av regionerna utan som en integrerad del av den regionala utvecklingspolitiken. Samtliga län anger att det i praktiken omöjligt att bedriva det regionala

utvecklingsarbetet utan ett landsbygdsperspektiv, eftersom så stor del av länen består av just landsbygd.

Helhetsansvaret inom den regionala utvecklingspolitiken belyser inomregionala skillnader och synliggör specifika förutsättningar som finns på olika platser inom länet. Landsbygdens glesa strukturer ger andra förutsättningar än stadens täta strukturer. Ibland är glesheten en tillgång, ibland en svårighet att hantera. Poängen är att stad och land hanteras som en helhet inom utvecklingsuppdraget. En näringslivsinsats är en insats riktad mot ett företag oaktat om ett företag är lokaliserat i en tätort eller på landsbygden. Ofta lyfts jordbruks-, livsmedels- och turistföretag fram som typiska för landsbygden men det är viktigt att se hela bredden av företag som är verksamma i många olika branscher.

Den regionala tillväxtpolitiken och landsbygdspolitiken är på många sätt lika. Utmaningen ur ett regionernas perspektiv är hur staten valt att fördela ansvar, roller och ekonomiska verktyg. Samtidigt som regionerna ansvarar för den regionala utvecklingen i länet återfinns en stor del av verktygen och resurserna för landsbygdsutveckling på regional nivå hos länsstyrelsen genom landsbygdsprogrammet. Räknar man in nationella aktörer kan både Tillväxtverket och i viss mån Statens Jordbruksverk adderas till listan av ansvariga myndigheter. I praktiken innebär det att regionerna ansvarar för den regionala utvecklingen, såtillvida det inte rör landsbygden, då är det länsstyrelsen eller andra statliga myndigheter som har ansvaret. Uppdelningen skapar parallella strukturer och konkurrerande utvecklingsagendor som i slutändan drabbar de företag och organisationer som vill investera och utvecklas i länet. Nuvarande uppdelning i en landsbygdspolitik respektive en utvecklingspolitik riskerar i slutändan att bidra till en ökad polarisering mellan stad och land. Det är en uppdelning av det territoriella ansvaret som hämmar en sammanhållen regional utveckling i länen. En liknande problematik återfinns gällande bredbandsutbyggnaden, där regionerna i egenskap av ansvarig för regional utveckling bör man ansvara för hela processen för bredbandsstödet, innefattande både kartläggning och administration av stödet.¹

Fyra argument för att Landsbygdsutveckling bör integreras i det regionala utvecklingsuppdraget

Regionerna anser att samhällsstrukturer, myndighetsuppdrag och stödsystem bör byggas utifrån ett helhetsperspektiv som utgår från ett differentierat näringsliv i landsbygderna, där den som ska göra investeringar står i fokus när myndighetsstrukturerna byggs upp. Det ska vara lätt att skapa utveckling oavsett var i geografin man befinner sig. Ett långsiktigt hållbart arbete förutsätter att de som av riksdagen är utsedda till regionalt utvecklingsansvariga ges förutsättningar att arbeta med både strategier och medel som gynnar helheten, oavsett om det är stad eller land. För att till fullo kunna ta det ansvar för territoriet som lag och förordning anger behöver regionerna ansvara för de verktyg som dag riktas mot utvecklingsinsatser på Sveriges landsbygder. Nedan återges fyra argument till varför en sådan förflyttning av ansvar gynnar aktörer och invånare i regionerna.

¹ Detta är även uppmärksammat i Post- och telestyrelsens förslag till ny stödordning "Framtida stödinsatser på bredbandsområdet" (17-6893)

1.Enhetligt företräddarskap skapar samordning och effektivitet i genomförandet

Att fortsätta rikta överlappande verktyg till länsstyrelsen försvårar arbetet för både regionen och länsstyrelsen. Den otydlighet som råder syns bland annat i årliga villkorsbeslut och regleringsbrev, som inte har speglade uppdrag avseende hur regionen ska samordna det regionala tillväxtarbetet och hur länsstyrelsen förväntas bidra. Vem som ansvarar, vem som leder arbetet och hur respektive aktör bidrar till den regionala utvecklingen är en pågående och onödig diskussion.

Regionen bör vara regeringens ingång och kontakt i territoriella utvecklingsfrågor, inklusive landsbygdspolitiken, så att man får en entydig företrädarroll för det regionala territoriet. De delar av landsbygdsprogrammet som bland annat berör miljöersättningar bör fortsatt hanteras av länsstyrelsen.

2. Styrning, uppföljning och utvärdering underlättas

Ett helhetsansvar för utvecklingsfrågor skapar en tydligare struktur och bättre återsrapporteringar, både gällande hur den regionala utvecklingen ser ut och hur de medel som fördelas utifrån olika finansiella instrument ger effekt på regionens utveckling. Otydligheten idag gör sig bland annat gällande i återsrapporteringen av landsbygdsprogrammet, där regionerna uppmanas att återsrapportera effekter av programmet, utan att länsstyrelserna har ett motsvarande uppdrag att säkerställa att regionerna får den helhetsbild som länsstyrelsen, som förvaltande myndighet, bedöms ha.² Regionerna har i uppdrag att ta fram en regional utvecklingsstrategi för hela länets territorium, något som bör vara utgångspunkten för alla utvecklingsinsatser som görs. Ett samlat regionalt ansvar underlättar därmed uppföljning och utvärdering och bidrar på så sätt till en bättre kunskapsuppbyggnad kring tillväxt- och utvecklingspolitiken. Samtidigt gör ett helhetsansvar det möjligt att upptäcka områden där insatser faller mellan stolarna, något som är mycket svårare när flera aktörer delar på ansvaret.

3. Det förenklar för aktörer i behov av stöd

En aktör inom besöksnäringen kan idag söka medel hos länsstyrelsen, hos regionen och i vissa fall även hos Tillväxtverket. Samtliga tre finansiärer har olika rapporteringslogik och ibland även olika mål för vad som ska uppnås. Det skapar otydlighet och ökar på den administrativa bördan hos sökanden på ett orimligt sätt. För att underlätta för aktörer i behov av stöd behöver strukturer och system förenklas och förtydligas. Investeringar och satsningar i företagande och utvecklingsprojekt ska inte avgöras av hur väl den sökande känner till de administrativa ansvarsområdena för olika myndigheter och politikområden. Därför är det angeläget att regeringen stödjer en samlad och effektiv förvaltning av medel kopplade till landsbygdsutveckling som går i linje med det regionala utvecklingsuppdraget.

² Exempel på insatser där det regionala utvecklingsarbetet överlappar/konkurrerar med insatser inom landsbygdsprogrammet: Stöd till service och fritid på landsbygden, stöd till bredband, stöd till infrastruktur för rekreation och turism, stöd till förädling av jordbruksprodukter (livsmedelsindustri, småskalig lokal matproduktion), Stöd till gårdsbaserad verksamhet inom livsmedel (gårdsbutiker, caféer), medel riktade till hembygdsgårdar (kulturarv), medel riktade till samarbeten inom landsbygdsturism, medel riktade till småskalig traditionell matkultur, stöd till småskalig infrastruktur (mindre vägar, pendlarparkeringar, broar, bryggor mm), projekt som rör integration, lokalt ledd utveckling, startstöd till unga företagare.

4. Demokratin stärks

Det finns idag folkvalda regionala parlament med ansvar för den regionala utvecklingen i varje län. Landsbygdsutveckling och landsbygdspolitik i stort grundas på politiska vägval, vilket också görs bäst av politiska församlingar med kännedom om sin landsbygds förutsättningar. Det är därmed principiellt viktigt ur ett demokratiskt perspektiv att det regionala parlamentet har mandat och verktyg att påverka hela regionens utveckling, inkluderat landsbygder. Områden såsom service, innovation, näringsliv, turism, kompetensförsörjning och kultur ligger under regionernas ansvar och bör göra så oavsett vilken del av territoriet som avses.

Att decentralisera ansvaret för landsbygdspolitiken och integrera den i det regionala utvecklingsarbetet ger medborgarna möjlighet att utkräva ansvar från sina politiska företrädare på regional nivå. Politiska partier kan gå till val och få stå till svars för den politik man för i sina landsbygder, samtidigt som medborgarnas möjlighet att påverka och utöva lokalt inflytande ökar.

Regionernas roll i det framtida landsbygdsprogrammet

Att landsbygdsprogrammet inte längre väntas ingå i samma förordning som övriga struktur- och investeringsfonder är beklagligt. Huruvida förordningen är gemensam eller ej är en försvårande faktor. Det finns dock en större problematik på regional nivå, där det finns flera olika förvaltande myndigheter för de finansieringsverktyg som förväntas samordnas så resurseffektivt som möjligt. Landsbygdsutveckling genom dagens landsbygdsprogram bygger inte på regionala förutsättningar och målsättningar, utan bygger på övergripande mål i EU2020-strategin och fondgemensamma tematiska mål. Detta i kombination med länsstyrelsens ansvar gjorde att landsbygdsprogrammet hamnade "vid sidan om" övriga struktur- och investeringsfonder och är till stora delar frikopplat från det övriga regionala utvecklingsarbetet.

Regionernas roll behöver stärkas

Ett sätt att skapa förutsättningar för ett mer effektivt genomförande av landsbygdsprogrammet är att tydligt kopplagenomförandet till den regionala utvecklingspolitiken genom den kommande nationella strategin för hållbar regional tillväxt, för att på så vis på strategisk nivå knyta samman programmets insatser med övriga utvecklingsinsatser som görs genom struktur- och investeringsfonder samt nationella och regionala satsningar. Regionerna och den regionala utvecklingsstrategin bör pekas ut i den nationella strategiska planen för jordbrukspolitiken som regeringskansliet nu håller på att ta fram. De sakområden som bedöms innefattas i det regionala utvecklingsansvaret ska hanteras av regionerna; de områden som ligger nära jordbrukspolitiken och de miljö- och miljöskyddsuppdrag länsstyrelserna har ska fortsätta hanteras av länsstyrelserna. Det skulle stödja en sammanhållen och effektiv förvaltning av medel kopplat till landsbygdsutveckling som går i linje med det regionala utvecklingsuppdraget.

En ytterligare förenklingsåtgärd är att tydliggöra roller och ansvar gällande förvaltning. Regeringen bör besluta om att samla alla fonder med bäring på den regionala utvecklingspolitiken på en och samma förvaltande myndighet.

Regionerna skulle kunna ta ett större ansvar för LEADER-programmen, förutsatt att det ges mandat och förutsättningar att påverka dess utformning samt möjlighet att ge relevant stöd i genomförandet. Regionerna menar att de utmaningar som idag finns kring LEADER på många sätt kan lösas genom ett tydligare regionalt och lokalt ägande. Ett program som i grunden handlar om att bygga lokal kapacitet och utvecklingskraft behöver inte förvaltas av en nationell myndighet. En central administration och likriktning av tolkningar är viktigt för insatser som ska vara lika i hela landet, men inte för de insatser som kräver ett stort mått av lokal anpassning.

2018-11-01
N2018/05320/RTS

Näringsdepartementet

Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

m.fl.

**Uppdrag respektive erbjudande att redovisa prioriteringar
avseende det framtida regionala tillväxtarbetet, inklusive
sammanhållningspolitiken**

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Länsstyrelsen i Stockholms län och erbjuder landsting med regionalt utvecklingsansvar, samverkansorgan samt Gotlands kommun att senast den 30 april 2019 inkomma till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) med en redovisning av analys och identifierade prioriteringar avseende det framtida regionala tillväxtarbetet i respektive län. En kopia ska även lämnas till Tillväxtverket.

Redovisningen ska innehålla

- en sammanfattade analys av samhällsutmaningar, möjligheter och förutsättningar för hållbar regional tillväxt och utveckling i länet och i olika delar av länet
- prioriteringar och deras inriktning
- en beskrivning av hur analysen och prioriteringarna relaterar till de politiska och särskilda målen enligt Kommissionens förslag till EU:s förordningar för sammanhållningspolitiken 2021–2027
- en redogörelse för gränsöverskridande samarbete, över såväl läns- som nationsgränser, inom prioriteringarna
- en beskrivning av länets utvecklingsbehov avseende samverkan med statliga myndigheter
- en beskrivning av hur analys och prioriteringar bidrar till en social, ekonomisk och miljömässig hållbar utveckling.

Utgångspunkten för redovisningen ska vara de regionala utvecklingsstrategierna.

Erfarenheter och lärdomar utifrån uppföljningar och utvärderingar av den regionala tillväxtpolitiken och EU:s sammanhållningspolitik, inklusive europeiskt territoriellt samarbete (Interreg), ska tas tillvara. Även erfarenheter och lärdomar från genomförandet av landsbygdsprogrammet, havs- och fiskeriprogrammet samt arbetet med lokalt ledd utveckling ska tas tillvara när det är relevant.

Arbetet ska genomföras i samverkan med berörda kommuner, landsting samt länsstyrelser och andra berörda statliga myndigheter. Även näringslivet och det civila samhällets organisationer i länet ska erbjudas möjligheter till samverkan.

Skälen för regeringens beslut

Som ett led i arbetet med att utveckla den regionala tillväxtpolitiken inklusive sammanhållningspolitiken 2021–2027 behöver regeringen få en uppdaterad och samlad redovisning av samhällsutmaningar och prioriteringar i länen.

Redovisningen ska bidra till en fördjupad kunskap om länens framtida prioriteringar inom det regionala tillväxtarbetet, inklusive EU:s sammanhållningspolitik för perioden 2021–2027 och europeiskt territoriellt samarbete (Interreg).

Bakgrund

Målet för den regionala tillväxtpolitiken är utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft. Den europeiska sammanhållningspolitikens mål är att bidra till ekonomisk, social och territoriell sammanhållning inom EU. Sammanhållningspolitiken genomförs genom Europeiska regionala utvecklingsfonden och Europeiska socialfonden. Den regionala tillväxtpolitiken och sammanhållningspolitiken ska bidra till en social, ekonomisk och miljömässig hållbar utveckling.

Den nationella strategin för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020 innehåller b.l.a. regeringens prioriteringar för den regionala tillväxtpolitiken.

Den 29 maj 2018 presenterades kommissionens förslag till gemensamma bestämmelser för bland annat Europeiska regionala utvecklingsfonden och Europeiska socialfonden. Även fondspecifika förordningar för aktuella fonder har presenterats. (Förslag till förordningar: COM(2018) 375 final, COM(2018) 372 final, COM(2018) 374 final, COM(2018) 382 final).

Enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar i vissa län ska aktörer med regionalt utvecklingsansvar utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling (regional utvecklingsstrategi) och samordna insatser för strategins genomförande. Samma uppgift ska utföras av samverkansorgan enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen. Riksdagen har beslutat att fr.o.m. den 1 januari 2019 kommer landstingen att ha det regionala utvecklingsansvaret i alla län utom i Gotlands län där Gotlands kommun har motsvarande ansvar.

På regeringens vägnar

Sven-Erik Bucht

Ina Berggård

Kopia till

Statsrådsberedningen/EU-kansliet och SAM
Socialdepartementet/JÄM och EIS
Finansdepartementet/BA, K och SFÖ

Utbildningsdepartementet/UH och GV
Miljö- och energidepartementet/ EE och KL
Näringsdepartementet/TIF, SPN, IFK, FÖF, FF, HL, SUN, BB, KSR, SK och
D
Kulturdepartementet/KO, KL, KU/D och KU/DISK
Arbetsmarknadsdepartementet/A och I
Riksdagen/näringsutskottet och arbetsmarknadsutskottet
Riksrevisionen
länsstyrelserna
Rådet för Europeiska socialfonden i Sverige
Statens jordbruksverk
Tillväxtverket
Gotlands kommun
landstingen
samverkansorganen
Sveriges Kommuner och Landsting



En nationell strategi för
hållbar regional tillväxt
och attraktionskraft
2015–2020



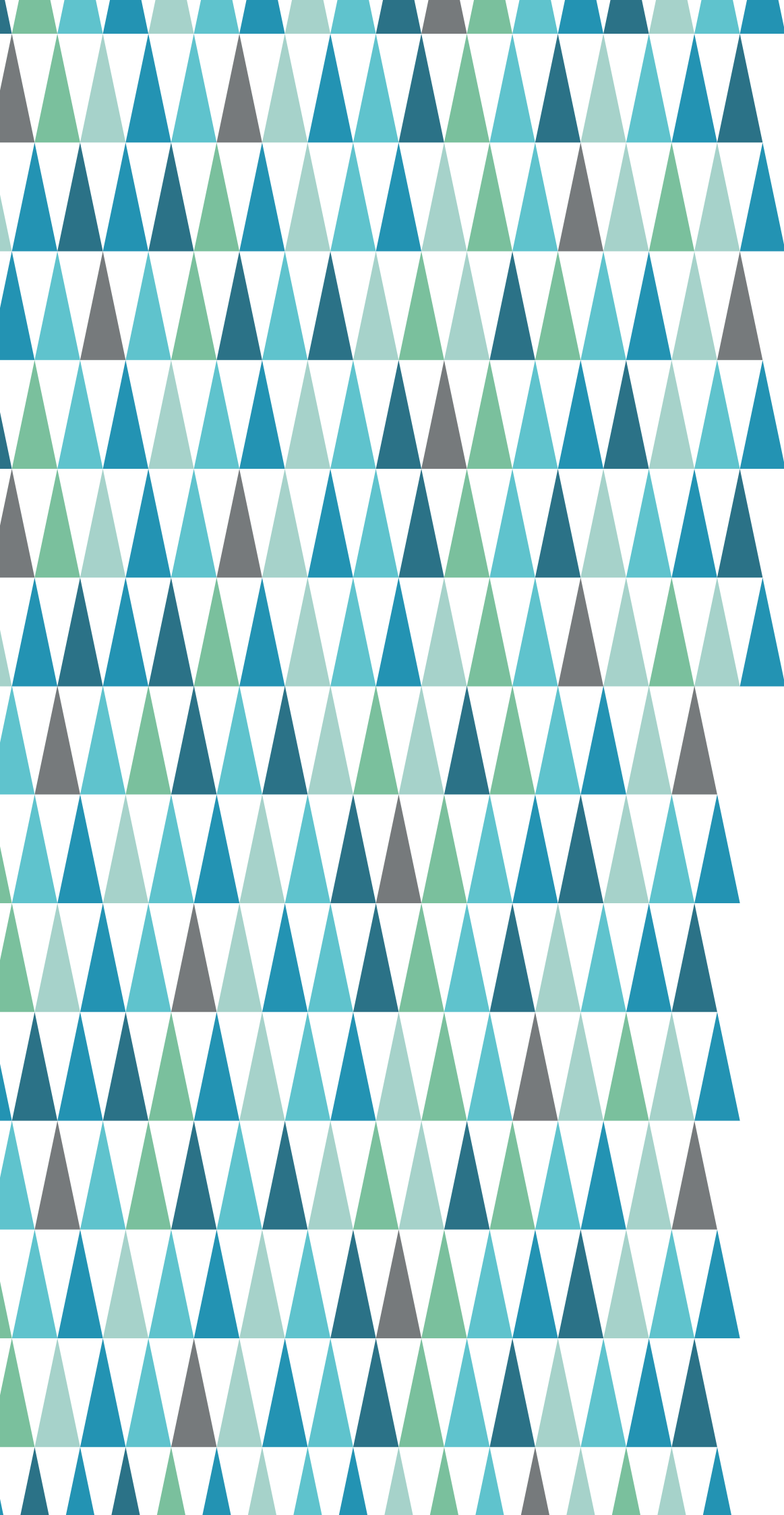
REGERINGSKANSLIET

En nationell strategi för
**hållbar regional tillväxt
och attraktionskraft**
2015–2020



Innehåll

1	En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020	6
	Ett mer resultatorienterat genomförande av den regionala tillväxtpolitiken.....	9
	Regional tillväxtpolitik i Sverige – för attraktiva och konkurrenskraftiga regioner.....	9
	Europeiska unionens sammanhållningspolitik.....	11
2	Samhällsutmaningar och möjligheter	14
	Demografisk utveckling.....	16
	Globalisering.....	18
	Klimat, miljö och energi.....	18
	Social sammanhållning.....	20
3	Nationella prioriteringar för det regionala tillväxtarbetet	22
	Prioritering 1 – Innovation och företagande.....	24
	Innovation.....	24
	Företagande och entreprenörskap.....	27
	Miljödriven näringslivsutveckling och energifrågor.....	30
	Prioritering 2 – Attraktiva miljöer och tillgänglighet.....	33
	Tillgänglighet genom transportsystemet.....	33
	Fysisk planering och boende.....	36
	Tillgänglighet genom informationsteknik.....	37
	Kommersiell och offentlig service.....	38
	Kultur och fritid.....	40
	Prioritering 3 – Kompetensförsörjning.....	42
	Prioritering 4 – Internationellt samarbete.....	46
	Internationellt samarbete.....	46
	Närområdet – både handel och stärkt samarbete.....	47
4	Ett resultatorienterat genomförande av den regionala tillväxtpolitiken	50
	Ansvar och roller.....	50
	Regionalt ledarskap.....	51
	Styrning och anslagsmedel för regionala tillväxtåtgärder.....	51
	Utveckling av verktyg med betydelse för den regionala tillväxtpolitiken.....	52
	Regionala utvecklingsstrategier.....	53
	Regionalfondsprogram inom målet för investeringar för tillväxt och sysselsättning.....	53
	Program för Europeiskt territoriellt samarbete 2014–2020.....	54
	Nationellt socialfondsprogram inom målet för investeringar för tillväxt och sysselsättning.....	54
	Landsbygdsprogram.....	55
	Havs- och fiskeriprogram.....	55
	Regionala företagsstöd.....	56
	Projektverksamhet.....	56
	Regionala serviceprogram.....	56
	Regionala kompetensplattformar.....	57
	Regionala lärandeplaner.....	58
	Jämställd regional tillväxt.....	58
	En utvecklad samverkan och dialog i det regionala tillväxtarbetet.....	59
	Forum för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020.....	59
	Utveckling av statliga myndigheters medverkan i det regionala tillväxtarbetet.....	60
	Stärka den lokala attraktionskraften.....	61
5	Kunskapsbaserad politikutveckling	62
	Regionala nivåns roll för utvecklat lärande.....	63
	Nationella nivåns roll för ett utvecklat lärande.....	63



En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020

En modern och aktiv regional tillväxtpolitik för hela Sverige inriktas på att regionerna ska ges möjligheter att växa och utvecklas efter sina särskilda förutsättningar, såväl i städer som på landsbygden. Ju fler regioner som är starka och expansiva, desto bättre för Sverige¹. För att åstadkomma detta krävs insatser och samverkan inom en rad olika sektorer och på alla samhällsnivåer – därför behöver Sverige en nationell strategi som kan utgöra en gemensam utgångspunkt i arbetet för att möjliggöra att bo, utvecklas och driva företag i hela landet. På så sätt skapas förutsättningar för en hållbar regional tillväxt och ett Sverige som håller samman.

¹ Begreppet regioner avser i denna strategi ett samlingsbegrepp för olika typer av regioner som t.ex. landsdelar eller funktionella regioner.



D

EN NATIONELLA STRATEGIN FÖR HÅLLBAR REGIONAL TILLVÄXT OCH ATTRAKTIONSKRAFT 2015–2020 är vägledande för arbetet med hållbar regional tillväxt och attraktions-

kraft i hela landet fram till 2020 och ska bidra till att uppnå målet med den regionala tillväxtpolitiken – *Utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft.*



Den nationella strategin för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020 är vägledande för arbetet med hållbar regional tillväxt och attraktionskraft i hela landet fram till 2020.



Strategin är inriktad på att skapa goda förutsättningar att bo, arbeta samt etablera företag och verksamheter i hela landet och på så sätt skapa förutsättningar för hållbar regional tillväxt och ett Sverige som håller samman. Strategin ska också bidra till regeringens tre prioriterade områden: att nå det övergripande målet om att ha lägst arbetslöshet i EU 2020, att nå de nationella miljömålen och att sluta jämställhetsgapet. Strategin ersätter den tidigare nationella strategin för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007–2013.

I STRATEGIN BESKRIVS FYRA SAMHÄLLSUTMANINGAR:

Demografisk utveckling, Globalisering, Klimat, miljö och energi samt Social sammanhållning. Detta är aktuella utmaningar som regeringen bedömer kommer att påverka Sveriges regioner och det regionala tillväxtarbetet under en lång tid framöver. Den regionala tillväxtpolitiken ska därför bidra till en långsiktigt hållbar utveckling som kan möta dessa utmaningar. Utmaningarna skapar även möjligheter som är viktiga att ta till vara i genomförande av den regionala tillväxtpolitiken, såväl nationellt som regionalt.

FÖR ATT BIDRA till politikens mål och möta samhällsutmaningarna identifierar regeringen fyra prioriteringar för det regionala tillväxtarbetet fram till 2020. Dessa har identifierats utifrån erfarenheter av genomförd politik, olika kunskaps- och analysunderlag samt i dialog med regionala och nationella aktörer. Prioriteringarna ska vara vägledande i utvecklingen och genomförandet av regionala utvecklingsstrategier samt andra strategier och program inom det regionala tillväxtarbetet. De ska även ligga till grund för de statliga myndigheternas medverkan i arbetet.



För att bidra till målet för den regionala tillväxtpolitiken behöver genomförandet bli mer resultatinkriktat.



1

PRIORITERINGARNA ÄR FÖLJANDE:

- Innovation och företagande
- Attraktiva miljöer och tillgänglighet
- Kompetensförsörjning
- Internationellt samarbete

PRIORITERINGARNA ÄR TVÄRSEKTORIELLA och omfattar politikområden där europeiska, nationella, regionala och lokala insatser och finansiella resurser samordnas. Hållbarhetsdimensionerna – ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet – ska vara en integrerad del av det regionala tillväxtarbetet och ligga till grund för alla prioriteringar. Det är genom att kombinera dessa perspektiv som en långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling kan åstadkommas.

Ett mer resultatnriktat genomförande av den regionala tillväxtpolitiken

För att bidra till målet för den regionala tillväxtpolitiken behöver genomförandet bli mer resultatnriktat. Det innebär att verktygen för politikens genomförande behöver utvecklas samtidigt som EU:s sammanhållningspolitik integreras på ett tydligt sätt i det regionala tillväxtarbetet. Ett mer resultatnriktat genomförande ställer också krav på ett starkt regionalt ledarskap med ansvar för att strategiskt leda och samordna arbetet för hållbar tillväxt och attraktionskraft i länen.

STRATEGIN AVSER DÄRFÖR att utveckla följande områden:

- Flernivå- och sektorsamverkan i det regionala tillväxtarbetet
- Integrera EU:s sammanhållningspolitik i den regionala tillväxtpolitiken

- Den regionala tillväxtpolitikens verktyg
- Roller och ansvar inom det regionala tillväxtarbetet
- Ett strategiskt arbete för lokal utveckling och attraktionskraft
- Skapa tydligare fokus på resultat och uppföljning, utvärdering, analys och lärande
- Stärka social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet i det regionala tillväxtarbetet

DEN REGIONALA TILLVÄXTPOLITIKENS VERKTYG och utvecklingsområden för ett mer resultatnriktat genomförande beskrivs i avsnitt 4 och 5.

Regional tillväxtpolitik i Sverige – för attraktiva och konkurrenskraftiga regioner

Regeringens övergripande mål är att Sverige ska ha lägst arbetslöshet i EU 2020. Då behövs fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Ett land med hög sysselsättningsgrad och låg arbetslöshet blir rikare, tryggare och öppnare. Hela landet ska bli bättre att leva i. Att fler kvinnor och män finner ett jobb är avgörande för att hålla ihop Sverige. Fler utrikes födda kvinnor och män måste ges förutsättningar att snabbt komma i arbete. En modern och aktiv regional tillväxtpolitik för hela landet inriktas på att regionerna ska ges möjligheter att växa och utvecklas efter sina särskilda förutsättningar, såväl i städer som på landsbygden. Ju fler regioner som är starka och expansiva, desto bättre för Sverige. Förbättrat stöd till näringslivsutveckling och tillgång till finansiering, en fungerande arbetskraftsförsörjning, tillgång till offentlig och kommersiell service, utbildning samt investeringar i informationsteknik och infrastruktur är väsentliga inslag



i en modern regional tillväxt-politik. Det skapar i sin tur förutsättningar för att kvinnor och män ska kunna leva och verka i hela landet.

HELA SVERIGES ATTRAKTIONSKRAFT, tillväxtpotential och sysselsättningsmöjligheter ska tas till vara på ett sådant sätt att det bidrar till hållbar regional tillväxt och utveckling. Det innebär bl.a. att miljö-, jämställdhets- och integrationsperspektiven på ett tydligt sätt integreras i det regionala tillväxtarbetet. Ett Sverige med en jämn fördelning av makt och resurser mellan kvinnor och män, där allas kompetenser tas till vara oavsett bakgrund och ålder samt där hänsyn tas till miljön och där klimatpåverkan minskas, är ett Sverige som håller samman.

DE LOKALA OCH REGIONALA förutsättningarna för hållbar tillväxt och utveckling skiljer sig åt över landet. Befolkningsstruktur, utbildningsnivå, näringslivets sammansättning, tillgång till naturresurser, närhet till marknader och större befolkningskoncentrationer samt andra territoriella förhållanden är faktorer som varierar. Den regionala tillväxtpolitiken tar utgångspunkt i dessa skillnader i förutsättningar. Politiken genomförs i såväl gles- och landsbygder som i små och medelstora städer samt i storstadsområden. Tätorter samt gles- och landsbygder drar nytta av varandra och ska ses som sammanlänkade regioner. För att uppnå målet för den regionala tillväxtpolitiken är tvärssektoriell styrning av resurser inom i princip samtliga politikområden av avgörande betydelse.

En modern och aktiv regional tillväxt-politik för hela landet inriktas på att regionerna ska ges möjligheter att växa och utvecklas efter sina särskilda förutsättningar.

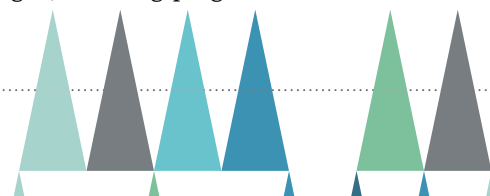
Det innebär att åtgärder inom flertalet utgiftsområden och politikområden på nationell nivå behöver ta hänsyn till lokala och regionala förutsättningar och prioriteringar.

SVERIGES HÅLLBARA TILLVÄXT och utveckling är inte enbart beroende av näringslivets villkor.

Den är också beroende av de miljöer människor bor och verkar i. Tillgång till bl.a. utbildning, tillgänglig infrastruktur, arbetsmarknad, service, it, kultur och boende är viktiga förutsättningar för en attraktiv miljö där människor och företag kan verka och växa. Möjligheten att erbjuda goda livs- och boendemiljöer är avgörande för att skapa regioner som kan attrahera, behålla och utveckla såväl kompetenser som företag och kapital. Attraktivitet är därför en central förutsättning för hållbar tillväxt och utveckling och därmed en viktig utgångspunkt i det lokala och regionala tillväxtarbetet.

DET ÄR LOKALT och regionalt som attraktiva livs- och boendemiljöer skapas och staten har ett ansvar att skapa goda förutsättningar och verktyg för detta arbete. Ett gemensamt ansvar och engagemang mellan stat, aktörer med regionalt utvecklingsansvar, kommun, näringsliv och civila samhällets organisationer är en annan viktig förutsättning för att Sverige ska vara ett attraktivt land att besöka, bo och arbeta i.

FÖR GENOMFÖRANDET AV den regionala tillväxtpolitiken finns det flera strategier, handlingsprogram



och verktyg på såväl europeisk och nationell som regional nivå. Genomförandet av politiken sker genom samspel mellan EU-, nationell, regional och lokal nivå, där utgångspunkten är de regionala utvecklingsstrategierna.

Europeiska unionens sammanhållningspolitik

Europeiska unionens sammanhållningspolitik, där strukturfondsprogrammen är instrumenten för genomförandet, är en integrerad del i den regionala tillväxtpolitiken. Sammanhållningspolitikens mål är att, genom att minska regionala skillnader och ojämlikhet mellan människor bidra till ekonomisk, social och territoriell sammanhållning inom EU. Den syftar också till att undanröja hinder för en väl fungerande inre marknad och till utveckling och förbättrad konkurrenskraft i Europas regioner. Sammanhållningspolitiken finansieras med strukturfonderna och genomförs inom nationella, regionala och territoriella program. Såväl strukturfonderna som landsbygdsprogrammet och havs- och fiskeriprogrammet bidrar med betydande medel för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft.

STRUKTURFONDSPROGRAMMENS INRIKTNING I Sverige är tydligt kopplade till Europa 2020-strategin som ska bidra till en smart, hållbar och inkluderande tillväxt för alla. Synergier ska främjas och överlappning ska undvikas för att europeiska, nationella och regionala satsningar ska komplettera

varandra och så effektivt som möjligt bidra till målen i Europa 2020-strategin. Inriktningen av strukturfonds-programmen utgår även från de prioriteringar som lagts fast i EU:s strategi för Östersjöregionen.

REGERINGENS MÅLSÄTTNING ÄR att strukturfonderna ska investera i tillväxt och sysselsättning och

- bidra med en europeisk dimension för att utveckla konkurrenskraftiga regioner, företag och människor i Sverige,
- skapa mervärden i arbetsmarknadspolitiken och den regionala tillväxtpolitiken,
- vara ledande för strukturförändrande insatser inom de prioriterade områdena innovation, entreprenörskap och en koldioxidsnål och grön ekonomi, samt
- bidra till en väl fungerande arbetsmarknad och en varaktigt ökande sysselsättning på lång sikt.

Europeiska unionens sammanhållningspolitik, är en integrerad del i den regionala tillväxtpolitiken.

DE REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIERNA utgör en av utgångspunkterna för prioriteringar inom de regionala strukturfondsprogrammen, de regionala handlingsplanerna för landsbygdsprogrammet och för havs- och fiskeriprogrammet

met samt för de regionala handlingsplanerna för socialfondsprogrammet. Det lokala och regionala ansvaret för prioriteringar inom strukturfondsprogrammen säkerställs inom ramen för strukturfondspartnerskapen i Sverige.

STRUKTURFONDSPROGRAMMEN SKA MEDVERKA till att genomföra den regionala tillväxtpolitiken. Detta

sker genom att programmen medfinansierar insatser som bidrar till genomförandet av regionala utvecklingsstrategier och andra regionala strategier och program. Strukturfondsprogrammen bidrar också till ökad samverkan mellan län och mellan länder som deltar i programmen. Uppföljningen av strukturfondsprogrammen skapar också ett ökat sektorsövergripande lärande både nationellt och regionalt.

Partnerskapsöverenskommelse för Sverige

Partnerskapsöverenskommelsen för Sverige är en överenskommelse mellan Sverige och Europeiska kommissionen för Sveriges användning av de europeiska struktur- och investeringsfonderna. Partnerskapsöverenskommelsen anger hur Sverige ska använda EU-medel inom ramen för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Europeiska landsbygdsutvecklingsfonden och Europeiska havs- och fiskerifonden (d.v.s. de europeiska struktur- och investeringsfonderna). Partnerskapsöverenskommelsen ger ett ökat fokus på EU2020-strategin och bidrar till att koppla samman sammanhållningspolitiken, jordbrukspolitiken samt havs- och fiskeripolitiken.

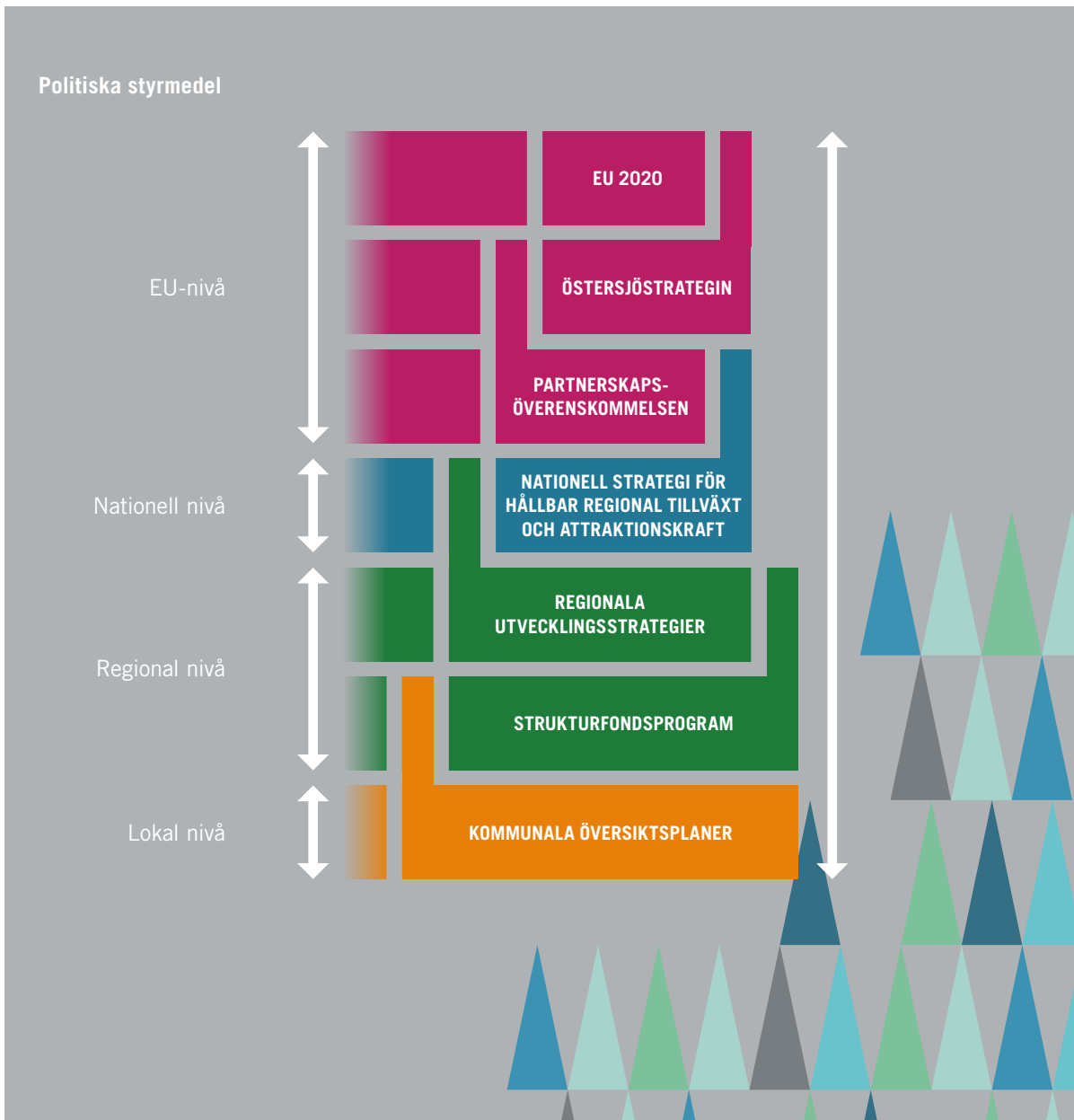
PARTNERSKAPSÖVERENSKOMMELSEN SKA FUNGERA SOM ett övergripande ramverk och strategiskt dokument för fondernas genomförande i Sverige. Genom partnerskapsöverenskommelsen skapas en tydligare samordning av de fyra fonderna på nationell nivå, vilket också skapar förutsättningar regionalt för en ökad samordning mellan fonderna och det övriga regionala tillväxtarbetet. De regionala utvecklingsstrategierna ska vara en utgångspunkt för genomförandet av strukturfonderna samt det

regionala genomförandet av landsbygdsprogrammet. Detta syftar till att garantera att insatser inom olika fonder lättare samordnas och samverkar mot gemensamma mål.

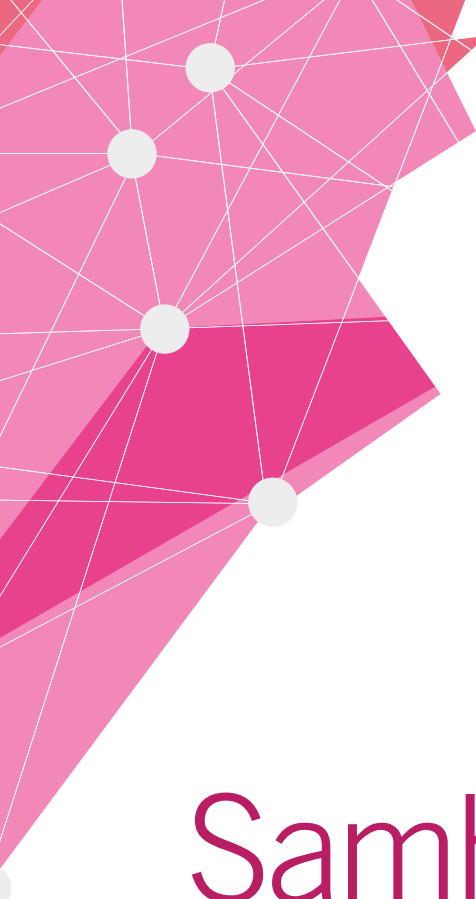
SVERIGES ÖVERGRIPANDE PRIORITERINGAR i partnerskapsöverenskommelsen är:

- Främja konkurrenskraft, kunskap och innovation
- Förstärka hållbart och effektivt nyttjande av resurser för en hållbar tillväxt
- Öka sysselsättningen, främja anställningsbarhet och förbättra tillgängligheten på arbetsmarknaden

DEN NATIONELLA STRATEGIN för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020 och partnerskapsöverenskommelsens utmaningar och prioriteringar sammanfaller till stora delar. Strategin kompletterar partnerskapsöverenskommelsen inom områden som är viktiga för svenska regioners hållbara tillväxt och utveckling, men som inte fokuseras tydligt i partnerskapsöverenskommelsen. Exempel på sådana områden är kommersiell och offentlig service samt fysisk planering och boende.







Samhällsutmaningar och möjligheter



R

EGERINGEN HAR IDENTIFIERAT FYRA SAMHÄLLS-UTMANINGAR som påverkar Sverige och Sveriges regioner i arbetet med att uppnå målet med den regionala

tillväxtpolitiken. Utmaningarna är:

- Demografisk utveckling
- Globalisering
- Klimat, miljö och energi
- Social sammanhållning

DESSA UTMANINGAR BEHÖVER mötas men de innebär också betydande möjligheter för hållbar tillväxt och utveckling. Därför krävs det en kraftsamling och insatser från aktörer på lokal, regional, nationell och internationell nivå samt från både offentlig och privat sektor. Samordnade insatser inom den regionala tillväxtpolitikens fyra prioriteringar ska bidra till att möta samhällsutmaningarna och ta till vara de möjligheter som ligger i dessa. Med långsiktiga prioriteringar och insatser kan Sveriges regioner bidra genom regionala utvecklingsstrategier för att hantera utmaningarna och ta till vara möjligheterna.

Demografisk utveckling

Sverige genomgår en snabb demografisk utveckling som drivs av flera faktorer och som

Samordnade insatser inom den regionala tillväxtpolitikens fyra prioriteringar ska bidra till att möta samhällsutmaningarna och ta till vara de möjligheter som ligger i dessa.

påverkar olika delar av landet på olika sätt. Under de kommande decennierna riskerar Sverige att, i likhet med stora delar av Europa, få problem med en åldrande befolkning, minskande arbetskraft och vikande skatteunderlag för att finansiera välfärden. Andelen äldre ökar i relation till andelen i arbetsför ålder, dvs. varje person som arbetar måste försörja allt fler. Sverige har också en mycket stark urbanisering. Yngre personer och människor i arbetsför ålder flyttar i stor utsträckning till större städer, vilket medför en allt skevare åldersstruktur i många län och kommuner. Generellt sett flyttar kvinnor i mindre utsträckning till landsbygdskommuner än vad män gör och kvinnor flyttar från landsbygdskommuner till större städer tidigare i livet. Det skapar en obalans mellan andelen män och kvinnor i vissa kommuner.

MÅNGA REGIONER STÅR inför en ökande brist på arbetskraft under de kommande decennierna, men mindre och perifert belägna och befolkningsmässigt små kommuner kommer sannolikt att få den största bristen. Under perioden 2010–2025 beräknar Arbetsförmedlingen att endast tre län

– Uppsala län, Stockholms län och Västra Götalands län – kommer att ha fler ungdomar som tillträder arbetsmarknaden än personer som av åldersskäl lämnar den. Skåne län beräknas få ungefär lika många unga som tillträder och äldre som lämnar arbetsmarknaden. I övriga län kommer pensions-

avgångarna vara större än tillträdet av unga på arbetsmarknaden. Flyttmönster kan ytterligare påverka denna utveckling.

SAMTIDIGT ÖKAR BEFOLKNINGEN i landet som helhet troligen snabbare än någonsin i modern tid. Under perioden 2015–2020 väntas antalet invånare i landet öka med 676 000 personer. Av ökningen utgörs 420 000 av utrikes födda. En betydande andel av dessa förväntas vara flyktingar och anhöriginvandrare. De flesta som invandrar till Sverige är i yrkesaktiv ålder samtidigt som andelen äldre är mycket lägre än i befolkningen i övrigt. En tredjedel förväntas ha eftergymnasial utbildning, men andelen med kort utbildning är också högre än bland befolkningen i övrigt. Den höga invandringen av personer i arbetsför ålder kan ge ett betydande bidrag till hanteringen av utmaningarna som en åldrande befolkning medför. Ökningen av antalet nyanlända under de närmaste åren kommer att innebära såväl stora möjligheter som utmaningar för mottagande kommuner och län. Utlandsfödda kommer att utgöra en betydande arbetskraftspotential som måste tillvaratas, särskilt i områden med arbetskraftsbrist. Om flyktingar och anhöriga huvudsakligen bosätter sig på samma orter som tidigare nyanlända, koncentreras dock befolkningsökningen till större stadsområden. Även om arbetsmarknaden för nyanlända ofta är bättre i dessa områden medför en fortsatt snabb befolkningsökning också utmaningar för bl.a. bostadsförsörjning och skola.

FÖR ATT MÖTA den framtida demografiska verkligheten och att ta vara på den kompetens som finns i hela den potentiella arbetskraften krävs åtgärder för att få fler i arbete, för att förlänga arbetslivet under flexibla former, för att synliggöra kompetens och för att fler ska kunna etablera sig tidigare på arbetsmarknaden. Lyckas detta ökar såväl antalet arbetade timmar som skatteintäkter, dessutom stärks förutsättningarna för en stabil arbetskraftsförsörjning. Det bidrar också till ett Sverige som håller samman. Att arbeta för integration och tillvaratagande av alla människors

Att arbeta för integration och tillvaratagande av alla människors kompetens, kreativitet och entreprenörskap i hela landet är centralt.

kompetens, kreativitet och entreprenörskap i hela landet är centralt. Det är också viktigt att tillvarata och utveckla kompetensen hos de kvinnor och män som i dag står utanför arbetsmarknaden, i synnerhet hos de ungdomar och unga vuxna som inte deltar i vare sig utbildning eller arbetsliv. Det behövs även nya lösningar för att klara behoven av service och välfärd. It kan vara ett viktigt verktyg i denna utveckling. Förändrad efterfrågan från den ökande och åldrande delen av befolkningen kan också skapa affärsmöjligheter och ökad sysselsättning genom nya innovativa tjänster och produkter.

DE ÖVRIGA NORDISKA länderna står inför en liknande demografisk utveckling. Därför är det angeläget att fortsätta utveckla det nordiska samarbetet för att utbyta erfarenheter och ut-

veckla strategier för att hantera den demografiska utvecklingen. En ökad samverkan över gränserna skapar förutsättningar för att gemensamt nyttja exempelvis vårdcentraler och annan välfärdsservice för medborgare som lever i glest befolkade nordiska gränsområden.

STORSTADSREGIONERNA OCH ÖVRIGA större städer med omland växer medan framför allt glesbygdskommuner och andra befolkningsmässigt mindre kommuner tappar i befolkning. En tilltagande urbanisering skapar såväl utmaningar som möjligheter för att åstadkomma en miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar stadsutveckling. För att hantera detta och åstadkomma en hållbar utveckling av städerna, stadsregionerna samt deras omland krävs långsiktig planering och sektorsövergripande lösningar. Städerna har särskilda, men också varierande förutsättningar och utmaningar beroende på bl.a. geografisk och befolkningsmässig storlek, geografiskt läge och näringsstruktur. Det är viktigt att skapa goda och hållbara tillväxtförutsättningar för såväl storstäder och storstadsområden som för små och medelstora städer. I Sveriges större städer för urbaniseringen med sig en växande bostadsbrist. En hållbar stadsutveckling och ett ökat byggande behövs för att ta till vara den utvecklingspotential som en ökad koncentration av befolkning, företag

och kapital till våra städer och stadsregioner skapar. Gles- och landsbygdsdominerade län innehåller ofta både områden som växer i befolkning och områden som minskar. Det kan även finnas ekonomiskt mycket viktiga verksamheter i områden där befolkningen minskar. Där är det en stor utmaning att möta behoven av kompetensförsörjning och samhällsservice.

Globalisering

Globalisering är en process som gör att gränsernas betydelse minskar då kommunikation, handel och tillgänglighet till andra länder ökar och arbetsmarknader och ekonomier integreras allt mer. Detta innebär såväl möjligheter som utmaningar. Arbetskraften blir mer rörlig, inte minst inom Norden och mellan EU-länderna där ett fritt tillträde till arbetsmarknaden råder. Det innebär vidare ett inflöde av utländsk arbetskraft till den svenska arbetsmarknaden, samtidigt som många svenskar väljer att arbeta utomlands. Den globala ekonomiska konkurrensen ökar omvandlingstrycket i ekonomin. Samtidigt ökar kapitalflöden och investeringar, liksom handel, resande och migration. Dessutom sker ett tätare utbyte av information och teknologi.

I takt med att nya internationella aktörer tillkommer förändras också spelplanen för de svenska företagen. Globaliseringen skapar också en ökad tillgänglighet till nya import- och exportmarknader, samtidigt som handelns innehåll och geografi kontinuerligt förändras. En starkt samordning mellan olika internationaliserings- och exportfrämjande aktörers insatser är därför väsentligt.

DIGITALISERINGEN AV SAMHÄLLET och ekonomin har varit och är en bidragande faktor till en fortsatt ökande globaliseringstakt. Det är viktigt att uppmärksamma möjligheterna som informations- och kommunikationsteknologin skapar för att minska geografins betydelse. För många företag innebär det stora möjligheter att nå ut på en internationell marknad. Viss kunskap som är relevant för företagen är inte begränsad av nationens gränser utan

hämtas snarare på en global marknad. Annan kunskap, ofta benämnd tyst kunskap, är erfarenhetsbaserad och praktisk och främjas bl.a. i lokala eller regionala nätverk och är betydligt trognare den lokala geografin. Företagens konkurrenskraft är bl.a. beroende av hur väl de kan ta till sig ny information och kunskap och därefter omsätta detta i nya varor och tjänster på marknader som i ökande utsträckning är globala. Globaliseringen påverkar också hur kultur, livsåskådningar och värderingar formas.

GLOBALISERINGENS MÖJLIGHETER ÄR stora samtidigt som förutsättningarna för företag och branscher snabbt kan förändras, vilket gör att utvecklingen är svår att förutsäga. Samtliga Sveriges regioner påverkas av globaliseringen, men de regionala effekterna avseende omvandlingstryck och företags möjlighet och förmåga att växa varierar beroende på bl.a. näringslivsstruktur och regionstorlek. I regioner med ett utpräglat kunskaps- eller exportintensivt näringsliv, exempelvis fordonsindustri och dess underleverantörer, eller råvaruutvinning i form av malm och skog är globaliseringens effekter tydliga och regionen kan påverkas snabbt vid globala ekonomiska kriser. Sammantaget ställer

globaliseringen stora krav på landets regioner att ta vara på nya möjligheter och att göra strategiska och långsiktiga satsningar som främjar den regionala attraktiviteten och konkurrenskraften.

Sammantaget ställer globaliseringen stora krav på landets regioner att ta vara på nya möjligheter och att göra strategiska och långsiktiga satsningar.

Klimat, miljö och energi

Klimatförändringen är en av vår tids största utmaningar och kräver globala, nationella, regionala och lokala åtgärder för att begränsa utsläppen av växthusgaser och anpassa samhället till ett förändrat klimat. Det övergripande målet för miljöpolitiken, det så kallade generationsmålet och de 16 miljökvalitetsmålen som riksdagen ställt sig bakom förutsätter en ambitiös miljöpolitik i Sverige på nationell, regional och lokal nivå, liksom inom EU och internationellt. Svenska miljöproblem ska lösas utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför landets gränser. Ambitionen är att Sverige ska vara ledande i

arbetet med att nå en hållbar utveckling internationellt. Riksdagen ställde sig i samband med klimatpropositionen (prop. 2008/09:162) bakom regeringens bedömningar, inklusive visionen om

De högt ställda målen för den svenska klimat-, miljö- och energipolitiken kräver ett aktivt och långsiktigt arbete för en hållbar utveckling på alla politiska nivåer, inte minst regional och kommunal nivå.

att Sverige 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. De högt ställda målen för den svenska klimat-, miljö- och energipolitiken kräver ett aktivt och långsiktigt arbete för en hållbar utveckling på alla politiska nivåer, inte minst regional och kommunal nivå. Regioner och kommuner har därför ett stort ansvar att aktivt bidra till en grön resurseffektiv ekonomi, vilket utgör en viktig del i arbetet för att nå generationsmålet och miljö kvalitetsmålen. Arbetet med att nå miljömålen är viktigt för en långsiktigt hållbar regional tillväxt. Samtidigt innebär utmaningen möjligheter till hållbar tillväxt genom den samhällsomställning som krävs för att nå målen.

FÖR ATT NÅ miljö kvalitetsmålen och bidra till de energipolitiska målen behöver produktions- och energisystemet utvecklas så att beroendet av fossil energi minskar, andelen förnybar energi ökar, den negativa miljö påverkan från transportsektorn minskas och en energieffektiv samhällsutveckling främjas. Samtidigt behövs långsiktiga och stabila villkor både för de som producerar och de som konsumerar energi. Andra miljö utmaningar är också stora och ställer krav på en hållbar utveckling. Det betyder att den nuvarande generationens behov uppfylls utan att de kommande generationernas förmåga att tillgodose sina behov äventyras. Att bevara den biologiska mångfalden är av stor vikt, detta eftersom fungerande ekosystem är en förutsättning för allt liv på jorden och utgör basen för en mångfald av de ekosystemtjänster som kan bidra till hållbar tillväxt. En hållbar utveckling ställer också krav på effektiva och giftfria krets-

lopp, hushållning med naturresurser och hållbara konsumtionsmönster.

KLIMAT-, MILJÖ- OCH energiutmaningarna utgör samtidigt en drivkraft för teknik-, varu- och tjänsteutveckling i alla branscher och därmed en miljödriven näringslivsutveckling. Affärsmöjligheter skapas för svenska företag i och med den växande globala efterfrågan på hållbara och resurseffektiva varor och tjänster samt på förnybar energi och produktion med låga utsläpp till luft, mark och vatten. För att styra mot en hållbar ekonomi krävs affärsm modeller, system och metoder som främjar bl.a. förändrad och förbättrad teknik och ekosystemförvaltning, förnybara energikällor och förbättrade kretsloppsflöden. Miljö påverkan uppstår både innan, under och efter det att en produkt eller tjänst konsumeras. Påverkan kan vara såväl lokal som global. Konsumtionsmönstren av varor och tjänster ska orsaka så små miljö- och hälsoproblem som möjligt, vilket också är i enlighet med generationsmålet.

EN UTMANING ÄR att minska den klimatpåverkan som resor och transporter innebär och att utveckla ett hållbart transportsystem. Det innebär exempelvis att insatserna för att nå en fordonsflotta som är fri från fossila bränslen ska intensifieras, att förutsättningarna för gång, cykling och kollektivtrafik behöver stärkas och att godstransporter i större

Klimat-, miljö- och energiutmaningarna utgör samtidigt en drivkraft för teknik-, varu- och tjänsteutveckling i alla branscher och därmed en miljödriven näringslivsutveckling.

utsträckning behöver ske på järnväg och till sjöss i stället för på väg. Samtidigt behövs ett stärkt underhåll av järnvägssystemet så att tågtrafiken kan bli mer tillförlitlig och arbetet för en hållbar stadsutveckling måste omfatta åtgärder för att säkerställa en effektivare kollektivtrafik. Dessutom är det angeläget att samhällsplaneringen generellt och i ökad utsträckning främjar en hållbar och

transportsnål samhällsutveckling. Samtidigt innebär detta en möjlighet att utveckla innovationer som kan leda till hållbar regionförstoring och regionintegrering, bl.a. med hjälp av olika digitala lösningar och en utvecklad kollektivtrafik. De tätaste miljöerna i städerna är viktiga för att skapa innovationsmiljöer kopplade till hållbara och resurseffektiva varor, tjänster, tekniklösningar och produktionssystem. De områden som inte är lika tätbefolkade måste dock kopplas samman med dessa innovationsmiljöer. I gles- och landsbygder finns många av de förnybara resurser som behövs för en positiv samhällsutveckling. I Sverige finns goda förutsättningar att ersätta fossilt baserade produkter med förnybara råvaror från biomassa. Innovativa lösningar som ökad användning av material med biologiskt ursprung istället för fossilintensiva material har potential att bidra till hållbar regional tillväxt. En utökad produktion av vindkraft, ökad användning av bioenergi från jord- och skogsbruket och andra förnybara energislag bidrar till en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning med låga utsläpp av växthusgaser. I detta arbete har gles- och landsbygder en viktig roll.

KLIMATANPASSNINGSGRUPPENS ARBETE HANDLAR

BÅDE om förebyggande arbete för att minska de risker som ett förändrat klimat innebär och att skapa ett tryggt, robust och säkert samhälle som har förmåga att möta extrema väderhändelser. Konsekvenserna av ett förändrat klimat varierar mycket över landet, bl.a. beroende på geografiska skillnader. Anpassningsåtgärder och prioriteringar behöver därför utgå från samt anpassas till regionala förutsättningar. Detta sker bl.a. genom regionala handlingsplaner för klimatanpassning. Klimatanpassning är en samhällsutmaning som bl.a. kräver olika typer av tekniska lösningar. Svenska företag har en god potential att leda utvecklingen av sådana lösningar, vilket kan öppna upp för nya jobb och marknader.

Social sammanhållning

Arbetet för ett Sverige som håller samman berör hela landet. Ett Sverige som håller samman är bl.a. beroende av att välfärden kommer alla till del, att människor känner delaktighet, ges möjligheter att delta i samhällslivet, kan påverka sin livsmiljö och kan forma sina liv utifrån sina förutsättningar. En social sammanhållning, där hela befolkningens kompetens, kreativitet och erfarenheter tas till vara är en viktig förutsättning för att skapa konkurrenskraftiga regioner och möta den demografiska utmaningen. Aktörer på både nationell, regional och lokal nivå står inför en stor utmaning då alltför många människor varken arbetar, studerar eller på annat sätt deltar i samhällslivet. Klyftorna mellan olika grupper i samhället, såväl som mellan olika delar av landet, tenderar också att öka vilket hämmar utvecklingen både natio-

nellt och regionalt. I detta sammanhang är också boendesegregationen och behovet av att rusta upp framför allt storstadsregionernas miljonprogramsområden en viktig utmaning.

I INTERNATIONELL JÄMFÖRELSE har Sverige en mycket hög andel förvärvsarbetande i relation till befolkningen, men variationen

är stor mellan olika delar av landet liksom mellan olika grupper i samhället. En del unga vuxna har svårigheter att etablera sig på arbetsmarknaden. Framöver kommer cirka en tredjedel av den arbetsföra befolkningen att ha utländsk bakgrund. Utrikes födda har i dag en lägre sysselsättningsgrad än personer födda i Sverige; särskilt markant är detta för kvinnor. Att ungefär 55 procent av alla sysselsatta utrikes födda akademiker med utländsk utbildning har ett arbete som de är överkvalificerade för är ytterligare en utmaning. Därtill är arbetsmarknaden i Sverige könssegregerad, dvs. kvinnor och män jobbar ofta i olika branscher och sektorer och har olika löneläge. Det är viktigt att både kvinnor och män har möjlighet att välja utbildning och yrke utifrån intresse, kompetens och efterfrågan på arbetsmarknaden.

ÄVEN I REGIONER med generellt sett låg arbetslöshet kan unga samt nyanlända kvinnor och män ha svårigheter att etablera sig på arbetsmarknaden, särskilt de som saknar fullgjord utbildning på grundskole- och gymnasienivå. Inkomstnivå och sysselsättningsgraden är också lägre i vissa stadsdelar i storstadsregionerna än genomsnittet i riket. Insatser som stärker och synliggör kompetens och bidrar till att arbetsgivare i högre utsträckning ser kompetensen hos utrikes födda, liksom insatser som lyfter arbetskraftsdeltagandet hos dem som står längst ifrån arbetsmarknaden, kan få betydande effekter på den regionala tillväxten.

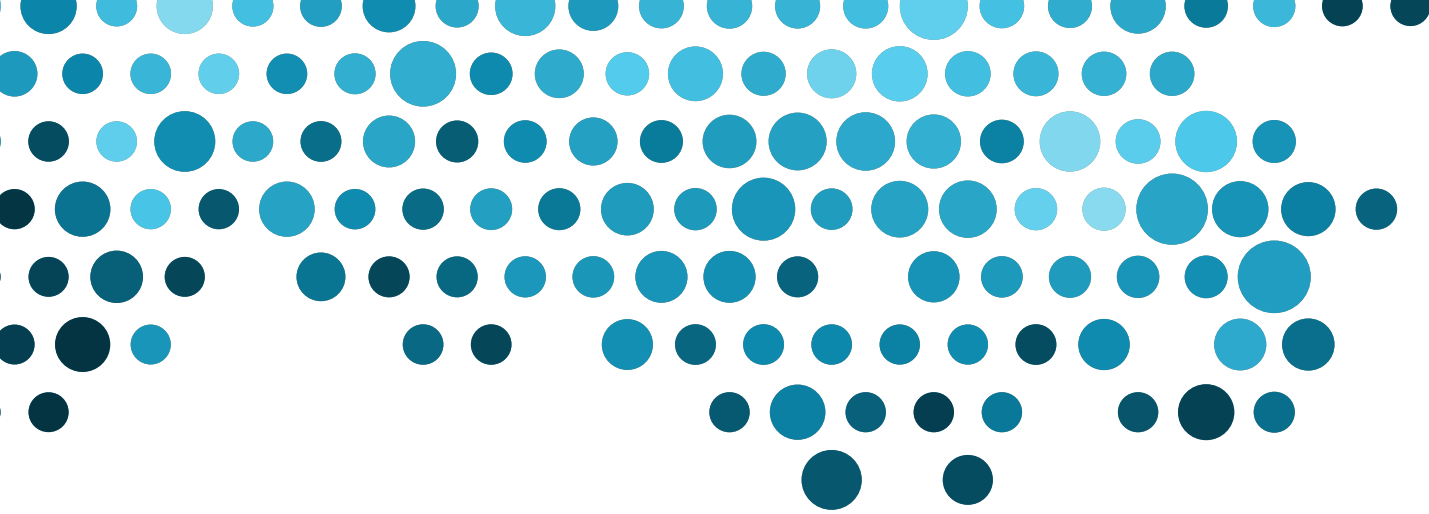
DEN TILLVÄXT SOM genereras ska komma alla medborgare till del i form av bl.a. ökad sysselsättning, ökade reallöner, förbättrad service, skola och omsorg och ökad folkhälsa. Social sammanhållning handlar även om att minska diskrimineringen på arbetsmarknaden och synliggöra eller stärka kompetensen hos arbetslösa för att möta arbetsgivarnas behov bl.a. genom validering, utbildning och praktik. Att öka människors deltagande på arbetsmarknaden och delaktighet i samhällslivet samt arbeta för en jämställd tillväxt är en förutsättning för social sammanhållning och hållbar tillväxt. Inom det regionala tillväxtarbetet ska alla kvinnor och män, oavsett ålder, bakgrund och boendeort, ha samma rätt och möjlighet till inflytande och tillgång till resurser. I arbetet för ökad social sammanhållning har kultur- och föreningslivet viktiga roller för att främja demokrati och deltagande i samhällslivet.

DET ÄR ÄVEN viktigt att ungdomar och marginaliserade grupper får en starkare röst i den politiska processen och i samhället i stort. Den nationella ungdomspolitiken är inte formellt styrande för den lokala ungdomspolitiken, men en ambition är att kommuner och landsting ska finna de nationella målsättningarna relevanta även på lokal och regional nivå, dvs. att alla ungdomar ska ha goda levnadsvillkor, makt att forma sina liv och inflytande över samhällsutvecklingen. Allt fler kontakter med offentliga myndigheter och företag sker via digitala kanaler. Befolkningens digitala kompetens samt ökad tillgång till bredband är därför betydelsefullt för att skapa likvärdiga förutsättningar för privatpersoner att ha kontakter med myndigheter och möjligheter till samhällsengagemang.





Nationella prioriteringar för det regionala tillväxtarbetet



F

ÖR ATT BIDRA TILL POLITIKENS
MÅL HAR REGERINGEN
IDENTIFIERAT FYRA PRIORI-
TERINGAR för det regio-
nala tillväxtarbetet
fram till 2020. Priorite-
ringarna ska bl.a. bidra
till att möta samhälls-

utmaningarna och ta till vara de betydande
möjligheter som finns i dessa. Prioriteringarna ska
vara vägledande i utarbetandet och genomföran-
det av regionala utvecklingsstrategier samt andra
strategier, program och insatser inom det regio-
nala tillväxtarbetet. EU:s strukturfondsprogram
är en integrerad del i det regionala tillväxtarbetet.
Prioriteringarna ska även, inom ramen för respek-
tive myndighets verksamhetsområden, ligga till
grund för de statliga myndigheternas medverkan
i det regionala tillväxtarbetet.

REGERINGENS PRIORITERINGAR FÖR det regionala
tillväxtarbetet:

- Innovation och företagande
- Attraktiva miljöer och tillgänglighet
- Kompetensförsörjning
- Internationellt samarbete

Prioritering 1 – Innovation och företagande

Ett bra näringslivsklimat underlättar och ökar
intresset för att starta, driva och utveckla fram-
gångsrika företag, vilket är av avgörande betydelse
för jobb, välfärd och en hållbar regional tillväxt

och attraktionskraft. Innovations-, företags- och
entreprenörskapsklimatet har en avgörande
betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Det
är därför betydelsefullt att främja olika typer av
innovationer, bl.a. i små och medelstora företag
samt en miljödriven näringslivsutveckling inom
alla branscher. Det är dessutom angeläget att
utveckla starka regionala forsknings- och inno-
vationsmiljöer. Universitet och högskolor har en
viktig roll för utvecklingen av innovationer och
ett stärkt samarbete mellan lärosäten, företag och
det omgivande samhället är viktigt för att möta
den ökande internationella konkurrensen. Ett mer
strategiskt samarbete för innovation, företagande
och entreprenörskap behövs inom alla sektorer
och på alla nivåer i samhället. Av stor betydelse är
även att utifrån ett långsiktigt perspektiv forma
ett strategiskt arbete för att ta vara på den kun-
skap och entreprenöriella potential som finns hos
utrikes födda. Inom denna grupp finns även stora
möjligheter att utveckla ett stöd för en internatio-
nalisering av små och medelstora företag.

Innovation

Innovationer är viktiga för att stärka regioners för-
nyelseförmåga och näringslivets konkurrenskraft.
En viktig utgångspunkt för arbetet med att stärka
de regionala innovationsmiljöerna är regionala
utvecklingsstrategier kombinerat med regionala
innovationsstrategier eller motsvarande. Dessa
behöver samspela med nationella strategier och
initiativ, exempelvis det nationella innovationsråd
som regeringen har inrättat för att stödja reger-

ingens arbete med innovationsfrågor. Regeringen anser att ett utvecklat regionalt innovationsarbete är en viktig förutsättning för det nationella innovationsarbetet. Därför är det viktigt med väl fungerande länkar mellan det regionala och nationella innovationsarbetet. I detta sammanhang är regeringens innovationsråd betydelsefullt. Även andra strategier, handlingsplaner och program, bl.a. regionala handlingsplaner för genomförandet av landsbygdsprogrammet och regionala digitala agendor, är viktiga i innovationsarbetet.

INNOVATIONER ÄR FRAMTAGANDE eller införande av nya eller förbättrade lösningar som svarar mot behov och efterfrågan i vardagen och omvärlden, exempelvis varor, tjänster, organisationssätt, tekniska lösningar eller utveckling av design-, affärs- och organisationsmodeller. Detta skapar värden för samhälle, företag och individer, värden som uppstår i nyttiggörandet och tillämpningen av idéer. Det kan vara såväl ekonomiska, sociala som miljömässiga värden. Det är således viktigt att anlägga ett brett perspektiv i arbetet med innovationer för att involvera såväl kvinnor som män samt olika organisationer och företag. Värdeskapande som utgår från forskning och utveckling är viktigt, men en stor del av innovationerna sker löpande i företagen genom andra processer. Innovationsarbete är alltid förknippat med risker – alla satsningar kommer inte att vara lönsamma. Samtidigt måste risker tas för att framsteg ska kunna göras. Sverige måste satsa offensivt för att näringslivet ska bibehålla och utveckla sin konkurrenskraft i den allt snabbare globala utvecklingen.

Samverkan för att stärka näringslivets innovations- och konkurrenskraft

Det finns många aktörer på regional och nationell nivå, såväl inom offentlig sektor som i näringslivet och civilsamhället, som har viktiga roller för att främja Sveriges innovationskraft. Eftersom innovationsprocesser är komplexa, krävs en samsyn avseende gemensamma strategiska och långsiktiga insatser. Genom smart specialisering, internationalisering och ett ökat fokus på att underlätta för

och stimulera företag att växa, kan de regionala innovationsmiljöerna utveckla sina förmågor att bidra till strukturförändringar som leder till hållbar regional tillväxt och utveckling.

ATT FRÄMJA SAMVERKAN mellan olika aktörer på olika nivåer är också viktigt. På regional nivå har universitet och högskolor viktiga roller för utvecklingen av innovationer. Det är angeläget att den entreprenöriella kompetensen, liksom förutsättningarna för universitet och högskolor att stödja forskares och studenters nyttiggörande av forskningsbaserad kunskap, stärks. Ett fortsatt samarbete mellan lärosäten, företag och det omgivande samhället i övrigt ska främjas. Detta bidrar till den regionala attraktiviteten och är centralt för att möta den ökande internationella konkurrensen. För att främja de innovationer som sker löpande i små och medelstora företag är det betydelsefullt att dessa företag kan få stöd i form av t.ex. nätverk, kompetens, kapital samt stöd till varu- och tjänsteutveckling utifrån deras unika behov. Här spelar bl.a. innovationskontor, forskningsparker och inkubatorsverksamhet en viktig roll i de regionala innovationssystemen för att stimulera framväxten av nya och kunskapsintensiva tillväxtföretag.

FÖR ATT STÄRKA samarbetet mellan näringslivet och forskningsaktörer, även på EU-nivå, är det viktigt att dra nytta av olika EU-instrument. Det kan vara att arbeta med strategiska förberedande insatser i syfte att öka deltagandet i EU-program som exempelvis EU:s ramprogram för forskning och innovation Horisont 2020 och europeiska innovationspartnerskap.

Attraktiva mötesplatser och innovationsnätverk

Samverkan inom och mellan innovationsmiljöer kan ta många olika former där nätverk, kluster, inkubatorer, forskningsparker samt universitet och högskolor är betydelsefulla arenor. Denna samverkan är central för att skapa attraktiva innovativa miljöer för både kvinnor och män. Det kan handla om att främja samarbete mellan företag som ingår i samma bransch eller kluster och andra

aktörer men det kan också handla om att stärka kopplingen mellan olika branscher, kluster och kunskapsområden. Life Science och miljö- och klimatinnovationer är exempel på strategiskt viktiga områden som regeringen avser att stödja. Utveckling av innovationer kan även handla om processer. Därför är exempelvis stöd till olika typer av nätverk och samarbeten i innovativa miljöer viktigt, exempelvis affärsdrivna företagsnätverk eller kluster. Det är viktigt att utveckla samarbeten över regiongränser och mellan branscher utifrån omvärlds- och branschanalyser eftersom kopplingen mellan branscher, kluster och kunskapsområden både är regionala, nationella och internationella. Att skapa mötesplatser som kan bli attraktiva noder i globala kunskaps- och innovationsnätverk och plattformar är därför betydelsefullt. Det är även centralt att tillgängliggöra och optimera användningen av test- och demonstrationsanläggningar i hela landet.

Regionala innovationsmiljöer och företagens internationalisering

Det är angeläget att utvecklingen av starka regionala innovationsmiljöer i Sverige sker med ett strategiskt förhållningssätt till den internationella utvecklingen och att den potential som finns inom gruppen utrikes födda tillvaratas. Särskilt viktigt är det att stimulera sådana miljöer för små och medelstora företag. Det förutsätter en starkare samverkan och strategiska partnerskap mellan aktörer på regional nivå, näringsliv, universitet och högskolor, forskningsinstitut och aktörer inom offentlig sektor. Samverkan mellan innovationsmiljöer i olika länder kan stärka små och medelstora företags internationalisering och konkurrenskraft. För att Sverige ska kunna utveckla sin konkurrensförmåga globalt krävs att Sverige och berörda regionala aktörer tar utgångspunkt i identifierade styrkeområden och därefter söker så starka samarbeten som möjligt, inom landet såväl som internationellt. I detta arbete är det viktigt att regioner arbetar strategiskt med smart specialisering. Detta kan vara ett betydelsefullt

verktyg i arbetet med att strategiskt koppla ihop det regionala och det nationella innovationsarbetet för att bidra till att nå internationell konkurrenskraft.

ARBETET MED ATT främja utvecklingen av innovativa företag och företag som arbetar med hållbara varor och tjänster behöver stärkas, eftersom detta kan vara en förutsättning för vidare exportsatsningar. Det är också viktigt att främja efterfrågan på marknader för innovativa och hållbara varor och tjänster. Det är vidare betydelsefullt att utveckla olika typer av systemlösningar där företag, aktörer med regionalt utvecklingsansvar, kommuner, landsting och andra aktörer deltar utifrån sina kompetenser. Att kunna sälja systemlösningar är viktigt för att kunna erbjuda intressanta och samordnade exporterbjudanden samt för att företagen ska vara konkurrenskraftiga vid offentliga upphandlingar i Sverige och internationellt.

Innovation i offentlig sektor

Den demografiska utmaningen innebär stora krav på innovation och förnyelse för att utveckla samhällstjänster med effektivitet och kvalitet inom ramen för det offentliga åtagandet, oavsett om de utförs i privat eller offentlig regi. Genom innovationsupphandlingar kan offentlig sektor bidra till att stimulera ett innovativt företagande, miljödriven näringslivsutveckling samt innovativa

offentliga verksamheter. För att innovationsupphandlingar ska kunna få ett bredare genomslag i Sverige måste kompetens och förmåga hos offentliga aktörer utvecklas. Utvecklad samverkan och utbyte av erfarenheter mellan upphandlare är en viktig del i detta. Det är också viktigt att upphandlingsfrågan lyfts till en strategisk nivå, som berör ledningsgrupper inom offentlig verksamhet. Regeringen avser

att ta fram en upphandlingsstrategi, där miljömässiga och sociala hänsyn samt innovation är centrala perspektiv.

Ökad tillgänglighet till forsknings- och innovationsinfrastruktur för alla regioner
Forsknings- och innovationsinfrastrukturer är



Det är angeläget att utvecklingen av starka regionala innovationsmiljöer i Sverige sker med ett strategiskt förhållningssätt till den internationella utvecklingen och att den potential som finns inom gruppen utrikes födda tillvaratas.

viktiga för en hållbar regional tillväxt. En ökad tillgänglighet till dessa kan locka fler företag, entreprenörer och forskare att förlägga eller utveckla sina verksamheter i Sverige. I detta sammanhang kommer det vara betydelsefullt med insatser för att skapa samverkan mellan de miljöer där denna infrastruktur finns lokalt och regionalt samt med näringsliv, statliga myndigheter och andra aktörer i de delar av landet som saknar detta. För att tillgängliggöra och optimera användningen av test- och demonstrationsanläggningar i hela landet finns det behov av gemensamma dialoger mellan bl.a. forskningsinstitut, forskningsparker, universitet och högskolor samt



Det är angeläget att ytterligare underlätta tillväxt i befintliga företag och att stärka tillväxtorienterade företags utveckling, liksom att fortsatt främja entreprenörskap och företagande i hela landet.

aktörer på regional nivå. Särskilt viktigt är det att små och medelstora företag, som i många fall har begränsade resurser, ges möjlighet att ta del av dessa infrastrukturer. Genom att främja insatser som involverar forskningsinstitut, forskningsparker, universitet och högskolor i företagens utveckling, kan forsknings- och innovationsinfrastruktur tillgängliggöras och innovationskraften i näringslivet stärkas.

Företagande och entreprenörskap

Jobbskapandet i ekonomin är allt mer beroende av tillväxt i små och medelstora företag. Samtidigt innebär ökad internationell konkurrens att svenska företag ständigt måste arbeta för att öka förädlingsvärdet, stärka sin konkurrenskraft, vara innovativa och hitta nya marknader. Det är angeläget att ytterligare underlätta tillväxt i befintliga företag och att stärka tillväxtorienterade företags utveckling, liksom att fortsatt främja entreprenörskap och företagande i hela landet.

EN POLITIK FÖR att främja entreprenörskap och växande företag omfattar ramvillkor, incitament och riktade insatser. Sverige behöver ett näringsklimat där många människor, oavsett ålder, kön, boendeort eller bakgrund, ser möjligheter och vågar ta risker, men också har tillgång till de resurser och stöd de kan behöva i kritiska utvecklingsskedet. Förmågan att förenkla för företagen, att attrahera, behålla och utveckla kompetens, skapa tillgång till kapital och att ta till vara internationella kontakter är av central betydelse för den regionala utvecklingskraften. Vidare är goda förutsättningar för generations- och ägarskiften betydelsefullt för jobbskapandet. Det behöver skapas möjligheter för nya generationer ägare att fortsatt driva befintliga företag, utveckla dem och göra dem mer innovativa.

ETT EFFEKTIVT FRÄMJANDESYSTEM på lika villkor förutsätter hög kompetens och lärande i berörda organisationer och program, för att kunna möta behoven även från nya branscher, nya affärsmodeller och olika grupper. Det kan till exempel finnas behov av ökad kunskap om social ekonomi, digitaliserade tjänster och digitalt baserade företag, cirkulära affärsmodeller och kunskap om nya näringars förutsättningar och potential för att anpassa program och kommunikationsinsatser. För att nå ökat genomslag av insatserna är det viktigt att utgå från regionala förutsättningar, att samverka över programgränser och att kombinera entreprenörskaps- och innovationsåtgärder.

KONTAKTER OCH NÄTVERKANDE är centralt för att starta nya företag, utveckla företag och för entreprenöriella processer. Enskilda entreprenörer och innovatörer är ofta starkt kopplade till de miljöer de bor och lever i. Samtidigt blir både globala nätverk samt lokala och regionala samarbeten allt viktigare för entreprenörskap och för att öka spridningen av innovationer. Det är viktigt att ha ett lokalt och regionalt perspektiv på innovations- och näringsfrämjande insatser eftersom nya företag nästan alltid startas på den ort där entreprenören redan har störst nätverk, är bosatt och arbetar.

Det ska vara enkelt att vara företagare i alla delar av landet

En viktig del i ett förbättrat företagsklimat är arbetet med att göra det enkelt att starta och driva företag, vilket syftar till bättre service och mer ändamålsenliga regler. Ett prioriterat område är att bredda arbetet med att förenkla för företag och i högre grad utgå från företagets behov. En majoritet av alla företag har regelbundna kontakter med myndigheter på lokal och regional nivå i samband med tillämpning av regler. Det är därför angeläget att förenklingsarbetet får ökat genomslag även på dessa nivåer. Att minska vänte- och handläggningstider, liksom att förbättra service och bemötande, är viktiga beståndsdelar. Det är även viktigt att information och rådgivning är tillgänglig för utrikes födda. Att förenkla regelverk kräver långsiktigt arbete om det ska ge bestående effekter, men de som lyckas stärker sina möjligheter att attrahera kompetens och investeringar till regionen. Vidare är det viktigt att främja insatser inom både befintliga och potentiella tillväxtområden.

Marknadskompletterande kapitalförsörjning

En väl fungerande kapitalförsörjning är avgörande för start och utveckling av företag. Företags behov av externt kapital ska i första hand tillgodoses av den privata marknaden. De viktigaste förutsättningarna för en väl fungerande kapitalmarknad är goda ramvillkor och tydliga regelverk för såväl de aktörer som tillhandahåller kapital som för de företag som är i behov av kapital. Det finns dock skäl för staten att tillhandahålla marknadskompletterande finansiering där det finns ett samhällsekonomiskt motiv för insatser som leder till hållbar tillväxt och förnyelse. Det finns betydande regionala skillnader i fråga om strukturella förutsättningar samt tillgång till och behov av kapital. Marknadskompletterande insatser i tidiga utvecklings- och tillväxtfaser är därför fortsatt ett prioriterat område. En välutvecklad samverkan mellan lokala, regionala och nationella nätverk och aktörer kan vara av stor betydelse för att entreprenörer ska få tillgång till kapital.

En väl fungerande kapitalförsörjning är avgörande för start och utveckling av företag.

GENOM DE REGIONALA strukturfondsprogrammen har projekt med finansiella instrument inriktade på ägarkapital etablerats i alla regioner. Detta har förbättrat engagemanget när det gäller privat medfinansiering till företag i tidig fas. Under programperioden 2014–2020 kommer insatserna vidareutvecklas inom befintlig struktur på regional nivå. I det nationella regionalfondsprogrammet planeras bl.a. ett projekt för så kallade fond-i-fondinvesteringar som syftar till att ytterligare förbättra möjligheterna för företag i tidig fas att få tillgång till riskkapital. Därutöver planeras en s.k. grön investeringsfond för investeringar i företag vars affärsmodeller bidrar till ett bättre klimat.

Rådgivning och information med företagarfokus

För företagare och blivande företagare kan tillgången till affärsrådgivning, information om regelverk, stöd och annan service ha stor betydelse för beslut om att starta eller utveckla en verksamhet. Den innovations- och affärsrådgivning som finansieras med offentliga medel bör utgå från företagets/ individens behov

oavsett kön, ålder och bakgrund. Vidare ska den vara marknadskompletterande, kostnadseffektiv och anpassad till regionala förutsättningar. Att upphandla specialiserad rådgivning, erbjuda konsultcheckar, mentorskap m.m. är olika sätt att bättre svara upp mot företagets/individens olika behov av rådgivning. Det är dessutom angeläget att öka samverkan mellan rådgivningsaktörer på lokal och regional nivå för att bättre möta entreprenörernas behov och öka effektiviteten i systemet. Lättillgängliga, myndighetsgemensamma servicefunktioner, t.ex. webbplatsen verksamt.se, underlättar också för företagare att hitta och ta del av information och rådgivning. Tjänsterna kan även vidareutvecklas med regional information för ytterligare relevans.

Förutsättningar för små och medelstora företags internationalisering

Globaliseringen och digitaliseringen påverkar Sverige på många sätt, inte minst vad gäller företagens villkor, arbetskraftens rörlighet, men också

inom områden som klimat, miljö, energi och kultur. Sverige har en omfattande export samtidigt som små och medelstora företag har en relativt låg internationaliseringsgrad. Samtidigt som den svenska marknaden är begränsad blir konkurrensen i allt större utsträckning global. Företagens förmåga att konkurrera och nå ut på internationella marknader är därför av stor betydelse för deras möjligheter att växa och utvecklas.

”
Ökad export, men även ökade utländska investeringar i Sverige, bidrar till sysselsättning och regional tillväxt.

SVENSKA FÖRETAG BEHÖVER öka sin närvaro på växande globala marknader, inte minst med tanke på att utvecklingen i många tillväxtländer leder till ökad efterfrågan på varor och tjänster inom områden där svenska företag ligger långt framme. Internationalisering behöver bli ett naturligare steg i företagets utveckling, både på hemmaplan och utomlands. En stor utmaning ur ett nationellt och regionalt perspektiv är ett strategiskt, långsiktigt och målmedvetet arbete för att öka internationaliseringen i svenska små och medelstora företag och att öka närvaron på framtidens marknader. Det finns därför anledning att i det regionala tillväxtarbetet utveckla ett långsiktigt arbete i den riktningen.

ÖKAD EXPORT, MEN även ökade utländska investeringar i Sverige, bidrar till sysselsättning och regional tillväxt. För att ta till vara denna tillväxtpotential är det viktigt med offentliga marknadskompletterande insatser som stärker små och medelstora företags förmåga och vilja till internationalisering. Exempel på detta är vidareutveckling av den regionala exportrådgivningen inom Sveriges export- och investeringsråd (Business Sweden) samt möjligheter till exportrådgivning och information om affärsmöjligheter för svenska företag på den internationella marknaden. Ytterligare ett viktigt insatsområde är att uppmuntra företag att anställa personer med bakgrund i andra länder och på så vis få ökad kunskap om bl.a. lokala marknader, affärskontakter, affärskultur och språk.

SAMVERKAN MELLAN FRÄMJANDEAKTÖRER, inte minst mellan nationella och regionala aktörer, är centralt för att företag lätt ska kunna få den hjälp de behöver. Det nationella stödet behöver även vara flexibelt och regionalt anpassat för att möta de förutsättningar som råder i olika delar av Sverige. I ett tillväxtperspektiv är det också viktigt att attrahera utländska investeringar till Sverige och därmed öka dessa.

INSATSER FÖR ATT stärka företag erbjuds bl.a. genom EU:s program för territoriellt samarbete, EU:s strategi för Östersjöregionen, Europeiska innovationspartnerskapen (EIP), COSME och Horisont 2020 och i det nordiska samarbetet. Det är viktigt att underlätta för små och medelstora företag att dra nytta av de möjligheter som erbjuds i dessa olika initiativ. I detta sammanhang är det mycket viktigt med samordning mellan olika aktörer på olika nivåer för att på det sättet dra nytta av varandras kompetenser, resurser och effektivisera genomförandet.

It-användningen i små och medelstora företag

I en digitaliserad och globaliserad ekonomi är det viktigt att it:s potential tas till vara för att möta samhällsutmaningarna och bidra till att öka företagets tillväxt, konkurrenskraft och handel. E-handel är ett viktigt område i sammanhanget. Användningen av it bland företag är generellt sett hög, men samtidigt finns studier som visar att särskilt mindre företag inte fullt ut nyttjar den potential som it erbjuder och att it-användningen varierar beroende på var företaget är lokaliserat och i vilken bransch det verkar. Störst effekt når de företag som kombinerar investeringar i digital teknik och tjänster med en tydlig strategi för verksamheten, kompetensutveckling, fokus på användaren och en kontinuerlig uppdatering och anpassning av genomförandet. Många av dessa

”
På lokal och regional nivå bör it:s roll för företagets utvecklingsmöjligheter, innovationsförmåga och konkurrenskraft uppmärksammas.

mindre företag skulle kunna utveckla sina verksamheter och förenkla sin vardag med hjälp av it. En förutsättning för detta är tillgång till bredband med hög överföringshastighet och tillförlitlighet i alla delar av landet.

PÅ LOKAL OCH REGIONAL NIVÅ bör it:s roll för företagens utvecklingsmöjligheter, innovationsförmåga och konkurrenskraft uppmärksammas. Kunskaps-spridning och erfarenhetsutbyte mellan aktörer på lokal, regional och nationell nivå är viktigt för att öka effektiviteten i genomförandet av åtgärder.

Miljödriven näringslivsutveckling och energifrågor

För att möta klimat-, miljö- och energiotmaningarna och samtidigt främja ett konkurrenskraftigt näringsliv krävs det förändringar i näringslivet. Det krävs såväl strukturella förändringar, inklusive en övergång till förnybara resurser, som ökad resurseffektivitet i termer av effektiv användning av energi, råvaror och ekosystemresurser. Detta är även viktiga åtgärder för att nå generationsmålet och miljökvalitetsmålen. Genom att hållbart nyttja landsbygdens biologiska resurser kan en biobaserad samhällsekonomi utvecklas, som alternativ till den fossilbaserade ekonomin. Utmaningarna utgör även en möjlighet för utveckling av hållbara och resurseffektiva varor, tjänster, tekniklösningar och produktionssystem i alla branscher. Den växande globala efterfrågan på hållbara och resurseffektiva varor och tjänster skapar affärsmöjligheter för svenska företag samtidigt som den möjliggör för miljövänliga produktionsmetoder att spridas globalt. Restaurering av skadade ekosystem och utveckling av ekosystemtjänster kan även det skapa affärsmöjligheter för svenska företag. Ny och miljövänlig teknik efterfrågas i allt högre grad, till exempel när energi- och transportsystem ska ställas om för att möta miljö- och klimatutmaningarna. Miljödriven näringslivsutveckling har potential i alla branscher och kan därmed bidra till ökat företagande, exportmöjligheter och sysselsättning i både stads- och landsbygdsregioner. Det är därför viktigt att främja utvecklingen av små och medelstora företag som vill utveckla ett mer hållbart företagande.

Insatser på både utbuds- och efterfrågesidan

Det regionala tillväxtarbetet ska främja en miljödriven näringslivsutveckling i alla branscher och bidra till att företag använder miljöhänsyn som medel för att stärka sin konkurrenskraft. Såväl utbudsorienterade insatser, t.ex. forskning och utvecklingsstöd, kapitalförsörjning, test- och demoanläggningar, som åtgärder riktade mot efterfrågesidan, bl.a. offentlig upphandling, är i sammanhanget betydelsefulla på nationell och regional nivå. Cirkulära affärsmodeller har betydelse för att bidra till en resurseffektivare ekonomi som minimerar uttaget av naturresurser, framför allt ändliga sådana, och samtidigt minskar material- och energiflöden. De regionala företagsstöden, den så kallade gröna investeringsfonden inom det nationella regionalfondsprogrammet 2014–2020 och energimyndighetens villkorslån är några viktiga marknadskompletterande instrument för företagens kapitalförsörjning. Även landsbygdsprogrammet rymmer viktiga möjligheter till att finansiera miljödrivna företag.

Samverkan mellan nivåer och sektorer för att främja en miljödriven näringslivsutveckling

Komplexiteten i klimat-, miljö- och energiotmaningarna ställer krav på ökad samverkan mellan aktörer på olika nivåer med olika kompetens, verktyg och resurser. Viktiga aktörer är bl.a. aktörer med regionalt utvecklingsansvar, näringslivet, forskningsinstitut, forskningsparker, kommuner, statliga myndigheter och de regionala miljötekniksamarbetena, varav många är samlade inom Föreningen Svensk miljöteknik (ASSET). Exempel på samverkansområden är näringslivsutveckling, kompetensförsörjning, förnybar energi, fysisk planering, hållbar stads- och landsbygdsutveckling och hållbar råvaruförsörjning. Att stärka kopplingen mellan olika kunskapsområden och kluster, där bl.a. näringslivet involveras, är i detta sammanhang betydelsefullt. Forsknings- och utvecklingsinsatser vars resultat bidrar till att utveckla och tillämpa nya miljöanpassade lösningar för hållbar produktion och konsumtion är viktiga. För att ta till vara forskning och utveckling samt främja kunskapsuppbyggnad, nya hållbara affärsmöjligheter och innovationer är det även betydelsefullt att främja samverkansprojekt mellan universitet och högskolor, forsknings-

institut, forskningsparker, näringsliv och offentlig sektor. EU:s ramprogram för forskning och innovation, Horisont 2020, kommer här att spela en viktig roll. Även de Europeiska innovationspartnerskapen är viktiga för att bl.a. främja eco-innovation och att skapa samverkan mellan olika aktörer och sektorer. Genom att främja ett samarbete mellan regioner med olika förutsättningar och styrkeområden kan arbetet med miljödriven näringslivsutveckling stärkas. En förutsättning för detta är dock uppföljningar, utvärderingar och analyser av olika regioners förutsättningar. Det nordiska samarbetet kan också främja en miljödriven näringslivsutveckling.

Hållbara innovationer inom energiområdet

Insatser för energieffektivisering och teknikutveckling är betydelsefulla åtgärder för att stödja små och medelstora företag. Vidare bör insatser inriktade mot att främja användningen av förnybar energi i företag stödjas. Ny teknik och nya produkter kan främjas genom långsiktigt gynnsamma spelregler och finansiering av demonstrationsanläggningar och testverksamhet. Det är viktigt att öka förutsättningarna för kommersialisering av innovationer på energiområdet. Ett sätt att göra detta är att stärka utbudet av riskkapital inom området, t.ex. genom den så kallade gröna fonden inom det nationella regionalfondsprogrammet 2014–2020. Samverkan inom energiområdet mellan nationell, regional och lokal nivå, näringslivet och andra aktörer ska stärkas då detta kan ge utväxling i form av delade erfarenheter och synergier mellan insatser.

Insatser för energieffektivisering och teknikutveckling är betydelsefulla åtgärder för att stödja små och medelstora företag.

Regionalt och lokalt strategiarbete för en miljödriven näringslivsutveckling

Arbetet i kommuner och landsting avseende regionala och lokala strategier, program och mål inom klimat-, miljö- och energiområdena är viktigt. Strategier och planer för en uthållig och energieffektiv samhällsplanering lokalt och regionalt samt för att minska negativ miljöpåverkan från transportsektorn gynnar energibesparing och förnybar energi. Syftet med de regionala klimat- och energistrategierna är att genom bred samverkan, med bl.a. näringslivet, minska klimatförändringarna, främja hållbar energianvändning, öka andelen förnybar energi samt främja energieffektivisering och ett effektivare transportsystem. Att stärka kopplingen mellan de regionala energi- och klimatstrategierna eller andra liknande regionala och lokala strategier och program respektive miljödriven näringslivsutveckling är ett sätt att främja innovation, företagande och sysselsättning. I detta sammanhang ska erfarenheterna av det

uppdrag som genomfördes av de tre pilotlänen för grön utveckling, och som redovisades till Regeringskansliet 2013, tas till vara. Detsamma gäller det arbete och de erfarenheter som gjorts inom ramen för strategin för utveckling och export av miljöteknik 2011–2014. Inom ramen för denna strategi har

de statliga myndigheterna utvecklat ett samarbete med varandra, men samarbetet med aktörer på regional nivå behöver stärkas. Det är väsentligt att det strategiska planeringsarbetet går vidare i samverkan med berörda aktörer på olika nivåer samt att dialogen med näringslivet förstärks.

Regionalfondsprogrammen ska bidra med följande till prioriteringen

Innovation och företagande

- Främja entreprenörskap och tillväxt i befintliga företag samt stärka tillväxtorienterade företags utveckling.
- Främja företagsanpassad rådgivning och kompetensutveckling, samverkan samt vilja och förmåga till internationalisering för små och medelstora företag.
- Utveckla forsknings- och innovationsmiljöer för ökad samverkan mellan näringsliv, universitet och högskolor och offentliga aktörer.
- Beakta jämställdhet, integration och mångfald i insatser för innovation och företagande.
- Främja olika typer av innovationer, särskilt i små och medelstora företag.
- Utveckla starka regionala kluster, forsknings- och innovationsmiljöer inklusive forskningsinfrastruktur, samt demonstrationsanläggningar och testbäddar.
- Stärka små- och medelstora företags förmåga till nyttiggörande och kommersialisering av ny kunskap, inklusive forskning.
- Främja en miljödriven näringslivsutveckling inom alla branscher.
- Stimulera kapitalförsörjning och finansieringstekniska instrument för små och medelstora företag där marknaden inte fungerar tillfredsställande, inklusive en riktad satsning till företag som bidrar till en grön omställning.
- Bedriva insatser som syftar till att dra nytta av och utveckla innovationsupphandling.
- Främja innovationer inom området förnybar energi och öka energieffektiviseringen.

Landsbygdsprogrammet ska bidra med följande till prioriteringen

Innovation och företagande

- Genomföra insatser för att stödja investeringar inom lantbruket och andra landsbygdsföretag för att öka konkurrenskraften och främja sysselsättningen.
- Stödja start av nya verksamheter för unga lantbrukare.
- Främja kompetensutveckling och rådgivning för företagare så att företagen utvecklas affärsmässigt och ökar sitt bidrag till en förbättrad miljö.
- Bidra till ett utvecklat samarbete mellan företag samt mellan företag och universitet och högskolor för att främja innovationer och stärka konkurrenskraften.

Havs- och fiskeriprogrammet ska bidra med följande till prioriteringen

Innovation och företagande

- Främja produktiva investeringar, modernisering och diversifiering inom vattenbruk.
- Stödja etableringar av nya vattenbruksföretag.
- Främja innovationer, nätverksbyggande och kunskapsöverföring mellan forskare och näringarna med koppling till fiske och vattenbruk.
- Stödja investeringar som ökar produktionsvärde och lönsamhet inom fiske och vattenbruk.
- Stödja investeringar inom beredningsindustrin för att öka konkurrenskraften och främja sysselsättningen.

Prioritering 2 – Attraktiva miljöer och tillgänglighet

Förmågan att attrahera, behålla och utveckla kompetenser, företag och kapital är avgörande för att utveckla attraktiva och konkurrenskraftiga regioner och kommuner. Det är människor som bidrar med kompetens, som driver företag och som investerar kapital. De söker en livsmiljö som ger möjligheter att kombinera ett bra boende med bl.a. arbete, service, omsorg och fritid. Det är väsentligt att kommuner tillsammans med regionala och nationella aktörer arbetar gemensamt och systematiskt med att utveckla attraktiva miljöer som både kvinnor och män vill leva, bo, besöka och driva företag i. Ett sådant arbete ska ta utgångspunkt i de särskilda förutsättningar som finns lokalt och regionalt. Detta arbete behöver bedrivas i nära samverkan med näringslivet och det är även viktigt att det engagemang som finns inom det civila samhället tas till vara.



Förmågan att attrahera, behålla och utveckla kompetenser, företag och kapital är avgörande för att utveckla attraktiva och konkurrenskraftiga regioner och kommuner.

GOD TILLGÄNGLIGHET TILL arbetsmarknad, kommersiell och offentlig service, kultur och naturupplevelser samt fritidsaktiviteter är viktiga delar i en attraktiv miljö. En god tillgänglighet skapas bl.a. genom effektiva och hållbara transportsystem. Dessa är en förutsättning för att utvidga och knyta ihop arbetsmarknadsregioner och att stärka kopplingarna mellan tätorter och omgivande landsbygder. Genom samplanering och ändamålsenlig markanvändning kan hållbara fysiska och transportsnåla samhällsstrukturer och en minskad negativ miljöpåverkan från transportsektorn åstadkommas i hela landet. Informationsteknik och att dra nytta av digitaliseringens möjligheter är också centralt för att skapa en god tillgänglighet.

FÖR ATT SKAPA attraktiva regioner som människor oavsett kön, ålder och bakgrund vill vistas, verka och växa i behövs en helhetssyn och sektors-samordning. Det finns ett behov av att förbättra samordningen av olika insatser och åtgärder inom områden som regional tillväxt, transporter, informationsteknik, klimat, miljö, och energi, fysisk planering, kompetensförsörjning, näringslivsutveckling, innovationer, bostadsbyggande, kultur och kulturmiljöer samt servicefrågor. Det krävs även en utvecklad dialog och samverkan mellan såväl lokal, regional och nationell nivå, som mellan offentlig och privat sektor och civila samhällets organisationer. Aktörer på lokal och regional nivå behöver i detta sammanhang se sin roll i ett större perspektiv, såväl regionöverskridande som internationellt. Insatser som genomförs ska bidra till en hållbar utveckling som tar hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga perspektiv. Genom att kombinera dessa perspektiv kan hållbara miljöer åstadkommas.

Tillgänglighet genom transportsystemet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Infrastruktur knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi, ökad befolkning, förbättrade möjligheter



Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

till pendling, besök och ökad sysselsättning. Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås och till att de övriga

miljökvalitetsmålen och generationsmålet nås så att Sverige ska kunna bli ett mer miljömässigt hållbart samhälle. Sverige har ett i grunden väl utbyggt transportsystem. Väg- och järnvägsnät, flyg och sjöfart skapar goda möjligheter till inom- och mellanregionala kommunikationer för medborgare, näringsliv och besökare. I ett glest befolkat land som Sverige, där avstånden ofta är långa, är utmaningarna stora för att möta olika behov av transporter och bidra till ett hållbart transportsystem. Medborgarnas resor bör förbättras genom bl.a. ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Vidare bör kvaliteten för näringslivets transporter förbättras vilket stärker den internationella konkurrenskraften. För att skapa utvecklingskraft och regional konkurrenskraft är det centralt att tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

Hållbar regionförstoring, regionintegrering och förbättrad interregional tillgänglighet

Genom att på ett hållbart sätt förbättra tillgängligheten och därmed pendlingsmöjligheterna inom en region (regionintegrering), eller så att regionen förstoras (regionförstoring), är det möjligt att utveckla väl sammanbundna och större funktionella regioner. Detta ger bl.a. en bättre matchning av utbud och efterfrågan på arbetskraft samt en mer differentierad och dynamisk arbetsmarknad. Detta möjliggör även en ökad specialisering av näringsliv, arbetskraft och utbildning inom fler branscher. Det är viktigt eftersom så många av de funktionella regionerna i Sverige är geografiskt stora men med liten befolkning, särskilt i jämförelse med resten av Europa. Ett fokus på interregional tillgänglighet som knyter samman funktionella regioner är också centralt, bl.a. ur ett socialt hållbart perspektiv för människor som behöver pendla över stora avstånd. Regionförstoring kan medföra ökade transportbehov, vilket innebär att hänsyn behöver tas till hållbara och energieffektiva transportlösningar.

För att skapa utvecklingskraft och regional konkurrenskraft är det centralt att tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

En grundläggande tillgänglighet och transportförsörjning i hela landet

Utvecklingen av transportsystemet måste även möta andra behov än arbetspendling. Människor behöver exempelvis kunna få tillgång till service, omsorg och fritidsaktiviteter. Näringslivet behöver godstransporter för tillverkningsindustrin och persontransporter för tjänstenäringsar som besöksnäringen. Det är angeläget att finna väl fungerande och hållbara transportlösningar för människor och företag i landets alla delar, såväl landsbygder som städer. Samtidigt är det angeläget att samhällsplaneringen generellt och i ökad utsträckning främjar en hållbar och transportsnål samhällsstruktur.

FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR TRANSPORTER varierar avsevärt mellan olika delar av landet. Kapacitetsbrister och bristande funktion i transportsystemet i vissa städer och längs stora stråk är påtagliga och påverkar såväl näringsliv som människor negativt. Samtidigt gör olika delar av näringslivet stora investeringar runt om i landet, vilket också ställer krav på bättre fungerande transportsystem. I sådana

områden kan även mindre persontransportflöden bli strategiskt viktiga som en nyckelfråga för regionens attraktivitet och försörjning av rätt kompetens, för ett ekonomiskt sett betydelsefullt näringsliv. Bland annat den växande besöksnäringen har behov av god tillgänglighet även i landets mer glest befolkade områden. Vissa verksam-

heter såsom produktion och bearbetning av råvaror, t.ex. gruvindustrin och skogsbruket innebär tunga transporter och stora volymer, vilket bl.a. ställer krav på fungerande järnvägs- och vägsystem. För jord- och skogsbruk är även det finmaskiga vägnätet viktigt.

FÖR EN FÖRBÄTTAD och hållbar tillgänglighet behöver såväl det nationella järnvägsnätet som den regionala spårtrafiken byggas ut, bland annat med nya stambanor för höghastighetståg. Därtill behöver järnvägsunderhållet förstärkas och transportsystemets tillförlitlighet ökas. Flyget spelar en viktig

roll för tillgängligheten inom Sverige och internationellt samt är en förutsättning för näringslivets konkurrenskraft. Även om inrikesflygets andel av transportsektorns utsläpp av växthusgaser är förhållandevis liten, behöver flygets energieffektivitet fortsätta att förbättras och utsläppen minska.

Ett hållbart och effektivt transportsystem

Transportsystemet behöver förbättras och utvecklas till att bli mer yt- och kostnadseffektivt samt miljömässigt hållbart för att möta ökande krav från resenärer och godskunder, men också för att möta klimat-, miljö- och energiutmaningarna. Behovet att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem utgör en viktig katalysator för ny teknik och växande företag. Fyrstegsprincipen är en utgångspunkt vid utvecklingen av transportsystemet. De två första stegen handlar om att optimera nyttjandet av befintlig infrastruktur genom att t.ex. påverka behovet av transporter och val av transportsätt eller att styra trafiken. Steg tre handlar om mindre ombyggnationer. Först därefter ska steg fyra genomföras, dvs. större ombyggnationer eller nybyggnation. Ett väl fungerande transportsystem nyttjar alla trafikslag på ett effektivt sätt. Därför är ett trafikslagsövergripande synsätt angeläget vid utvecklingen av transportsystemet.

FÖR ATT UPPNÅ ett långsiktigt hållbart transportsystem är det nödvändigt med en ökad användning av kollektiva färdmedel tillsammans med förbättrade förutsättningar för förflyttningar till fots och med cykel. Möjligheter till gång och cykling i en trygg trafikmiljö skapar möjligheter till goda livsvillkor lokalt. Aspekter som kan förbättra förutsättningarna för det kollektiva resandet är bl.a. fler avgångar, kortare restider och god komfort. Här krävs en god dialog och samverkan mellan kommuner som bl.a. ansvarar för planfrågorna, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, de företag som driver kommersiell trafik samt aktörer med regionalt utvecklingsansvar och därigenom även kunder och näringsliv. Det krävs även en medvetenhet om att transportsystemet nyttjas olika av olika grupper i samhället, exempelvis

reser kvinnor mer kollektivt än män och ungdomar reser mer kollektivt än vuxna. En sådan medvetenhet kan därför bidra till ökad jämställdhet. De prioriteringar som görs vid drift, underhåll och utveckling av transportsystemet påverkar därför olika grupper på olika sätt. Trafiksäkerhet är en viktig aspekt för att skapa trygga och därigenom attraktiva livsmiljöer men också för att åstadkomma en hållbar regionförstoring och regionintegrering. Intelligent transport (ITS) är ett viktigt instrument för att öka effektiviteten och kvaliteten i transportsystemet.

Samordnad planering av transportsystemet

Eftersom ansvaret för transportsystemet är fördelat på flera olika aktörer på olika nivåer i samhället samt mellan offentlig och privat sektor krävs en god samordning. De regionalt utvecklingsansvariga aktörerna i respektive län har en central roll i arbetet med transportsystemet. De har ansvar för länsplanerna och ska delta i arbetet med den nationella transportplanen och har även ansvar för att samordna insatser från olika sektorer och

De regionalt utvecklingsansvariga aktörerna i respektive län har en central roll i arbetet med transportsystemet.

aktörer på olika nivåer och ta fram samlade strategier för att skapa hållbar regional tillväxt och utveckling. Därigenom har de en god kunskap om behoven hos brukarna av transportsystemet. Den kunskapen är central för arbetet med länsplanerna och måste tas till vara på nationell nivå, detta genom att samverka mellan nationell och regional nivå systematiseras och fortsätter utvecklas. Det är angeläget att fortsätta utveckla ett transportsystem som är bättre samordnat och väl integrerat med andra berörda områden bl.a. regional tillväxt. Det ökar synergierna av de satsningar som görs. I många länder, även Sverige, har utvecklingen av transportsystemet traditionellt sett haft ett nationellt fokus vad avser såväl infrastrukturplanering som användande samt reglering av systemet. Detta har förändrats, men det gränsregionala perspektivet och internationella samarbetet mellan länder kan stärkas än mer.

Fysisk planering och boende

För att skapa hållbara och effektiva fysiska strukturer som stärker sambanden inom och mellan regioner krävs en utvecklad mellankommunal, regional och sektorsövergripande samverkan och samplanering, som utgår ifrån ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbara perspektiv. Särskilt behöver frågor om fysisk planering och boendemiljöer tydliggöras i det regionala tillväxtarbetet. Det är också viktigt att planeringen integreras med utvecklingen av bl.a. hållbara transportsystem. Hur den fysiska miljön utformas har stor betydelse för såväl näringslivets utveckling och konkurrenskraft som för utvecklingen av attraktiva livs- och boendemiljöer. Detta är inte minst en viktig utmaning för att nå det av riksdagen beslutade miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö och att åstadkomma en hållbar stadsutveckling. Det handlar även om att skapa strukturer som knyter samman tätorter och omgivande landsbygder.

Här finns bl.a. möjligheter att inom EU:s strukturfondsprogram genomföra insatser för att utveckla hållbara systemlösningar inom klimat-, miljö-, energi- och transportområdena. Att förbättra boendemiljön i de s.k. miljonprogramsområdena är också ett angeläget insatksområde, som både rymmer stora utmaningar och möjligheter. Behovet av att upprusta och energieffektivisera det befintliga bostadsbeståndet innebär även en möjlighet till förnyelse med utgångspunkt från bl.a. ett socialt, kulturellt, miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. I arbetet för en hållbar utveckling av Sveriges städer och stadsregioner är Plattformen för hållbar stadsutveckling ett viktigt forum för dialog och erfarenhetsutbyte mellan aktörer på lokal, regional och nationell nivå samt mellan olika sektorsområden.

BOSTADSFÖRSÖRJNING OCH TILLGÅNG till attraktiva och ändamålsenliga bostäder i attraktiva lägen är en angelägen fråga i alla delar av landet. Brist på bostäder riskerar att bli ett hinder för hållbar tillväxt och utveckling, bl.a. för att näringslivet får svårt att hitta rätt kompetens om människor inte ges goda boendeförutsättningar. Bristen på bostäder

gör det även svårare för den enskilde att studera vid universitet och högskolor. Ökad nyproduktion av bostäder och bättre utnyttjande av det befintliga beståndet är således angelägna åtgärder för att möta människors behov, såväl i städer och tätorter som i gles- och landsbygder. Med växande funktionella regioner och förbättrad tillgänglighet ökar dessutom behovet av ett regionalt och regionöverskridande perspektiv i den fysiska planeringen och i planeringen av bostadsförsörjningen. Här kan kommande slutsatser och förslag från Bostadsplaneringskommittén (N S 2013:12) få betydelse för ökad samordning på den regionala nivån.

Strategiskt arbete för frågor om fysisk planering och boende

Det behövs en ökad medvetenhet om den fysiska planeringens betydelse för hållbar regional tillväxt och attraktiva livs- och boendemiljöer hos aktörer

med regionalt utvecklingsansvar. Samtliga regionalt utvecklingsansvariga aktörer bör till 2020 ha integrerat ett rumsligt perspektiv i det regionala tillväxtarbetet genom ett mer strategiskt arbete med dessa frågor. Det rumsliga perspektivet är bl.a. viktigt för att samhällets insatser inom ett visst

område ska kunna samordnas på ett ändamålsenligt och hållbart sätt, men också för att synliggöra olika utvecklingsalternativ. Då de regionala förutsättningarna varierar över landet kan inriktningen och formerna variera, men utgångspunkten är att de regionalt utvecklingsansvariga aktörerna bör lägga större vikt vid en utvecklad inom- och mellanregional samverkan och dialog rörande dessa frågor. Det kräver en medveten och långsiktig dialog och planering kring olika utvecklingsalternativ inom respektive län och mellan regionalt utvecklingsansvariga i angränsande län. I detta arbete är olika former av analysunderlag, regionala struktur- och målbilder, strategier för samhandling och nätverk för erfarenhetsutbyte och kunskapsspridning särskilt betydelsefulla. I vissa län har arbetet kommit längre genom att arbeta för en tydligare koppling mellan de kommunala översiktsplanerna och den regionala utvecklings-

strategin, t.ex. genom särskilda regionala dialoger och regionala struktur- och målbilder. Det stärker förutsättningarna för att tillväxtpotentialen i alla delar av en region kan tas tillvara.

DE REGIONALT UTVECKLINGSANSVARIGA aktörerna är sedan 2011 en formell instans vid samrådet om kommunala översiktsplaner och har sedan 2014 även möjlighet att yttra sig över riktlinjer för kommunernas bostadsförsörjning. Dessa roller behöver tydligare prioriteras på regional nivå, för att kunna bidra med ett regionalt utvecklingsperspektiv i kommunernas arbete med översiktsplaner och bättre integrera ett fysiskt perspektiv i de regionala utvecklingsstrategierna. I detta arbete är det viktigt att hitta en balans mellan bevarande och utveckling för att åstadkomma en hållbar regional tillväxt. Det är dessutom av stor betydelse att aktörer med regionalt utvecklingsansvar hittar former för dialog och samverkan med länsstyrelsen i dessa frågor.

Tillgänglighet genom informationsteknik

Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter och fyra strategiska områden har lyfts fram som särskilt angelägna ur ett användarperspektiv. Det är behovet av en väl fungerande infrastruktur i hela landet, lätt och säkert att använda, tjänster som skapar nytta samt it:s roll för samhällsutvecklingen. Digitaliseringen påverkar alla delar av samhället och driver fram utveckling av nya lösningar och strukturer. I takt med förnyelse och utveckling av teknik, tjänster, digitaliserade arbetssätt, produktions- sätt av tjänster och varor och användarmönster samt att detta får spridning så ökar digitaliseringens bidrag till hållbar tillväxt, social välfärd och en bättre miljö. Digitaliseringen är en central del i utvecklingen av offentlig sektor och digitala tjänster är ofta en viktig del i offentliga tjänster. Tillgång till bredband är en förutsättning för att öka it-användningen i samhället och därmed för att kunna bo och driva företag i hela landet samt för att kunna ta till vara de möjligheter till ökad

Tillgång till bredband är en förutsättning för att öka it-användningen i samhället och därmed för att kunna bo och driva företag i hela landet.

konkurrens- och innovationskraft som utvecklingen ger. Det är även viktigt för att kunna utöva sina medborgerliga rättigheter och skyldigheter.

TILLGÅNGEN TILL BREDBAND bidrar till nya möjligheter till kompetensutveckling och kompetensförsörjning och den är även avgörande för att tillhandahålla och ta del av god samhällsservice samt hantera samhällsutmaningarna. För att det ska vara möjligt att använda och erbjuda digitala tjänster krävs att det finns god tillgång till bredband i hela landet. Det är viktigt att svenska företag och hushåll i alla delar av landet kan dra nytta av de möjligheter som tillgång till bredband med hög överföringskapacitet ger för att arbetsmetoder ska kunna effektiviseras och tjänster och affärsmodeller utvecklas.

Strategiskt arbete på regional nivå inom it-området

Det är centralt att aktörer inom såväl it-området som aktörer inom det regionala tillväxtarbetet samverkar aktivt. Att identifiera behov, kartlägga brister och i partnerskap finna samverkanslösningar för att tillgodose behoven görs i många fall bäst på lokal och regional nivå. Det är därför viktigt med ett strategiskt it-politiskt arbete på regional nivå. Aktörer med regionalt utvecklingsansvar samt länsstyrelserna har fått en möjlighet att bli signatärer till en digital agenda för Sverige,

dvs. att ställa sig bakom den digitala agendans mål och ta fram en regional digital agenda i bred samverkan med olika samhällsaktörer, bl.a. näringsliv, intresseorganisationer och kommuner. Samtliga 21 län har anslutit sig till arbetet med att ta fram egna digitala agendor.

Det strategiska arbetet inom it-området bör tydligt kopplas till de regionala utvecklingsstrategierna i varje län. För mindre kommuner kan regional samverkan med andra kommuner vara avgörande för möjligheten att kunna ta till vara digitaliseringens möjligheter och för att hantera sina åtaganden i ett allt mer digitaliserat samhälle.

Tillgång till bredband i hela landet

För att kunna använda sig av digitaliseringens möjligheter, möta utmaningar och bidra till hållbar regional tillväxt och utveckling krävs säkert, robust och tillgängligt bredband. Målet är att Sverige ska ha bredband i världsklass och att alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband. Enligt regeringens bredbandsstrategi bör även minst 90 procent av alla hushåll och företag ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020. Det är först och främst marknadens uppgift att göra investeringar i infrastruktur, men förutsättningarna för att bygga ut bredbandsinfrastruktur skiljer sig åt i olika delar av landet. Därför finns det behov av riktade insatser för att hushåll och företag som finns i mer glesbefolkade områden ska få liknande möjligheter som de som bor och verkar i övriga delar av landet. Stöd till bredbandsutbyggnad med hög överföringskapacitet kan därför ges i områden där kommersiella förutsättningar för utbyggnad av bredband saknas.

Tillgång till mobiltelefoni

Väl fungerande mobiltelefoni och snabbt mobilt bredband är av stor betydelse för att kunna bo och verka i hela landet. Offentliga aktörer på nationell, regional och lokal nivå har en viktig roll i att skapa goda förutsättningar för marknaden att bygga ut denna infrastruktur. Det handlar bland annat om att frigöra radiofrekvenser för mobila kommunikationstjänster. De lägre frekvenserna har egenskaper som gör dem lämpliga för en utbyggnad av modern mobiltelefoni och snabbt mobilt bredband som täcker stora geografiska ytor. I områden där det saknas kommersiella förutsättningar för utbyggnad kan statliga yttäckningskrav i de lägre frekvensbanden spela en viktig roll. För att öka möjligheterna till etablering av infrastruktur i kommersiellt mindre attraktiva områden är det viktigt att på lokal och regional nivå sammanföra teleoperatörer med berörda aktörer som kan medverka och stödja utbyggnaden, exempelvis i dialoger där Post- och telestyrelsen kan bistå med kunskap.

Digitala tjänster i offentlig sektor skapar attraktiva miljöer, företagande och innovation

Genom att utveckla digitala tjänster inom den offentliga sektorn kan vardagen förenklas för privatpersoner och företag. Det handlar om tjänster som är utformade efter användarnas skiftande behov, som är enkla och säkra att använda och som är lätta att hitta. Öppen och standardiserad tillgång till information, öppna data, och standardiserade gränssnitt för digitala tjänster kan bidra till innovation och företagande. Det kan även bidra med ett utbud av tjänster som kompletterar den offentliga sektorns tjänste- och serviceutbud. Vidare ökar publicering av offentlig information via internet och användning av sociala medier möjligheterna till insyn och delaktighet för medborgare. Standardiserad informationshantering, förbättrad informationssäkerhet och digitaliserade processer ökar också kvaliteten och effektiviteten

inom offentlig sektor. Samtidigt behöver hänsyn tas till att många människor av olika anledningar inte kan tillgodogöra sig digitala lösningar fullt ut. Det är därför viktigt att den digitala delaktigheten ökar och att digitala tjänster utformas så användbart och tillgängligt som möjligt.

Genom att utveckla digitala tjänster inom den offentliga sektorn kan vardagen förenklas för privatpersoner och företag.

HUR STATSFÖRVALTNINGEN SKA arbeta med dessa frågor beskrivs i regeringens strategi Med medborgaren i centrum – Regeringens strategi för en digitalt samverkande statsförvaltning från 2012. Att aktörer på regional och lokal nivå arbetar strategiskt med dessa frågor är lika centralt. Bättre service och en ökad digital delaktighet bidrar till att skapa attraktiva miljöer för medborgare och företag. Det skapar dessutom möjligheter till företagande och innovationer inom näringslivet.

Kommersiell och offentlig service

Tillgänglighet till olika typer av service är en förutsättning för hållbar regional tillväxt och utveckling i alla delar av landet. Vissa områden har dock förutsättningar som gör det svårare för såväl offentliga som kommersiella aktörer att bidra till en god tillgång till service. Det handlar

framför allt om gles- och landsbygdsområden med långa avstånd och litet befolkningsunderlag, men det kan även handla om områden i eller i närheten av städer. Service är ett brett begrepp och tjänsterna har mycket olika karaktär. Viss service kan med fördel skötas på distans och kräver då väl fungerande telefoni, mobiltäckning och tillgång till bredband och ibland även post- eller paket-service. Andra serviceformer kräver fysiska besök på serviceställen, sällan eller ofta. Då blir det centralt var servicestället lokaliseras och hur transport-systemet fungerar.

I VISSA SÄRSKILT sårbara och utsatta glesbygder är förutsättningarna begränsade för att kommersiella aktörer ska kunna bidra till att skapa en god tillgång till service. I dessa områden bör staten ta ett särskilt ansvar för att medborgare och näringsliv också fortsättningsvis ska ha tillgång till en grundläggande nivå av kommersiell service. Så kallade servicepunkter på landsbygden behöver också utvecklas. Det kan till exempel handla om samordning av dagligvaror, drivmedel, post, grundläggande betaltjänster och apoteksombud. Denna basservice är grunden för attraktivitet och en förutsättning för jobb och hållbar regional tillväxt.

Väl fungerande marknad, upphandling och utjämningsystem

En stor del av serviceutbudet erbjuds av företag på kommersiella villkor. Därför är en väl fungerande marknad med god konkurrens central för att skapa en god servicenivå med en god tillgänglighet. En annan del av serviceutbudet tillhandahålls av offentliga aktörer på såväl statlig, regional som kommunal nivå. Även i dessa fall är det ibland företag som är leverantörer. Här är väl fungerande upphandling, inklusive innovationsupphandling, inom offentlig sektor en central faktor. Det kommunalekonomiska utjämningsystemet för kommuner och landsting är viktigt för att en likvärdig offentlig service ska kunna erbjudas i landets olika delar.

Samverkan samt lokalt och regionalt anpassade innovativa lösningar

Eftersom det finns ett stort antal aktörer inom olika servicesektorer är en god samverkan och samordning mellan sektorer och samhällsnivåer nödvändig för att på ett effektivt sätt uppnå en god servicenivå. I detta ingår även betydelsen av en god samordning och samverkan mellan kommersiell och offentlig service, framför allt för den typ av service som kräver en närhet i vardagen och särskilt i områden som är sårbara och utsatta vad gäller tillgänglighet till service. Regeringen anser att där det är ändamålsenligt ska samverkan stärkas. I detta sammanhang ska det regionala tillväxtarbetet ha en främjande roll, bl.a. genom

de regionala serviceprogrammen och processen runt dessa. Här är det angeläget att även utveckla lokalt och regionalt anpassade innovativa lösningar som tar hänsyn till varierande förutsättningar och behov, men också att finna mer generella metoder som kan fungera i alla delar av landet.

Tillgänglighet till olika typer av service är en förutsättning för hållbar regional tillväxt och utveckling i alla delar av landet.

Tillgång till kommersiell service i alla delar av landet

Inom ramen för såväl den regionala tillväxtpolitiken som inom landsbygdsprogrammet finns det möjligheter att främja en grundläggande kommersiell service. Detta sker genom insatser för att stärka dagligvarubutiker och drivmedelsstationer samt genom olika insatser för att stärka samordning av olika typer av service med strategisk betydelse. De medel som finns inom regional tillväxt för service avsätts främst till detta och för arbetet finns förordningen (2000:284) om stöd till kommersiell service. I Sveriges landsbygdsprogram 2014–2020 finns betydande medel avsatta för att stärka tillgänglighet till service i gles- och landsbygder. På regeringens uppdrag har också regionala serviceprogram för perioden 2014–2018 tagits fram i varje län. Dessa program ska samordna aktörer och styra vilka insatser som ska prioriteras i arbetet med att skapa en god tillgänglighet till kommersiell och offentlig service. Utvecklingen inom området gör att behovet av lösningar med koppling till det civila samhället ökar. Det finns

dessutom ett behov av mötesplatser som inte bara utgår från kommersiell och offentlig service, utan även har ett uttalat socialt och kulturellt syfte. En samlade punkt för service fyller ofta rollen som mötesplats, vilket i sig ökar platsens attraktivitet.

I JANUARI 2014 fick en särskild utredare i uppdrag att undersöka förutsättningarna för ett stöd riktat till kommersiell och viss offentlig service i de glesbygdsområden som är särskilt sårbara och utsatta. För att både kvinnor och män som bor och verkar i dessa områden ska ha tillgång till service måste verktyg och metoder utvecklas på såväl nationell som regional och lokal nivå. Regeringen anser att i dessa områden bör staten ta ett särskilt ansvar för att medborgare och näringsliv också fortsättningsvis ska ha tillgång till en grundläggande nivå av kommersiell service.

INOM RAMEN FÖR politiken för informationssamhället främjar staten en god postservice och grundläggande betaltjänster. Regeringen kommer även fortsatt att säkerställa att det finns en posttjänst av god kvalitet i hela landet. I dag sker detta genom att regeringen ställer långtgående krav i tillståndsvillkoren för den utsedda tillhandahållaren av den samhällsomfattande posttjänsten, Post Nord AB. Det statliga åtagandet för grundläggande betaltjänster omfattar endast de orter och landsbygder där marknaden inte tillgodoser behovet. Länsstyrelserna ansvarar för att göra en bedömning av hur de grundläggande betaltjänsterna motsvarar samhällets behov samt för att utforma och genomföra regionala stöd- och utvecklingsinsatser för att trygga behovet. Arbetet sker i samarbete med Post- och telestyrelsen.

FÖR APOTEK I glesbygd finns det en möjlighet att söka bidrag genom förordningen (2013:80) om apoteksstöd i glesbygd. Genom ett avtal med Apoteket AB säkerställdes även de så kallade apoteksombuden i glesbygd till och med den 30 juni 2015. Regeringen avser att inom ramen för socialpolitiken hitta lösningar som säkrar den tillgänglighet som dessa ombud bidrar med även efter detta datum.

Likvärdig tillgång till statlig service

Utgångspunkten för statliga myndigheter och statligt ägda bolag är att de så långt som möjligt ska erbjuda en likvärdig tillgång till service för alla medborgare och företag. För att nå detta krävs bl.a. stärkt samverkan med varandra och med andra berörda aktörer, bättre uppföljning samt utveckling och ökad användning av ny teknik och distansoberoende lösningar. Utvecklade tjänster via servicekanaler som it och telefoni kan i många fall ge medborgare och företag en god tillgång till service. Samtidigt krävs det en genomtänkt lokalisering för den statliga service som måste besökas, i synnerhet för den som besöks ofta. Utvecklingen av lokala servicekontor och annan kontorsnärvaro bör präglas av balans mellan möjligheter till samordning, lokala förutsättningar samt möjligheter till och utveckling av service genom de andra kanaler som nämns ovan. Staten har också en viktig roll för att främja utvecklingen av de verktyg som är en förutsättning för att få en god tillgänglighet till service, exempelvis transportsystem, mobiltelefoni och bredband samt vid behov ställa tydligare service- och tillgänglighetskrav på berörda myndigheter och statligt ägda bolag.

Kultur och fritid

Förutom frågor om tillgänglighet till bl.a. service och transporter är även livsstilsfaktorer något som både kvinnor och män värderar högt i en god och attraktiv livsmiljö, t.ex. ett rikt utbud av kultur- och fritidsaktiviteter. Ett levande kulturliv är viktigt för välfärden och demokratin. Kulturens och föreningslivets betydelse är stor för en hållbar samhällsutveckling vad gäller mångfald, jämställdhet, miljö och social sammanhållning. Kultur, kulturarv och naturmiljöer har viktiga roller för både individers utveckling och för regioners hållbara tillväxt och utveckling, sysselsättning, attraktivitet samt konkurrenskraft. Kultur- och fritidsaktiviteter främjar och utvecklar människors kreativitet vilket är av betydelse för förnyelse och innovationsförmåga i glesbygd, landsbygd, tätorter, städer och storstäder. Därför är det viktigt att i utvecklingen av innovativa miljöer och ett breddat näringsliv ta till vara naturmiljöer, främja kultur och fritidssektorn samt kulturarvet.

Kultur och kulturmiljöer skapar utveckling och förnyelse

Regeringen anser att alla människor ska ha tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter. Det innebär att alla oavsett bakgrund, ålder eller kön ska kunna ta del av och utforska kultur och fritidsintressen i olika former. Kulturarvet ger perspektiv på samhället och dess utveckling och berikar människors liv. Kulturlivet tillhör alla och bör ses som en kraft i samhället som kan fördjupa samhörighet mellan människor och mellan människa och miljö, men också bidra till utveckling och förnyelse. Nya samhällsfrågor, utmaningar och möjligheter växer fram och kulturen och kulturarvet, såväl det materiella som det immateriella, präglas allt mer av mångfald. Landskapet med dess historiska spår och olika kulturmiljöer utgör attraktiva miljöer för såväl företagande, besökande som boende. Genom vård, utveckling och tillgängliggörande av kultur och kulturmiljöer kan en grund för ökad diversifiering av näringslivet, med fokus på besöksnäring och kulturella och kreativa näringar, byggas.

Kulturella och kreativa sektorn samt besöksnäringen bidrar till innovativ näringslivsutveckling

Kulturella och kreativa näringar och besöksnäring är exempel på områden som kan koppla samman branscher, kompetenser och kunskapsområden på nya sätt för att addera ett estetiskt, socialt och miljömässigt värde. Detta kan öppna dörren till nya marknader och ge framgång i andra näringar.

KULTURELLA OCH KREATIVA näringar kan få ökad betydelse för Sveriges ekonomi och bidrar till att koppla samman branscher och kunskapsområden på nya sätt. Företag inom exempelvis mode, design, musik, litteratur, digitala spel och film växer starkt i Sverige och bidrar till Sveriges internationella attraktionskraft. Digitaliseringen är en faktor som är betydande för näringarnas frammarsch, både när det gäller användandet och pådrivandet av den digitala utvecklingen. Nya samarbeten mellan kunskapsområden och branscher sker i alla delar av landet, såväl i städer

som på landsbygden. De kulturella och kreativa näringarna verkar ofta i ett globalt sammanhang och har i ett ekonomiskt perspektiv också betydelse för utvecklingen av globala värdekedjor.

DEN SVENSKA KULTURSAMVERKANSMODELLEN innebär att landstingen har fått ett ökat ansvar för och frihet att fördela statliga medel till kulturverksamheter i länen. Modellen möjliggör bl.a. att kulturen i högre grad kan samspela och vara en del i det regionala innovativa tillväxtarbetet.

BESÖKSNÄRINGEN HAR UTVECKLATS starkt under 2000-talet. Antalet besökare har ökat stadigt vilket lett till både ökad omsättning och sysselsättning. Besöksnäringen bidrar också till lokal, regional

och nationell attraktionskraft. För att öka konkurrenskraften i besöksnäringen och få fler besökare behövs ett utvecklat samarbete mellan olika aktörer på olika nivåer i samhället inom bl.a. natur- och kulturmiljö, evenemang, kulturella verksamheter, värdskap, fysisk miljö och infrastruktur. Den

stora utmaningen inom turismsektorn globalt såväl som nationellt är att utveckla en hållbar besöksnäring.

AKTIVITETER INOM KULTUR och fritid som t.ex. arrangeras av idéburna organisationer och idrottsföreningar, bidrar till social sammanhållning och är betydelsefullt för att livsmiljön och bostadsorten ska upplevas som attraktiv. För att ta tillvara de möjligheter som kulturen och föreningslivet kan ge nationellt och internationellt, lokalt och regionalt är det angeläget att synliggöra och vidareutveckla kulturens och föreningslivets betydelse och potential i det regionala tillväxtarbetet.

Kulturens och föreningslivets betydelse är stor för en hållbar samhällsutveckling vad gäller mångfald, jämställdhet, miljö och social sammanhållning.

Regionalfondsprogrammen ska bidra med följande till prioriteringen

Attraktiva miljöer och tillgänglighet

- Bidra till att stärka regioners möjligheter att ta del av och vara en del av det framväxande e-samhället.
- Utveckla tillgänglighet och implementering av offentliga digitala tjänster samt öka användningen av dessa.
- Bygga ut och uppgradera ortssammanbindande bredbandsnät.
- I delar av programområdet, stärka prioriterade transportstråk, bl.a. TEN-T och nationella infrastruktursatsningar.
- Främja utvecklingen av koldioxidsnåla och energi-effektiva infrastrukturer för transporter.
- Bedriva insatser som främjar effektiva byten mellan transportslag och multimodala transporter.

Landsbygdsprogrammet ska bidra med följande till prioriteringen

Attraktiva miljöer och tillgänglighet

- Bidra till utbyggnad av snabb och säker bredbandsinfrastruktur som ger förbättrade möjligheter att bo och verka på landsbygden.
- Främja utvecklingen av kommersiell och offentlig service för ett utökat serviceutbud på landsbygden.
- Förbättra förutsättningarna för turism och rekreation bl.a. genom utbyggnad av småskalig infrastruktur för detta.
- Främja tillgången till kultur och fritid på landsbygden.

Programmen för lokalt ledd utveckling (LLU) ska bidra med följande till prioriteringen

Attraktiva miljöer och tillgänglighet

- Främja lokal utveckling, lokala initiativ och samarbeten avseende bl.a. servicelösningar, besöksnäringen, kultur och fritid.

Prioritering 3 – **Kompetensförsörjning**

I den globala kunskapsekonomin är tillgången till kunskap och kompetens i bred bemärkelse en viktig konkurrensfaktor för Sveriges regioner. Det är en avgörande faktor för att nå regeringens mål om att Sverige ska ha den lägsta arbetslösheten i EU år 2020. Att se, ta tillvara och utveckla hela befolkningens kompetens är centralt för att främja företagande, entreprenörskap för att kunna utveckla nya varor, tjänster, organisationssätt eller tekniska lösningar. Tillgång till arbetskraft med relevant kompetens är därför en förutsättning för en fortsatt utveckling av näringsliv och offentlig verksamhet. En väl fungerande kompetensförsörjning, som bl.a. innebär en god matchning mellan utbud och efterfrågan på arbetskraft, ger möjligheter att möta de utmaningar som följer av den demografiska utvecklingen och en kraftig urbanisering. Det handlar också om att kunna möta klimat-, miljö och energiutmaningarna samt de utmaningar som följer av globaliseringen, men

också att ta tillvara dess möjligheter. Även digitaliseringen innebär nya möjligheter, men också utmaningar, som behöver hanteras. Efterfrågan på arbetskraft inom nya yrkeskategorier kommer att uppstå, vilket stärker individens behov av kompetensutveckling, livslångt lärande och förmåga till omställning. Det skapar även ett behov av att inom utbildningssektorn kunna möta snabbt skiftande utbildningsbehov, för att fullt ut kunna nyttja den potential som digitaliseringen medför.

NÄR DEN GLOBALA konkurrensen stärks måste Sverige kunna konkurrera med kunskap och kompetens samt förmåga till organisatorisk och teknisk innovation och utveckling. Kompetensförsörjning är följaktligen en prioritering i denna nationella strategi. För att kunna möta de nämnda utmaningarna och ta till vara möjligheterna som följer av dessa kommer det bli än viktigare att ta till vara kompetenser, kreativitet och erfarenheter från hela arbetskraften, oavsett bakgrund och härkomst, kön, ålder eller boendeort. En fungerande

kompetensförsörjning är en långsiktig grund för att säkra välfärden och för att utveckla en bättre social sammanhållning i hela landet. Här kommer regeringens satsning på Kunskapslyftet att vara central. Det är en bred och långvarig satsning som syftar till att stärka arbetskraftens kompetens och möjligheter på arbetsmarknaden samt bidra till att förkorta tiden för etablering i samhället och på arbetsmarknaden för många nyanlända. Inom ramen för Kunskapslyftet görs satsningar på ett ökat antal platser inom högskoleutbildning och folkhögskolan samt inom både allmänna ämnen och yrkesämnena i den kommunala vuxenutbildningen (Komvux). Regeringen avser dessutom att återkomma om utökade platser i yrkeshögskolan. Kunskapslyftet omfattar reformer inom olika politikområden, inte minst utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken, och kan även komma att innefatta en utveckling av roller såväl som möjligheter till samverkan hos myndigheter, kommuner och län.

KUNSKAPSLYFTET KOMMER ATT utvecklas i nära samverkan mellan den regionala tillväxtpolitiken, utbildningspolitiken, arbetsmarknadspolitiken och näringspolitiken under perioden. Jämsides med utvecklingen av Kunskapslyftet behöver även samverkan mellan berörda parter på lokal och regional nivå utvecklas vidare. Viktiga områden är regional samverkan kring utbudet av utbildningar på gymnasial nivå, utbildningars koppling till lokalt och regionalt näringsliv, tillgång till vägledning och validering etc. Det är i detta sammanhang viktigt att berörda myndigheter inom kompetensförsörjningsområdet, enskilt och gemensamt, även fortsättningsvis bidrar till arbetet på regional nivå.

Matchning på arbetsmarknaden

För en bättre matchning på arbetsmarknaden behöver aktörer på nationell, regional och lokal nivå arbeta aktivt och strategiskt med kompetensförsörjning och utbildningsplanering, såväl för den egna verksamheten som för arbetsmarknaden i övrigt. Förutsättningar för en fungerande kompetensförsörjning skapas om utbildnings- och arbetsmarknadssystemets olika delar samverkar

med varandra och med det omgivande samhället, inte minst med näringslivet. På regional nivå kan de regionala kompetensplattformarna vara centrala verktyg för samverkan inom kompetensförsörjning och utbildningsplanering på kort och lång sikt. De bidrar därmed till bättre matchning av utbud och efterfrågan på kompetens genom att bl.a. sammanföra utbildningsanordnare med privata och offentliga arbetsgivare.

DE REGIONALA KOMPETENSPLATTFORMARNA arbetar framför allt med matchning utifrån det utbud och den efterfrågan som finns i länet. Givet de demografiska förändringarna, prognostiserat behov av kompetens och hög invandring i vissa delar av landet kommer det inte räcka att enbart beakta utbudet av befintlig arbetskraft. För flertalet län kommer

det vara centralt att jobba med ett strukturerat synliggörande och tillvaratagande av kompetens hos utrikes födda och andra grupper som i dag inte tas tillvara på arbetsmarknaden, samt att fullt ut dra nytta av digitaliseringens möjligheter. Det kommer också behövas ett strategiskt arbete kring

inflyttning och invandring, boende och skola samt mottagande av enskilda personer och familjer. En långsiktig strategi för kompetensförsörjning måste även inkludera planer för förbättrad dags- och veckopendling och därmed bidra till hållbar regionförstoring och regionintegrering. Detta utvecklas även i avsnitt 2.

REGERINGEN HAR INLETT ett reformarbete för att modernisera och utveckla Arbetsförmedlingen till att bli en professionell matchningsspecialist och därigenom i förlängningen stärka arbetsmarknadens funktionssätt. Arbetsförmedlingen ska samverka med andra aktörer vars uppdrag eller verksamhet kompletterar Arbetsförmedlingens. Det gäller t.ex. arbetsmarknadens parter, kommunerna, aktörer med regionalt utvecklingsansvar, trygghetsorganisationerna, marknadens många aktörer och det civila samhällets organisationer. Även den lokala samverkan, inte minst med kommunerna, behöver öka.

I den globala kunskapsekonomin är tillgången till kunskap och kompetens i bred bemärkelse en viktig konkurrensfaktor för Sveriges regioner.

Utbildning, kompetensutveckling och livslångt lärande för ökad konkurrenskraft

En strategi för att bättre ta tillvara befintlig arbetskraft är att skapa fungerande strukturer för utbildning, kompetensutveckling och livslångt lärande. Utbildningens infrastruktur i form av utbildningsinstitutioner, fysiska eller digitala, där människor kan få tillgång till utbildning är central och här skiljer sig förutsättningarna åt mellan olika delar av landet. Yrkesutbildning på gymnasial nivå samt de utbildningar som ingår i yrkes-



På regional nivå kan de regionala kompetensplattformarna vara centrala verktyg för samverkan inom kompetensförsörjning och utbildningsplanering på kort och lång sikt.

högskolan har särskilt stor betydelse för kompetensförsörjningen i många regioner då de liksom Arbetsförmedlingens arbetsmarknadsutbildningar har en direkt koppling till näringslivets behov av arbetskraft. Även högskolor och universitet har en viktig roll i att utbilda för såväl näringslivets som den offentliga sektorns kompetensbehov. Regeringen anser att det är viktigt att de regionala skillnader som finns avseende befolkningens utbildningsnivå minskar. Det gäller bl.a. övergångsfrekvenser från gymnasieskola till universitet och högskola. En generell höjning av utbildningsnivån och utveckling av det livslånga lärandet är viktigt om Sverige ska kunna bli en ledande kunskapsnation. Att minska antalet personer som inte har en avslutad gymnasial utbildning och att höja utbildningsnivån bland dem med lägst utbildning är två av de viktigaste faktorerna för en hållbar regional tillväxt.

SÅ KALLADE LÄRCENTRA är av stor betydelse för att öka tillgängligheten till utbildning på såväl grundläggande nivå som gymnasial och eftergymnasial nivå i hela landet. Detsamma gäller folkbildningen som når många deltagare med sin verksamhet, även de grupper som andra utbildningsformer kan ha svårt att nå. Folkbildningen är därför en viktig

resurs för att minska utbildningsklyftorna i samhället, synliggöra mångfaldens potential och öka den sociala sammanhållningen. De regionalt utvecklingsansvariga aktörerna bör därför i högre grad än i dag ta tillvara folkbildningen som en resurs i det regionala kompetensförsörjningsarbetet.

DEN SNABBA UTVECKLINGEN på arbetsmarknaden gör att de som redan arbetar behöver kontinuerlig kompetensutveckling och komplettering av tidigare utbildning. Socialfondsprogrammet är ett av flera verktyg för att bidra till kompetensutveckling men också för att hantera omställning och mildra konsekvenserna av strukturomvandlingen i näringslivet, vilket är särskilt utmanande bl.a. i län som domineras av en ensidig näringslivsstruktur. Detta i en tid när de snabba förändringarna – med ökade krav på såväl generella som specifika kompetenser – innebär att arbetskraft med låg utbildning riskerar att få strukturella svårigheter på arbetsmarknaden. I detta sammanhang är även regeringens satsning på ett stadigvarande kunskapslyft med permanenta utbildningsplatser centralt för utvecklingen vad gäller arbetet med att stärka arbetskraftens kompetens och möjligheter på arbetsmarknaden. Kunskapslyftet kommer även bidra till att förkorta tiden för etablering i samhället och på arbetsmarknaden för många nyanlända.

Ökat utbud av arbetskraft genom integration och mångfald

För att antalet personer som arbetar, liksom att antalet arbetade timmar i ekonomin ska öka, är ett ökat arbetskraftsdeltagande centralt. Ett fortsatt nära samarbete mellan berörda politikområden, särskilt arbetsmarknads-, utbildnings- och den regionala tillväxtpolitiken kan bidra till detta. Ett sätt att göra detta är att bättre ta tillvara äldres kompetens, bl.a. genom att möjliggöra för människor att under flexibla former arbeta längre



Högskolor och universitet har en viktig roll i att utbilda för såväl näringslivets som den offentliga sektorns kompetensbehov.

upp i åldrarna. För unga är det av största vikt att de fullföljer en utbildning på ett nationellt program i gymnasieskolan. Ur ett kompetensförsörjningsperspektiv, samt för de unga själva, är det även viktigt att åstadkomma en snabbare genomströmning i utbildningssystemet och en ökad kvalitet i utbildningen.

FÖR ATT ÖKA arbetskraftsutbudet är det avgörande att på ett bättre sätt inkludera de grupper som i dag står utanför arbetsmarknaden, inte minst de människor som har svårt att varaktigt etablera sig på arbetsmarknaden. I denna grupp återfinns exempelvis unga kvinnor och män som saknar en fullföljd gymnasieutbildning, nyanlända och anhöriginvandrare samt personer med olika former av funktionsnedsättningar.

Många i dessa grupper måste bl.a. få möjlighet att snabbare komplettera och validera sin utbildning och sina yrkeskunskaper. Även en väl fungerande studie- och yrkesvägledning är viktig eftersom den bidrar till minskade avhopp och förbättrar matchningen

genom bättre kunskap om vilka val som ger störst chans på arbetsmarknaden. I allt högre grad är även den kommunala vuxenutbildningen och folkbildningen av betydelse för att ge utrikes födda en möjlighet till utbildning som leder till arbete och tillräckliga kunskaper i svenska språket för att kunna delta i samhällslivet. Dessa och andra verktyg kommer att bli än viktigare under de kommande åren då invandringen till Sverige

För att öka arbetskraftsutbudet är det avgörande att på ett bättre sätt inkludera de grupper som i dag står utanför arbetsmarknaden.

väntas vara hög. Etablering och mottagande av nyanlända ställer därför krav på en regional samverkan, bl.a. inom områden som boende, skola och utbildning. I denna samverkan bör såväl företag och ideell sektor involveras.

DE FÖRETAG, MYNDIGHETER och organisationer som vill öka sin innovationsförmåga kan tjäna på att rekrytera bredare och skapa en mindre homogen personalstyrka. I synnerhet bör offentliga arbetsgivare verka som föredömen för att alla människors kompetenser, kunskaper och erfarenheter ska tas tillvara. Ett fortsatt aktivt jämställdhetsarbete behövs också för att ta till vara hela befolkningens kompetens och förmåga. På sikt riskerar könsuppdelningen i fråga om studie- och yrkesval att skapa ökade hinder för en väl fungerande matchning på arbetsmarknaden.

INGEN ENSKILD NIVÅ eller sektor kommer ensam att kunna lösa de utmaningar vi står inför på kompetensförsörjningsområdet. En fungerande samverkan och dialog avseende strategiska

frågor inom kompetensförsörjningsområdet mellan lokal, regional och nationell nivå, liksom mellan berörda politikområden, kommer därför vara avgörande.

Socialfondsprogrammet ska bidra med följande till prioriteringen

Kompetensförsörjning

- Bidra till en väl fungerande arbetsmarknad och en varaktigt ökad sysselsättning på lång sikt.
- Stimulera kompetensutveckling som stärker kvinnors och mäns ställning på arbetsmarknaden.
- Stärka kopplingen mellan utbildning och arbetsliv.
- Öka övergångarna till arbete bland kvinnor och män som står långt ifrån arbetsmarknaden.
- Underlätta unga kvinnors och mäns etablering i arbetslivet och deltagande i utbildning.

Prioritering 4 – Internationellt samarbete

Internationellt samarbete, både i Sveriges närområde, inom EU och i ett större globalt perspektiv, är en förutsättning för att bättre kunna möta samhällsutmaningarna som Sverige och svenska regioner står inför på grund av bl.a. ökad global konkurrens, den demografiska utvecklingen samt klimat-, miljö- och energifrågorna. Samarbete internationellt och i närområdet är också viktigt för att kunna genomföra övriga prioriteringar i denna strategi.

DET BLIR ALLT viktigare för näringslivet att dra nytta av globaliseringens möjligheter och därmed ökar även betydelsen av internationella samarbeten. Företag och regionala aktörer bör etablera strategiska partnerskap inom Sverige och i andra länder. Det är därför av stor betydelse att det finns ett internationellt perspektiv i arbetet med en hållbar regional tillväxt. När företagandet blir mer gränsöverskridande behöver alla relevanta politikområden och myndigheter ha ett gränsöverskridande perspektiv.

EU-SAMARBETET SÄTTER RAMARNA för många frågor av vikt för hållbar regional tillväxt och utveckling. Detta gäller exempelvis inom områden som miljö, offentlig upphandling och handel, där gemensam lagstiftning reglerar hur utvecklingsarbetet kan bedrivas. Även de olika fonder och program som initieras på EU-nivå för att främja exempelvis regional utveckling, innovation eller företagsutveckling påverkar förutsättningarna för det regionala arbetet. De gemensamma förutsättningarna inom EU har även påverkan på hur företag och regioner kan verka globalt.

INTERNATIONELLT SAMARBETE ÄR ett verktyg för att kunna genomföra övriga prioriteringar i nationella strategin och att bättre kunna möta samhällsutmaningarna som Sverige och svenska regioner står inför. Genom internationella samarbeten på både nationell och regional nivå går det ofta att uppnå bättre resultat än genom att adressera utmaningarna på egen

Det blir allt viktigare för näringslivet att dra nytta av globaliseringens möjligheter och därmed ökar även betydelsen av internationella samarbeten.

hand. Mervärden skapas främst genom kunskaps- och erfarenhetsutbyten, lösningar på gemensamma problem, gemensamma strukturer och skapande av en större kritisk massa, t.ex. genom att kompletterande kompetenser och näringslivsstrukturer förs samman. Det är angeläget att det regionala tillväxtarbetet är tydligt resultatorienterat och strävar efter att utveckla samarbeten och kunskapsutbyte internationellt.

Internationellt samarbete

Dra nytta av globaliseringens möjligheter

Globaliseringen innebär stora möjligheter för alla delar av Sverige att utvecklas, bl.a. genom starkare delaktighet i s.k. globala värdekedjor. Produktionen av varor och tjänster är i dag tätare sammanlänkad i den internationella konkurrensen, vilket samtidigt innebär att den också har blivit alltmer fragmenterad och utspridd över världen. Skiftet från en internationell ekonomi baserad på handel med färdiga produkter till en ekonomi som i allt högre grad är baserad på globala värdekedjor, innebär även att regioner och företag i olika delar av världen påverkar varandra i större utsträckning än tidigare. Globala värdekedjor skapar nya möjligheter för bl.a. småföretag på regional nivå att delta i de globala marknaderna, t.ex. som underleverantörer eller leverantörer av specialiserade insatsvaror. Skiljelinjen mellan tillverkning och tjänster urvattnas också alltmer, och värdet av tillverkade produkter blir mer och mer beroende av tjänster som säljs tillsammans med varorna. Innovation och s.k. kunskapsbaserat kapital kommer alltmer i förgrunden. Globaliseringen ställer således nya krav på näringslivets och samhällets förmåga att utvecklas för att möta de utmaningar som finns

lokalt, regionalt, nationellt och globalt.

FÖR ATT REGIONALT kunna ta tillvara på möjligheterna krävs bättre internationella kontaktnät, omvärldsbevakning och kunskapsutveckling inom det regionala tillväxtarbetet och hos företagen

själva. En större internationell utblick kan frigöra utvecklingspotentialen i små och medelstora

företag och bidra till fler affärsmöjligheter för näringslivet i hela Sverige.

LÄNDERNA I SVERIGES närområde – i Norden, runt Östersjön och i övriga Europa – är och kommer fortsätta vara centrala marknader för Sveriges handel och samarbeten. En stor potential finns också för företag i hela landet att ännu bättre nå ut till de växande marknaderna i Asien, Afrika och Sydamerika. Genom fokuserade och väl koordinerade insatser för internationalisering på regional nivå i nära samarbete med aktörer som har kunskap och närvaro på marknaderna, kan företag få bättre möjligheter att ta till vara på den outnyttjade potential som finns. Regeringens exportstrategi kommer att utgöra en plattform för arbetet med att stärka näringslivets internationalisering i alla Sveriges regioner.



Internationellt samarbete är ett verktyg för att kunna genomföra övriga prioriteringar i nationella strategin och att bättre kunna möta samhällsutmaningarna som Sverige och svenska regioner står inför.

GENOM ETT ÖKAT samarbete mellan innovations-, näringslivs- och handelsfrämjande kan intresset från omvärlden att bedriva handel med, samarbeta med och investera i svenska företag öka. En ökad koordinering mellan olika främjandeinsatser är grundläggande för att bidra till att skapa ett internationellt konkurrenskraftigt näringsliv samtidigt som överlappningar undviks.

Internationaliserade regioner för konkurrenskraftiga lösningar

Sveriges regioner behöver vara internationellt konkurrenskraftiga för att kunna attrahera kompetens, företag och kapital. Konkurrenskraftiga regioner står också bättre rustade för att möta bl.a. konjunktursvängningar och olika samhällsutmaningar. Därför är det viktigt att regioner profilerar sig och gör den egna regionen attraktiv för utländska företag, investerare, forskare, studenter, arbetskraft och besökare. Många regionala aktörer har utarbetat strategier för att hantera dessa frågor. Ett väl fungerande samarbete över sektorsgränser medför även ett ökat mervärde av regionala, nationella och europeiska insatser och ger förutsättningar att uppnå varaktiga resultat.

DE FLESTA SAMHÄLLSUTMANINGAR kräver internationellt samarbete. Europeiska unionen är i detta sammanhang viktig för att t.ex. arbeta med förutsättningar för relevant lagstiftning och gemensamma överenskommelser inom bl.a. klimat-, miljö- och energiarbete, offentlig upphandling och hållbar regional tillväxt och utveckling. EU:s strukturfonder och andra program har öppnat möjligheter för kommuner och landsting att söka medel för samverkansprojekt med andra länder för att möta de stora samhällsutmaningarna. För att på bästa sätt

främja svenska företags möjligheter att finna nya marknader för innovativa lösningar bör man säkerställa väl förankrade insatser och spridning av resultat, nätverk och erfarenheter bland relevanta aktörer i regionen. Internationellt samarbete och internationella organisationer är också betydelsefulla för att skapa erfarenhetsutbyten mellan länder med

gemensamma utmaningar, bl.a. genom att ta fram gemensamma planeringsunderlag. Exempel på detta är EU-kommissionens plattform för smart specialisering, S3, i Sevilla och OECD som verkar för utbyte av idéer och erfarenheter inom områden som påverkar den ekonomiska utvecklingen. Dessa möjligheter till projekt, kunskapsbyggnad och nätverk används redan idag av många svenska regionala aktörer och är en möjlighet som med fördel kan användas av fler aktörer.

Närområdet – både handel och stärkt samarbete

I det internationella arbetet för hållbar regional tillväxt och utveckling är samarbete i Sveriges närområde av största vikt. Utbyte av kunskap och idéer avtar ofta med ökande avstånd. Det är därför av stor vikt att ta tillvara möjligheter till kritisk massa och föra samman kompletterande verksamheter och kunskap i en geografisk närhet. Speciellt gäller det för områden med låg befolkningstäthet och demografiska utmaningar som Norden och Östersjöregionen.

TACK VARE NÄRHET och likhet i t.ex. konsumtionsmönster, kultur och klimat kan närområdet ofta

utgöra ett värdefullt första steg i en internationalisering av små- och medelstora företag, och ge möjlighet att nå ut till en större marknad. Genom strategiska partnerskap mellan bl.a. aktörer på regional nivå, innovationsmiljöer och kluster kan



Sveriges regioner behöver vara internationellt konkurrenskraftiga för att kunna attrahera kompetens, företag och kapital.

samarbetet i närområdet också utvecklas mot att bli en plattform för förbättrad konkurrenskraft på tillväxtmarknader. Såväl spets som mångfald av branscher är styrkor som krävs för att kunna utveckla attraktiva miljöer och starka kluster som kan bli mer synliga och hävda sig i en globalt tilltagande konkurrens.

I DET REGIONALA tillväxtarbetet innebär närområdet möjligheter till fördjupat samarbete inom ett stort antal områden, som delad forskningsinfrastruktur, integrerad arbetsmarknad, transport- och logistiklösningar, service för befolkning och näringsliv samt havsfrågor med koppling till blå tillväxt. Blå tillväxt avser en hållbar tillväxt inom områden med stor potential inom havs- och sjöfartssektorerna, t.ex. kust- och havsturism, havsbaserad energi och marin bioteknik. Det finns också många gemensamma samhällsutmaningar utifrån delade territoriella förutsättningar som kräver ett vidareutvecklat samarbete, bl.a. energiförsörjning, klimatanpassning och havsmiljön där EU:s integrerade havspolitik skapar förutsättningar för samordnat beslutsfattande över nationsgränser. De nordiska länderna och deras regioner delar många av de utmaningar och möjligheter de står inför och har mycket att lära av varandra. Det nordiska samarbetet bör utgöra en strategisk plattform för konkreta samarbetsprojekt för att bl.a. möta samhällsutmaningarna och ett gemensamt arbete att avveckla gränshinder som står i vägen för en djupare integration.

EU:S STRATEGI FÖR Östersjöregionen utgör en viktig strategisk referensram för djupare samarbete i närområdet. Strategin ger en viktig vägledning för valet av insatser och mobiliserar fler aktörer att bidra i samarbetet i Östersjöområdet. Strategin kännetecknas av ett tydligt flernivåsamarbete där dialog kring samordning och fokusering av insatser möjliggör långsiktiga resultat. Aktörer på lokal, regional och nationell nivå bör använda de möjligheter som strategin ger i form av gemensamma mål, uppdrag samt samordning och synergier. Samarbetsprojekt bör i ökad utsträckning genomföras i samverkan mellan relevanta nivåer och sektorer. Projektaktörer kan också via strategin koppla sina insatser till en större strategisk helhet och därmed få ett ökat genomslag.

Sammanhållningspolitiken som verktyg för samarbete och internationalisering

Regeringens inriktning är att strategiskt använda de möjligheter som finns inom sammanhållningspolitiken för att finansiera och genomföra samarbetsprojekt med partner i andra medlemsstater och tredje land. I detta arbete är de 13 programmen för territoriellt samarbete som Sverige deltar i av stor betydelse. Programmen utgör inte bara en finansieringsmöjlighet utan är i sig också strategiska forum för diskussioner om prioriteringar och konkreta insatser både över gränser och mellan lokala, regionala och nationella aktörer. Det är viktigt att de projekt som finansieras av programmen ingår som en integrerad del av arbetet för hållbar regional tillväxt och utveckling. Ett ökat fokus på innovation och små och medelstora företag i många program samt möjligheten till privat medfinansiering i flertalet program ger verktyg för internationalisering.



Regeringens inriktning är att strategiskt använda de möjligheter som finns inom sammanhållningspolitiken för att finansiera och genomföra samarbetsprojekt med partner i andra medlemsstater och tredje land.

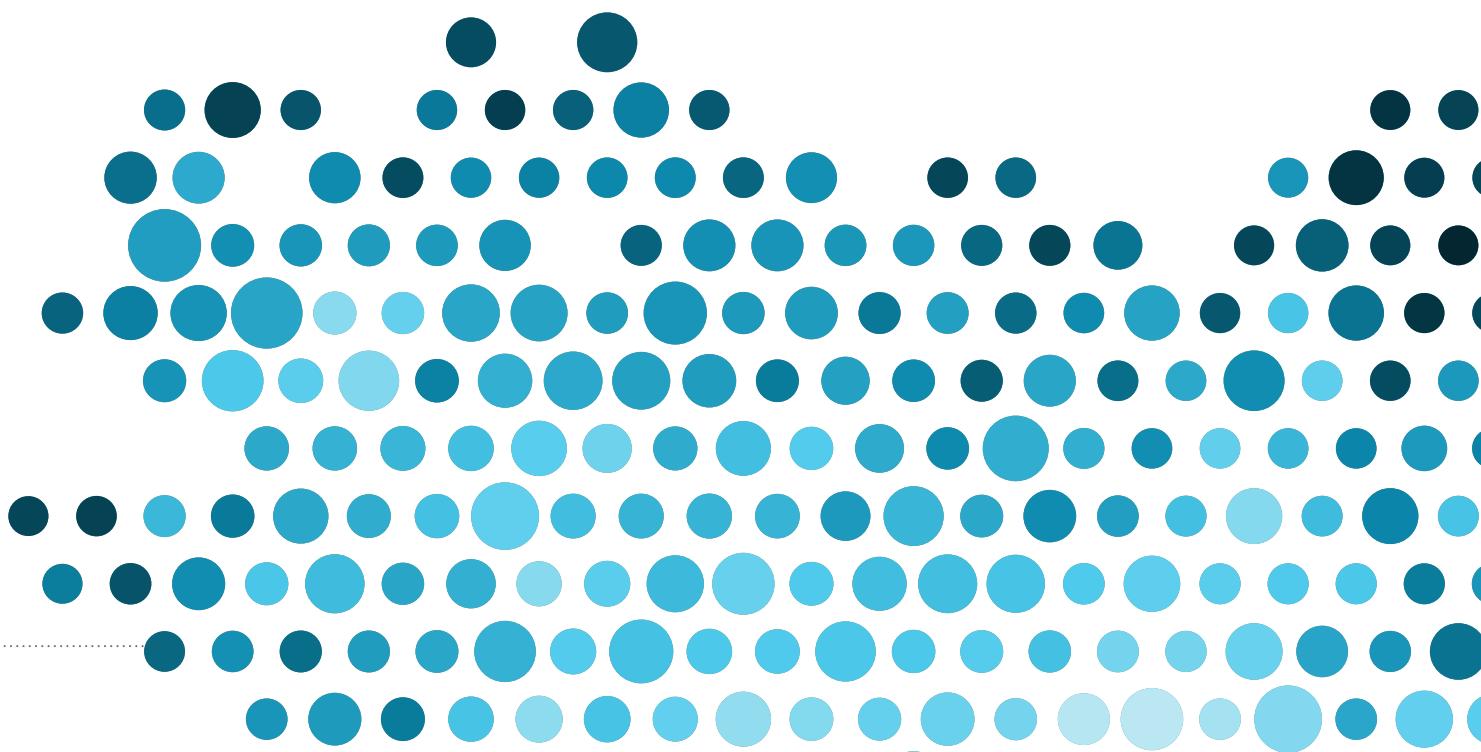
ÄVEN ÖVRIGA STRUKTURFONDSPROGRAM och landsbygdsprogrammet ska användas för samarbete med andra länder. Samtliga program inom europeiska struktur- och investeringsfonderna ska bidra

till EU:s strategi för Östersjöregionen och det är viktigt att de utökade möjligheterna för transnationellt samarbete i programmen används för att nå strategins mål och att bidra till Europa 2020.

Gränsregionala och transnationella program ska bidra med följande till prioriteringen

Internationellt samarbete

- Stärka gränsöverskridande innovationssystem och insatser för att bygga upp kritisk massa inom forskning och innovation samt klusterutveckling.
- Främja konkurrenskraft hos näringslivet i gränsregionerna.
- Utveckla unika gränsöverskridande natur- och kulturmiljöer samt skydd av miljö, kust och ekosystem.
- Främja anpassning till energi-, miljö- och klimatutmaningar.
- Bidra till hållbara transporter genom stärkt planering av infrastruktur och kommunikationer.





Ett resultatinriktat genomförande av den regionala tillväxtpolitiken

R

REGERINGEN ANSER ATT FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR ETT MER RESULTATINRIKTAT GENOMFÖRANDE av den regionala tillväxtpolitiken behöver utvecklas och stärkas. Poli-

tikens verktyg och förutsättningar för genomförandet behöver därmed utvecklas. Det handlar t.ex. om att skapa en bättre uppföljning av användningen av regionala tillväxtmedel och att utveckla återkommande utvecklingsdialoger om det regionala tillväxtarbetet. Att tydliggöra roller och ansvar i det regionala tillväxtarbetet, att utveckla dialogformerna mellan nationell och regional nivå samt att främja statliga myndigheters medverkan i tillväxtarbetet är också viktigt. Dessutom behöver det skapas förutsättningar för ett kunskapsbaserat regionalt tillväxtarbete där lärdomar tas till vara i ökad utsträckning.

Ansvar och roller

Det regionala utvecklingsansvaret innefattar ansvar för det regionala tillväxtarbetet och transportinfrastrukturplanering. Det är regeringens uppfattning att roller och ansvarsfördelning inom det regionala tillväxtarbetet ska vara tydliga. Aktörer med regionalt utvecklingsansvar i respektive län leder och utvecklar det regionala arbetet för hållbar tillväxt och utveckling. Dessa aktörer utgörs av vissa länsstyrelser, landsting, samverkansorgan samt Gotlands kommun. I det regionala tillväxtarbetet ingår bl.a. att utarbeta och genom-



Regeringen anser att förutsättningarna för ett mer resultatinriktat genomförande av den regionala tillväxtpolitiken behöver utvecklas och stärkas.

föra en regional utvecklingsstrategi och andra strategier, program och insatser inom t.ex. sammanhållningspolitiken, kommersiell service och innovationsområdet. I det regionala tillväxtarbetet ingår även att ansvara för regionala företagsstöd, medel för projektverksamhet samt stöd till anläggning av kanalisation. Inom kompetensförsörjningsområdet har aktörer med regionalt utvecklingsansvar ett uppdrag att inom ramen för regionala kompetensplattformar utveckla samverkan inom kompetensförsörjning och utbildningsplanering på kort och lång sikt. I transportinfrastrukturplaneringen ingår att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur.

STATLIGA MYNDIGHETER SKA, inom sina verksamhetsområden, verka för att målen för den regionala tillväxtpolitiken uppnås. Samtliga länsstyrelser representerar ett statligt helhetsperspektiv med en sektorsövergripande kompetens på regional nivå och ansvarar för en mängd olika verksamhetsområden med betydelse för hållbar regional tillväxt och utveckling. Länsstyrelserna har ett övergripande ansvar att främja länets utveckling i alla sina verksamhetsområden och är också viktiga aktörer i de regionala partnerskapen.



Det är regeringens uppfattning att roller och ansvarsfördelning inom det regionala tillväxtarbetet ska vara tydliga.

ETT VÄL FUNGERANDE regionalt tillväxtarbete förutsätter även nära samverkan med näringslivet och det civila samhällets organisationer. Dels för att ansvariga offentliga aktörer ska kunna prioritera rätt åtgärder, som kan få företag att utvecklas och växa, dels för att genomföra konkreta insatser och att kanalisera medborgarnas engagemang för exempelvis regional utveckling, kultur, lärande och social sammanhållning.

Regionalt ledarskap

Regionalt ledarskap är en viktig framgångsfaktor för en regions tillväxt och utveckling. Ett ökat

regionalt ansvar och inflytande över det regionala tillväxtarbetet ställer höga krav på ett starkt regionalt ledarskap med förmåga att göra prioriteringar på både kort och lång sikt.



Regionalt ledarskap är en viktig framgångsfaktor för en regions tillväxt och utveckling.

REGIONALT LEDARSKAP HANDLAR OM ATT

- företräda regionala intressen,
- samla aktörer från lokal, regional och nationell nivå, däribland näringsliv, universitet och högskolor samt det civila samhället,
- skapa samarbeten och erfarenhetsutbyte med andra län och länder,
- göra prioriteringar på kort och lång sikt,
- utifrån analyser och ett kontinuerligt lärande ta fram en långsiktig och strategisk planering för att uppnå regionala långsiktiga mål och visioner,
- ta initiativ till och kunna fatta strategiska och snabba beslut, samt
- leda, samordna och koordinera utvecklingsprocesser i länet.

ETT FRAMGÅNGSRIKT LEDARSKAP kräver både legitimitet och mandat för att samla aktörer och att utveckla och driva det regionala tillväxtarbetet. Legitimitet och mandat att leda arbetet ges den regionalt utvecklingsansvariga aktören genom ett tydligt uppdrag följt av resurser från regeringen samt förtroende från bl.a. kommunerna i länet. Näringslivet, statliga myndigheter inklusive universitet och högskolor samt det civila samhället har också viktiga roller att, inom ramen för sina verksamhetsområden, medverka i det regionala tillväxtarbetet och skapa fungerande samverkansformer.

Styrning och anslagsmedel för regionala tillväxtåtgärder

Det regionala tillväxtarbetet styrs genom förordningen (2007:713) om regionalt tillväxtarbete. Förordningen innehåller bestämmelser om regionalt tillväxtarbete, regionala utvecklingsprogram och

statliga myndigheters roll i det regionala tillväxtarbetet. Regeringen anslår årligen särskilda medel för *regionala tillväxtåtgärder*. Medlen kommer från anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional tillväxt och kan bl.a. användas till att finansiera projektverksamhet, regionala företagsstöd samt stöd till kommersiell service. Medlen fungerar som katalysatorer som gör att strategiska insatser kan komma till stånd.

DEN STÖRSTA DELEN AV medlen från anslaget beslutas regionalt i samverkan mellan olika aktörer på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Insatserna medfinansieras ofta av Europeiska regionala utvecklingsfonden. Projektverksamheten är dessutom medfinansierad av bl.a. statliga myndigheter, samverkansorgan, landsting, kommuner och privata aktörer. Insatser som finansieras av anslaget stödjer samordnade processer och medför att investeringar sker mer samlat och sektorsövergripande. En del av medlen disponeras även av Tillväxtverket respektive av Kammarkollegiet. De medel som Kammarkollegiet disponerar beslutas av regeringen.

REGERINGEN AVSER ATT tydliggöra styrningen av de regionala tillväxtmedlen, bl.a. för att åstadkomma en ökad transparens i hur medlen används samt hur medlen fördelas mellan länen. Vid den länsvisa fördelningen av de regionala tillväxtmedlen ska en utgångspunkt vara de strukturella och dynamiska utmaningar som finns i respektive län. Utmaningarna ska värderas utifrån indikatorer som mäter gleshet och avstånd, demografi, kompetens, arbetsmarknad, entreprenörskap och företagande, arbetsproduktivitet samt regional dynamik. Vid fördelningen ska det även tas hänsyn till behovet av medfinansiering av EU:s strukturfonder och stödområdestillhörighet för regionala företagsstöd.

SOM ETT LED I en utvecklad styrning samt bättre uppföljning och dialog om prioriteringar och genomförda insatser har Regeringskansliet (Näringsdepartementet) infört kontinuerliga

utvecklingsdialoger om det regionala tillväxtarbetet. Utvecklingsdialogerna ska ha sin utgångspunkt i genomförandet av den nationella strategin och respektive regional utvecklingsstrategi, dvs. länens långsiktiga mål och strategi för hållbar regional tillväxt och utveckling. Fokus för dialogen ska vara prioriteringar, resultat från genomförda

insatser, uppföljningar och utvärderingar av regionala utvecklingsstrategier och andra strategier, program och insatser. Det ska resultera i en tydligare dialog om prioriteringar och användningen av medel avseende den del av anslaget 1:1 Regionala tillväxtåtgärder som tilldelas länen.

Genom den regionala utvecklingsstrategin skapas förutsättningar för samordning och gemensam inriktning för sammanhållningspolitiken och den regionala tillväxtpolitiken samt andra politikområden med betydelse för hållbar regional tillväxt.

Utveckling av verktyg med betydelse för den regionala tillväxtpolitiken

För att genomföra den regionala tillväxtpolitiken finns en rad verktyg på såväl EU-nivå som nationell och regional nivå. Nedan beskrivs verktyg som regeringen ser som centrala för genomförandet och utvecklingen av den regionala tillväxtpolitiken:

- Regionala utvecklingsstrategier
- Regionalfondsprogrammen
- Program för Europeiskt territoriellt samarbete 2014–2020
- Socialfondsprogrammet
- Landsbygdsprogrammet
- Havs- och fiskeriprogrammet
- Regionala företagsstöd
- Projektverksamhet
- Regionala serviceprogram
- Regionala kompetensplattformar
- Jämställd regional tillväxt
- Regionala lärandeplaner

UTÖVER DESSA FINNS det ytterligare ett antal verktyg som är viktiga för den regionala tillväxtpolitikens genomförande, exempelvis åtgärdsplaner för regional transportinfrastruktur, regionala digitala agendor, regionala innovationsstrategier eller motsvarande och klimat- och energistrategier eller liknande.

Regionala utvecklingsstrategier

De regionala utvecklingsstrategierna innehåller visioner, mål och långsiktiga prioriteringar för genomförandet av det regionala tillväxtarbetet i syfte att uppnå en hållbar regional tillväxt och utveckling. De regionala utvecklingsstrategierna är därför inriktningsgivande för andra strategier, program, insatser och utvecklingsprocesser i det regionala tillväxtarbetet. De fungerar också som en plattform för dialog och samverkan mellan aktörer på lokal, regional och nationell nivå och gentemot aktörer i andra länder. Genom den regionala utvecklingsstrategin skapas förutsättningar för samordning och gemensam inriktning för sammanhållningspolitiken och den regionala tillväxtpolitiken samt andra politikområden med betydelse för hållbar regional tillväxt. Vid utarbetandet av program och strategier inom sammanhållningspolitiken och den regionala tillväxtpolitiken är den regionala utvecklingsstrategin därför en central utgångspunkt.

DET ÄR REGERINGENS uppfattning att de regionala utvecklingsstrategiernas roll behöver tydliggöras gentemot både nationell och lokal nivå. Regionala prioriteringar i strategierna ska vara väl förankrade lokalt och vara vägledande vid statliga myndigheters medverkan i det regionala tillväxtarbetet.

FÖR ATT DE regionala utvecklingsstrategierna ska få en tydligare roll gentemot den lokala nivån krävs att samordningen av kommunernas arbete med regionala tillväxtfrågor stärks ytterligare på regional nivå, bl.a. genom en utvecklad dialog och samverkan med länets kommuner. Enskilda kommuner är alltför små inom många utvecklingsområden för att de ska kunna påverka de förutsättningar som bidrar till hållbar tillväxt och utveckling. Därför behövs en strategisk samverkan på regional nivå där utveckling och samordning av gränsöverskridande och sektorsövergripande frågor kan ske. Exempel på sådana tillväxtfrågor är kompetensförsörjning, regionala innovationssystem och kluster, åtgärder för att skapa attraktiva miljöer samt utveckling av effektiva och hållbara transporter. De regionala

utvecklingsstrategierna behöver även utvecklas avseende frågor om fysisk planering. Det handlar bl.a. om att skapa en tydligare samordning mellan de regionala utvecklingsstrategierna och kommunernas översiktsplaner, riktlinjer för bostadsförsörjning och andra relevanta strategier, program och planer inom länet. Här är en ökad inom-regional dialog särskilt angelägen.

DE REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIERNA behöver även tydliggöras gentemot statliga myndigheter. Ett gott samspel och samarbete mellan aktörer på olika nivåer skapar förutsättningar för bättre resultat inom det regionala tillväxtarbetet. Statliga

myndigheter får genom ökad kunskap om regionala förutsättningar och prioriteringar utvecklade möjligheter att beakta dessa i berörda delar av sin egen verksamhet samt vid sin medverkan i det regionala tillväxtarbetet.

Det nationella regionalfondsprogrammet ska tillföra mervärden för det regionala tillväxtarbetet och för genomförandet av sammanhållningspolitiken.

Regionalfondsprogram inom målet för investeringar för tillväxt och sysselsättning

För perioden 2014–2020 finns inom regionalfonden åtta regionala strukturfondsprogram samt ett nationellt program. Programmen ska genomföras inom ramen för målet Investeringar för tillväxt och sysselsättning 2014–2020. Tillväxtverket är ansvarig myndighet för det nationella regionalfondsprogrammet och de regionala strukturfondsprogrammen. Det regionala inflytandet i de regionala strukturfondsprogrammen säkerställs genom de åtta regionala strukturfondspartnerskapen.

REGIONALFONDSPROGRAMMEN SKA SKAPA mervärden inom den regionala tillväxtpolitiken och vara ledande för strukturförändrande insatser inom de prioriterade områdena innovation, entreprenörskap och grön ekonomi. Inom ramen för regionalfonden kan medel i viss utsträckning även användas inom områdena infrastruktur och informations- och kommunikationsteknik.

DET NATIONELLA REGIONALFONDSPROGRAMMET ska tillföra mervärden för det regionala tillväxtarbetet och för genomförandet av sammanhållningspolitiken, som inte kan uppnås inom ramen för de regionala

strukturfundsprogrammen. Det nationella regionalfondsprogrammet innehåller därför insatser för att stärka forskning, teknisk utveckling och innovation med särskilt fokus på forskningsinfrastruktur, ökad konkurrenskraft hos små och medelstora företag samt att stödja övergången till en koldioxidsnål ekonomi.

FÖR ETT EFFEKTIVT genomförande av regionalfondsprogrammen krävs ökad återföring av erfarenheter och kunskapsspridning. Det behövs större resultatfokus, vilket kan ske genom en fortsatt utveckling av utvärderingar och lärandesystem. Ett effektivare genomförande kräver även en ökad samverkan med socialfonden, programmen för territoriellt samarbete samt övriga relevanta EU-program. Näringslivets medverkan och deltagande i genomförandet ska också stärkas.

DEN TOTALA BUDGETEN för regionalfondsprogrammen 2014–2020 är, inklusive nationell medfinansiering, cirka 16 miljarder kronor.

Program för Europeiskt territoriellt samarbete 2014–2020

De europeiska territoriella samarbetsprogrammen handlar om att utveckla samarbete över nationsgränserna och består av tre typer av program; gränsregionala-, transnationella- och interregionala. Sverige deltar i 13 territoriella samarbetsprogram. De gränsregionala programmen är Öresund-Katte-gatt-Skagerrak, Sverige-Norge, Botnia-Atlantica, Nord, Mellersta Östersjön och Södra Östersjön. De transnationella samarbetsprogrammen är Nordsjöregionen, Östersjöregionen samt Norra Periferin och Arktis. Östersjöregionen är det enda program som omfattar hela Sveriges yta. De interregionala samarbetsprogrammen är Interreg Europa, Urbact, Espon och Interact och omfattar hela EU.

MERVÄRDET AV DE territoriella samarbetsprogrammen ska öka genom ökat fokus på resultat och starkare kopplingar till övrigt regionalt tillväxtarbete. Inriktningen är att lära tillsammans, hitta gemen-

samma lösningar på gemensamma problem och överbrygga gränshinder i syfte att skapa hållbar tillväxt och utveckling.

DE EUROPEISKA TERRITORIELLA samarbetsprogrammen som Sverige deltar i inriktas på att arbeta med utmaningar och möjligheter som identifierats gemensamt i respektive programområde. Det kan vara utmaningar som begränsad tillgänglighet, svagt företagsklimat, brist på service och anpassning till miljö- och klimatutmaningar. Möjligheter

finns i outnyttjade potentialer inom forskning och innovation och unika gränsöverskridande kultur, natur- och kulturmiljöer. I de nordligaste regionerna kan det också handla om att tillvarata och utveckla de samiska näringarna. Att arbeta tillsammans i gränsöverskridande program och projekt

ökar våra förutsättningar att hitta smarta och kreativa lösningar på samhällsutmaningarna.

DEN TOTALA EU-BUDGETEN för de gränsregionala och transnationella samarbetsprogrammen som Sverige deltar i är cirka 8 miljarder kronor.

Nationellt socialfundsprogram inom målet för investeringar för tillväxt och sysselsättning

Inom Europeiska socialfonden ska under perioden 2014–2020 ett nationellt program för investering för tillväxt och sysselsättning genomföras. Inom ramen för programmet ska det finnas dels två nationella handlingsplaner för övergripande prioriteringar på nationell nivå, dels åtta regionala handlingsplaner för en närmare anpassning av programmets prioriteringar till regionala förutsättningar. Rådet för Europeiska socialfonden i Sverige är ansvarig myndighet för det nationella socialfundsprogrammet och det regionala inflytandet i genomförandet säkerställs genom de regionala handlingsplanerna och de åtta regionala strukturfondspartnerskapen. Socialfundsprogrammet ska syfta till att stimulera kompetensutveckling, förstärka kopplingen mellan utbildning och arbetsliv, öka övergångarna till arbete bland personer som står långt från arbetsmarknaden och underlätta ungas etablering på arbetsmarknaden och deras

deltagande i utbildning. EU:s sysselsättningsinitiativ för unga, som i Sverige omfattar mellersta Norrland, norra Mellansverige och Sydsverige, utgör en del av programmet. En utgångspunkt är att socialfondsprogrammet ska

förstärka och utveckla den nationella arbetsmarknadspolitiken och bidra till att nå Europa 2020-målen. Mervärden skapas bl.a. genom att underlätta insatser som förutsätter kopplingar mellan politik- och insatsområden som ofta är organisatoriskt åtskilda. Mervärde kan även skapas genom att inkludera grupper i verksamheter där dessa annars inte har lika stort fokus.

DEN TOTALA BUDGETEN för socialfondsprogrammet 2014–2020, inklusive nationell medfinansiering, är cirka 13,2 miljarder kronor, varav cirka 1,1 miljarder kronor för sysselsättningsinitiativet för unga.

Landsbygdsprogram

Landsbygdsprogrammet bidrar också till den regionala tillväxtpolitikens genomförande. Det svenska landsbygdsprogrammet har en bred och ambitiös ansats för att främja landsbygdens utveckling. Programmet utgörs av ekonomiska styrmedel som spänner över såväl ekonomiska som biologiska och sociala system. Landsbygdsprogrammets insatser syftar till att stärka en hållbar utveckling för landsbygden. Landsbygdsprogrammet ska stärka lantbrukets konkurrenskraft och förutsättningarna för jobb på landsbygden, understödja miljö- och klimatarbete och bidra till en hållbar förvaltning av naturresurser. Genom detta främjas ett öppet landskap, vilket bidrar till att utveckla den biologiska mångfalden i jord- och skogsbruket. Insatserna medverkar därigenom till att nå miljö kvalitetsmål. Landsbygdsprogrammet bidrar också till att utveckla landsbygden och ge utrymme för den lokala initiativkraften. Länsstyrelserna har i uppdrag att implementera det nationella programmet på länsnivå.

LANDSBYGDSPROGRAMMET HAR FOKUS på hållbar utveckling på landsbygden och då främst inom jordbruksproduktionen, men också inom andra områden som har koppling till regional tillväxt, exempelvis lokal

Det svenska landsbygdsprogrammet har en bred och ambitiös ansats för att främja landsbygdens utveckling.

serviceutveckling och företagsutveckling i ett brett perspektiv. Av landsbygdsprogrammets budget kommer drygt 60 procent att användas för insatser inom unionsprioritering 4 och 5, vilka är de prioriteringarna som tydligast kopplar till miljö-

och klimatrelevanta insatser. En satsning på stöd till kommersiell service och lokal serviceutveckling kommer också att göras med 750 miljoner kronor fram till 2020 inom landsbygdsprogrammet under perioden 2014–2020. Det handlar dels om att stötta dagligvarubutiker och drivmedelsstationer och dels om lokal serviceutveckling.

DEN TOTALA BUDGETEN för landsbygdsprogrammet under perioden 2014–2020, inklusive nationell medfinansiering, uppgår till cirka 36 miljarder kronor. Resurserna används till insatser i ett nationellt program och inom ramen för EU:s landsbygdsförordnings sex unionsprioriteringar.

Havs- och fiskeriprogram

Havs- och fiskeriprogrammet är ett nationellt operativt program för genomförande av den Europeiska havs- och fiskerifonden (EHFF) för perioden 2014–2020. Havs- och fiskeriprogrammet möjliggör finansiering av åtgärder som understödjer dels genomförandet av den nya gemensamma fiskeripolitiken och en del av EU:s integrerade havspolitik, dels företagandet inom både fisket och vattenbruket.

PROGRAMMETS AMBITION ÄR att skapa allmänna mervärden för samtliga programmets målgrupper, bidra till att åstadkomma både en hållbar förvaltning och ett konkurrenskraftigt fiske och vattenbruk samt uppnå ett bredare och mer strategiskt angreppssätt som värnar om den akvatiska miljön och dess resurser och kunna möjliggöra uppnåendet av olika EU-miljödirektivs mål. Statens jordbruksverk är förvaltande myndighet för programmet vars totala budget för perioden uppgår till ca 1,5 miljarder kronor.

Regionala företagsstöd

Syftet med de regionala företagsstöden är att främja hållbar tillväxt i stödföretagen och därmed en hållbar regional tillväxt. Stöden fyller en viktig

funktion i områden där marknaden inte fungerar tillfredsställande eller som viss kompensation för kostnadsnackdelar i områden med mer permanenta nackdelar som exempelvis mycket långa avstånd.

FÖRETAGSSTÖDEN INOM DEN regionala tillväxtpolitiken utgörs av följande:

- Stöd till regionala investeringar
- Stöd för att regionalt främja små och medelstora företag
- Transportbidrag
- Regionalt nedsatta socialavgifter

REGIONALA FÖRETAGSSTÖD ska fortsatt utvecklas för att ge bättre möjligheter för det regionala tillväxtarbetet. Det handlar om att skapa möjligheter att arbeta med de regionala och inomregionala skillnaderna i syfte att utveckla näringslivet. De regionala företagsstöden ska även utvecklas för att tydligare bidra till en hållbar utveckling med fokus på jämställdhet, integration och miljö. För att möta klimat-, miljö- och energiutmaningarna kan de regionala företagsstöden användas för att bidra till en miljödriven näringslivsutveckling i alla branscher. Regeringen kommer fortsatt att arbeta för en jämställd fördelning av företagsstöden mellan kvinnor och män.

VIDARE ANSER REGERINGEN att de regionala företagsstöden som bara kan beviljas i det särskilda stödområdet ska utvecklas för att bättre hantera gleshetsproblematiken med permanenta nackdelar som exempelvis långa avstånd till större marknader, sämre möjligheter att ta del av riskvilligt kapital och brist på kompetent arbetskraft. Oavsett konjunkturläget är det förhållanden som påverkar företagen.

Projektverksamhet

Projektverksamheten inom den regionala tillväxtpolitiken ska bidra till arbetet med att genomföra regionala utvecklingsstrategier och andra strategier och program inom det regionala tillväxtarbetet, såsom strukturfondsprogrammen. Insatserna genomförs i samverkan mellan ett stort antal olika aktörer på lokal, regional, nationell och inter-

Projektverksamheten inom den regionala tillväxtpolitiken ska bidra till arbetet med att genomföra regionala utvecklingsstrategier och andra strategier och program inom det regionala tillväxtarbetet.

nationell nivå. Det innebär att utvecklingsprocesser och investeringar samordnas, vilket skapar förutsättningar för ett effektivt genomförande. Det stora antalet involverade aktörer ställer krav på ett starkt regionalt ledarskap, ett väl fungerande partnerskap såväl regionalt som nationellt samt strategier för att bibehålla ett långsiktigt perspektiv.

REGERINGEN ANSER ATT uppföljningen av projektverksamheten behöver utvecklas och förbättras. Uppföljningen behöver ge en bättre bild av projektverksamhetens inriktning och dess resultat, t.ex. hur fördelningen ser ut mellan män och kvinnor. Det handlar också om att den kunskap som projektverksamheten genererar ska spridas till berörda aktörer, lokalt, regionalt och nationellt. Uppföljningen av projektverksamheten ska utvecklas genom att bättre ta till vara erfarenheter av uppföljningar, utvärderingar och lärande i ordinarie verksamhet, lokalt, regionalt och nationellt hos statliga myndigheter.

Regionala serviceprogram

Regionala serviceprogram ska samordna de aktörer och de insatser som genomförs i syfte att öka tillgängligheten till service för medborgare och företag i gles- och landsbygder. De utarbetas och genomförs på regional nivå av berörda länsstyrelser, landsting, samverkansorgan och kommuner. Målet är att programmen ska skapa en helhetssyn kring frågor som rör kommersiell och offentlig service och dess betydelse för möjligheterna att vistas, verka och växa i alla delar av landet. Programmen ska bygga på en analys av behoven i länen och utformas för att samverka med övriga program för hållbar regional tillväxt och utveckling. Lokalt anpassade lösningar som även involverar kommuner, kommersiella aktörer och det civila samhällets organisationer

skapar ökade möjligheter för samordnad kommersiell och offentlig service och ökad attraktivitet. De regionala serviceprogrammen gäller för perioden 2014–2018.

REGERINGEN ANSER ATT metoden som tillämpas i de regionala serviceprogrammen framöver även ska användas som verktyg på länsnivå för att möta problemen med

bristande grundläggande service i serviceglea delar av Sveriges större städer. Även här är bristen på service ett hinder för tillväxten.

Regionala kompetensplattformar

Regionala kompetensplattformar har etablerats i varje län. Kompetensplattformarnas främsta syfte är att bidra till en väl fungerande kompetensförsörjning som matchar arbetsmarknadens behov genom bl.a. bättre samverkan och planering inom utbildningsområdet. Etableringen har skett utifrån respektive läns förutsättningar och prioriteringar, vilket också varit en framgångsfaktor i arbetet. De huvudsakliga aktörerna i arbetet är aktörer med regionalt utvecklingsansvar i länen, utbildningsaktörer, näringslivsrepresentanter och nationella myndigheter. Berörda myndigheter som exempelvis Arbetsförmedlingen, Myndigheten för yrkeshögskolan, Tillväxtverket samt Statistiska centralbyrån bidrar enskilt och gemensamt med sin kompetens och vissa myndigheter använder också de regionala kompetensplattformarnas kunskaper i sina egna analyser om arbetsmarknadens behov. Viktiga aktörer på den lokala nivån är bl.a. utbildningsförvaltningar, arbetsmarknadens parter samt studie- och yrkesvägledare. De regionala kompetensplattformarna behöver i högre grad verka för att högskolor och universitet involveras mer i det regionala kompetensförsörjningsarbetet.

KOMPETENSPLATTFORMARNA HAR BIDRAGIT till att branschnätverk skapats, ofta i samverkan med de bransch- och programråd som finns inom ramen för yrkesutbildningar på gymnasial och eftergymnasial nivå. Kompetensplattformarna spelar en viktig roll genom att stärka de lokala och regionala förutsättningarna för att kunna möta exempelvis större varsel och konjunkturunedgångar. De regionala kompetensplattformarna bidrar till att stärka samverkan mellan lokal- och regional nivå, t.ex. för att säkra ett brett urval av gymnasieprogram av god kvalitet även när årskullarna minskar.

De regionala kompetensplattformarna bidrar till att stärka samverkan mellan lokal och regional nivå.

DE REGIONALA KOMPETENSPLATTFORMARNAS roll som dialogforum mellan utbildningssamordnare och näringsliv syftar bl.a. till att stärka utbildningarnas arbetsmarknadsanknytning, vilket i förlängningen kan bidra till en bättre matchning mellan utbud och efterfrågan på arbetskraft. Kompetensplattformarna bör även fortsättningsvis ha en funktion som arena för information och framtagande

av regionala analyser och prognoser gällande framtida kompetensbehov. Ett relevant analysunderlag spelar en viktig roll vid beslut om inriktning på lokala och regionala utbildningar. Ett sådant kunskapsunderlag kan vidare vara av stor betydelse för studie- och

yrkesvägledares kunskaper om arbetsmarknaden och deras möjligheter att förmedla kunskap till elever som står inför studie- respektive yrkesval.

VIKTIGA OMRÅDEN som kan utvecklas ytterligare inom ramen för de regionala kompetensplattformarna är:

- Regional samordning inom bl.a. gymnasieområdet och yrkesvux samt en utvecklad samverkan med folkbildningen, yrkeshögskolan samt högskolor och universitet.
- Utbildningsaktörernas samverkan med privata och offentliga arbetsgivare, bl.a. genom de s.k. collegekoncepten eller motsvarande.
- Analyser och prognoser, t.ex. de regionala matchningsindikatorerna, för bättre regional anpassning och dimensionering av utbildningsutbudet.
- Samordning av kommunernas arbete avseende en minskad ungdomsarbetslöshet samt vid varsel och omställning.
- Samordning kring utvecklingen av kommunernas mottagande av nyanlända inom grund- och gymnasieskola samt avseende samverkan kring sfi-undervisning.
- Validering samt studie- och yrkesvägledning som strategiska verktyg för synliggörande av kompetens hos hela arbetskraften, t.ex. utrikes födda och personer som befinner sig i en omställningssituation.
- De horisontella perspektiven integration, mångfald och jämställdhet.

Regionala lärandeplaner

Regionala lärandeplaner är strategier eller handlingsprogram för att utveckla och arbeta med lärande i det regionala tillväxtarbetet. Regeringen anser att det är av mycket stor vikt att det sker ett aktivt och systematiskt arbete med att vidareutveckla och skapa ett strategiskt lärande i det regionala tillväxtarbetet. Lärandeplaner syftar till att öka och skapa ett systematiskt lärande i det regionala tillväxtarbetet. Det är centralt för att ta till vara lärdomar och goda effekter av arbetet och därmed nyttja de samlade resurserna på ett effektivt sätt.

I DET FORTSATTARbetet med lärandeplanerna är det viktigt att:

- lärandeplanerna kontinuerligt uppdateras för att hållas aktuella,
- lärandeplanerna har ett långsiktigt perspektiv,
- ambitionsnivån och avgränsningar klargörs,
- det planeras för olika typer av insatser för att stärka alla tre faserna; planerings-, genomförande- och avslutsfasen, samt reflektera kring verksamhetens innehåll och resultat, samt
- lärdomar från utvärderingar, inkl. löpande utvärdering, inom strukturfondsprogrammen och övrig verksamhet hanteras och tas till vara i det samlade regionala tillväxtarbetet.

Jämställd regional tillväxt

Målet med jämställdhet i det regionala tillväxtarbetet är att kvinnor och män ska ha samma förutsättningar att nå inflytande och få tillgång till tillväxtresurser. Det tidigare uppdraget till aktörer med regionalt utvecklingsansvar att ta fram och genomföra handlingsplaner för jämställd regional tillväxt 2012–2014 har inneburit ett ökat fokus på jämställdhet i planering och genomförande av program och projekt inom det regionala tillväxtarbetet. Genom att ta till vara både kvinnors och mäns kunskaper, affärsidéer och innovationsförmåga använder sig allt fler regioner i dag av jämställdhet som ett medel för att uppnå hållbar regional tillväxt.

Genom att ta till vara både kvinnors och mäns kunskaper, affärsidéer och innovationsförmåga använder sig allt fler regioner i dag av jämställdhet som ett medel för att uppnå hållbar regional tillväxt.

ARBETET FÖR EN jämställd regional tillväxt är långsiktigt och än finns mycket kvar att göra för att uppnå detta mål. Regeringen avser därför att fortsatt följa upp det arbete som aktörer med regionalt utvecklingsansvar bedriver för att integrera ett jämställdhetsperspektiv i samtliga verksamheter och program inom det regionala tillväxtarbetet.

FÖLJANDE OMRÅDEN ANSER regeringen är särskilt betydelsefulla för att nå en jämställd regional tillväxt:

- Systematiskt ledningsarbete för att besluta och integrera jämställdhetsmål och utgå från genusanalys vid planering och genomförande av det regionala tillväxtarbetet, inklusive budget, framtagande av regionala utvecklingsstrategier (RUS) samt övriga strategier och program för t.ex. innovation, boende, transporter, attraktivitet och kompetensförsörjning.
- Kartläggning och synliggörande av skillnader mellan kvinnor och män i regionen när det gäller inkomst, sysselsättning, företagande, företagsstöd, projektstöd, inflytande i tillväxtarbetet etc.
- Fortsatta insatser för att främja kvinnors företagande; öka utrikes födda kvinnors sysselsättning och företagande; jämställd fördelning av projektstöd och företagsstöd; minskad könssegregering på arbetsmarknaden.
- Integrera ett jämställdhetsperspektiv i planering och genomförande av projekt inom regionalfondsprogrammen 2014–2020.

TILLVÄXTVERKET HAR ÄVEN fortsättningsvis en viktig roll som stöd i arbetet för jämställd regional tillväxt. Det handlar t.ex. om metodutveckling och att sprida inspirerande regionala exempel. Tillväxtverkets strategi för lika villkor i företagsfrämjandet är också ett viktigt verktyg i detta arbete.

4

En utvecklad samverkan och dialog i det regionala tillväxtarbetet

För att främja en hållbar regional tillväxt och attraktionskraft i hela landet ser regeringen behov av att utveckla formerna för dialog och samverkan i genomförandet av den regionala tillväxtpolitiken. Den regionala tillväxtpolitiken och det regionala tillväxtarbetet genomförs av aktörer på lokal, regional och nationell nivå. Ett delat ansvar för politikens genomförande förutsätter en kontinuerlig dialog och samverkan för att säkerställa att aktörerna verkar mot samma mål och därmed bidrar till att målet med den regionala tillväxtpolitiken uppnås. Kontinuerliga dialoger och samverkan mellan nivåer och sektorsområden bidrar till att utveckla den strategiska inriktningen för det regionala tillväxtarbetet samt genomförandet av olika insatser. Erfarenhetsutbyte och samarbeten inom och mellan regioner och olika samhälls-

Forum för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020 är en av regeringen skapad arena för dialog och samverkan mellan regeringen och aktörer med uppgifter i det regionala tillväxtarbetet.

nivåer måste därför ständigt utvecklas för att stärka det regionala tillväxtarbetet.

Forum för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020

Forum för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020 är en av regeringen skapad arena för dialog och samverkan mellan regeringen och aktörer med uppgifter i det regionala tillväxtarbetet, samt statliga myndigheter och vid behov andra berörda aktörer och organisationer. Syftet

är att föra en kontinuerlig dialog om långsiktiga och strategiska frågor av betydelse för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft. Genom ökade möjligheter till dialog, samverkan, lärande och kunskapsspridning kan det regionala tillväxtarbetet bli mer effektivt och resultat-inriktat.

Forum för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020

En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020

Forum för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020

Politiker och tjänstemän på nationell och regional nivå

Nätverk och arbetsgrupper

Befintliga och nya nätverk och tematiska arbetsgrupper knyts till forumet

Regeringskansliet och andra myndigheter

Kanslifunktion
Tillväxtverket och SKL

Analysgrupp med statliga myndigheter

FORUM FÖR HÅLLBAR regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020 ersätter Nationellt forum för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007–2013. Det nationella forumet 2007–2013 har bidragit till ett erfarenhetsutbyte och lärande mellan regionala politiker och regeringen men även mellan regionerna. Forumet har uppfyllt syftet med att vara ett instrument för en samlad dialog mellan regeringen och den regionala nivån om långsiktiga och strategiska frågor av betydelse för regional tillväxt. Därigenom har forumet även ökat möjligheterna till lokalt och regionalt inflytande och ansvar.

INOM RAMEN FÖR Forum för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020 kommer dialog och samverkan mellan både politiker och tjänstemän fortsatt att utvecklas. Forumet kan också komma att omfatta tematiska arbetsgrupper som vid behov tillsätts för olika frågor av strategisk betydelse för det regionala tillväxtarbetet. Till forumet knyts också redan befintliga arbetsgrupper, nätverk och tjänstemannadialoger etc. som bedöms relevanta för det regionala tillväxtarbetet. Sedan tidigare har det också inrättats en analysgrupp för regional tillväxt och attraktionskraft, som vid behov bl.a. ska fungera som beredningsorgan och bidra med analysunderlag till forumet.

Utveckling av statliga myndigheters medverkan i det regionala tillväxtarbetet

Regeringen anser att ett effektivt och lärande regionalt tillväxtarbete gynnas av en god samverkan och dialog mellan regionala aktörer och statliga myndigheter. Att de statliga myndigheterna har en god kunskap om, och med utgångspunkt i sina verksamhetsområden beaktar regionala förutsättningar och prioriteringar, bidrar också till att skapa bästa möjliga effekter av myndigheternas verksamhet regionalt och lokalt. Myndigheterna kan även, inom ramen för sina verksamhetsområden, bidra med kunskap, metodutveckling och arenor för erfarenhetsutbyte i det regionala tillväxtarbetet. På detta sätt kan samverkan mellan nationell och regional nivå vidareutvecklas.

Ett effektivt och lärande regionalt tillväxtarbete gynnas av en god samverkan och dialog mellan regionala aktörer och statliga myndigheter.

VISSA STATLIGA MYNDIGHETER har särskilt stor betydelse för det regionala tillväxtarbetet. Dessa myndigheter ansvarar för frågor som är centrala och skapar förutsättningar för det regionala tillväxtarbetet. Dessa myndigheter är Tillväxtverket, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys), Verket för innovationssystem (Vinnova), Statens energimyndighet, Arbetsförmedlingen, Rådet för Europeiska socialfonden i Sverige (Svenska ESF-rådet), Trafikverket, Post- och telestyrelsen, Myndigheten för yrkeshögskolan, Boverket, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Riksarkivet, Statens kulturråd, Svenska filminstitutet, Statens jordbruksverk och Skogsstyrelsen. Sveriges export och investeringsråd (Business Sweden), som ägs gemensamt av staten och näringslivet, är en viktig aktör för export- och investeringsfrämjande insatser i Sverige.

STATLIGA MYNDIGHETERS MEDVERKAN i det regionala tillväxtarbetet ska, inom ramen för respektive myndighets verksamhetsområde, grundas på prioriteringarna i den nationella strategin för regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020 och ske i samverkan med de aktörer som har det regionala utvecklingsansvaret i länen.

I SYFTE ATT vidareutveckla sin medverkan i det regionala tillväxtarbetet har ett flertal myndigheter haft i regeringens uppdrag att ta fram en långsiktig strategi som ska utgöra ett verktyg för respektive myndighets medverkan i det regionala tillväxtarbetet. Strategin ska bl.a. innehålla en beskrivning av hur myndigheten ska beakta regionala utvecklingsstrategier och regionala prioriteringar vid pågående eller planerad verksamhet som har betydelse för en eller flera regioners hållbara tillväxt och utveckling. För andra myndigheter kan det vara mer lämpligt att synliggöra myndigheternas gällande uppdrag, dess regionala bäring och myndighetens pågående ordinarie arbete, inklusive myndighetens medverkan i det regionala tillväxtarbetet. Det sistnämnda kan gälla exempelvis Arbetsförmedlingen, Rådet för Europeiska socialfonden i Sverige och Myndigheten för yrkeshögskolan. För

att utveckla vissa myndigheters medverkan i det regionala tillväxtarbetet kan Forum för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020 utgöra en viktig mötesplats. När det gäller gränsöverskridande samarbete för hållbar regional tillväxt utgör nätverket för EU:s strategi för Östersjöregionen ett exempel på en mötesplats mellan nationell och regional nivå som fortsatt kan utvecklas.

ÅTGÄRDER FÖR ATT utveckla den nationella och regionala dialogen i det regionala tillväxtarbetet är följande:

- Nya och befintliga forum inom den regionala tillväxtpolitiken utvecklas genom en systematisk och kontinuerlig dialog mellan nationell och regional nivå, både vad avser politiker och tjänstemän.
- Vissa statliga myndigheter ska utarbeta och genomföra en långsiktig strategi för sin medverkan i det regionala tillväxtarbetet.
- Tillväxtverket ska fortsatt stödja myndigheternas medverkan i det regionala tillväxtarbetet.
- Statliga myndigheter ska erbjudas kunskaps- och insatser om det regionala tillväxtarbetet.

Förmågan att behålla, attrahera och utveckla kompetenser, företag och kapital är central för regionernas konkurrenskraft och tillväxt.

Stärka den lokala attraktionskraften

Förmågan att behålla, attrahera och utveckla kompetenser, företag och kapital är central för regionernas konkurrenskraft och tillväxt. Varje invånare, besökare och företagare har, i en given situation, sin egen definition av en attraktiv livs- och boendemiljö, men samtidigt går det att finna samband och gemensamma faktorer som påverkar kvinnors och mäns val av plats för sitt boende, företagande och besök.

UNDER PERIODEN 2012–2014 skapades inom ramen för Attraktionskraft Sverige en arena för dialog och samverkan med ett stort antal aktörer för att lyfta och utveckla de frågor som är centrala för lokal och regional attraktivitet. I det arbetet har en rad framgångsfaktorer identifierats för att stärka arbetet med att utveckla attraktiva livs- och boendemiljöer. Det finns behov av att fortsätta utveckla framför allt den lokala nivåns arbete för attraktiva miljöer.





Kunskapsbaserad politikutveckling

U

TVECKLINGEN AV DEN REGIONALA TILLVÄXT-POLITIKEN ska grundas på analyser av territoriella förutsättningar och hållbar regional tillväxt samt

relevant forskning. Det är regeringens ambition att uppföljningar och utvärderingar av genomförda insatser på regional, nationell och europeisk nivå ska bidra till utvecklingen av politiken. Sammantaget ska detta bidra till en kontinuerlig utveckling av den regionala tillväxtpolitiken och ett effektivare genomförande av den. Lärande och erfarenhetsutbyte behöver också ske över läns- och landsgränser samt mellan olika samhällsnivåer och sektorsområden.

ETT FLERTAL AKTÖRER, samarbeten, processer och verktyg skapar förutsättningar för det samlade lärandet inom den regionala tillväxtpolitiken. Lärandet skapar i sin tur också förutsättningar för en utvecklad sektorssamordning och bidrar till ett effektivare genomförande av politiken.

RESULTAT OCH LÄRDOMAR från uppföljningar och utvärderingar av program- och projektverksamhet, regionala företagsstöd samt andra insatser ska utvecklas och tas till vara i det ordinarie arbetet nationellt och regionalt för hållbar tillväxt och utveckling.



Uppföljningar och utvärderingar av genomförda insatser på regional, nationell och europeisk nivå ska bidra till utvecklingen av politiken.

FÖR ATT SKAPA ett lärande för utveckling av strategier, program, insatser och projekt inom det regionala tillväxtarbetet krävs följande:

- Analys
- Uppföljning av resultat och effekter

- Utvärdering, i vissa fall följeforskning
- Omsättning av resultat och lärdomar i ordinarie verksamhet, nya insatser eller en omprövning av insatser
- Erfarenhetsutbyte och spridning av resultat.



Aktörer med regionalt utvecklingsansvar har huvudansvaret för att skapa en kontinuerlig och systematiserad kunskapsutveckling i det regionala tillväxtarbetet.

Regionala nivåns roll för utvecklat lärande

Aktörer med regionalt utvecklingsansvar har huvudansvaret för att skapa en kontinuerlig och systematiserad kunskapsutveckling i det regionala tillväxtarbetet. Lärandet ska främjas på alla nivåer, i framtagande och genomförande av strategier, program, insatser och projekt. Det förutsätter goda regionala analyser som lägger grunden för genomarbetade strategier, välgrundade prioriteringar, uppföljningsbara mål och en tydlig programlogik. Här spelar de regionala lärandeplanerna en mycket viktig roll.

KUNSKAPSUTVECKLING BEHÖVER SKE kontinuerligt och långsiktigt, men också anpassas efter aktuella behov inom och mellan olika sektorsområden. Regionala samarbeten om kunskaps- och metodutveckling för regionala tillväxt- och utvecklingsfrågor, såsom Reglab, skapar goda förutsättningar för kunskapsutveckling och erfarenhetsutbyte utifrån aktuella regionala behov.

REGERINGEN ANSER ATT det är viktigt att regionala aktörer, inom sina respektive uppdrag, genomför följande åtgärder för att vidareutveckla och stärka lärandet i genomförandet av den regionala tillväxtpolitiken.

- Utvecklar sin analyskapacitet och kompetens avseende såväl kvantitativa som kvalitativa regionala analyser.
- Genomför de regionala lärandeplanerna, ser till att de följs upp och utvärderas.
- Löpande genomför regionala uppföljningar och

utvärderingar av strategier, program och insatser och projekt utifrån ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt perspektiv.

- Tar till vara de lärdomar från uppföljningar och utvärderingar som genomförs inom ramen för regionala utvecklingsstrategier och strukturfondsprogram vid utformning och genomförandet av övriga strategier, program och insatser inom det regionala tillväxtarbetet.
- Tar till vara och drar nytta av lärdomar från dialoger, analyser, uppföljningar och utvärderingar som genomförs av statliga myndigheter.
- Fortsätter att utveckla erfarenhetsutbyte och kunskapsutveckling mellan regioner i Sverige och i andra länder genom olika internationella samarbeten, bl.a. inom ramen för de territoriella samarbetsprogrammen och det nordiska samarbetet.
- Tar till vara de lärdomar och erfarenheter som aktörer inom det civila samhället kan bidra med.

Nationella nivåns roll för ett utvecklat lärande

Den nationella nivån ansvarar för att skapa goda förutsättningar för lärande, erfarenhetsutbyten och kunskapsutveckling mellan olika sektorsområden på nationell och regional nivå. Det sker huvudsakligen genom löpande dialog, analyser, uppföljningar och utvärderingar av utvecklingen i Sveriges regioner och inom olika sakområden.



Kunskaper om den regionala tillväxtpolitiken och om vad som främjar hållbar regional tillväxt och utveckling kan behöva fördjupas hos vissa statliga myndigheter.

REGERINGEN ANSER ATT förutsättningarna för att vidareutveckla lärandet behöver stärkas. Det handlar om metodstöd för utarbetande och tolkning av regionala analyser, statistik, utvecklad styrning och uppföljning av regionala företagsstöd och projektverksamhet. Det handlar också om att säkerställa att det i alla regioner finns kapacitet att ta fram och använda analyser för ett strategiskt

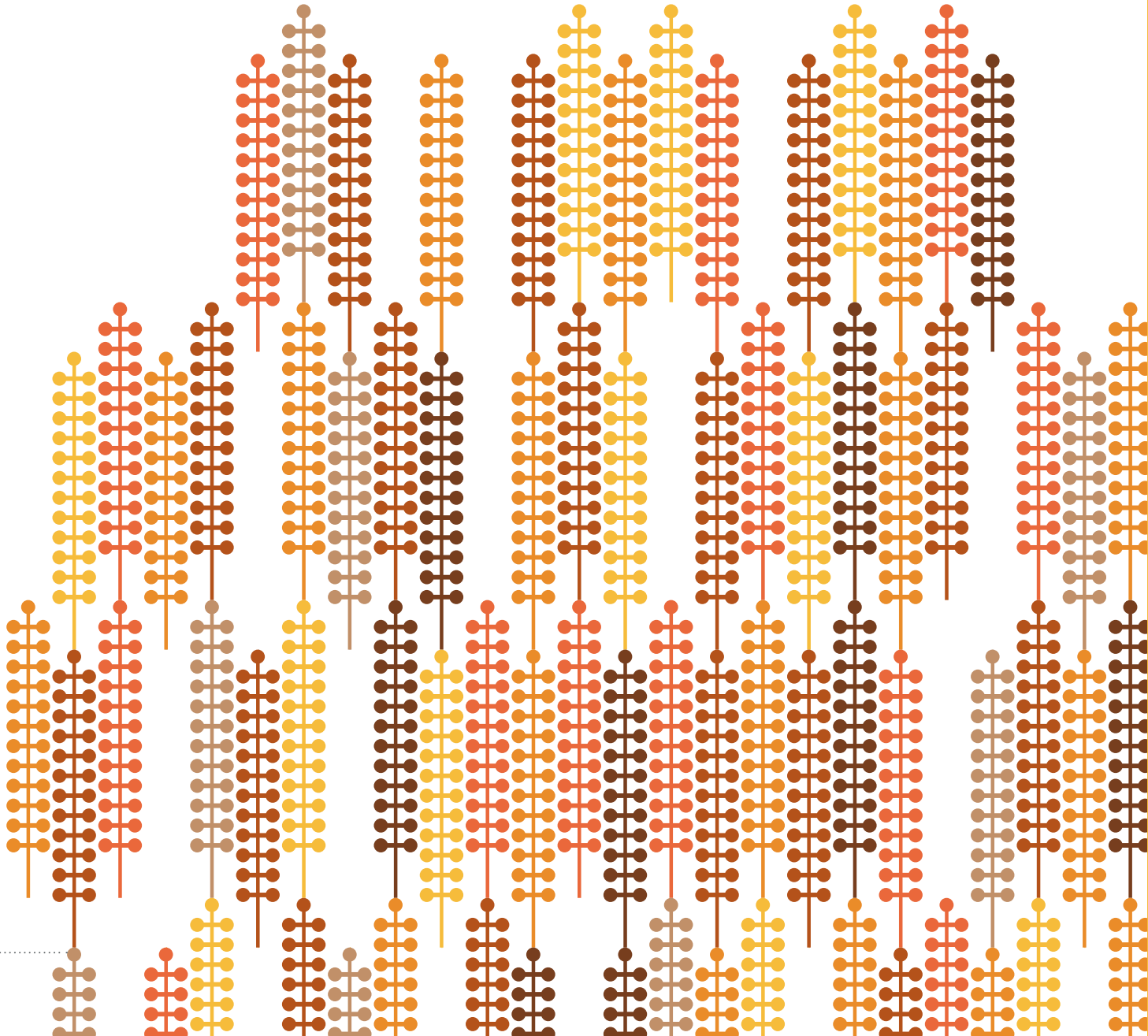
tillväxt- och utvecklingsarbete. Analyskapaciteten varierar mellan olika regioner.

KUNSKAPER OM DEN regionala tillväxtpolitiken och om vad som främjar hållbar regional tillväxt och utveckling kan behöva fördjupas hos vissa statliga myndigheter, bl.a. med ett stärkt regionalt perspektiv i myndigheternas analyser och statistiskarbete. För att öka erfarenhetsutbytet och kunskapsflödet mellan de statliga myndigheterna och berörda aktörer på regional nivå är det centralt med fortsatt och utvecklad dialog och samverkan inom olika forum mellan regional och nationell nivå. Tillväxtverket, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) samt Analysgruppen för regional tillväxt och attraktionskraft, där olika myndighetsrepresentanter deltar, har alla viktiga roller i detta arbete.

REGERINGEN ANSER ATT det är viktigt att nationella aktörer, inom sina verksamhetsområden, genomför följande åtgärder för att vidareutveckla och stärka lärandet i genomförandet av den regionala tillväxtpolitiken

- löpande genomför uppföljningar och utvärderingar av strategier, program och insatser och projekt utifrån ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt perspektiv,
- bistår med metodstöd för uppföljning och utvärdering,

- ökar fokus på lärande, spridning av kunskap och erfarenheter genom Forum för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020 mellan olika sektorsområden och aktörer på lokal, regional och nationell nivå där Regeringskansliets (Näringsdepartementets) analysgrupp av myndigheter har en viktig roll,
- utreder och genomlyser eventuella behov av nationellt stöd för framtagande av regionala analyser, regional statistik och utveckling av analysmetoder där åtgärder ska anpassas till regioners olika behov och kapacitet,
- genomför kunskapshöjande insatser riktade till statliga myndigheter om den regionala tillväxtpolitiken och dess genomförande,
- utvecklar styrning och uppföljning av regionala företagsstöd och projektverksamhet utifrån ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt perspektiv, samt
- följer upp genomförandet av, och vid behov reviderar, den nationella strategin för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020. Uppföljningen av strategins genomförande ska även innefatta Forum för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft samt tillhörande kanslifunktion.



D

EN NATIONELLA STRATEGIN FÖR HÅLLBAR REGIONAL

TILLVÄXT OCH ATTRAKTIONSKRAFT 2015–2020 är
vägledande för arbetet med hållbar regional
tillväxt och attraktionskraft i hela landet

fram till 2020. En modern och aktiv regional tillväxtpolitik för hela Sverige inriktas på att regionerna ska ges möjligheter att växa och utvecklas efter sina särskilda förutsättningar, såväl i städer som på landsbygden. Ju fler regioner som är starka och expansiva, desto bättre för Sverige. För att åstadkomma detta krävs insatser och samverkan inom en rad olika sektorer och på alla samhällsnivåer. Därför behöver Sverige en nationell strategi som kan utgöra en gemensam utgångspunkt i arbetet för att möjliggöra att bo, utvecklas, arbeta och driva företag i hela landet. På så sätt skapas förutsättningar för en hållbar regional tillväxt och ett Sverige som håller samman.



REGERINGSKANSLIET

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 52-66

Tid: 2019-04-10 kl.08.30-11.50

Plats: Regionens hus, sal B

§59 Delegationsordning - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2019-2022

Diarienummer: RJL 2019/592

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Fastställa delegationsordning 2019-2022 i nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att gälla från och med 2019-04-23.

Sammanfattning

Enligt 6 kap. 37 § kommunallagen får nämnden uppdra åt presidiet, ett utskott, en ledamot eller ersättare att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden. Samtliga beslut som fattas på delegation ska följa gällande författningar och av regionfullmäktige beslutade policys samt ligga inom budgeterad ram/investeringsplan för berörd verksamhet.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2019-03-06
- Delegationsordning nämnd för trafik, infrastruktur och miljö daterad 2019-03-06

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Vid protokollet

Linda Byman

Justeras

**Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur
och miljö §§ 52-66**

Tid: 2019-04-10 kl.08.30-11.50

Marcus Eskdahl
Ordförande

Rätt utdraget,
Intygar

Linda Byman

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Delegationsordning - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2019-2022

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Fastställer delegationsordning 2019-2022 i nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att gälla från och med 2019-04-23.

Sammanfattning

Enligt 6 kap. 37 § kommunallagen får nämnden uppdra åt presidiet, ett utskott, en ledamot eller ersättare att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden.

Samtliga beslut som fattas på delegation ska följa gällande författningar och av regionfullmäktige beslutade policyer samt ligga inom budgeterad ram/investeringsplan för berörd verksamhet.

Information i ärendet

Regionfullmäktige beslutade i november 2018 om nytt reglemente för regionstyrelsen samt arbetsordning för regionstyrelsen och nämnderna.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2019-03-06
- Delegationsordning nämnd för trafik, infrastruktur och miljö daterad 2019-03-06

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret – regiondirektör, kansli

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
RegiondirektörSiw Kullberg
Kanslidirektör

Delegationsordning – Nämnd för Trafik, infrastruktur och miljö

1. Allmänt

Grunder för delegering av beslut

Enligt 6 kap. 37 § kommunallagen får nämnden uppdra åt presidiet, ett utskott, en ledamot eller ersättare att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden.

Vidare framgår det av 7 kap. 5 § kommunallagen att nämnden får uppdra åt en anställd hos Region Jönköpings län att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden.

Samtliga beslut som fattas på delegation ska följa gällande författningar och av regionfullmäktige beslutade policys samt ligga inom budgeterad ram/investeringsplan för berörd verksamhet.

Beslut som inte får delegeras

Av 6 kap. 38 § kommunallagen framgår att beslutsrätten i följande ärenden inte får delegeras:

1. ärenden som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet,
2. framställningar eller yttranden till fullmäktige liksom yttranden med anledning av att beslut av nämnden i dess helhet eller av fullmäktige har överklagats,
3. ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt,
4. ärenden som väckts genom medborgarförslag och som lämnats över till nämnden eller
5. ärenden som enligt lag eller annan författning inte får delegeras

Vidaredelegering

Regiondirektören har ställning som förvaltningschef. Beslut som delegeras till förvaltningschef får vidaredelegeras i de fall nämnden godkännt detta, vilket framgår av delegationsordningen. Vidaredelegering kan endast ske i ett led. Därutöver är vidaredelegering inte tillåtet. Detta framgår av 7 kap. 6 § kommunallagen.

Formell vikarie för delegat erhåller dennes delegation.

Delegat kan hänskjuta beslutsfattandet till den som gett delegationen.

Undertecknade av handlingar i nämndens namn

Avtal, handlingar och skrivelser som beslutas av nämnden eller av utskottet på delegation ska undertecknas av ordföranden eller vid förfall för denne av vice ordföranden samt kontrasigneras av regiondirektören, vid dennes förfall av ekonomidirektör.

Befattningshavare som fattar beslut på delegation undertecknar de handlingar som är en följd av beslut som vederbörande fattat.

Diarieföring av delegationsbeslut

Delegaten ansvarar för att beslutet diarieförs.

Anmälan av delegationsbeslut

Beslut som är fattade på delegation ska anmälas till nämnden vid nästkommande sammanträde, såvida annat inte anges i delegationsordningen nedan. Beslut som regiondirektören har vidaredelegerat ska av beslutsfattaren anmälas till regiondirektören, som i sin tur anmäler beslutet till nämnden. Anmälan ska ske på för ändamålet särskild framtagen blankett.

Verkställighetsbeslut

Utöver de beslut som kan fattas enligt denna delegation fattar regionens tjänstemän s.k. verkställighetsbeslut eller verkställighetsåtgärder. Med verkställighet avses åtgärder som en tjänstman utför i den dagliga verksamheten och inom ramen för de arbetsuppgifter som normalt ingår i befattningen. I det dagliga arbetet utgår verkställighet ofta från beslut som regleras i lag eller avtal. För att ett beslut ska ses som verkställighet får det inte föreligga några alternativa lösningar av principiell och övergripande natur. Det måste också finnas politiskt fastställda mål för verksamheten samt en politiskt fastställd ekonomisk ram. De flesta beslut av ekonomisk art inom budgetramen och för i budgeten eller i annat beslut fastställt ändamål betraktas som verkställighetsbeslut. Detta gäller också beslut som rör förvaltningen och regionens interna förhållanden.

Verkställighetsbeslut behöver inte anmälas.

Jäv

Vid både delegationsbeslut och verkställighet gäller jävsreglerna i kommunallagen och förvaltningslagen.

2. Delegering till presidiet

2.1	Rätt att besluta om deltagande i kurser, konferenser, utbildning o dyl. för styrelsens ledamot/ersättare inom och utanför riket
-----	---

3. Delegering till ordföranden

3.1	Rätt att besluta på nämndens vägnar i brådskande ärenden enligt 6 kap. 39 § kommunallagen <i>Anm. Vid ordförandens förfall fattar vice ordföranden beslut</i>
-----	--

4. Delegering till regiondirektören

Regiondirektörens rätt att fatta beslut på delegation samt besluta om vidaredelegering framgår av tabellen nedan.

Därtill utövar regiondirektören, som regionens främsta tjänsteman och enda förvaltningschef, den operativa ledningen av regionens verksamheter och ansvarar för att dessa bedrivs i enlighet med politiska riktlinjer och fastställda budgetar.

Företräderskap allmänt

4.1	Beslut	Får vidaredelegeras
4.1.1	Rätt att motta delgivning	Ja
4.1.2	Rätt att utse befattningshavare med rätt att teckna Regionens firma i olika ärenden	Nej
4.1.3	Rätt att besluta om yttranden i ärenden av mindre principiell natur där regionen är remissinstans	Ja
4.1.4	Förändring av TIM:s utgiftsramar till följd av avtal, politiska beslut, aktivering av investeringar, tekniska justeringar och motsvarande så länge detta inte kommer i konflikt med 6 kap. 38 § kommunallagen	Ja

Upphandling, försäljning

4.2	Beslut	Får vidaredelegeras
4.2.1	Upphandling av varor och tjänster i enlighet med beslutad budget	Ja
4.2.2	Upphandling av trafikentreprenad, rätt att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal, enligt av nämnden fastställt förfrågningsunderlag	Ja

Regionala utvecklingsprojekt (infrastruktur och miljö)

4.3	Beslut	Får vidaredelegeras
4.3.1	Rätt att besluta om förlängning av regionala utvecklingsprojekt utifrån av nämnden beslutade förutsättningar	Ja
4.3.2	Rätt att ingå överenskommelser kring projekt med högst tre års varaktighet och ett sammantaget åtagande om högst 150 000 kr	Ja

Färdtjänst och riksfärdtjänst

4.4	Beslut	Får vidaredelegeras
4.4.1	Rätt att besluta om färdtjänst enligt 7-9 §§ lagen (1997:736) om färdtjänst och riksfärdtjänst enligt 5-6 §§ lagen (1997:735) om riksfärdtjänst	Ja
4.4.2	Rätt att besluta om återkallande av tillstånd till färdtjänst och riksfärdtjänst. Den bör tas bort från delegationsordning. (Prop. 2016/17:171) s. 378: Enligt tredje punkten får ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda inte delegeras om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt. Som exempel på sådana ärenden kan nämnas beslut om återkallelse av beviljade tillstånd, exempelvis färdtjänsttillstånd.	Ja

Sjukresor

4.5	Beslut	Får vidaredelegeras
4.5.1	Rätt att besluta tillämpningsanvisningar till Regionens regelverk för sjuk- och behandlingsresor	Ja

Dataskyddsförordningen

4.6	Beslut	Får vidaredelegeras
4.6.1	Rätt att förordna dataskyddsombud	Nej
4.6.2	Rätt att ingå och underteckna personuppgiftsbiträdesavtal	Ja
4.6.3	Rätt att helt eller delvis avslå begäran om de registrerades rättigheter, avseende registerutdrag, rättelse, radering, begränsning, dataportabilitet och invändning enligt 15 – 18 och 20 - 21 artikel dataskyddsförordningen	Ja
4.6.4	Rätt att anmäla personuppgiftsincident som ej osannolikt medför en risk för fysiska personers fri och rättigheter till Datainspektionen enligt 33 artikel dataskyddsförordningen	Ja

Allmänna handlingar

4.7	Beslut	Får vidaredelegeras
4.7.1	Beslut att helt eller delvis avslå begäran att ta del av allmän handling	Ja

Övrigt

4.8	Beslut	Får vidaredelegeras
4.8.1	Besluta om avvisning av för sent inkommen överklagan av beslut	Ja

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 52-66

Tid: 2019-04-10 kl.08.30-11.50

Plats: Regionens hus, sal B

§60 **Remiss - Trafikstrategi för Vetlanda kommun**
Diarienummer: RJL 2019/545

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Vetlanda kommun

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Jönköpings län anser att strategin är genomarbetad och framåtsyftande vilket ger en klar bild av målsättningar och visioner kring att förbättra Vetlanda kommuns förutsättningar till goda trafiklösningar både inom kommunen och med omvärlden. Region Jönköpings län ser fram emot att bidra till genomförandeplanerna i kommande trafikplan för Vetlanda.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2019-03-28
- Förslag till yttrande daterad 2019-03-28
- Remiss för trafikstrategi för Vetlanda kommun

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Vid protokollet

Linda Byman

Justeras

**Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur
och miljö §§ 52-66**

Tid: 2019-04-10 kl.08.30-11.50

Marcus Eskdahl
Ordförande

Rätt utdraget,
Intygar

Linda Byman

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss Trafikstrategi för Vetlanda kommun

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Vetlanda kommun.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Jönköpings län anser att strategin är genomarbetad och framåtsyftande vilket ger en klar bild av målsättningar och visioner kring att förbättra Vetlanda kommuns förutsättningar till goda trafiklösningar både inom kommunen och med omvärlden. Region Jönköpings län ser fram emot att bidra till genomförandeplanerna i kommande trafikplan för Vetlanda.

Information i ärendet

Vetlanda kommun har upprättat ett förslag till trafikstrategi för kommunen. Syftet med trafikstrategin är att utgöra ett dokument som samlar trafikfrågor och skapar en gemensam målbild av trafikens utveckling och med en långsiktig inriktning formulera strategier som bidrar till att nå kommunens övergripande mål om att planera för en hållbar utveckling i kommunen.

Beslutsunderlag

- Förslag till yttrande daterad 2019-03-28
- Remiss för trafikstrategi för Vetlanda kommun

Beslut skickas till

Vetlanda kommun - Tekniska kontoret

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
RegiondirektörKristina Athlei
Regional Utvecklingsdirektör

Vetlanda kommun

YTTRANDE - Remiss för trafikstrategi för Vetlanda kommun

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Jönköpings län anser att strategin är genomarbetad och framåtsyftande vilket ger en klar bild av målsättningar och visioner kring att förbättra Vetlanda kommuns förutsättningar till goda trafiklösningar både inom kommunen och med omvärlden. Region Jönköpings län ser fram emot att bidra till genomförandeplanerna i kommande trafikplan för Vetlanda.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län instämmer i den analys av nuläge och utmaningar som Vetlanda kommun beskriver. Bland annat att utvecklingen mot regionförstoring gör att kommunens invånare har resmönster och transportbehov på ett helt annat sätt än för bara ett antal år sedan. Vetlanda kommun blir därför allt mer beroende av goda resmöjligheter inom och utanför regionen. Det är därför bra att trafikstrategin tar ett helhetsgrepp om dessa frågor och fungerar som en sammanhållande strategi och långsiktig målbild för hur trafiken ska utvecklas för att stödja hållbara transporter och samtidigt öka kommunens attraktivitet.

För att utveckla kollektivtrafiken påpekas att samverkan med Jönköpings länstrafik är central. Trots att kommunen säger sig ha begränsade möjligheter att förändra kollektivtrafikens turutbud och linjedragning har kommunen en viktig roll som väghållare och ägare av kommunal infrastruktur för att ge kollektivtrafiken goda förutsättningar. I samband med att kommunen planerar ny bebyggelse och nya bebyggelseområden är det viktigt med samordning med kollektivtrafikplaneringen. I de mer glesbefolkade delarna av kommunen är det av särskild vikt att goda bytespunkter med parkering för både bil och cykel finns i anslutning till de större kollektivtrafikstråken.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande i nämnden för Trafik,
infrastruktur och miljö

Kristina Athlei
regional Utvecklingsdirektör



Remiss för trafikstrategi för Vetlanda kommun

Tekniska kontoret har upprättat ett förslag till trafikstrategi för Vetlanda kommun, se bifogat dokument.

Syftet med trafikstrategin är att utgöra ett dokument som samlar trafikfrågor och skapar en gemensam målbild av trafikens utveckling och med en långsiktig inriktning formulera strategier som bidrar till att nå kommunens övergripande mål om att planera för en hållbar utveckling i kommunen.

Ni ges härmed tillfälle att under remisstiden, 7 februari till 4 april 2019, lämna eventuella synpunkter på trafikstrategin. Synpunkter lämnas skriftligen **senast 4 april 2019** till Tekniska kontoret, 574 80 Vetlanda, alternativt till tk@vetlanda.se. Ange diarienummer TK 2019/5.

Efter sammanställning av inkomna synpunkter kommer trafikstrategin tas upp i kommunfullmäktige för beslut om antagande.

Frågor besvaras av Björn Wiberg
tel: 0383-973 17
e-post: bjorn.wiberg@vetlanda.se

Tekniska kontoret

Björn Wiberg
Projekteringschef

Sändlista

Remissinstans	E-postadress
Länsstyrelsen i Jönköpings län	jonkoping@lansstyrelsen.se
Trafikverket	kristianstad@trafikverket.se
Region Jönköpings Län	regionen@rjl.se
Länstrafiken i Jönköpings län	info@jlt.se
NTF Jönköpings län	jonkoping@ntf.se
Höglandets Räddningstjänst	hoglandet@raddningstjansten.com
Cykelfrämjandet Vetlanda	ingvarskede@live.se
Energikontoret Norra Småland	energikontoret@rjl.se
NUVAB	info@nuvab.se
Njudung Energi	samrad@njudung.se
Withalabostäder	info@withalabostader.se
Barn- och utbildningsnämnden	utbildning@vetlanda.se
Kultur- och fritidsnämnden	kultfri@vetlanda.se
Miljö- och byggnämnden	Miljo.bygg@vetlanda.se
Socialnämnden	social@vetlanda.se
Tekniska nämnden	tn@vetlanda.se
Kommunala rådet för funktionshindrade	kristina.odelberg@vetlanda.se
Kommundelsrådet för Alseda	Tomas.borjesson@vetlanda.se
Kommundelsrådet för Björkö	Douglas.thor@vetlanda.se
Kommundelsrådet för Bäckaby	Kjell-egon.strandh@vetlanda.se
Kommundelsråd för Ekenässjön	Lennart.löow@vetlanda.se
Kommundelsrådet för Korsberga	Soren.fransen@vetlanda.se
Kommundelsrådet för Lannaskede	Arne.hagg@vetlanda.se
Kommundelsrådet för Nye	Erik.hjartfors@vetlanda.se
Kommundelsrådet för Vetlanda-Bäckseda	Sven-ake.karlsson@vetlanda.se
Kommundelsrådet för Ökna-Karlstorp	Alf.tagesson@vetlanda.se
Vetlandakretsen av Svenska Naturskyddsföreningen	Ritva.h@tele2.se
Växjö kommun	info@vaxjo.se
Uppvidinge kommun	ledningskontoret@uppvidinge.se
Hultsfreds kommun	kommunen@hultsfred.se
Eksjö kommun	kommun@eksjo.se
Nässjö kommun	medborgarkontoret@nassjo.se
Sävsjö kommun	kommun@savsjo.se

Trafikstrategi för Vetlanda kommun

Förslag till trafikstrategi

Dokumentets status

Förslag till trafikstrategi, version 1.9
2018-11-09

Framtagande

Planen är framtagen av kommunkansliet och tekniska kontoret, Vetlanda kommun.

Projektgrupp

Hanne Norberg - Trafikingenjör
Peter Lundgren - Planeringssekreterare
Gunnar Elmeke - Teknisk chef
Björn Wiberg - Projekteringschef
Weronica Hedberg - Trafikingenjör
Martin Karlsson - Planarkitekt
Anders Eklind - Projekteringsingenjör
Anders Bernberg - Miljöstrateg

Foto

Vetlanda kommun om inget annat anges.

SAMMANFATTNING

Bakgrund och syfte

Vetlanda utvecklas och allt fler väljer att bo, arbeta och besöka kommunen. I takt med att kommunen växer, ökar behovet av effektiva transporter. Samtidigt växer utmaningen att minska miljöpåverkan och begränsa utsläppen av växthusgaser. Vetlanda har stora utmaningar att hantera för att kunna erbjuda god tillgänglighet och samtidigt uppnå en hållbar utveckling. Trafikstrategin tar därför ett helhetsgrepp om dessa frågor och fungerar som en sammanhållande strategi och långsiktig målbild för hur trafiken ska utvecklas för att stödja hållbara transporter och samtidigt öka kommunens attraktivitet. Syftet med trafikstrategin är att med en långsiktig inriktning formulera strategier som bidrar till att nå kommunens mål om att planera för en hållbar utveckling.

Trafikstrategin är kommunomfattande och tas fram med utblick till år 2050. Framtagandet av trafikstrategin har skett i projektform med vägledning av handboken *Trafik för en attraktiv stad*.

Mål

Utifrån Sveriges transportpolitiska mål har ett övergripande mål för trafiken i Vetlanda kommun formulerats.

Den hållbara resan är det självklara valet i Vetlanda!

Utifrån detta mål tillsammans med andra nationella, regionala och kommunala mål har ett antal målområden med tillhörande mål formulerats. Målområdena är följande:

- Erbjuda en bebyggelsestruktur som förenklar för hållbara färdmedel
- Erbjuda ett attraktivt transportsystem
- Erbjuda attraktiva och hållbara resor
- Erbjuda en tillgänglig kommun
- Erbjuda en trygg och trivsamt kommun
- Erbjuda en trafiksäker kommun
- Erbjuda en god miljö och bidra till en förbättrad hälsa

Strategier

Utifrån målen har ett antal strategier tagits fram. Strategierna talar om hur målsättningarna ska uppnås och delas in i övergripande förhållningssätt och strategier för samhällsplanering.

Två av de övergripande förhållningssätten är fyrstegsprincipen och prioritering av trafikslag. Fyrstegsprincipen är grundprincipen för all trafikplanering och innebär att val av åtgärder görs utifrån en stegvis process. En process som innebär att i första hand genomföra åtgärder som påverkar transportbehov och transportsätt och i sista hand åtgärder som innebär nybyggnationer. Prioritering av trafikslag innebär att vid konfliktpunkter, det vill säga där huvudnäten korsar varandra och där markutrymmet är begränsat, ska trafikslagen prioriteras i följande ordning:

1. Gång- och cykeltrafik
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Strategierna berör såväl förändringar av kommunens struktur som transportsystemet och invånarnas attityder och vanor. Genom att planera för en ökad funktionsblandning och förlägga ny bebyggelse längs utvecklade stråk i kombination med att underlätta bytesmöjligheter mellan färdmedel, förbättras förutsättningar för ett mer hållbart resande. Då många resenärer använder sig av flera olika trafikslag för att förflytta sig är det viktigt att ha ett ”hela resan” perspektiv och beakta kopplingen mellan färdmedlen. Det ska vara enkelt att byta mellan olika färdmedel. Trafiknätets utformning för respektive trafikslag och hur de samverkar har en stor betydelse för hur vi reser i kommunen. Som komplement till de fysiska åtgärderna är det viktigt att arbeta med att förändra resenärers attityder och beteenden. Med beteendepåverkande åtgärder kan invånarnas resor påverkas innan de börjar.

Det finns idag flera tecken som visar på att vår syn på transporter håller på att förändras. I takt med att de negativa konsekvenserna från motortrafik uppmärksammas, syns en ökad efterfrågan på mer miljöanpassade transporter. Det syns dessutom en ökad medvetenhet om hälsa och hur det hänger samman med livsstil och resvanor. Det är ett måste att ta hänsyn till de trender som syns i samhället. Så som det planeras för idag kommer det bestå i många år framöver.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	1	SWOT-ANALYS	27
BAKGRUND OCH SYFTE	2	4. MÅL	29
ARBETSMETOD	2	ÖVERGRIPANDE MÅL	30
INNEHÅLL OCH AVGRÄNSNINGAR	2	MÅLOMRÅDEN MED TILLHÖRANDE MÅL	30
VAD ÄR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM?	4	5. STRATEGIER	32
TRENDER OCH UTMANINGAR	4	ÖVERGRIPANDE FÖRHÅLLNINGSSÄTT	33
2. UTGÅNGSPUNKTER	6	STRATEGIER FÖR SAMHÄLLSPLANERING	34
GLOBAL OCH NATIONELL STYRNING	7	6. KONSEKVENSER	42
REGIONAL STYRNING	8	INLEDNING	43
KOMMUNAL STYRNING	9	KOMMUNENS KARAKTÄR	44
3. NULÄGESBESKRIVNING	11	TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD	44
KOMMUNENS KARAKTÄR	12	TRAFIKENS OMFATTNING	45
TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD	13	TILLGÄNGLIGHET	46
TRAFIKENS OMFATTNING	16	TRYGGHET	47
TILLGÄNGLIGHET	20	TRAFIKSÄKERHET	47
TRYGGHET	22	MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA	48
TRAFIKSÄKERHET	22	7. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING	49
MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA	24	GENOMFÖRANDE	50
VÄRDEROS	25	UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING	50

1. INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

ARBETSMETOD

INNEHÅLL OCH AVGRÄNSNINGAR

VAD ÄR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM?

TRENDER OCH UTMANINGAR

BAKGRUND OCH SYFTE

Kommunkansliet och tekniska kontoret har fått i uppdrag av kommunstyrelsen att i samarbete med kommunens övriga förvaltningar upprätta ett förslag till trafikstrategi för Vetlanda kommun.

Vetlanda utvecklas och allt fler människor väljer att bo, arbeta och besöka kommunen. I takt med att kommunen växer, ökar behovet av goda transporter. Vetlanda har stora utmaningar att hantera för att kunna erbjuda en god tillgänglighet och samtidigt uppnå en hållbar utveckling. För att utveckla en attraktiv och hållbar kommun krävs ett helhetsperspektiv vid planering där transportsystemet är ett grundläggande element.

Trafikstrategin tar därför ett helhetsgrepp om dessa frågor och fungerar som en sammanhållande strategi och långsiktig målbild för hur trafiken ska utvecklas för att stödja hållbara transporter och samtidigt öka kommunens attraktivitet. Syftet med trafikstrategin är således att med en långsiktig inriktning formulera strategier som bidrar till att nå kommunens övergripande mål om att planera för en hållbar utveckling samt att öka andelen transporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik.

ARBETSMETOD

Framtagandet av trafikstrategin har skett i projektform där handboken *Trafik för en attraktiv stad (TRAST)* använts som vägledning i arbetet (se beskrivning i Figur 2).

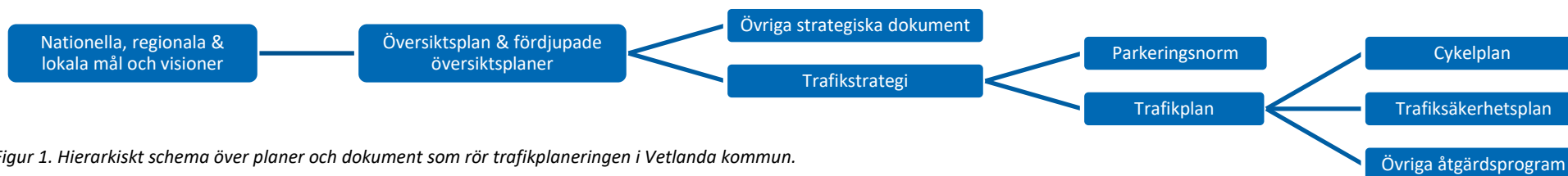
Planeringen inför framtagningen av trafikstrategin påbörjades våren 2017. Under hösten samma år tillsattes en projektgrupp bestående av representanter från kommunkansliet och tekniska kontoret. En projektplan för trafikstrategin utformades. Under våren 2018 påbörjades arbetet med att ta fram strategin, där projektgruppen träffades vid ett antal tillfällen för att diskutera nulägesbeskrivning, mål och strategier. En workshop genomfördes tillsammans med gruppen Styrgrupp för strategisk planering där både tjänstemän och politiker deltog. Workshopen syftade att skapa en gemensam bild av nuläget men även att föra en diskussion om möjliga tillvägagångssätt för att nå de uppsatta målen. Efter samråd antar Kommunfullmäktige förslaget till trafikstrategi. Då trafikstrategin blivit antagen ska en trafikplan tas fram. I trafikplanen preciseras de föreslagna strategierna i form av konkreta åtgärdsförslag.

INNEHÅLL OCH AVGRÄNSNINGAR

I trafikstrategin beskrivs inledningsvis Vetlanda kommuns nuvarande transportsystem utifrån TRASTs stadsbyggnadskvaliteter. Nationella, regionala och kommunala mål utgör tillsammans med nuläget grunden för de mål som formuleras i trafikstrategin. För att uppnå målen formuleras ett antal förhållningssätt och strategier. Trafikstrategin innehåller även en konsekvensbeskrivning samt en plan för genomförande och uppföljning.

Den hierarkiska kopplingen till andra planer och dokument ses i Figur 1.

Trafikstrategin avgränsas till att i första hand behandla frågor som kommunen har huvudansvaret för och därmed störst möjlighet att påverka. Men då trafik är mer komplext än så kommer trafikstrategin även beröra delar som helt eller delvis ligger utanför kommunens ansvarsområde. Trafikstrategin verkar på lång sikt och utformas med utblick till år 2050. Den geografiska avgränsningen för trafikstrategin är Vetlandas kommungräns och markeras i Figur 3.

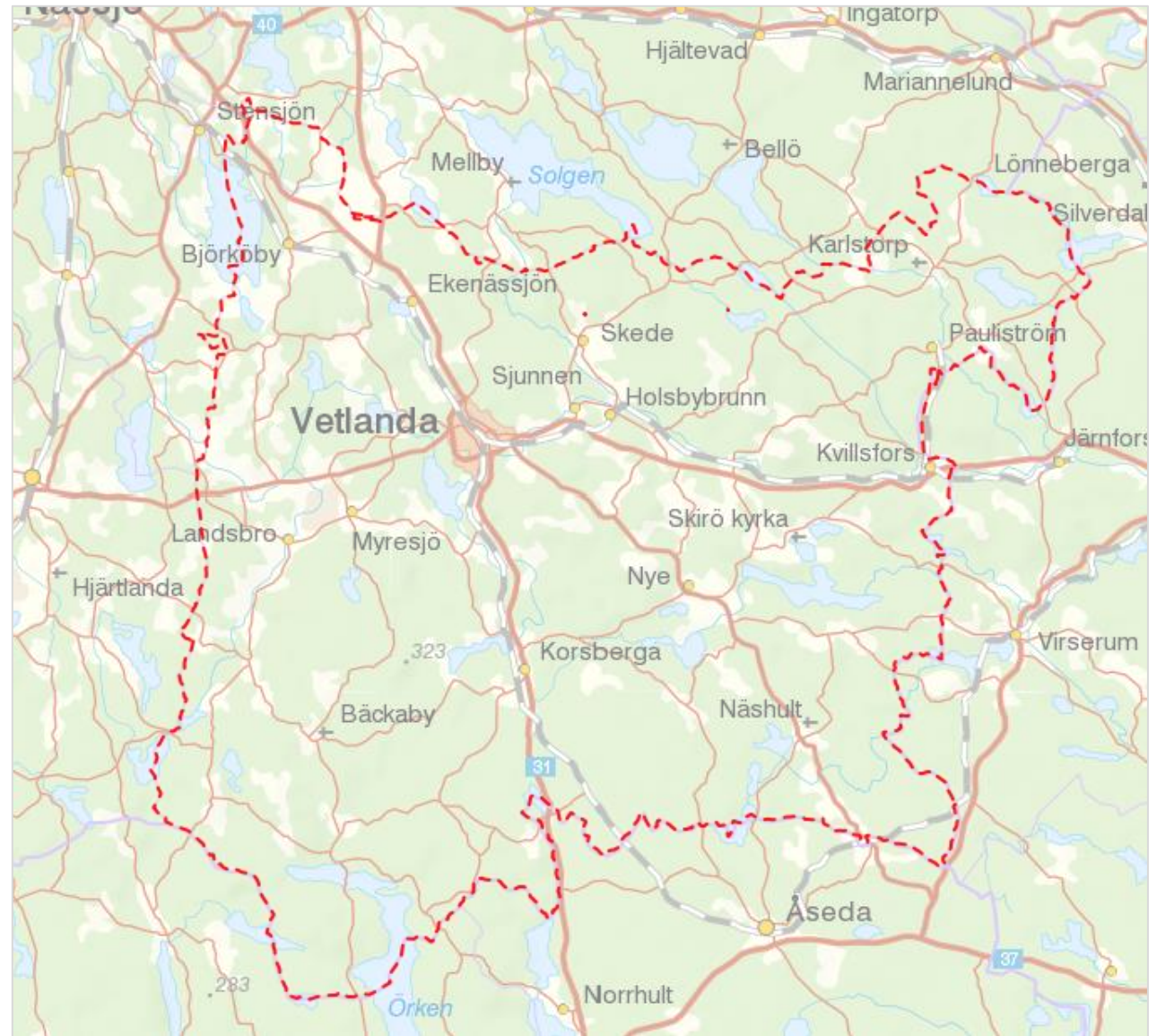


Trafik för en attraktiv stad - TRAST

TRAST är en handbok och planeringsverktyg framtagen av Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting och Boverket. TRAST består av två delar. Den första delen är avsedd att vara en hjälp i kommunens processinriktade arbete med trafikfrågor. Den andra delen innehåller faktaunderlag för arbetet kring trafikstrategin, trafikplaner och åtgärdsprogram. I TRAST beskrivs sju stadsbyggnadskvaliteter och hur avvägningen kan göras mellan dem. Kvaliteterna kan främja eller motverka varandra. Varje kommun behöver därför göra egna prioriteringar och anpassa insatserna efter sina behov och resurser. De sju stadsbyggnadskvaliteterna är:

- **Kommunens karaktär** beskriver strukturen som skapas i kommunen av byggnader, gator, vatten, parker och grönska.
- **Transportsystemets uppbyggnad** beskriver hur transportsystemet och transportutbudet ser ut.
- **Trafikens omfattning** beskriver var, när, hur och varför invånarna reser.
- **Tillgänglighet** syftar till med vilken lätthet målpunkter kan nås.
- **Trygghet** visar den upplevda risken för olyckor och våld.
- **Trafiksäkerhet** bestäms av de risker trafikanterna utsätts för och bedöms av delarnas sannolikhet och konsekvens.
- **Miljöpåverkan och hälsa** syftar till transportsystemets påverkan på miljön och invånarnas hälsa.

Figur 2. Beskrivning av TRAST och stadsbyggnadskvaliteter.



Figur 3. Den geografiska avgränsningen för trafikstrategin - Vetlandas kommungräns.

VAD ÄR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM?

Begreppet hållbart transportsystem kan kopplas till definitionen av hållbar utveckling som formulerades av Brundtlandkommissionen år 1987: *"Hållbar utveckling tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov"*. Definitionen har en tydlig långsiktig tidsaspekt och innefattar både en ekonomisk, ekologisk och social dimension. För att uppnå hållbar utveckling krävs att alla dimensioner är i balans. För att nå ett hållbart transportsystem krävs att efterfrågan och beroendet av transporter minskar, hållbara transportsätt främjas så att andelen för dessa ökar samt att fordon och infrastruktur miljöanpassas, trafiksäkras och görs tillgängliga för alla.



¹ Boverkets rapport (skriven av Trivector): *Trender med påverkan på samhällsplaneringen - Omvärldsanalys med fokus på transport, infrastruktur och bebyggelse* (2012:69) samt

TRENDER OCH UTMANINGAR

Nedan följs en beskrivning av några av de långsiktiga trender och utmaningar kommunen står inför som rör trafiken. Informationen är hämtad från två rapporter, en av Boverket och en av Trafikverket.¹

Urbaniseringen fortsätter

Idag råder en kraftig pågående urbanisering i världen och så även i Sverige. Urbanisering innebär en förflyttning av människor från landsbygden till stadsområden. Både nationellt och globalt sker också befolkningstillväxt i mycket hög grad i städerna. Urbaniseringen leder bland annat till större och tätare städer, glesare landsbygd, regionförstoring och ökade krav på attraktiva livsmiljöer. Generellt sett leder urbanisering till högre krav på yteffektivitet, både för ytor som är avsedda för boende och för transporter. Landsbygdskommuner påverkas av urbaniseringen genom minskande befolkning.

Den totala befolkningen i världen ökar och förväntas nå nio miljarder år 2050 för att sedan planas ut. Även i Sverige ökar befolkningen.

Trafikverkets rapport: *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys 2018* (2018-180).

Ökningen beror både på ett ökat födelsetal men också på en stor inflyttning. Befolkningen blir också äldre, framförallt i västvärlden. Nationellt åldras befolkningen mest i kommuner utanför storstadsregionerna, delvis på grund av den ökande utflyttningen. Detta kommer att ställa stora krav på samhället. En åldrande befolkning innebär bland annat att fler personer kommer att ha körkort och att de kommer att köra bil vid en högre ålder.

Kraven på fossilfrihet och minskade utsläpp skärps

De resurser som finns på vår planet är begränsade. År 1986 passerades gränsen då människan varje år förbrukade mer resurser än vad som förnyades. Behovet av att minska utsläppen av växthusgaser är ständigt en dominerande fråga i diskursen om hur transportsystemet ska utvecklas. Allt större krav ställs från olika aktörer på att transportsystemets klimatpåverkan ska minska och att fossila drivmedel ska fasas ut. Politiska styrmedel ses ofta som en förutsättning.

Klimatpåverkan blir synligare

Klimatförändringar till följd av den globala uppvärmningen är idag en realitet, där utsläppen

från transporter är en bidragande faktor. Den globala medel temperaturen stiger och kommer ge allt större konsekvenser på våra samhällen. Klimatförändringarna leder till ökade risker för översvämningar, skred och andra hot mot infrastrukturen. Mål för mängden utsläpp har antagits, men arbetet med att minska utsläppen går allt för långsamt.

Ny teknik förändrar världen

Digitaliseringens effekter slår igenom. Ny teknik ger upphov till stora samhällsförändringar. Det finns idag en stark tilltro till att tekniska lösningar och nya drivmedel ska lösa många av dagens transportbehov. Forskning pekar dock på att ny teknik inte kommer räcka till för lösa alla miljö- och energiproblem. Det kommer också att krävas förändringar i beteende och livsstil.

Tekniken och digitaliseringen slår igenom i transportsystemet och ger en ökad möjlighet till automatisering och situationsanpassad trafikledning. I takt men en ökad digitalisering i transportsystemet ökar även behoven av informationssäkerhet och säkerhetsskydd.

² SAE-klassificering är en sexgradig skala (0-5) som beskriver fordonets nivå av automatisering. Nivå 0: Ingen automation, föraren har praktiskt taget all kontroll över bilen. Nivå 1: Föraren har nästan all kontroll över bilen, men kan assisteras

I rapporten "Trender i transportsystemet" beskrivs att flera fordonstillverkare planerar att lansera självkörande fordon i nivå 4 och 5² på marknaden i början av 2020-talet. I rapporten beskrivs också en oenighet bland experter inom området. Flera experter bedömer att fordon med automatisering kommer att vara fullt utvecklade och en naturlig del av staden i Sverige i mitten av 2030-talet medan andra bedömer att full automation inte kommer att nås under överskådlig tid.

Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter

Befolkningsökning, ekonomisk utveckling, urbanisering och global handel bidrar tillsammans till ett ökat tryck på transporter. Både vad gäller persontransporter och godstransporter. Samtidigt ställs allt högre krav på fossilfrihet, jämställdhet och ett transportsystem för alla. Denna utveckling ställer nya krav på såväl samhällsplaneringen som utvecklingen av teknik och nya tjänster.

till viss del i körningen i form av filhållning eller farthållning. Nivå 2: Föraren övervakar körningen. Fordonet kan både styra och anpassa hastigheten. Nivå 3: Fordonet kan ta över körningen fullt ut på valda vägsträckor men föraren ska vara beredd att ta över körningen. Nivå 4: Fordonet kan ta över

Transportsystemet integreras alltmer i samhällsutvecklingen

Flera av samhällsutmaningar vi står inför, både klimatpåverkan, integration, bostadsförsörjning, jämställdhet, arbetsmarknad och transportförsäljning kräver insatser från många olika aktörer inom olika områden. Det blir då allt tydligare att utvecklingen av transportsystemet har en central roll för att möta flera av dessa utmaningar.

Bilens roll transportsystemet förändras

Bilens status minskar och får en förändrad roll i städernas transportsystem. Samtidigt som många unga väntar med att ta körkort och avstår från att äga bil, så ökar de äldres bilkörande. Delnings-trenden gör att bilpooler och hyrbilssystem blir allt vanligare. Olika typerna är stora inom landet.

körningen fullt ut på valda vägsträckor och under godkända väder- och trafikförhållanden. En mänsklig förare behöver inte vara beredd att ta över ansvaret. Nivå 5: Fullt automatiserad och klarar alla trafiksituationer själv.

2. UTGÅNGSPUNKTER

GLOBAL OCH NATIONELL STYRNING

REGIONAL STYRNING

KOMMUNAL STYRNING

GLOBAL OCH NATIONELL STYRNING

I förlängningen ska trafikstrategin bidra till att nå de globala och nationella målen för trafik-utveckling. De globala och nationella dokument som är av betydelse för kommunens trafikstrategi är bland annat Agenda 2030, Sveriges miljömål och de transportpolitiska målen.

Agenda 2030 för hållbarhet

År 2015 antog FN 17 globala mål för hållbar utveckling. Syftet är att, fram till år 2030, uppnå en social, miljömässig och ekonomisk hållbar utveckling i världen. De mål som främst berör kommunens transportsystem är:

- Hälsa och välbefinnande
- Jämställdhet
- Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Hållbara städer och samhällen
- Bekämpa klimatpåverkan
- Ekosystem och biologisk mångfald

Sveriges miljömål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och ett antal etappmål. Generationsmålet är det övergripande målet och som visar inriktningen för Sveriges miljöpolitik. Målet ger en vägledning om de värden som ska skyddas och den omställning som krävs inom en generation för att nå miljömålen. För att underlätta det arbetet och göra generationsmålet mer konkret finns miljö kvalitetsmålen och etappmålen. Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Många av miljö kvalitetsmålen har kopplingar till trafik och transporter. Det är särskilt fem av målen som påverkas av transportsystemet:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- God bebyggd miljö
- Rikt växt- och naturliv

Etappmålen är steg på vägen för att nå generationsmålet och ett eller flera miljö kvalitetsmål. De visar vad Sverige kan göra och tydliggör var insatser bör sättas in. Två av etappmålen är:

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 % senast år 2030 jämfört med år 2010.³
- Andelen gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka och utgöra minst 25 % (uttryckt i personkilometer) år 2025.

Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål för vilka det även finns preciseringar. Funktionsmålet handlar om att transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Funktionsmålet syftar även till att transportsystemet ska vara jämställt och tillfredsställa allas transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt och samtidigt bidra till en ökad hälsa. Hänsynsmålet innebär även att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås.

³ Fossiloberoende fordonsflotta innebär en 70 % minskad klimatpåverkan från transportsektorn år 2030 jämfört med år 2010.

Trafiksäkerhetsmål

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Nollvisionen är ett långsiktigt mål som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Då människor ibland gör misstag kan olyckor inte alltid förhindras. Följderna av olyckor kan däremot mildras genom att vägar och fordon blir säkrare.

Nationell plan

Som grund för utvecklingen av det statliga transportsystemet tas det utifrån regeringens direktiv fram en nationell transportplan (2019-2029). Den nationella transportplanen är en långsiktig planering och innehåller investeringar i det nationella väg- och järnvägsnätet och drift- och underhåll av det statliga väg- och järnvägsnätet. Mer konkret syftar planen framförallt till att:

- Återställa och utveckla järnvägens funktionalitet.
- Främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter.
- Främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.
- Bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna.
- Minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll

- Skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem.

Fördubblingsmålet

På nationell nivå finns ett övergripande och branschgemensamt mål som innebär att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Ett delmål på vägen är att antalet kollektivtrafikresor ska fördubblas till år 2020, jämfört med år 2006. De nationella branschorganisationerna som står bakom fördubblingsprojektet är Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket. Regeringen har även ställt sig bakom målet.

REGIONAL STYRNING

De regionala styrande dokument som är av betydelse för kommunens trafikstrategi är bland annat den regionala utvecklingsstrategin, den regionala transportplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Klimat- och energistrategi

Klimat- och energistrategin (2010) för Jönköpings län är ett verktyg som syftar till att skapa möjligheter för en hållbar utveckling i Jönköpings län. Strategin innehåller även förslag till nya klimatomål för länet. De nya målen för Jönköpings län berör minskade utsläpp av växthusgaser, effektivare energianvändning, produktion av förnybar energi, energieffektivare och fossilbränslefria transporter samt anpassning till ett förändrat klimat.

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin (2013-2025) för Region Jönköping är vägvisandet för länets utvecklings- och tillväxtarbete fram till år 2025. RUS utgörs av fyra delstrategier där de två sista bedöms mest relevanta ur transportsynpunkt, dessa två strategier med tillhörande mål är:

- Ett inkluderande samhälle. Alla människor har lika möjligheter att delta och bidra i ett

tillgängligt, sammanhållande och hälsofrämjande samhälle.

- En global livsmiljö. En dynamisk livsmiljö där världen finns närvarande i form av mångfald av människor och uttrycksmöjligheter, goda kommunikationer och nyfikenhet.

Regional transportplan

Den regionala transportplanen (2018-2029) för Jönköpings län tillsammans med den nationella transportplanen, utgör ramen för alla de infrastruktursatsningar som görs och planeras i Jönköpings län. Transportplanen redovisar investeringar i vägar och järnväg inom Jönköpings län perioden 2018–2029. Åtgärderna i den regionala transportplanen handlar om såväl större investeringar som mindre åtgärder som tillsammans ska bidra till att skapa ett konkurrenskraftigt och hållbart transportsystem i länet.

Vetlanda kommun ingår i både det regionala östra stråket och det regionala nord-sydliga stråket. Målet är att de regionala stråken ska hålla en hög standard vad gäller säkerhet och framkomlighet. I planen beskrivs möjligheterna till ökad och förstörad regional trafik som av den föreslagna sträckningen av höghastighetsjärnvägen bidrar med. 220 miljoner kronor avsätts för åtgärder för hållbar tågtrafik på regionala banor, där bland annat förordas en elektrifiering av järnvägen mellan

Nässjö och Vetlanda. I den regionala transportplanen nämns även en förbifart för sträckan Ekenässjön-Vetlanda.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Målsättning för kollektivtrafiken i Jönköpings län fastställs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet (2016-2025). Programmet utgör ett strategiskt dokument med koppling till den regionala utvecklingsstrategin. Trafikförsörjningsprogrammet har reviderats efter beslut i Regionfullmäktige Jönköpings län 2016-11-01. I remissutgåvan av trafikförsörjningsprogrammet 2016-2025 beskrivs målsättningar och inriktning för den regionala kollektivtrafiken fram till år 2025. Bland dessa mål eftersträvas bland annat:

- 60 % resandeökning (jämfört med 2011) till sammanlagt 25 miljoner resor.
- Ökad kundnöjdhet.
- Ökad tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättningar.
- All allmän kollektivtrafik ska drivas med förnyelsebara drivmedel.
- Trafikens totala energiförbrukning/ personkilometer minskas med minst 25 %.

KOMMUNAL STYRNING

De dokument som berör arbetet med trafikstrategin på kommunal nivå är bland annat kommunens översiktsplan, fördjupade översiktsplaner, cykelplan och trafiksäkerhetsprogram.

Översiktsplan Vetlanda kommun

I kommunens översiktsplan (ÖP) antagen av kommunfullmäktige 2010 anges planeringsmål inom området infrastruktur med fokus på trafik. Målen handlar bland annat om nya och utökade bussförbindelser till Värnamo och Växjö, utveckling av järnvägen Vetlanda - Nässjö, välutbyggt cykelvägnät mellan centralorten och kringliggande orter samt ökad trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. I översiktsplanen pekas ett område öster om Vetlanda tätort ut för en ny väg förbi Ekenässjön och Vetlanda. En ny översiktsplan för kommunen håller nu på att tas fram med utsikt till år 2050.

Fördjupad översiktsplan Vetlanda tätort

Den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Vetlanda tätort är under framtagande och är en fördjupning av den gällande kommunövergripliga översiktsplanen. Den fördjupade översiktsplanen anger

inriktningen för den långsiktiga mark- och vattenanvändningen inom planområdet samt hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras under en tidshorisont fram till 2040. I den fördjupade översiktsplanen understryks bland annat att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka, att korta bilresor ska minska samt att samtliga trafikslag ska ha god tillgänglighet till viktiga samhällsliga funktioner.

Fördjupad översiktsplan Ekenässjön

Den fördjupade översiktsplanen för Ekenässjön togs fram år 2000. I den fördjupade översiktsplanen poängteras bland annat vikten av att bygga ut gång- och cykelvägnätet och värna om järnvägen. Vikten av en ny sträckning av riksvägen öster om samhället lyfts även fram.

Centrumplan för Vetlanda tätort

Centrumplanens (2013) syfte är att bidra till att göra Vetlandas centrum mer attraktivt, tryggt och levande. I detta ingår bland annat göra om delar av centrum till gångfartsgator och därmed minska biltrafiken till förmån för gående och cyklande.

Cykelplan

En cykelplan för Vetlanda kommun är under framtagande. Planen innehåller en strategidel vilket bland annat omfattar hur hänsyn ska tas till cykel vid planering av nya områden. Planen föreslår också åtgärder och nya sträckningar i cykelvägnätet.

Trafiksäkerhetsprogram

Trafiksäkerhetsprogrammet (2013-2017) redovisar vilka åtgärder kommunen systematiskt arbetar med för att förbättra säkerheten och tillgängligheten i transportsystemet. Utifrån ett övergripande mål om att minska antalet olyckor med personskador är Vetlanda kommuns trafiksäkerhetsarbete inriktat på fem målområden: Påverka trafikantbeteenden; Minska halkolyckor; Bygga om trafikmiljöer; Säkert arbete på väg; Olycksuppföljning.

Folkhälsopolicy

I folkhälsopolicy för Vetlanda kommun framhålls att en god folkhälsa är viktigt för både människors välbefinnande och för en hållbar samhällsutveckling. Det övergripande målet i policyn är att skapa en god och jämlik hälsa hos hela befolkningen i Vetlanda kommun. I policyn anges ett antal prioriterade områden i det lokala folkhälsoarbetet. Ett av de prioriterade områdena är "Hälsöfrämjande och hållbara miljöer och samhällen" för

vilket det står skrivet att bostads-, boende- och närmiljön påverkar människors hälsa i hög grad.

Näringslivspolicy

Näringslivspolicyn anger inriktningen för kommunens förhållningssätt i näringslivsfrågor och anger övergripande hur Vetlanda ska planera och arbeta med frågorna. Bland målen som beskrivs i policyn återfinns bland annat mål om att stärka kommunens attraktionskraft. Attrahera ny kompetens och nya företag samt verka för en positiv befolkningstillväxt. Bland aktiviteterna som återges i dokumentet beskrivs bland annat att kommunen ska "agera proaktivt i frågor som gäller kommunikationer och infrastruktur".

3. NULÄGESBESKRIVNING

KOMMUNENS KARAKTÄR

TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD

TRAFIKENS OMFATTNING

TILLGÄNGLIGHET

TRYGGHET

TRAFIKSÄKERHET

MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA

VÄRDEROS

SWOT-ANALYS

KOMMUNENS KARAKTÄR

Vetlanda kommun är beläget på det småländska höglandet och tillhör Jönköpings län. Kommunen är en knutpunkt i både det regionala och det interregionala vägnätet. Inom en radie på 10 mil ligger både Nässjö, Jönköping, Växjö, Värnamo och Oskarshamn. Sett till ytan är Vetlanda den största kommunen i länet. Då det gäller befolkningsmängd är kommunen endast den femte största. Kommunen är således gleset befolkad och har en befolkningstäthet på cirka 18 invånare/km².

I kommunen finns elva tätorter där Vetlanda, Ekenässjön och Landsbro tillhör de med högst befolkningsmängd. Kommunen klassas enligt SKLs kommungruppsindelning som en landsbygds-kommun vilket innebär att kommunens största tätort har mindre än 15 000 invånare och att kommunen har ett lågt pendlingsmönster. Sedan 1980-talet har SCB gjort en indelning av Sveriges kommuner i lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner). Inledningen syftar att beskriva arbetsmarknaders funktionella samspel och baseras på faktorer som möjligheten till arbetspendling. Sävsjö kommun ingår i Vetlandas lokala arbetsmarknadsområde. Vetlanda och Sävsjö har således ett stort utbyte av arbetskraft mellan kommunerna.

Av kommunens 27 500 invånare (år 2018) bor drygt hälften i Vetlanda tätort. En fjärdedel av kommunens invånare bor i kommunens övriga tätorter och större orter medan resterande bor på

landsbygden. De senaste åren har befolkningsutvecklingen i kommunen haft en positiv trend. Enligt senast gjorda befolkningsprognos väntas antalet invånare i Vetlanda kommun fortsätta öka till drygt 28 000 till år 2040, störst ökning förväntas ske i centralorten.

Vetlanda är en varuproducerande kommun med tyngdpunkt på metall- och trähusindustri. Kommunen har en högre andel förvärvsarbetande jämfört med länet och riket i stort. Arbetslösheten har under många år varit lägre än läns- och rikssnittet.

Kommunens större industriområden är centralt lokaliserade i Brogårds industriområde, Brunnsgård och Målaregården. Även Landsbro och Ekenässjön har större industriområden. Flest människor bor i centrum, Stensåkra, Norra Stensåkra och Södra Pukaregården. I centrum och Stensåkra bor cirka 15 respektive 10 % av Vetlanda tätorts befolkning. I den norra delen av centrala Vetlanda finns flera grundskolor och i den nordvästra delen av tätorten ligger kommunens gymnasium. Bebyggelsen i Vetlanda kommun håller en relativt låg byggnadshöjd där bostadsbebyggelsen till övervägande del består av småhusbebyggelse.



Figur 4. Flygfotot över Vetlanda. Foto taget av Peter Ferenczy, 2014.

TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD

Gångtrafik

I de centrala delarna av Vetlanda är gångnätet till stor del väl utbyggt. Standarden och utbyggnaden av gångvägnäten i kommunens övriga tätorter varierar. Vetlanda tätort har ett gångtrafiknät som är avskilt från motorfordon utmed samtliga huvudgator, lokalgator i centrum och de flesta större villagator. Den största delen av cykelvägnätet är inte separerat från gångtrafiken, cyklisterna och fotgängarna samsas istället om samma yta.

Oskyddade trafikanter anspråk att korsa biltrafiknätet beror på de aktiviteter som omger gatan eller vägen. I Vetlanda kommun finns passager för dessa trafikanter som är planskilda, obebakade övergångsställen, signalreglerade övergångsställen samt andra ordnade passager i plan. Av samtliga övergångsställen och cykelpassager över huvudvägnätet för bil är endast 13 stycken hastighetssäkrade och 23 stycken delvis säkra.⁴

⁴ En passage definieras som säker om den är planskild eller om den är hastighetssäkrad. Med hastighetssäkrad menas att hastigheten underskrider 30 km/h för 85 % av fordonen (85

Cykeltrafik

Cykelvägnätet i Vetlanda kommun är i stora drag väl utbyggt, även om vissa länkar saknas. Kommunen har cirka 90 km cykelvägar (år 2018). Cykelstråken inom kommunen går både på separata cykelvägar, cykelbanor, cykelfält och i blandtrafik. Omkring 75 % av cykelvägnätet är separerat från biltrafiken. I Vetlanda tätort är cykelnätet utbyggt som ett radiellt nät mellan Vetlanda centrum och de olika stadsdelarna. Tvärleder har lagts in för att knyta ihop det radiella nätet och dessutom tillgodose kontakten med arbetsplatsområdena. Cykelvägar till och från Vetlanda tätort finns idag utmed eller i anslutning till riksväg 31 (mot Ekenässjön), riksväg 47 (mot Sjunnen) och länsväg 127 (mot Myresjö och Landsbro). I den fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort beskrivs viljan att anlägga cykelbana på banvallen (gamla järnvägen mellan Vetlanda och Åseda) från Vetlanda till Korsberga.

I kommunens cykelplan delas cykelvägnätet upp efter funktion i ett huvudvägnät och i ett lokalvägnät. Vid brutna länkar i cykelnätet förutsätts att cyklisterna cyklar i blandtrafik. Huvudvägnätet präglas av längre resor mellan områden medan lokalvägnätet är ett mer finmaskigt nät för korta resor mellan huvudvägnätet och målpunkterna.

percentil). För att nå 85 percentilen 30 km/h krävs generellt hastighetsdämpande åtgärder. Exempel på hastighetsdämpande åtgärder är gupp, vägkudde, väghåla, förhöjd passage eller förhöjd korsning. En passage kan även

Nätuppdeleningen gör att drift och underhåll, vägvisning, trafiksäkerhet och trygghet kan samordnas på ett bättre sätt. I cykelplanen åskådliggörs även de sträckor som saknas för att binda samman cykelvägnätet.

Cykelvägvisningen i kommunen är idag mycket begränsad och består endast av sporadiskt uppsatta skyltar. Vägvisningen visar cykelvägen mellan Vetlanda och Ekenässjön samt Vetlanda och Sjunnen.

Kvaliteten på belysningen längs med gång- och cykelbanor varierar i kommunen. Sett till längd har ungefär hälften av alla inventerade gång- och cykelbanor i Vetlanda tätort okej eller bra belysningskvalitet.

Beläggningskvaliteten på gång- och cykelnätet varierar i kommunen. Sett till längd har omkring 70 % av alla inventerade gång- och cykelbanor i Vetlanda tätort okej eller bra beläggningskvalitet.

Kollektivtrafik

Begreppet kollektivtrafik delas in i allmän och särskild kollektivtrafik. Till den allmänna kollektivtrafiken räknas linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som är tillgänglig för allmänheten.

vara delvis säker. Vid en delvis säker passage är 85 percentilen istället 40 km/h.

Ansaret för den allmänna kollektivtrafiken i Vetlanda är Jönköpings länstrafik. Den särskilda kollektivtrafiken erbjuds en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet (exempelvis färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och omsorgsresor).

Allmän kollektivtrafik

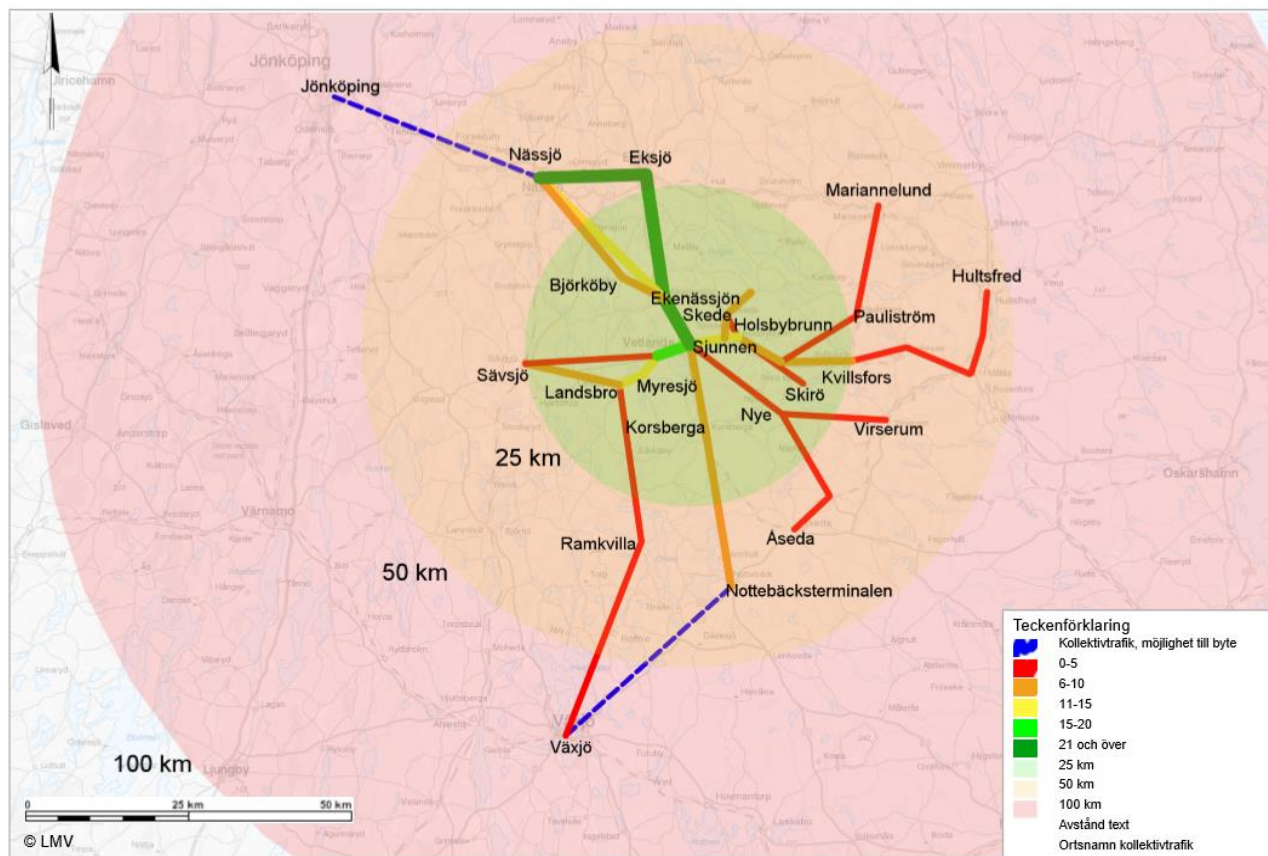
Att hälften av kommunens invånare bor utanför centralorten och att en fjärdedel av kommunens invånare bor på landsbygden, gör att det är bristande befolkningsunderlag för allmän kollektivtrafik på många platser i kommunen. Utbudet och turtätheten för kollektivtrafikens linjer varierar

således. I Figur 5 visas antalet turer per vardag (år 2018) för kollektivtrafiken i, till och från Vetlanda kommun. Ju grönare linje, desto fler turer per vardag. De streckade linjerna visar möjlighet till byte.

I Vetlanda kommun går störst pendlingsströmmar norrut mot Ekenässjön, Eksjö och Nässjö samt västerut mot Myresjö, Landsbro och Sävsjö. Det är även mot dessa orter som det går flest bussar till och från Vetlanda. Busslinjer öster och söderut finns, men med lägre turtäthet. Totalt trafikeras kommunen av 14 busslinjer varav 11 linjer körs till angränsande kommuner. Där utöver finns även tåg-förbindelse mellan Vetlanda och Nässjö. Nässjö är regionens järnvägsknutpunkt. Järnvägssträckan Vetlanda – Nässjö är enkelspårig och inte elektrifierad. Vetlanda resecentrum ligger centralt i Vetlanda tätort och är den största kollektiva knutpunkten i kommunen. Vid resecentrum går det att byta mellan tåg och buss.

Särskild kollektivtrafik

I Vetlanda kommun finns en omfattande skolskjuts- trafik. Rätten till skolskjuts grundar sig avståndet mellan bostad och skola, skolvägens trafiksäkerhet, funktionsnedsättning eller andra omständigheter. Olika avstånd gäller för olika årskurser. Elever i förskoleklass och grundskola kan ha rätt till kostnadsfri skolskjuts. Gymnasieelever kan få resebidrag.



Figur 5. Illustration av antalet kollektivtrafikturer per vardag. Information hämtad från Jönköpings länstrafik.

Biltrafik

Det finns goda möjligheter att resa med bil i och till Vetlanda. Framkomligheten för bil är hög med dess breda infartsgator och led kring centralorten. Vetlanda tätort har även byggts till fördel för bilen med stråk som ger möjlighet att färdas genom de centrala delarna av staden.

I den fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort delas Vetlanda tätorts vägnät in i ett huvudnät och ett lokalnät. Lokalgatunätet är ett finmaskigare nät som inte redovisas i kartan. Vidare gäller att ju högre upp i hierarkin en väg eller gata befinner sig, desto högre ska framkomligheten för bil prioriteras. Uppdelningen av huvudnätet är

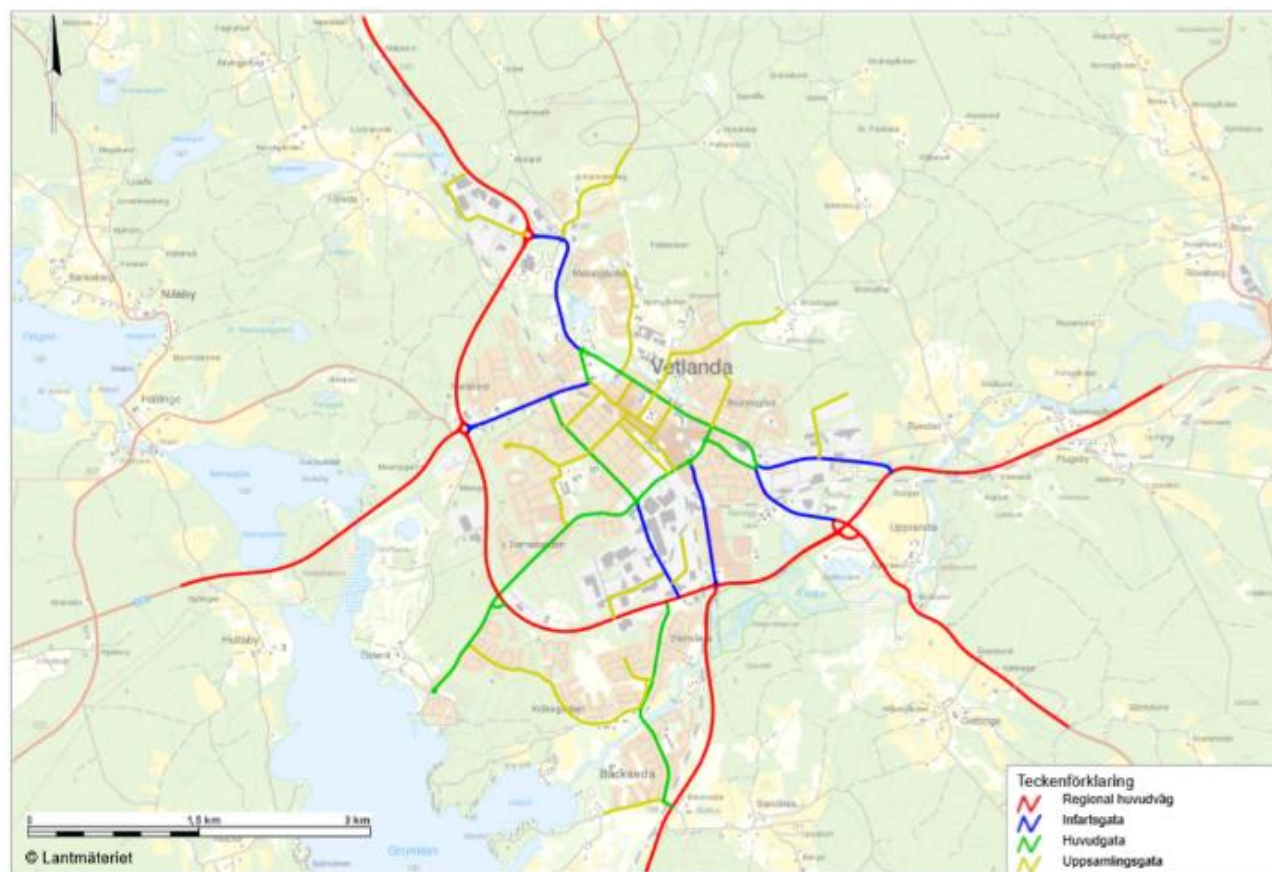
markerat i Figur 6. Huvudvägnätet är i sin tur funktionsindelade och består av fyra kategorier, detta enligt:

- **Regional huvudväg:** Anslutande riksvägar samt genomfartsväg (Västerleden). Trafikverket är väghållare. Se röd linje.
- **Infartsgata:** Infarter till tätorten från det regionala huvudvägnätet. Kommunen är väghållare. Se blå linje.
- **Huvudgata:** Huvudgatorna binder samman olika målpunkter och områden i tätorten. Kommunen är väghållare. Se grön linje.
- **Uppsamlingsgata:** Uppsamlingsgator som samlar upp trafiken från lokalnätet och leder ut den till huvudgatorna. Kommunen är väghållare. Se gul linje.

I Översiktsplan 2010 och den fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort pekas ett område, öster om centralorten, ut för en ny väg förbi Ekenässjön och Vetlanda.

Godstrafik

Med anledning av den utbredda tillverkningsindustrin i Vetlanda är godstrafik en särskild viktig del av näringslivet i kommunen. Godstrafiken till och i kommunen sker till största del med lastbil. En mindre del av godstrafiken sker via järnväg. I Vetlanda kommun finns flera verksamheter som kräver transport av farligt gods såsom industrier och bensinstationer. Farligt gods avser ämnen som



Figur 6. Funktionsindelning av huvudnätet (bilnät) i Vetlanda tätort.

på grund av sina kemikaliska eller fysikaliska egenskaper, kan utgöra fara för liv, miljö eller egendom vid transport. Länsstyrelsen beslutar om vilka vägar som är öppna för farligt gods. Inom planområdet är väg 31, 47 och 127 rekommenderade vägar för transport av farligt gods.

Utryckningstrafik

Utryckningsnätet för räddningstjänst, ambulans och polis är i stor grad beroende av såväl gena färdvägar som god framkomlighet, både längs vägen och i korsningar. Både hastighetsdämpande åtgärder och trånga gatusektioner där framförvarande fordon inte kan köra åt sidan kan medföra problem för utryckningsfordon.

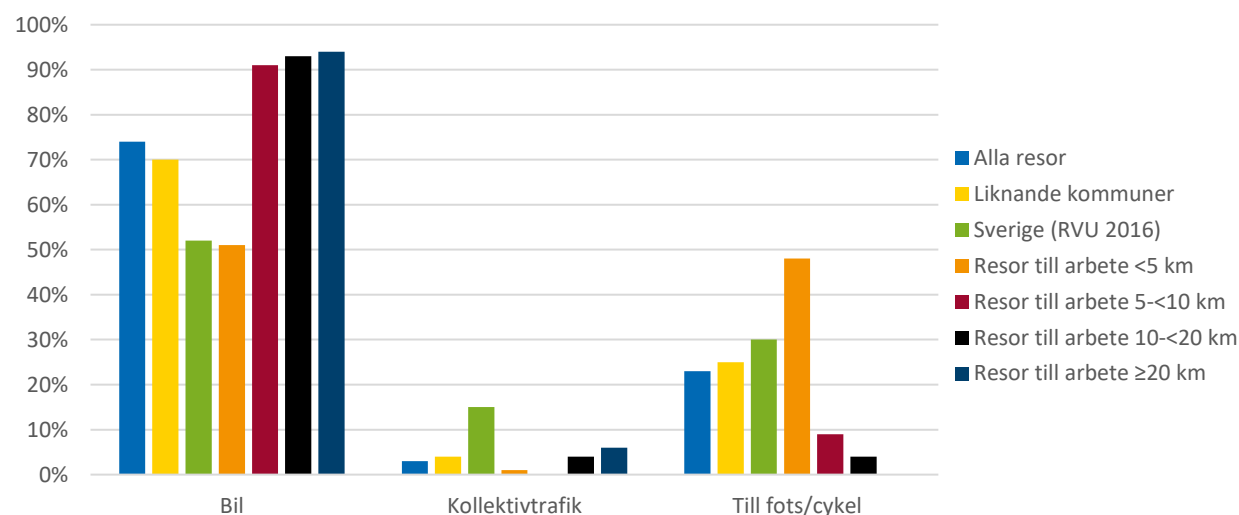
Utryckningsnätet funktionsindelas i primär och sekundär utryckningsväg. Det primära nätet omfattar större vägar till och från brandstationen samt större vägar som ofta används vid brådskan transporter. Det sekundära nätet omfattar vägar som kan användas som alternativ till de primära utryckningsvägarna exempelvis då framkomligheten på de primära utryckningsvägararna är nedsatt.

⁵ Resvaneundersökning i sydöstra Sverige, Rapport: 2012-12-11, genomförd av Business & Market Research Group AB på uppdrag av Trafikverket.

TRAFIKENS OMFATTNING

En undersökning av Vetlandas invånares resvanor genomfördes år 2012 på uppdrag av Trafikverket.⁵ Resvaneundersökningen genomfördes genom postala enkäter där cirka 1 100 personer mellan åldern 16-84 svarade på frågor om sina resvanor. Resvaneundersökningen visar att invånarna i kommunen reser ofta. Vetlandaborna gör i snitt 2,5 resor per person och dag. I regionen ligger denna siffra på 2,1 resor per person och dag. I Figur 7 visas resornas fördelning (antal resor) mellan olika huvudfärsätt⁶ för samtliga resor i kommunen och

för resor till arbetet efter uppskattad reslängd. Diagrammet visar också en jämförelse med hur invånarna i riket samt i andra kommuner i regionen i likande storlek reser (Gislaved, Ljungby, Oskarshamn, Värnamo och Västervik). Bilen har en dominerande ställning i Vetlanda och används som huvudsakliga färdmedel. Vetlandaborna kör mycket bil och reser dessutom i de flesta fall utan medpassagerare. Som synes är bilen det vanligaste färdmedlet även för resor som är kortare än 5 km. Diagrammet visar även att Vetlandaborna är mer benägna att resa kollektivt ju längre resan är. Vid kortare resor ökar istället gång och cykel som



Figur 7. Färdmedelsfördelning för alla resor, för riket, för liknande kommuner samt för resor till arbetet efter uppskattad reslängd.

⁶ Huvudfärsätt syftar på det färsätt som används längst sträcka under resan.

färdmedel. Jämfört med de liknande kommunerna har Vetlanda en högre andel bilresor och något lägre andel resor med kollektivtrafik och till fots. I resvaneundersökningen syns även att det körs något mer bil under helger jämfört med vardagar. Trots det tydliga bilberoendet i kommunen visar resvaneundersökningen att det finns en vilja bland invånarna att minska sitt bilresande. Cirka 40 % av Vetlandaborna som idag reser med bil, har funderat eller har som mål att dra ned på sitt bilåkande.

Vetlanda kommun har tämligen starka pendlingsstråk, både in och ut ur kommunen. Arbetspendlingen ut från kommunen är idag något högre jämfört med pendlingen in till kommunen. Cirka 2 480 personer pendlar in till Vetlanda kommun varje dag och drygt 2 520 härifrån (år 2016). Mer än hälften av de som pendlar, pendlar till och från Eksjö, Sävsjö och Nässjö i nämnd storleksordning. Det finns även pendlingsstråk till och från Jönköping, Hultsfred, Uppvidinge och Växjö. Arbetspendlingens huvudsakliga färdssätt är bil.

Cykeltrafik

Inga kontinuerliga mätningar av cykelflöden har gjorts i Vetlanda kommun. Under våren 2015 gjordes dock elva mätningar i centralorten. Mätningarna beskrev bland annat medeltrafikflöde. Mätningarna gjordes på cykeltrafikens huvudvägnet på Industrigatan, Kullgatan, Lasarettsgatan, Norra Esplanaden, Norrvägen, Storgatan, Torngatan, Vasagatan och Östanåvägen. Mätningarna visar att

medelflödet av cyklister längs med de aktuella gatorna under våren 2015 varierade mellan 70 och 780 cyklister per dag (vardagar). Högst cykelflöde var längs Storgatan.

Kollektivtrafik

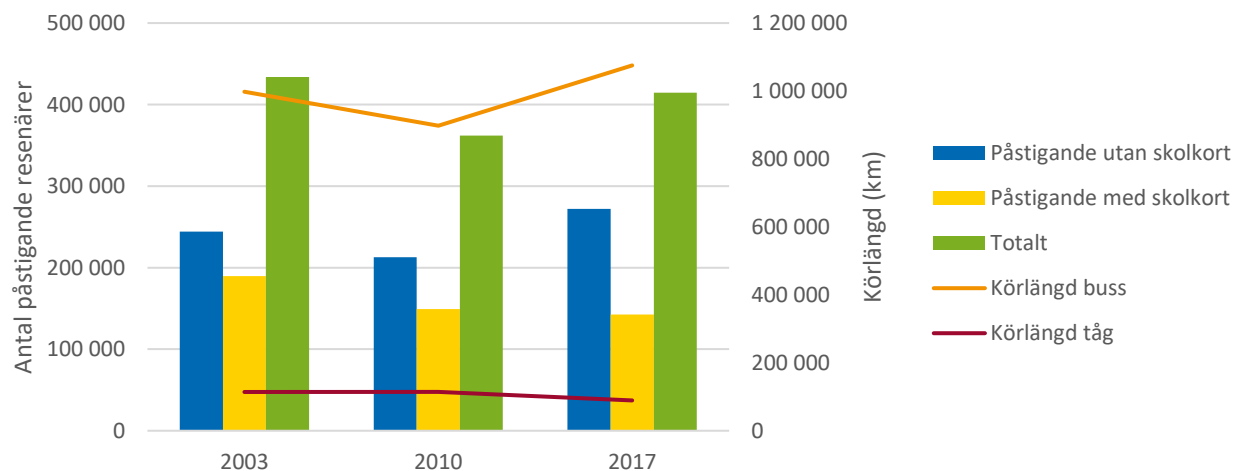
Allmän kollektivtrafik

Mellan år 2003 och 2017 har antalet påstigande resenärer i Vetlanda kommun minskat med cirka 4 %. Antalet påstigande med skolkort har minskat med cirka 25 % medan antalet påstigande utan skolkort ökat med drygt 11 %. I Figur 8 illustreras antalet resor med kollektivtrafik för åren 2003, 2010 och 2017. Statistiken är uppdelad på påstigande med och utan skolkort. Diagrammet illustrerar även utvecklingen av kollektivtrafikens

fordonskilometer. Från 2013 har antalet fordonskilometer för busstrafiken ökat med cirka 8 % medan det för tågtrafiken minskat med mer än 20 %.

Särskild kollektivtrafik

År 2018 hade drygt 1 000 elever behörighet till skolskjuts. Av dessa åker drygt 65 % med upphandlad skolskjuts, 25 % med allmän kollektivtrafik och resterande med både upphandlad skolskjuts och allmän kollektivtrafik. Den upphandlade skolskjutsen utförs med 33 fordon i olika storlekar, allt från personbil till buss med 53 platser. Den totala körsträckan för skolskjuts per läsår är cirka 520 000 fordonskilometer.



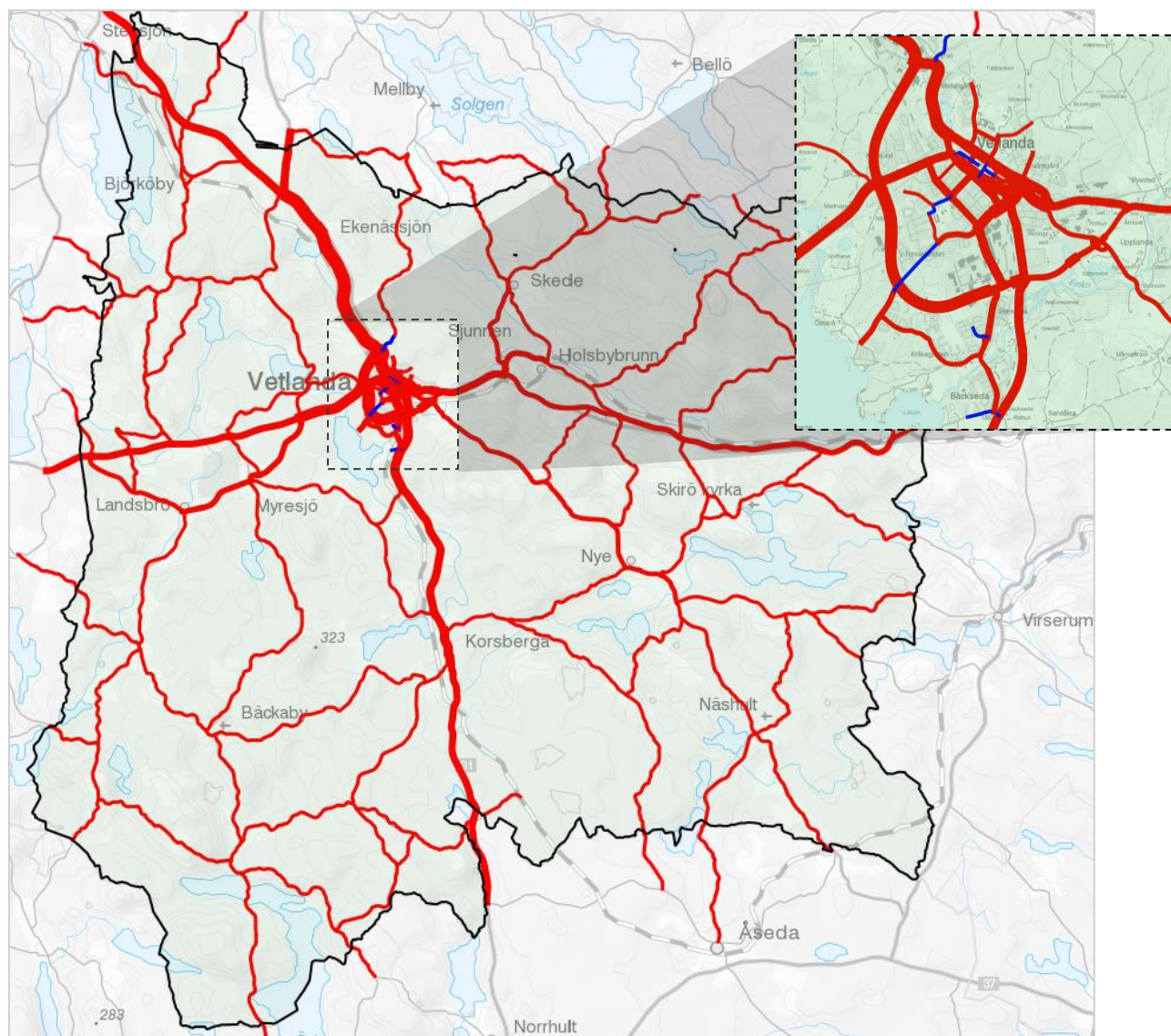
Figur 8. Antalet påstigande resenärer med kollektivtrafik, uppdelat på påstigande med och utan skolkort (år 2003-2017).

Biltrafik

I Vetlanda kommun görs många bilresor, cirka 70 000 biltransporter varje dygn. Hälften av alla resor sker i Vetlanda tätort (35 000) och hälften av dessa är kortare än 5 km (17 500). 90 % av alla resor i Vetlanda tätort är kortare än 10 km. En trafikutredning genomfördes av Vectura år 2011. Denna visade på höga trafikflöden genom centrum där drygt 50 % av trafiken är genomgående. Hälften av all trafik i centrum har således ingen målpunkt i området utan kör bara igenom.

Trafikflödet på det regionala huvudvägnätet varierar mellan 1 000-9 000 fordon/dygn. Det kommunala huvudvägnätet har ett medelflöde på 3 300 fordon per dygn och på vissa sträckor ett maxflöde på 8 700 fordon/dygn. Det regionala huvudvägnätet i kommunen har i snitt 14 % tunga fordon medan det kommunala huvudvägnätet har cirka 6 %. I Figur 9 illustreras trafikflödena i kommunen. Ju bredare linje, desto högre trafikflöde. De blå markeringarna är sträckor där inga mätningar gjorts.

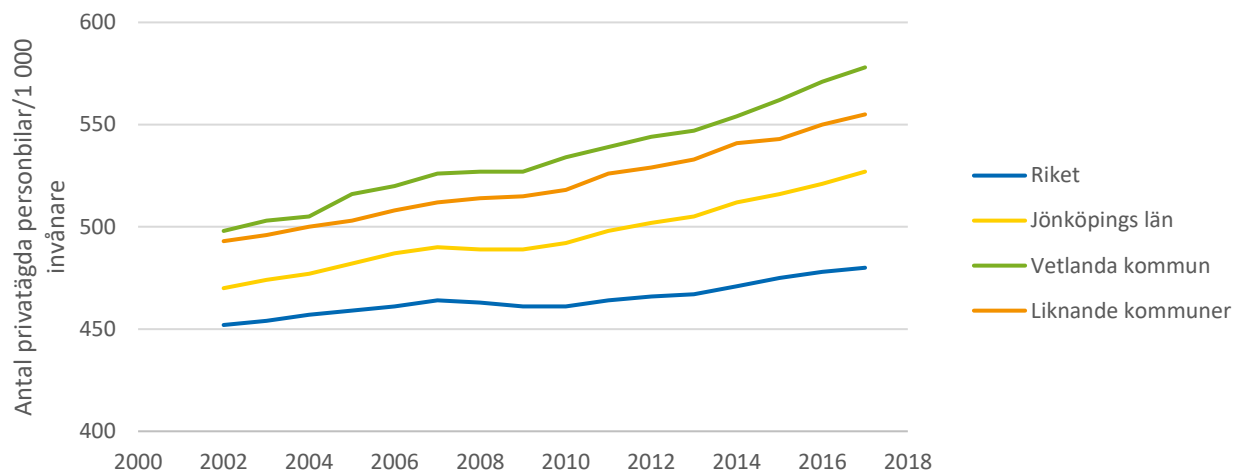
Vetlanda kommun har ett högt bilinnehav, både jämfört med andra kommuner i länet men även jämfört med rikssnittet. Personbilstätheten (år 2017) i Vetlanda kommun är ca 580 bilar per 1 000 invånare, vilket kan jämföras med läns- och rikssnittet på 530 respektive 480 personbilar. Tillväxten av fordon ökar dessutom snabbare i Vetlanda kommun jämfört med både liknande kommuner, Jönköpings län och Sverige. Mellan



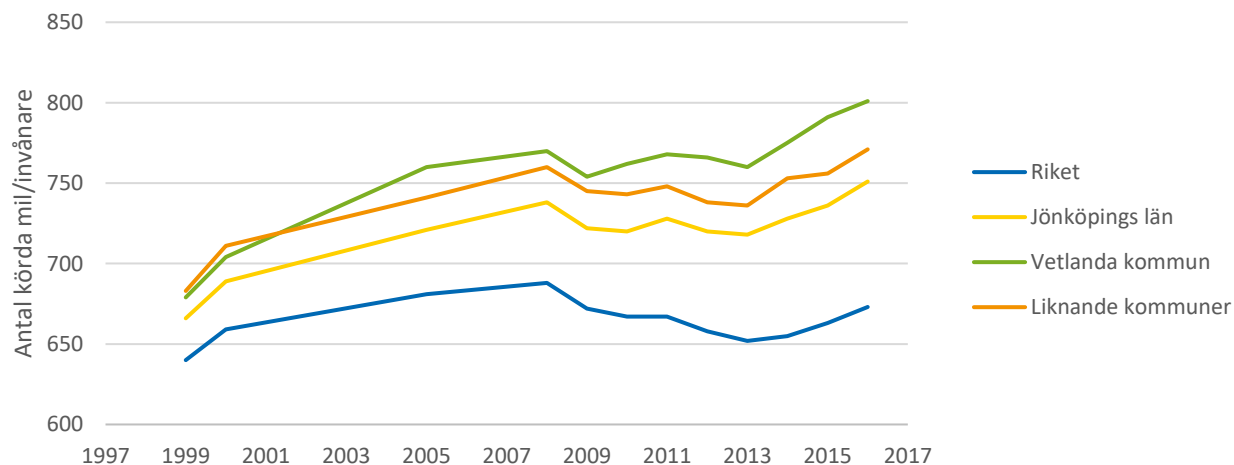
Figur 9. Trafikflöde på vägnätet i Vetlanda kommun.

2002 och 2017 ökade antalet personbilar per invånare i Vetlanda kommun med 16 % medan det i landet och i länet ökade med 6 respektive 12 %. I Figur 10 illustreras antalet privatägda fordon per 1 000 invånare i Vetlanda kommun, medelvärdet av liknande kommuner (Gislaved, Ljungby, Oskarshamn, Värnamo och Västervik), i länet och i riket för åren 2002-2017. Även antalet registrerade lastbilar i kommunen har ökat. Mellan år 2007 och 2017 har dessutom antalet registrerade lastbilar i kommunen ökat med cirka 30 %.⁷

Medelkörsträckan för personbilar per invånare och år i Vetlanda kommun har en uppåtgående trend. I Figur 11 jämförs medelkörsträckan (år 1999-2016) för riket, Jönköpings län, medelvärdet av liknande kommuner (Gislaved, Ljungby, Oskarshamn, Värnamo och Västervik) och Vetlanda kommun.⁸ Som synes i diagrammet kör Vetlandaborna betydligt längre än läns- och rikssnittet. Vetlanda kommun har även, jämfört ovan nämnda jämförelsealternativ, den starkaste ökningen.



Figur 10. Antal privatägda personbilar per 1 000 invånare (år 2002-2017).



Figur 11. Antal körda mil per invånare (år 1999-2016).

⁷ TRAFI (2018) *Fordon på väg*.
<https://www.trafi.se/vagtrafik/forдон/>

⁸ SCB och TRAFI (2018) *Körsträcka (mil) per bil och invånare*.

TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet syftar till med vilken lätthet medborgare och näringsliv kan nå målpunkter de har behov av eller önskar. Lättheten beror på hur stor uppoffringen är. Uppoffringen beror bland annat på tillgång till färdmedel, restid, kostnad, komfort och tillförlitlighet. Lättheten varierar även för olika användare och färdmedel. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ställer särskilda krav för att uppnå god tillgänglighet.

Tillgång till färdmedel

I resvaneundersökningen från 2012 finns uppgifter om invånarnas tillgång till olika färdmedel. I Vetlanda har 95 % av befolkningen tillgång till bil och 93 % har tillgång till cykel. Endast 19 % av befolkningen har tillgång till reskort för kollektivtrafik. Det är något fler kvinnor än män som har tillgång till reskort.

Det finns idag ingen bilpool som är öppen för allmänheten i Vetlanda. Närmsta bilpool finns i Jönköpings kommun och Växjö kommun.⁹

Tillgängligheten kan även beskrivas som avstånd till kommunikationen. Acceptabelt avståndet från bostaden till en busshållplats sägs vara 400 meter,

vilket motsvarar cirka 6 minuters gångtid. Tillgängligheten påverkas även av vilken turtäthet linjerna har. Endast en tredjedel av kommunens invånare har tillgång till en busshållplats inom 400 meter (verklig gångväg) som trafikeras av en linje med tio eller fler avgångar per dygn (linje 80, 301 och 342).

Barriärer

Trafikanter, särskilt oskyddade trafikanter, är känsliga för hinder som påverkar resan i form av stopp eller långa omvägar. I Vetlanda kommun finns flera barriärer. Emån, Vetlandabäcken, Västerleden, järnvägen, länsvägarna och riksvägarna är exempel på sådana. Barriärerna påverkar genheten och framkomligheten negativt. Att helt eliminera barriärer kräver mycket resurser och är inte praktiskt genomförbart, men stora förbättringar kan uppnås genom tydliga prioriteringar bland trafikslag.

Närhet till målpunkter

Då gång- och cykeltrafikanter är mycket känsliga för avstånd avgör kommunens uppbyggnad i stor grad vilka färd sätt som används. Förenklat kan det sägas att resor till fots, främst är konkurrenskraftiga på

avstånd upp till 1 km, cykel på avstånd upp till 5 km och kollektivtrafik på avstånd över 3 km. Kommunens målpunkter i form av handel, service, natur- och rekreationsområden, idrott och transportnoder är till stor del centrerade till Vetlanda tätort. Ungefär hälften av kommunens invånare når Stortorget inom 3 km med cykel. Det finns således goda möjligheter att transporteras med hållbara transportmedel i Vetlanda tätort.

Parkering är en viktig del vid val av färdmedel. Parkeringstillgången avgör i stor utsträckning vilken tillgänglighet ett område har. Genom att justera tider och taxor kan olika ändamål prioriteras. Alla kommunala parkeringsplatser i Vetlanda är avgiftsfria och regleras genom tidsbegränsning och P-skiva. På de privatägda parkeringarna kan det förekomma avgift. Den nuvarande parkeringssituationen i Vetlanda tätort finns redovisad i kommunens parkeringsnorm. I parkeringsnormen anges att det i Vetlanda centrum finns omkring 2 600 parkeringsplatser där kommunen äger ungefär hälften av alla parkeringsytor. I parkeringsnormen anges även att den totala belägningsgraden under de inventerade tillfällena var omkring 65 %, vilket tyder på att det idag finns goda möjligheter för parkering i Vetlanda tätort. Det anges dock att under vissa av dygnets timmar överstigs belägningsgraden på vissa platser.

⁹ Miljöbarometern (2018) *Bilpooler*.
<http://2030.miljobarometern.se/kommun/helhet/beteendet/bilpooler-b3h-kh/vetlanda/compare/>

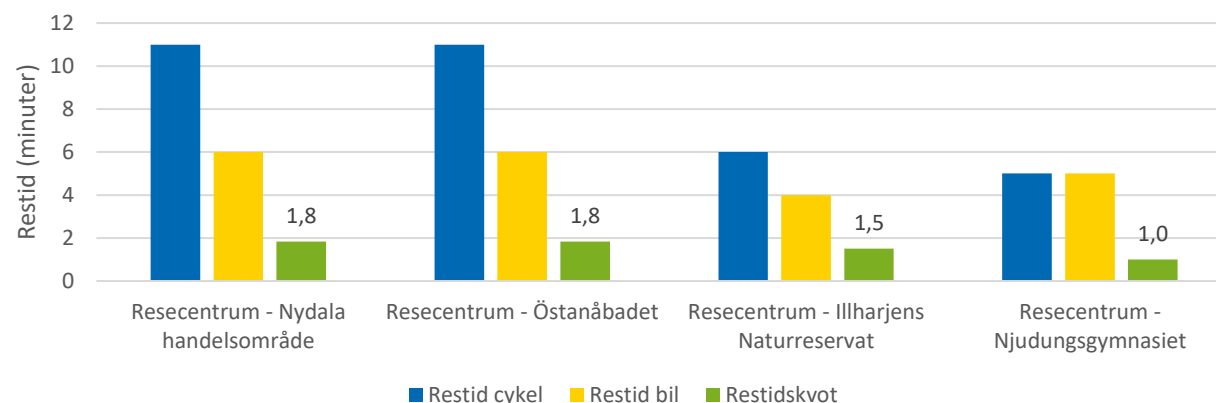
Parkeringsnormen innehåller dessutom planeringsstrategier och parkeringstal. Parkeringstalen anger vad som är skäligt antal parkeringsplatser för bostäder och andra lokalkategorier och fastställs med utgångspunkt i dagens bilinnehav i tätorten. I kommunens parkeringsnorm regleras även kraven på cykelparkering. I parkeringsnorm bedöms utbudet av cykelparkering i tätorten generellt vara tillräckligt. Tidvis beskrivs det dock uppstå lokal överbeläggning på besöksparkeringen vid ett par skolor, resecentrum och någon större butik i centrum. I Vetlanda centrum finns det idag 25 platser med 375 stycken allmänt tillgängliga cykelparkeringar (inventering juli 2018). Nästintill all cykelparkering i kommunen är i enlighet med traditionell parkering där framhjulet körs in i en bygel. De allra flesta cykelparkeringar saknar idag väderskydd.

Restidskvot

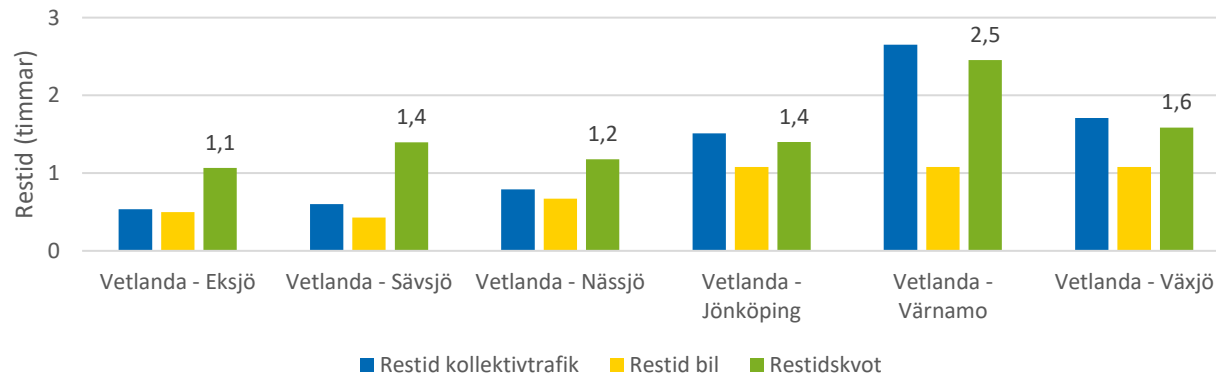
För att uppnå ett ökat resande med cykel och kollektivtrafik är den relativa framkomligheten jämfört med bil viktig. För att cykeln och kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig mot bilen bör kvoten mellan restiderna (restid med kollektivtrafik dividerat med restid med bil alternativt restid med cykel dividerat med restid med bil) inte överstiga 1,5. Något som påverkar restidskvoten är barriärer, avstånd och genhet.

I Figur 12 illustreras restiderna från resecentrum till viktiga funktioner och värdekärnor i kommunen för

cykel och bil samt förhållandet mellan dessa. Som synes är restidskvoten till dessa målpunkter inom intervallet 1 till 1,8. Det är särskilt resorna till Nydala handelsområde och Östanåbadet som har höga restidskvoter. Det är också dessa resor som har längst avstånd från resecentrum. Cykelns konkurrenskraft med bilen minskar således med en ökad sträcka.



Figur 12. Restider för resor med cykel och bil samt restidskvot (restid cykel dividerat med restid bil). Källa: Google maps.



Figur 13. Restider för resor med kollektivtrafik och bil samt restidskvot (restid kollektivtrafik dividerat med restid bil). Källa: Google maps.

TRYGGHET

Trygghet är ett komplext begrepp som syftar till den upplevda risken för olyckor och våld. Trygghet innebär olika saker för olika personer och trafikantgrupper. Oron av att drabbas av olyckor eller brott kan i många fall vara större än risken för att faktiskt göra det. Trygghet är en viktig samhällsfråga, då det kan påverka människors vanor. Gemensamt för platser som ofta upplevs som otrygga är att de är svåra att överblicka. God belysning, närhet till bostadsbebyggelse och tunnlar med ljus och god sikt ökar därför istället tryggheten. De trafikslag som främst uppfattar otrygghet är gående och cyklister. Kvinnor, barn, äldre och personer med funktionshinder upplever oftare otrygghet än andra.

I samband med arbetet med översiktliga planer har kommunen tillsammans med andra aktörer genomfört ett antal trygghetsvandringar. Syftet med vandringarna har varit att samla information om platser som upplevs vara otrygga. Genom trygghetsvandringarna har det framkommit att det finns miljöer som av olika anledningar upplevs som otrygga i kommunen. Det är bland annat högt trafikerade vägar, avsaknad av belysning, mörka passager och lummig växtlighet. Gemensamt för

platserna som upplevs som otrygga är att de är svåra att överblicka.

TRAFIKSÄKERHET

Trafiken utgör ett betydande folkhälsoproblem i Sverige. I Sverige sker omkring 230 trafikolyckor varje år med dödlig utgång och 1 900 med svår personskada.¹⁰

Olycksstatistik sammanställs i STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) och omfattar olyckor på såväl det statliga, kommunala som det enskilda vägnätet. STRADA är Transportstyrelsens informationssystem om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Statistiken sammanställs från data från polis och sjukvård. Det bör dock observeras att det finns ett stort mörkertal för de inrapporterade olyckorna, särskilt för olyckor som rör gång och cykel. Räddningstjänsten i Vetlanda kommun jämför årligen statistiken från STRADA med information från räddningstjänstens insatsrapporter. På så sätt förbättras statistiken och de olyckor som räddningstjänsten larmats om och som polisen och sjukvården inte rapporterat in, inkluderas även i statistiken.

I Vetlanda har det enligt statistiken från STRADA och räddningstjänsten i Vetlanda skett cirka 1 020 trafikolyckor med personskada under perioden 2010-2017, vilket betyder att det i genomsnitt skett cirka 130 olyckor per år. Omkring 50 % av alla

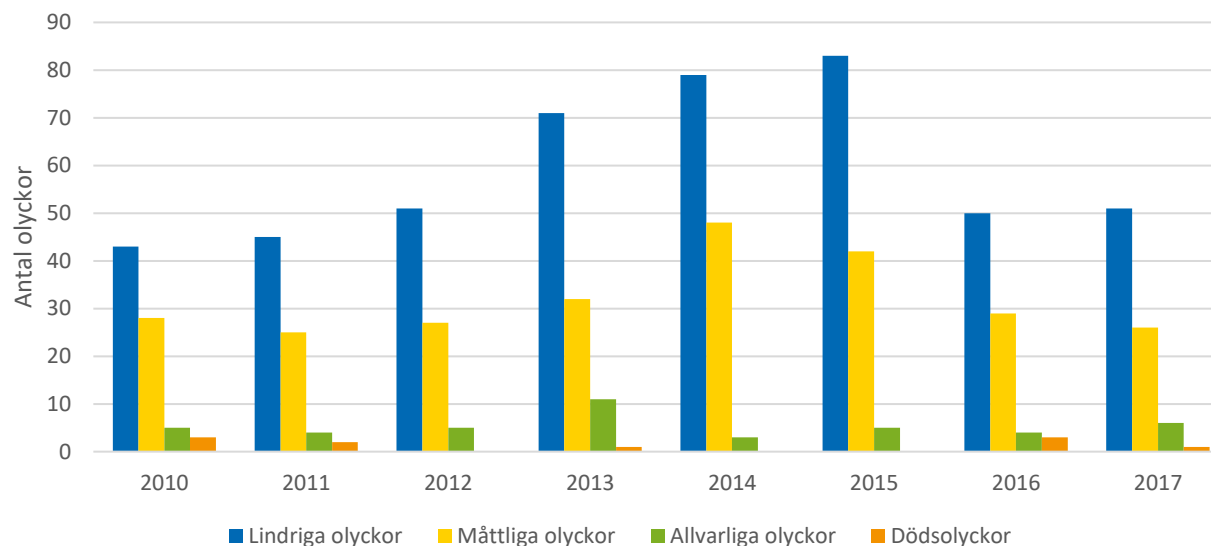
¹⁰ Transportstyrelsen (2018) *Nationell statistik*.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Olycksstatistik/official-statistik-polisrapporterad/nationell-statistik/>

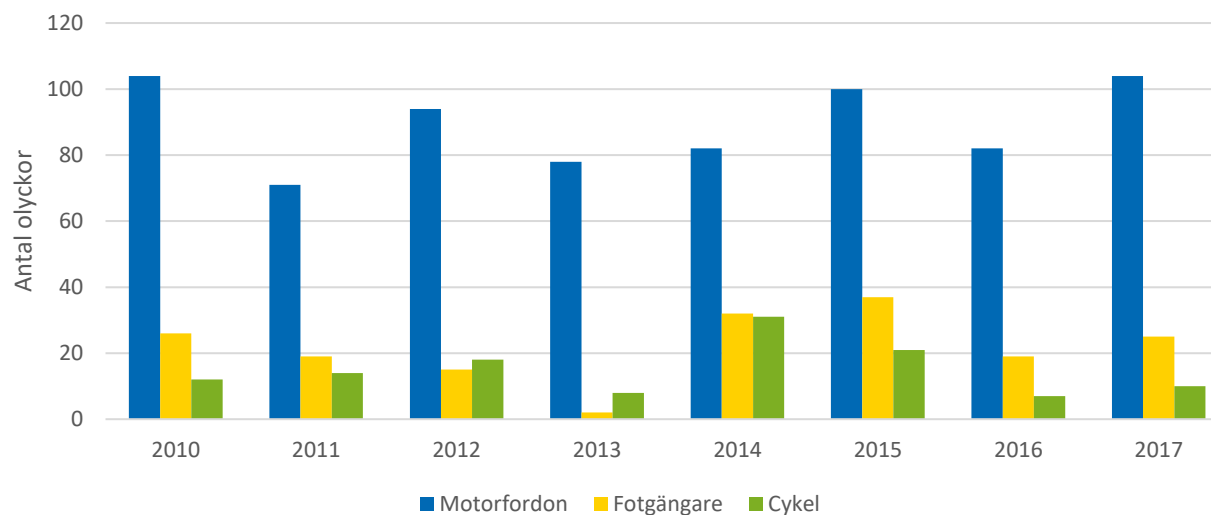
olyckor har skett på det kommunala vägnätet och 40 % på det statliga vägnätet.

I Figur 14 sammanställs antal olyckor utifrån svårighetsgrad. Då räddningstjänstens statistik inte innehåller information om svårighetsgrad, baseras diagrammet endast på data från STRADA. Ur diagrammet kan det utläsas att omkring 60 % av alla olyckor är lindriga, omkring 30 % är måttliga och resten är allvarliga eller dödsolyckor. Jämfört med Jönköpings län har det skett något fler trafikolyckor (per körda mil) i Vetlanda kommun (2013-2016). Det har främst skett fler olyckor med skadegraden måttliga olyckor i Vetlanda kommun jämfört med Jönköpings län. På grund av det stora bortfallet av data är det svårt att dra några generella slutsatser gällande trender.

I Figur 15 illustreras antal olyckor per trafikslag. Diagrammet baseras på samlad statistik från STRADA och räddningstjänstens insatsrapporter. Vid olyckor där fler än ett färdmedel involverats tillhör olyckan den mjukaste fordonsgрупп. Vid en kollision mellan en bil och en cyklist räknas denna olycka således till fordonsgруппen cyklist. Ur diagrammet kan det utläsas att motorfordon utgör det mjukaste trafikslaget i omkring 70 % av alla olyckor, fotgängare i omkring 20 % av alla olyckor och cykel i omkring 10 % av alla olyckor. I övrigt är det svårt att dra några generella slutsatser.



Figur 14. Sammanställning av olycksstatistik kategoriserade utifrån svårighetsgrad (år 2010-2017). Källa: STRADA.



Figur 15. Sammanställning av olycksstatistik kategoriserade efter trafikslag (år 2010-2017). Källa: STRADA och räddningstjänstens insatsrapporter.

MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA

Transportsektorn står för en betydande del av miljöpåverkan i Vetlanda kommun. Trafiken påverkar miljön genom både buller, luftföroreningar och klimatförändringar. Samtidigt påverkar även trafiken och hur vi reser, folkhälsan. För att minska transportsektorns effekter måste Vetlanda kommun erbjuda invånarna attraktiva

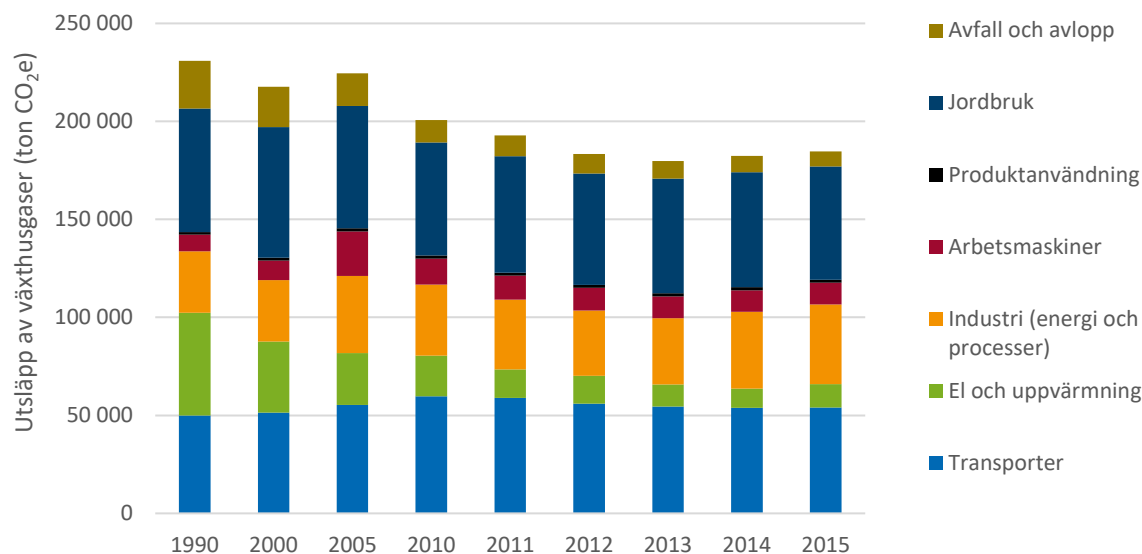
alternativ till bilen. Exempel på detta är att utveckla en väl fungerande kollektivtrafik och attraktiva gång- och cykelvägar.

Transportsektorn i Sverige och så även i Vetlanda står för ungefär 30 % av de samlade växthusgaserna (år 2015).^{11, 12} Till transporter räknas här vägtrafik, inrikes flygtrafik och civil sjöfart. Personbilar, tunga lastbilar och bussar står för den största mängden utsläpp. I Figur 16 sammanställs

utsläppen av växthusgaser, i ton koldioxidekvivalenter (CO₂e) per år, i Vetlanda kommun per sektor. En koldioxidekvivalent är den mängd gas som motsvarar klimateffekten av koldioxid. Genom att uttrycka växthusgasutsläpp i koldioxidekvivalenter kan man enkelt jämföra de enskilda gasernas bidrag till växthuseffekten och addera dem med varandra.

Medan de totala utsläppen av växthusgaser har minskat (mellan år 1990-2015) i kommunen med cirka 20 % har trafiksektorns utsläpp ökat med drygt 8 %. Sedan 2010 har trafiksektorns utsläpp däremot haft en nedåtgående trend, kommunen ligger dock fortfarande över 1990 års nivå. Växthusgaser i atmosfären bidrar till att medeltemperaturen på jorden ökar. De vanligaste växthusgaserna är koldioxid, metan, dikväveoxid och fluorföreningar. Koldioxid är den växthusgas som vi släpper ut mest av. Då koldioxid inte går att rena bort från avgaserna är minskade trafikmängder, minskad bränsleförbrukning eller ökad andel förnybara bränslen de enda sätten att minska utsläppen.

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett styrmedel i svensk miljölag som innehåller normer som varje kommun enligt lag ska uppfylla. Utöver MKN har riksdagen även infört miljökvalitetsmål för varje



Figur 16. Sammanställning av utsläpp av växthusgaser i Vetlanda kommun per sektor (år 1990-2015).

¹¹ Naturvårdsverket (2018) *Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser*. <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-nationella-utslapp-och-upptag/?visuallyDisabledSeries=af2e0f61ae0e1e9>

¹² Svenska MiljöEmissionsData (SMED) (2017) på uppdrag av Naturvårdsverket och Länsstyrelsen (RUS) <http://www.smed.se>

luftförorening. Miljökvalitetsmålen innebär i flera fall mer långtgående krav än MKN. År 2015 gjordes beräkningar av halterna av kvävedioxid, partiklar och bensen i Vetlanda tätort. De beräknade årsmedelshalterna av kvävedioxid, partiklar och bensen i gaturum i Vetlanda uppfyller miljökvalitetsnormerna. Årsmedelshalten av partiklar och bensen tangerar dock miljökvalitetsmålets precisering. Högst halter finns på Storgatan och Nygatan.¹³

År 2017 drevs drygt 60 % av de registrerade bilarna i Vetlanda kommun med bensin och 35 % med diesel, vilket också stämmer överens med vad som gäller för hela riket. Medan nyttjandet av bensin-drivna fordon minskar, ökar användandet av fordon som drivs av fossiloberoende drivmedel. År 2017 drevs omkring 5 % av personbilarna av fossiloberoende drivmedel.^{14,15}

I Vetlanda kommun finns år 2018 16 laddstolpar (32 laddpunkter). Cirka hälften av stolparna är inne i Vetlanda tätort och hälften i kommunens övriga tätorter. I dagsläget finns ingen möjlighet att tanka biogas i Vetlanda kommun.

Den senaste omfattande kartläggningen av trafikbuller i Vetlanda genomfördes år 2007. Bullerutredningen är dock inte kommunomfattande utan

gjordes endast på vissa gator i Vetlanda tätort. På grund av förändringar i vägutformningen, hastigheter och flöden är denna inte längre särskilt aktuellt.

¹³ IVL Svenska Miljöinstitutet på uppdrag av Jönköpings läns luftvård (2016) *Uppföljning av miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål för luftkvalitet i Jönköpings län för kalenderår 2015*. <http://www.luftvardsforbundet.se/Sv/rapporter/Pages/index.aspx>

¹⁴ Ett fossiloberoende fordon ska vara typgodkänt för att köras på ett kommersiellt tillgängligt drivmedel som till minst 75 % är tillverkat av förnybar råvara. Det ska finnas minst 50 publika påfyllnadsplatser för detta drivmedel, någorlunda jämnt utspridda över landet. I dagsläget gäller detta etanol

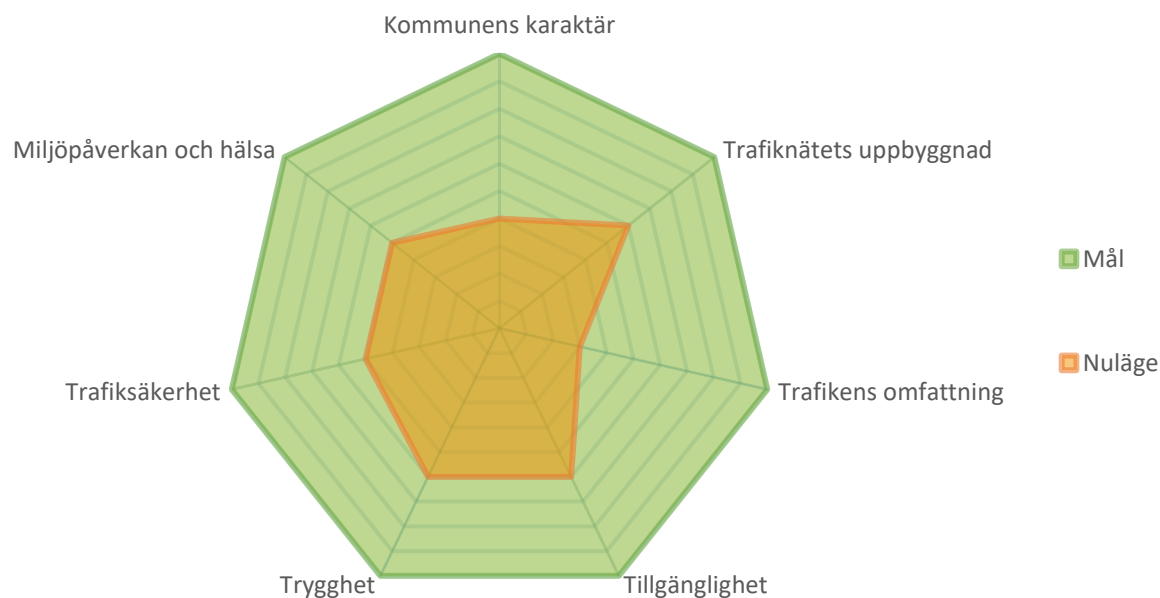
VÄRDEROS

Utifrån TRASTs stadsbyggnadskvaliteter har nuläget i transportsystemet sammanställts i en värderos. Värderosen har tagits fram genom en kvalitativ bedömning av respektive stadsbyggnadskvalitet och är ingen absolut sanning. Men bedömningen kan vara till hjälp genom att göra brister och tillgångar mer överskådligt och samtidigt ge underlag för det fortsatta arbetet med prioritering av åtgärder. Värderosen är ett polärddiagram där den yttersta markeringen av värderosens axlar (grön markering) illustrerar de uppsatta målen medan den orangea markeringen motsvarar bedömningen av nuläget. En stor orange yta representerar således ett nuläge som är närmre de uppsatta målen jämfört med en liten orange yta. Värderosen (se Figur 17) visar att Vetlanda kommun ligger relativt långt ifrån önskat läge.

Kommunens karaktär försvårar möjligheterna att resa med hållbara transporter och skapa ett hållbart transportsystem. Vetlanda kommun är en landsbygdskommun där tätorterna är spridda, glest befolkade och har långa avstånd mellan varandra. Befolkningstätheten och strukturen försvårar möjligheterna att försörja kommunen med kollektivtrafik. Centralorten har dock goda

(E85/ED95), biogas, HVO och el. Laddhybrider räknas som fossiloberoende, men ej elhybrider utan laddningsmöjlighet.

¹⁵ TRAFI (2018) *Fordon på väg*.
<https://www.trafi.se/vagtrafik/forдон/>



Figur 17. Värderos – Sammanställning av en kvalitativ bedömning av respektive stadsbyggnadskvalitet.

förutsättningar. Hälften av kommunens invånare bor inom en radie på 3 km från Stortorget och flera av kommunens viktiga målpunkter är centrerade till Vetlanda tätort. Stora delar av kommunens invånare har således goda möjligheter att nå viktiga målpunkter med hållbara transporter på cykel eller till fots.

Trafiknätets uppbyggnad är relativt väl uppbyggt. Det finns goda möjligheter att resa med bil i och till Vetlanda kommun. Vetlanda är byggd för bilens framkomlighet med breda infartsgator och

Västerleden som löper utanför stadskärnan. Även Vetlanda tätort har byggts till fördel för bilen med stråk som ger möjlighet att färdas genom de centrala delarna av staden utan större motstånd. De goda möjligheterna att resa med motorfordon, försvårar möjligheterna att resa med gång och cykel. Standarden på gång- och cykelvägnätet varierar men är i stora drag väl utbyggt. På vissa ställen är nätet inte sammanhållande utan det saknas viktiga länkar.

Färdmedelsfördelningen i Vetlanda kommun ligger idag långt ifrån den önskade. Många av invånarna i Vetlanda kommun är idag helt beroende av bilen och reser mer och längre än någonsin. Utvecklingen av antal körda mil per invånare i Vetlanda växer snabbare än i länet och i riket. Även för resor till arbetet, som är kortare än 5 km är bilen det vanligaste färdmedlet.

Tillgängligheten i Vetlanda kommun varierar. I tätorten bedöms tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter i stora drag vara god även om felande länkar försvårar framkomligheten. Omkring en tredjedel av kommunens invånare har tillgång till en busshållplats inom 400 meter från sin bostad som trafikeras av en linje med minst tio avgångar per dygn. Det begränsade turutbudet med kollektivtrafiken och de restidsförlängningar som kollektivtrafiken ger jämfört med bil drar ned tillgängligheten i kommunen. Tillgängligheten för biltrafiken anses vara god, både när det gäller framkomlighet i vägnätet men även tillgång till parkeringar i centrala Vetlanda.

Trygghet är ett komplext begrepp som är svår att göra någon sammanfattande bedömning av. Trygghet innebär olika saker för olika personer och trafikantgrupper. I samband med trygghetsvandringar i Vetlanda har en del brister framkommit. Det handlar bland annat om brister i belysning, mörka passager och höga trafikflöden. Gemensamt för platserna som upplevs som otrygga är att de är svåra att överblicka.

Trafiksäkerheten i Vetlanda bedöms vara varierande. Då det finns ett stort mörkertal i olycksstatistik är det svårt att dra några generella slutsatser gällande trafikolyckors utveckling utifrån statistik. Jämfört med Jönköpings län har dock Vetlanda kommun ett något högre olyckstal per körda mil. Det har främst skett fler olyckor med skadegraden måttliga olyckor i Vetlanda kommun jämfört med Jönköpings län.

Miljö- och hälsopåverkan i Vetlanda kommun bedöms ha lång väg kvar till måluppfyllelse. Detta främst på grund av den stora andelen bilresor, den höga bilkörningen, det höga bilinnehavet och den stora påverkan motorfordon har på miljön och klimatet.

SWOT-ANALYS

Utifrån nulägesanalysen och den genomförda workshopen har en SWOT-analys sammanställts. Analysen sammanställer styrkor, svagheter, möjligheter och hot i transportsystemet. Avsikten med SWOT-analysen är att skapa en gemensam bild av trafiksituationen i Vetlanda kommun idag samt föra en diskussion om hur det kan utvecklas. På nästa sida följer en sammanställning av SWOT-analysen.

Styrkor	Svagheter
• Resecentrum • Stark arbetsmarknad • Nära till allt inom centralorten • Goda parkeringsmöjligheter för bil • Besöksmål • Geografisk placering - attraktivt boende	• Brister i kollektivtrafiken, både i linjedragning och i turtäthet • Inte sammanhållna, gena eller lättöverskådliga cykelstråk • Få resande i kollektivtrafiken • Kommunen är till ytan stor och glest befolkad • Hög biltäthet • Järnvägen är inte utmed Södra stambanan, utgör slutstation på järnvägen • Långa restider med kollektivtrafiken jämfört med bil • Stora barriärer för gång- och cykeltrafikanter • Storgatan är en genomfartsled med mycket trafik • Brister i vägvisning för gång- och cykeltrafik • Utspridda handelsområden • Geografisk placering - dåliga förbindelser över länsgränser
Möjligheter	Hot
• Genomföra centrumplanen • Mobility management – mjuka åtgärder • Resvaneundersökning: 40 % av de som kör bil har intresse att dra ner på sitt bilåkande • Upprustning av järnvägen och utveckla person- och godstrafik • Flera av centralortens gator är breda - möjligt att bredda gång- och cykelvägar • Skapa gena gång- och cykelstråk med hög framkomlighet och god markbeläggning • Förbättra vägvisning och orienterbarhet i gång- och cykelnätet. Namnge stråk. • Billig mark, billigt att bygga nytt • Marknadsför och utveckla närtrafiken och tätortstrafiken • Höja kvalitén på cykelparkeringar - ramlåsning, väderskydd och passiv övervakning • Främja samåkning, bilpool, leasing av fordon, låncykel och elcykel • Utbildning av trafiksäkerhet bland barn och ungdomar. Arbeta för säkra skolvägar • Bättre samarbete mellan kommuner och län • Främja fordon med miljövänliga bränslen • Uppdaterad och flexibel parkeringsnorm • Utveckla bostäder och verksamheter i kollektivtrafiknära områden • Kommunen är en bra förbild då det gäller hållbara transporter • Kombinera kollektivtrafik och skolskjuts • Teknikutveckling	• Förändringar av arbetsmarknaden • Upprustningen av järnvägen blir inte av • Fortsatt neddragning av landsbygdslinjer • Brist i kompetensförsörjning • Försämrat klimat • Trafikkulturen, dåligt trafikbeteende • En ökad andel fossiloberoende och autonoma fordon kan leda till ett ökat bilresande

4. MÅL

ÖVERGRIPANDE MÅL

MÅLOMRÅDEN MED TILLHÖRANDE MÅL

ÖVERGRIPANDE MÅL

Det transportpolitiska målet influerar trafikplaneringen i Vetlanda med en strävan mot att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Detta innefattar såväl att minska transportsystemets klimatpåverkan, uppnå en god luftkvalitet och minska buller likväl som ekonomiska och sociala aspekter kopplat till bland annat trafik-säkerhet, trygghet och tillgänglighet. Utifrån det övergripande transportpolitiska målet i Sverige tillsammans med andra nationella, regionala och kommunala mål har ett övergripande mål för trafiken i Vetlanda kommun tagits fram.

Den hållbara resan är det självklara valet i Vetlanda!

MÅLOMRÅDEN MED TILLHÖRANDE MÅL

Utifrån trafikstrategins övergripande mål har ett antal målområden med tillhörande mål formulerats. Detta enligt nedan.

Erbjuda en bebyggelsestruktur som förenklar för hållbara färdmedel

I Sveriges miljö kvalitetsmål God bebyggd miljö beskrivs att "byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas". Vidare anges det i Jönköping läns Klimat- och energistrategi att transportsnål bebyggelsestruktur är en önskvärd utgångspunkt i planering. Ett samspel mellan planeringen av transportsystem och bebyggelse är således en förutsättning för att skapa tillgänglighet med minsta möjliga rörlighet. Följande mål har satts upp:

1. Bebyggelsestrukturen ska vara transportsnål.

Erbjuda ett attraktivt transportsystem

Sveriges miljö kvalitetsmål anger att transportsystemets utformning och funktion bör medge en hög transportkvalitet för medborgare och näringsliv. Det ska således vara enkelt att resa i, till

och från Vetlanda kommun med hållbara transportmedel. Följande mål har satts upp för transportsystemet:

2. Gång- och cykelvägnätet ska vara heltäckande, gent, säkert och ha god ytstandard.
3. Samtliga trafikslag ska ha tydliga och sammanhängande nät med självförklarande gatumiljöer.
4. Kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig, effektiv och ge god framkomlighet, både i kommunen och till andra kommuner.
5. Transportsystemet ska möjliggöra effektiva, säkra och pålitliga godstransporter.

Erbjuda attraktiva och hållbara resor

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv. Fördelningen och användningen av olika färdmedel behöver således förändras så att ett resurssnålt utnyttjande av transportsystemet uppnås. Följande mål har satts upp för att främja en hållbar trafikutveckling i Vetlanda kommun:

6. Andelen resor som sker till fots, cykel och kollektivtrafik ska öka.
7. Antalet korta resor med bil ska minska.
8. Minska genomfartstrafiken genom Vetlanda centrum.

9. Godstrafiken ska vara hållbar.

Erbjuda en tillgänglig kommun

Enligt de nationella transportpolitiska målen ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Följande mål har satts upp för tillgänglighetsarbetet:

10. Tillgängligheten och framkomligheten för resurssnåla transporter till viktiga målpunkter ska öka.
11. Samtliga grupper ska ha tillgång till transportsystemet och grupper med särskilda behov ska särskilt beaktas.

Erbjuda en trygg och trivsamt kommun

Enligt de nationella transportpolitiska målen ska tryggheten i transportsystemet öka. För att stödja en överflyttning av resor till resurssnåla och mindre miljöpåverkande transportslag behöver resenärerna känna sig trygga då de använder dessa transportslag. Följande mål har satts upp för trygghetsarbetet:

12. Andelen personer som upplever trygghet i trafiken ska öka.

Erbjuda en trafiksäker kommun

Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och innebär att ingen ska dödas eller skadas

allvarligt till följd av trafikolyckor. På grund av den mänskliga faktorn kan alla trafikolyckor inte förhindras. Följderna av olyckorna kan däremot mildras genom att vägar och fordon blir säkrare. Följande mål har satts upp:

13. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
14. Antalet trafikolyckor med personskada ska minska.

Erbjuda en god miljö och bidra till en förbättrad hälsa

Enligt de nationella transportpolitiska målen ska transportsystemets utformning, funktion och användning bidra till att miljökvalitetsmålen och det övergripande generationsmålet för miljö nås samt bidra till ökad hälsa. Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. Följande mål har satts upp för trafikens miljö- och hälsopåverkan i kommunen:

15. Fordonsflottan ska vara fossiloberoende år 2030.
16. Transportsektorns miljöpåverkan ska minska.
17. Transportsystemet ska bidra till en förbättrad hälsa.

5. STRATEGIER

ÖVERGRIPANDE FÖRHÅLLNINGSSÄTT

STRATEGIER FÖR SAMHÄLLSPANERING

ÖVERGRIPANDE FÖRHÅLLNINGSSÄTT

Följande övergripande förhållningssätt är viktiga att utgå ifrån för såväl små som stora åtgärder inom trafikplanering. De bör tillämpas vid samtliga skeden i planeringen och för samtliga trafikslag.

Prioritering av trafikslag

I nuläget är bilen ofta det mest attraktiva färdmedlet i Vetlanda kommun, och i vissa fall även det enda rimliga alternativet. För en ökad valfrihet i transportsystemet behöver gång-, cykel och kollektivtrafik prioriteras högre. Att planera för de kapacitetsstarka och yteffektiva trafikslagen är inte bara bättre för miljön, det är ofta mer ekonomiskt och bidrar till en mer levande stadsmiljö. För att fullfölja detta bör en särskild prioriteringsordning mellan de olika transportslagen tillämpas. Prioriteringen syftar till att erhålla ett gaturum och trafiknät där utformningen och planeringen utgår från människans behov istället för bilens. Trafikslagen ska prioriteras vid konfliktpunkter, det vill säga de punkter där samtliga trafikslag möts och där markutrymmet är begränsat, vid nybyggnation eller ombyggnation enligt följande ordning:

1. Gång- och cykeltrafik
2. Kollektivtrafik
3. Biltrafik

Använd fyrstegsprincipen för effektiva lösningar

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom vägtransportsystemet och är vägledande och används för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Enligt principen ska planering göras enligt fyra steg. I förstahand prövas åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av färdmedel. Sist väljs åtgärder som innebär nyinvestering och större ombyggnadsåtgärder.

1. *Tänk om:* Åtgärder som påverkar behovet av transporter och val av transportsätt. Omfattar bland annat planering, styrning, reglering, påverkan och informationskampanjer. Exempel parkeringsavgifter, hastighetsgränser och marknadsföring.
2. *Optimera:* Åtgärder som medför effektivare utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Exempel signalprioritering, ökad turtäthet och omfördelning av ytor.
3. *Bygg om:* Begränsade ombyggnationer. Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader av befintlig infrastruktur. Exempel breddning, stigningsfält och plan-skilda korsningar.
4. *Bygg nytt:* Nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder. Omfattar åtgärder som ofta tar ny mark i anspråk. Exempel förbifart, ny järnväg, cirkulationsplats och nya stationslägen.

Förbättrad samverkan och samsyn

Kommunen kan inte uppnå sina mål på egen hand, särskilt inte då det gäller infrastruktur och transporter då de har verkningar i större regioner. Det krävs samarbete och samverkan med många olika aktörer för att genomföra förändringar och åtgärder. Genom att arbeta med dialog och samverkan kring trafikfrågorna skapas en plattform för såväl förändringsarbete som bevarande av nuvarande kvaliteter. Nya former av samarbeten och partnerskap behöver utvecklas med bland annat näringsliv, organisationer, myndigheter, skolor, medborgare och andra aktörer i regionen. Viktigt är även ett ökat samarbete mellan kommunens olika förvaltningar och kommunala bolag.

Planera för framtiden

Planerarnas roll är att förstå vad kommunens invånare vill ha i morgon utifrån dagens trender. En förutsättning för detta är att kommunen har kunskap om dagens resande. Genom att kartlägga invånarnas attityder och resvanor skapas underlag för beslut om hur det framtida transportsystemet bör utformas och hur åtgärder bör riktas mot individer, områden och fordonsslag där det finns störst potential för förbättring. Det finns idag flera tecken som visar på att vår syn på transporter håller på att förändras. I takt med att de negativa konsekvenserna från motortrafik uppmärksammas, syns en ökad efterfrågan på mer miljöanpassade

transporter. Det syns dessutom en ökad medvetenhet om hälsa och hur det hänger samman med livsstil och resvanor. Det är ett måste att ta hänsyn till de trender som syns i samhället. Så som det planeras för idag kommer det bestå i många år framöver.

Förslag till fortsatt arbete:

- Ta fram en resvaneundersökning.

STRATEGIER FÖR SAMHÄLLSPLANERING

Genom att planera för en ökad funktionsblandning och förlägga ny bebyggelse längs utvecklade stråk i kombination med att underlätta bytesmöjligheter mellan färdmedel och ändra människors beteenden ökar förutsättningar för ett mer hållbart resande och ett attraktivt transportnät. Trafiknätnets utformning för respektive trafikslag och hur de samverkar har också stor betydelse för hur vi reser i kommunen.

Mobility Management – påverka resan innan den startat

Mobility Management (MM) är ett arbetssätt som används för att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Åtgärder som omfattas av Mobility Management kan användas som komplement till traditionell trafikplanering. Grundläggande för Mobility Management är användningen av mjuka åtgärder för att påverka resan innan den börjat. Exempel på sådana åtgärder är kampanjer, samåkningsprojekt, initiera bilpooler på företag och i bostadsområden och att driva cykla-till-jobbet-kampanjer. Åtgärderna kan bland annat beröra färdmedelsval och trafikantbeteende. För att skapa ett effektivt arbete för hur mobilitetsåtgärder ska hanteras i kommunen, bör det finnas en plan. Åtgärderna bör

samverka med varandra så att synergieffekter uppnås. I Vetlanda handlar mobilitetsåtgärderna i första hand om att arbeta med de många korta bilresor som görs och därmed dra nytta av de styrkor som finns i Vetlanda tätort i form av en kompakt stad med korta avstånd.

Förslag till fortsatt arbete:

- Ta fram en Mobility Managementplan.

Transportsnål bebyggelsestruktur

Kommunens fysiska struktur har stor och långsiktig påverkan på transporter och hur människor väljer att resa. För att Vetlanda kommun ska kunna erbjuda en hög tillgänglighet i kommunen och i regionen, öka det kollektiva resandet och skapa ett hållbart transportsystem bör ny bebyggelse lokaliseras utifrån principen att skapa tillgänglighet med minsta möjliga rörlighet. Genom förtätning och funktionsblandning kan god tillgänglighet skapas genom närhet, vilket gör det lättare att resa till fots eller med cykel. En blandad bebyggelse med bostäder, arbetsplatser och servicefunktioner gör dessutom att människor rör sig i området under stora delar av dygnet - detta skapar trygghet.

För att skapa en transportsnål bebyggelsestruktur eftersträvas:

- Inom tät bebyggelse ska förtätning prioriteras före utbredning, utan att viktiga grönområden tas i anspråk.

- Planera för en funktionsblandad bebyggelse. Funktionsuppdelningen boende-arbete-service minskas.
- Ny bebyggelse ska planeras i kollektivtrafiknära områden, det vill säga i anslutning till kollektivtrafikens befintliga noder och stråk.
- Verka för att "rätt" verksamhet lokaliseras på "rätt" plats.
- Lokalisera särskilt transportintensiva verksamheter i goda trafiklägen.

Tillgängliga och attraktiva gång- och cykelstråk

År 2050 har gång- och cykeltrafiken en självklar plats i Vetlanda. Både gång och cykel är naturliga val av färdmedel, både vid kortare resor och som en del av kombinationsresor tillsammans med kollektivtrafiken. Att förbättra möjligheterna att gå och cykla i kommunen kan få flera positiva effekter för såväl samhället som den enskilda individen. Gång- och cykeltrafiken bidrar bland annat till ett mer levande och attraktivt centrum som lockar möten, handel och motion.

Vetlanda kommun har en cykelplan. Cykelplanen är uppdelad i två delar, en strategidel och en handlingsplansdel. Strategidelen innehåller strategier som ger vägledning för hur prioriteringar och avvägningar mellan olika intressen bör göras medan handlingsplansdel innehåller åtgärder.

Cykelplanen bör hållas aktuell och åtgärder bör genomföras.

Gång- och cykeltrafikanter är inte en homogen trafikgrupp. Skillnaden i hastighetsanspråk mellan strosande gångtrafikanter och arbetspendlande cyklister är stor, ändå delar de många gånger på samma utrymme. Trafikslagen bör därför ses som två stycken, med egna behov och förutsättningar. Separeringen av gång- och cykeltrafikanter är särskilt viktigt på de sträckor där det rör sig stora flöden av gående och cyklister.

Att skapa större ytor för gång- och cykeltrafikanter är en viktig framgångsfaktor för att öka andelen gång- och cykelresor. Gång- och cykeltrafiken måste därför få större prioritet i den fysiska planeringen i centrala lägen, vid planering av nya bostäder, i närhet av skolor, handel och intill fritidsanläggningar. Prioriteringen innefattar även drift och underhåll genom att gångvägar och cykelvägar lagas, plogas, sandas och sopas prioriteras. Gatornas utformning i Vetlandas centrala delar ska ge gående och cyklister prioritet och medföra att hastigheterna anpassas till förutsättningar för dessa trafikslag. Att de oskyddade trafikanternas prioriteras i centrala lägen tillgängliggör handel och verksamheter samtidigt som det främjar en attraktiv stadsmiljö.

Gående och cyklister är mycket känsliga för avstånd och stora omvägar. Samtidigt finns det inte några andra i transportsystemet som drabbas av så många barriärer. Gående och cyklister har, till

skillnad från motorfordon, möjlighet att avvika från den anlagda vägen om en alternativ väg är kortare, snabbare eller känns mer naturlig. De alternativa vägvalen kan vara trafikfarliga. Gena gång- och cykelbanor är således en nyckelfaktor för att invånarna ska kunna förflytta sig med cykel eller till fots. För att göra det attraktivt att välja gång och cykel som färdmedel krävs dessutom en tydlighet i nätet. Detta skapas genom att nyinvestering i gång- och cykelvägar sker i hela stråk och att avbrott och hinder undviks. Förutom kopplingarna inom tätorterna är det även viktigt att utveckla förbindelserna mellan centralorten och kringliggande orter. Genom att utveckla stråk mellan centralorten och kringliggande orter ges möjlighet till pendling och rekreation.

För många grupper i samhället såsom barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är förutsättningarna att ta sig fram till fots avgörande för möjligheten att förflytta sig. Gångvägnätet ska därför alltid anpassas efter dessa grupper. Genom rätt insatser, såsom tydliga markeringar, jämn beläggning, god belysning, nedsänkta kantstenar, handräcken, bänkar för vila etc., kan gångtrafiknätet göras tillgängligt för personer som annars skulle ha svårt att utnyttja det. För barn och unga är trafiksäkerheten ofta avgörande för om de tar sig på egen hand till skola och fritidsaktivitet eller om de blir skjutsade. Det är därför särskilt viktigt att undersöka och utveckla stråk efter barn och ungdomars rörelsemönster.

Då fotgängare har tid att uppmärksamma omgivningen ställs höga krav på attraktiva miljöer. Trivselfaktorn i miljön har därför stor betydelse i valet av färdväg. Genom att utforma staden utifrån de gåendes behov och genom att anpassa trafikmiljön till fotgängare finns möjlighet att uppnå en högre andel gångtrafik och en mer attraktiv stadsmiljö.

Parkering är en viktig del i trafiknätet och vid val av färdmedel. För att öka cykelns attraktivitet bör det vara enklare att ta cykeln än att ta bilen. Avståndet mellan målpunkten och cykelparkeringen bör därför vara kortare än avståndet mellan målpunkten och bilparkeringen. Cykelparkeringarna bör vara upplysta, säkra och lätta att hitta. Vid stora målpunkter bör cykelparkeringar även vara väderskyddade. Cykelparkeringarna bör även vara passivt övervakade, d.v.s. att de hålls under uppsikt av personer som är verksamma på eller i anslutning till platsen. Kommunens cykelparkeringar bör inventeras och kompletteras där behov finns. Parkeringarnas utformning bör anpassas efter dess användning.

En god vägvisning fungerar dels som en marknadsföring av cykeltrafiken, men underlättar även för de som redan cyklar att nå sina målpunkter. Vägvisningen behövs för såväl boende som besökare. Skyltarna bör visa avstånd och riktning till såväl regionala som lokala målpunkter. Det finns idag stora brister i vägvisningen av cykelnätet i Vetlanda kommun. Vägvisningen är nästintill obefintlig. Vetlanda kommun bör således inventera den

befintliga vägvisningen för att sedan komplettera med ny. Vägvisningen bör inledningsvis göras längst ett antal huvudstråk.

Eftersom det inte finns några kontinuerliga mätningar av cykelflöden i Vetlanda är det svårt att följa cykelns utveckling i kommunen. Genom att årligen mäta flödet av cyklister vid ett antal punkter fås en förståelse för hur användandet av cykel som transportmedel förändrats under det senaste året.

För utvecklingen av gång- och cykeltrafik eftersträvas:

- Genomför cykelplanen. Håll cykelplanen aktuell.
- Se gång och cykel som två trafikslag. Skapa en tydlig separering mellan cyklister och fotgängare på välanvända stråk.
- Prioritera gång- och cykeltrafikanter i den fysiska planeringen.
- Inventera var det finns felande länkar, åtgärda dessa så att ett finmaskigt och sammanhängande gång- och cykelnät skapas.
- Identifiera och minska barriärer för gående och cyklister.
- Utveckla kopplingarna mellan centralorten och kringliggande orter för cykling.
- Anpassa trafikmiljön med hänsyn till unga, äldre och personer med funktionsnedsättning.
- Arbeta med gestaltning, växtlighet och utsmyckning av gångstråk.

- Förbättra och komplettera kommunens cykelparkeringar.
- Utveckla cykelvägvisningen.
- Förbättra kunskapen om cykeltrafiken i Vetlanda. Genomför årligen mätningar av cykelflödet på utvalda platser.

Konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik

I strävan efter ett hållbart transportsystem spelar kollektivtrafiken en viktig roll. Tåg och bussar tar inte bara upp mindre plats än bilar, de är även säkrare och har dessutom en betydligt mindre miljöpåverkan. År 2050 transporteras många Vetlandabor med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är då inte bara pålitlig och tidseffektiv, utan även enkel att använda. Kollektivtrafiken är en viktig komponent för Vetlandas tillväxt och ger goda möjligheter för pendling till andra orter.

Kollektivtrafiken bör utvecklas såväl inom Vetlanda kommun som mer regionalt med förbättrat turutbud och kortare restider. Dagens linjedragning och turutbud av tätortstrafiken behöver ses över för att hitta åtgärder som gör att kollektivtrafiken blir ett mer självklart val för resenärerna. Genom att se över linjedragningen av tätortstrafiken kan större områden täckas upp av kollektivtrafiken. Den regionförstoring som sker gör att människor lever på ett helt annat sätt än för bara ett antal år sedan. Vetlanda kommun blir därför allt mer beroende av regionen, dess arbetsplatser och ett väl fungerande

transportsystem på regional nivå. Genom att utveckla de regionala förbindelserna görs Vetlanda kommun mer tillgängligt för resor till och från kommunen. Utvecklad kollektivtrafik stärker effektiva och hållbara regionala förbindelser. Särskilt viktigt är utvecklingen av kommunikation till Nässjö, Jönköping, Värnamo och Växjö. Till Nässjö och Jönköping handlar förbättringen om utvecklingen av den spårbundna kollektivtrafiken medan det till Värnamo och Växjö handlar om utveckling av bussförbindelser.

Landsbygdstrafiken behöver utvecklas för att ge grundläggande tillgänglighet och fungerande resmöjligheter i kommunens glesare delar. För att andelen kollektivtrafikresor på landsbygden ska öka krävs att den anropsstyrda trafiken, närtrafiken, utvecklas. Vetlanda kommun ska verka för att fler av kommunens invånare kan ta del av närtrafiken.

För att utveckla kollektivtrafiken är samverkan med Jönköpings länstrafik central. Trots att kommunen har begränsade möjligheter att förändra kollektivtrafikens utbud och linjedragning har kommunen en viktig roll som väghållare och kan ge kollektivtrafiken goda förutsättningar att ta sig fram på våra vägar. I samband med att kommunen planerar ny bebyggelse och nya bebyggelseområden är det viktigt att kommunen samordnar med planeringen av kollektivtrafiken. Andra viktiga samverkansaktörer är till exempel Trafikverket och de större arbetsgivarna.

För att få fler att välja att åka kollektivt är det viktigt att kollektivtrafiken marknadsförs. Detta är särskilt viktigt vid förändringar av exempelvis linjedragning och turtäthet.

Bytespunkter är en nyckelplats för att fler ska välja att åka kollektivt. Bytespunkterna behöver inte bara vara anpassade för trafiken, utan även för människan. För att en bytespunkt ska bli attraktiv, tillgänglig och användbar krävs att platsens användbarhet och trygghet säkerställs. Hållplatser och bytespunkter bör därför lokaliseras där det finns andra målpunkter eller där människor är i rörelse. Kopplingen till gång- och cykelnätet är även viktigt. Anslutning till gång- och cykelnätet bör således ses som en del av bytespunkten vid planering.

För att skapa en konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik eftersträvas:

- Verka för förbättrad tätortstrafik i form av linjedragning och turtäthet.
- Arbeta för utveckling av järnvägssträckan Vetlanda-Nässjö för passagerartrafik. Arbeta för utökade tågförbindelser till järnvägsanslutningar i Nässjö/Jönköping och Södra stambanan.
- Arbeta för nya och utökade bussförbindelser till Växjö och Värnamo.
- Utveckla närtrafiken på landsbygden.
- Skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken att ta sig fram på kommunens vägar. Samverka med JLT.

- Marknadsför kollektivtrafiken. Särskilt vid förändringar.
- Se över behovet och skapa attraktiva bytespunkter.

Hållbar motorfordonstrafik

Biltrafik är nödvändigt för många människors rörlighet och fortsatt viktigt i Vetlanda kommuns transportsystem år 2050. Men det finns då även fler attraktiva alternativ till bilen. Bilens roll behöver förändras för att få en fungerande, effektiv och hållbar trafikutveckling. Genom att flytta över en del av resorna med bil till mer yteffektiva färdmedel blir det dessutom lättare för de som oundvikligt behöver ta sig fram med bil.

Bilparkering är en viktig del i trafikinätet och vid val av färdmedel. Bilparkering är därför ett kraftfullt verktyg för att kunna styra trafiken. Parkeringsbehovet kommer dessutom ofta i konflikt med andra stadsbyggnadskvaliteter. Stora och öppna ytor för parkering bidrar inte till en upplevd attraktiv stadsmiljö och är heller inte en effektiv markanvändning. Brist på parkeringsplatser kan dock bidra till att områden uppfattas som oattraktiva. Vid brist på parkeringsplatser finns risk att det genereras söktrafik och att intilliggande områden belastas med parkerade bilar. Det är därför viktigt att balansera utbud och efterfrågan på parkering. Genom parkeringsreglering kan utbud och efterfrågan på parkering styras och befintlig parkering nyttjas mer effektivt. Den aktuella

parkeringsnormen reglerar antalet parkeringsplatser för bostäder och andra lokalkategorier kontinuerligt ses över och uppdateras. En strategi som också reglerar den allmänna parkeringen bör tas fram.

Biltrafiken bör erbjudas en hög framkomlighet på de sträckor där det är önskvärt, och begränsad framkomlighet på de ställen där andra kvaliteter istället önskas. Genom att säkerställa ett tydligt och sammanhängande huvudnät underlättas denna prioritering. Ju högre upp i hierarkin en väg eller gata befinner sig desto högre ska framkomligheten för bil prioriteras. Centrum är ett exempel på områden där andra kvaliteter än bilens framkomlighet önskas. Centrum är en plats för handel, restauranger, nöjen och andra sociala sammanhang och har en stor andel oskyddade trafikanter. Samtidigt är Storgatan som löper genom centrum en av kommunens mest trafikerade gator. Gatorna genom centrum har dessutom visat sig ha en stor andel genomfartstrafik. Alltså trafik som inte har någon målpunkt i centrum utan bara kör igenom. Genom att minska genomfartstrafiken ökar trafiksäkerheten och trivseln för fotgängare och cyklister samtidigt som trafikbuller och luftkvalitet förbättras. Minskad genomfartstrafik kan uppnås genom exempelvis bättre vägvisning och tydligt uppmärkta parkeringar. En minskning av genomfartstrafiken kan även uppnås genom förändringar av den fysiska miljön. Så länge centrum upplevs som ett attraktivt stråk med hög framkomlighet för biltrafiken, kommer bilar fortsätta köra dessa sträckor. Men

genom att se till att framkomligheten för biltrafiken är lägre genom centrum gentemot kringliggande gator minskas centrumets attraktivitet för genomkörning.

Hastigheten för motorfordon är en viktig faktor för hur platser upplevs och används. Låga hastigheter i centrum bidrar till förbättrad tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Raka, breda och öppna vägar bjuder in till höga hastigheter. Stadsrummen längs gatunätet ska därför utvecklas på ett sådant sätt att biltrafikens hastighet upplevs som acceptabla både för biltrafikanten och för omgivande stadsliv. Hastigheterna på biltrafiknätet ska anpassas på ett sätt som gör att övriga färdmedel förbättrar sin konkurrenssituation och ökar trafiksäkerheten.

För utvecklingen av biltrafik ska eftersträvas:

- Nyttja bilparkering som ett verktyg för att styra trafiken. Nyttja och uppdatera kontinuerligt P-normen. Ta fram en strategi som reglerar den allmänna parkeringen.
- Säkerställ ett tydligt och sammanhängande huvudnät för biltrafik.
- Verka för att minska genomfartstrafiken genom centrum.
- Anpassa gatornas utformning och hastighetsbegränsning till dess funktion.

Tillförlitlig utryckningstrafik

Utryckningstrafikens inställelsetid leder till särskilda krav på tidsmässig närhet vilket leder till behov av såväl gena färdvägar som god framkomlighet. Det är därför viktigt att särskilt ta hänsyn till utryckningstrafiken vid om- och nybyggnad för att minimera körtiden.

För utvecklingen av utryckningsfordon ska eftersträvas:

- Undersök och säkerställ god framkomlighet för utryckningsfordon på välanvända stråk. ny- eller ombyggnad av vägnätet. Verka för god framkomlighet och tillgänglighet i utryckningsnätet.
- Samråda med representanter inom utryckningstrafiken inför

Effektiv godstransport

Väl fungerande godstransporter är en förutsättning för såväl näringslivet som lokal och regional utveckling liksom Vetlanda kommuns konkurrenskraft. År 2050 har Vetlanda kommun därför inte bara en välfungerande persontrafik utan även en effektiv och säker godstrafik. Godstransporterna är väl samordnade och tillförlitliga. Genom att flytta över godstrafik från väg till järnväg och dessutom samordna varuleveranser finns möjlighet till mer effektiva transporter som minskar trafikens negativa effekter.

För utvecklingen av godstransporter ska eftersträvas:

- I samband med utbyggnad av vägnätet ska kommunen agera för att farligt gods och tunga transporter genom tätorten begränsas.
- Lokalisera nya verksamheter i största möjligaste mån så att befintlig infrastruktur kan utnyttjas.
- Arbeta för utveckling av järnvägssträckan Vetlanda-Nässjö för godstrafik. Verka för att godstransporter flyttas från väg till järnväg.
- Utveckla omlastningscentral för omlastning av gods från väg till järnväg.
- Transportintensiv verksamhet ska vara lokaliserad vid goda kommunikationslägen.

Intermodalitet¹⁶ – bytesmöjligheter mellan färdmedel

Det är viktigt att ha ett "hela resan" perspektiv i trafikplanering och beakta kopplingen mellan färdmedlen. Många resenärer använder sig av flera olika trafikslag för att förflytta sig. Om det ska vara möjligt att genomföra hela resan utan att vara beroende av bilen, krävs goda kopplingar och

bytespunkter. Annars blir cykel-, tåg- eller bussresan aldrig ett attraktivt alternativ till bilen. Det är därför viktigt att knut- och bytespunkter anläggs på ett sådant sätt att byten mellan samtliga trafikslag möjliggörs och underlättas. Det är även viktigt att hållplatser, stationer och miljön kring dessa planeras för ökad tillgänglighet och trygghet. För att göra en bytespunkt attraktiv är det dessutom viktigt att grundläggande service finns. För Vetlanda som har en spridd bebyggelse och är stor till ytan och därmed svår att kollektivtrafik-försörja är intermodala bytespunkter i anslutning till kollektivtrafiknätet särskilt viktigt. På så sätt kan fler ta del av kollektivtrafiken.

För att utveckla bytesmöjligheterna i Vetlanda ska det eftersträvas:

- Resecentrums roll ska understödjas som en viktig knutpunkt och som resandecentrum.
- Utred behovet och ge förslag på möjliga placeringar av intermodala bytespunkter i anslutning till större vägar och kollektivtrafikstråk. Bytespunkterna ska erbjuda parkering för både cykel och bil.

Skapa en trygg och trafiksäker miljö

Upplevelsen av trygghet kan vara avgörande för valet av färdmedel och färdväg. Samtidigt som gång- och cykeltrafiken är de mest hållbara sätten att färdas på, är de också de mest oskyddade av samtliga trafikanter i transportsystemet. Utformningen av trafiknätet och gestaltningen av omgivande miljöer är därför av stor betydelse för att öka andelen gång- och cykeltrafikanter. Ett tryggt gång- och cykelvägnät är befriat från mörka gångar, täta buskage och ödsliga passager. Rörelse av människor ger också en ökad trygghet, det är därför viktigt att anlägga gång- och cykelvägar centralt inom tätorter samt att låta fotgängare och cyklister samspela med övriga trafikanter. En funktionsblandad bebyggelse med en blandning av bostäder, kontor, handel och service, befolkar platserna på olika tider av dygnet. Liksom trygghet beror trafiksäkerheten av en rad olika faktorer där alla delar i transportsystemet behöver förbättras. Särskilt viktigt för Vetlanda kommun är att göra samspel mellan biltrafik och oskyddade trafikanter säkert.

Gatumiljön ska utformas på ett sätt som i så hög grad som möjligt leder till trafiksäkra beteende hos trafikanterna. Konfliktpunkter, där oskyddade trafikanter korsar bilvägar eller på annat sätt vistas

¹⁶ Intermodalitet syftar på att en resa kan ske med utnyttjande av flera transportsätt.

i blandtrafik, är platser som särskilt bör uppmärksammas. Vid sådana platser bör gaturummen utformas på ett sätt som säkrar låga hastigheter.

Som barn är det särskilt viktigt att kunna röra sig på egen hand och få möjlighet att utforska närområdet. Forskning visar dock att allt färre barn reser på egen hand till skola och fritidsaktiviteter. En av orsakerna sägs vara ett ökat säkerhetstänkande kring barn och trafik i takt med den ökade bilismen. Allt fler barn bli därför skjutsade i bil. Det skapas på så sätt en ond spiral med fler bilar och fler föräldrar som väljer att skjutsa sina barn. Det är därför särskilt viktigt att beakta barn och unga vid trafikplaneringen intill skolor och anläggningar för fritidsaktivitet.

För ökad trygghet och trafiksäkerhet eftersträvas:

- Utveckla och förbättra arbetet med belysning av det offentliga rummet. Säkerställ särskilt god belysning vid cykelparkering.
- Kommunen beaktar särskilt trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid planering. Hänsyn tas särskilt till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.
- Skapa en hög standard på beläggning av gång- och cykelvägar. Prioritera gång- och cykelvägar vid drift och underhåll, särskilt vid snöröjning.

- I ett tryggt centrum vistas många människor. Livfulla och funktionsblandade miljöer bör eftersträvas.
- Inventera korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och biltrafiken. Inventera och åtgärda särskilt olycksdrabbade GCM-passager.
- Förbättra kunskapen om hur tryggheten relaterat till trafik upplevs i kommunen. Identifiera platser och vägar som anses otrygga och genomför åtgärder.
- Öka kunskapen om trafiksäkerhet och trafikantbeteenden hos barn och ungdomar genom kampanjer, information och utbildning i skolor.
- Identifiera de delar av trafikinätet där det finns motstridiga anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet samt föreslå åtgärder som minskar eller eliminerar dessa konflikter.
- Analys av olycksstatistik. Utveckla arbetet med olycksstatistik och systematisk inventering för att åtgärda brister i transportsystemet.
- Skapa en säker trafikmiljö kring skolor och fritidsanläggningar.

God miljö och hälsa

För att erbjuda en god miljö och bidra till en förbättrad hälsa krävs en effektivare användning av de resurser som finns. Kommunens karaktär, där en

stor del av befolkningen bor på landsbygden, gör att hållbara färdmedel har svårt att konkurrera med bilen på vissa sträckor. Dessa resor behöver göras mer miljöanpassade. Kommunen bör därför arbeta med att minska biltrafikens klimatpåverkan både genom att underlätta för hållbara initiativ som införande av bilpool och genom att skapa förutsättningar för miljöanpassade drivmedel.

Det finns flera åtgärder som möjliggör bättre luft- och ljudmiljö. För att minska luftföroreningar kan det handla om att ändra drivmedel, omfördela trafikrörelser, minska användningen av dubbdäck eller använda annan vägbeläggning. Den snabbaste åtgärden för att minska vägtrafikbuller är genom att reducera hastigheterna. Att minska bullernivåerna lokalt kan även göras med bullervallar, plank, fasad- och fönsteråtgärder, omfördela trafikrörelser eller använda ljuddämpande gatu- beläggning. Långsiktigt är dock det absolut bästa att försöka minska biltrafikarbetet.

God miljö och förbättrad hälsa ska uppnås genom att eftersträva:

- Påverka mängden resor, val av transportsätt och fordonstyp.
- Kommunen ska skapa goda förutsättningar för användning av fordon som drivs med förnybara drivmedel. Kommunen ska aktivt delta i utvecklingen och etableringen av infrastruktur för förnybara bränslen.
- Underlätta införande av bil- och cykelpooler, samåkningstjänster osv.

- Verka för miljöanpassade drivmedel för skolskjuts vid upphandling.
- Ta fram en översiktlig bullerkartläggning. Bullerstörningar till följd av trafiken ska sedan minskas.
- Kommunen ska verka som förebild och gott exempel.

6. KONSEKVENSER

INLEDNING

KOMMUNENS KARAKTÄR

TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD

TRAFIKENS OMFATTNING

TILLGÄNGLIGHET

TRYGGHET

TRAFIKSÄKERHET

MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA

INLEDNING

För att bedöma hur trafikstrategin bidrar till en hållbar utveckling har en konsekvensbeskrivning gjorts. Konsekvensbeskrivningen innehåller dels en övergripande beskrivning av de betydande konsekvenserna som strategierna kan komma att få men även en beskrivning av hur strategierna bidrar till att nå de uppsatta målen utifrån respektive stadsbyggnadskvalitet. Konsekvenserna, såväl positiva som negativa, jämförs sedan med ett nollalternativ, det vill säga att kommunen växer och utvecklas utan att trafikstrategin antas.

Metod och avgränsning

Konsekvensbeskrivningen redovisar de strategiskt viktigaste problemställningarna som trafikstrategin har påverkan på. Trafikstrategins konsekvenser bedöms utifrån stadsbyggnadskvaliteterna – kommunens karaktär, transportsystemets uppbyggnad, trafikens omfattning, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan och hälsa. Då trafikstrategin är en strategi som beskriver trafikens utveckling på en övergripande nivå är även konsekvensbeskrivningen av en övergripande karaktär. Mer detaljerade miljökonsekvensbeskrivningar görs i samband med fortsatt planering och vid miljöprövningar.

Nollalternativ

Nollalternativet utgörs av den väntade utvecklingen om trafikstrategin inte antas. Det betyder inte nödvändigtvis att allt förblir som i dagsläget, utan handlar om vilken utveckling som är trolig utan att trafikstrategin blir av. Om trafikstrategin inte antas gäller Översiktsplan 2010 och dess fördjupningar för den fortsatta planeringen, och utgör därför nollalternativet. Andra planer kan även komma att tillkomma. Det bör observeras att den fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort ännu inte är antagen. Följande konsekvensbeskrivning förutsätter att planen antas och utgår från samrådsversionen av planförslaget. Detta innebär att ändringar och tillägg av den fördjupade översiktsplanen kan komma att ske.

Översiktsplanen redovisar planeringsmål för infrastrukturen, men helhetsbilden och målbilden för hur trafiken i kommunen ska utvecklas är otydlig. Nollalternativet innebär därför sannolikt att kommunen behöver styra utvecklingen utan någon tydlig vägledning i form av den helhetsbild som en aktuell trafikstrategi innebär. Detta innebär att det finns en risk att åtgärder genomförs utan att tillräckliga översiktliga avvägningar och bedömningar om åtgärdernas lämplighet har gjorts.

Uppföljning

Trafikstrategins konsekvenser ska följas upp vid översyn av trafikstrategin. Detta kommer ske i

samband med aktualitetsprövningen av kommunens översiktsplan.

KOMMUNENS KARAKTÄR

Strategiförslag

Kommunens fysiska struktur har stor påverkan på transporter och hur människor väljer att resa. För att skapa en bebyggelsestruktur som förenklar för gående, cyklister och kollektivtrafiktrafikanter har ett mål om att skapa en transportsnål bebyggelsestruktur formulerats.

De förhållningssätt och strategier som pekas ut i trafikstrategin bedöms medföra konsekvenser i positiv riktning för kommunens karaktär och har potential att förbättra förutsättningarna för ett hållbart resande. Genom förtätning, funktionsblandning, utveckling av kollektivtrafiknära områden och strategiska placeringar av transportintensiva verksamheter minskar transportbehoven. Studier visar att en blandning av offentliga och kommersiella verksamheter i bostadsområden minskar bilanvändandet och därigenom stödjer mer hållbara transporter. Vid förtätning av tätbebyggda områden är det dock viktigt att säkerställa så att den nya bebyggelsen inte bryter befintliga gång- och cykelstråk utan att den nya bebyggelsen byggs med hänsyn till befintliga rörelsemönster.

De långa avstånden mellan kommunens tätorter och till andra kommuner kommer trots ovannämnda strategier kvarstå. Möjligheterna att skapa en transportsnål bebyggelsestruktur är således svårt att åstadkomma i hela kommunen.

Förutsättningarna för att göra gång, cykel och kollektivtrafik konkurrenskraftig mot bilen kommer således fortfarande vara svårt att åstadkomma för många resor.

Nollalternativ

I både Överstikspan 2010 och den Fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort liksom Centrumplanen beskrivs ambitionen om att förtäta befintliga områden, både i centrum och i centrumnära bostadsområden. I planerna pekas dessutom utvecklingsområden i centrum och i närheten av platser som fyller viktiga funktioner i människors vardag ut. Såväl förtätning som exploatering i anslutning till viktiga funktioner medför ett ökat underlag för kollektivtrafik och resulterar i korta transportavstånd vilket ger goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

Fler av de nya utvecklingsområdena som föreslås i FÖP Vetlanda tätort är geografiskt utspridda. Flera av områdena ligger dessutom inte i anslutning till befintlig kollektivtrafikstråk. Det finns således en risk att den nya bebyggelsen försvårar möjligheterna att resa till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

TRANSPORTSYSTEMETS UPPBYGGNAD

Strategiförslag

Målen för transportsystemets uppbyggnad handlar om att det ska vara enkelt att resa i, till och från Vetlanda kommun med hållbara transportmedel. Målen handlar om att öka möjligheterna att gå och cykla inom kommunen samt förbättra möjligheterna att åka kollektivt i och till andra kommuner. Att skapa en infrastruktur som möjliggör hållbar godstrafik ingår också i målsättningen.

Strategierna bedöms förbättra möjligheterna att gå, cykla och resa med kollektivtrafik. Genom att prioritera gång- och cykeltrafik och samtidigt verka för ett nät med hög kontinuitet och genhet kan invånarnas transportbehov uppnås på ett bättre sätt och markanvändningen nyttjas effektivare. Att förbättra möjligheterna att pendla med kollektivtrafik till och från arbete i Vetlanda och andra kommuner går också i linje med flera av de uppsatta målen, där satsningen på järnväg kanske är en av de viktigaste strategierna. I trafikstrategin anges att kommunen ska verka för att godstrafiken ska flyttas över från väg till järnväg. Detta går i linje med målsättningen om att godstrafiken ska vara hållbar.

Nollalternativ

De utpekade utvecklingsområdena i FÖP Vetlanda tätort ligger mer eller mindre i anslutning till befintligt bilvägnät vilket gör att de nya områdena kan dra nytta av det befintliga nätet. Genom förtätning av befintliga områden nyttjas även befintligt nät. Flera av de föreslagna områdena ligger dock intill det regionala huvudnätet (som är högst upp i hierarkin) för biltrafik vilket försvårar gena anslutningar för motorfordon. Detta eftersom det ställs högre krav på framkomligheten för bil ju högre upp i hierarkin en väg eller gata befinner sig vilket därmed även påverkar möjligheterna att skapa nya in- och utfarter.

Flera av de utpekade utvecklingsområdena är geografiskt utspridda vilket kräver investeringar för att förse nya områden med nödvändig infrastruktur. Flera av områdena är dessutom inte lokaliserade i närhet till befintliga kollektivtrafikstråk och kan dessutom komma att bli svåra att förse med kollektivtrafik i framtiden. Det finns således en risk att kollektivtrafiken inte är konkurrenskraftig mot bilen i dessa områden. Planförslaget uttrycker dock en ambition om att stärka kopplingarna mot befintliga kollektivtrafikstråk genom att etablera en ny bytespunkt i Nydala/Tjustkulle-området. En bytespunkt, där det är enkelt att byta mellan olika trafikslag, förenklar kollektivtrafikresandet eftersom det då är möjligt att kombinera denna med cykel eller bil.

TRAFIKENS OMFATTNING

Strategiförslag

Kommunens mål för trafikens omfattning visar en riktning mot ett mer hållbart transportsystem genom att verka för en övergång från bil till gång, cykel och kollektivtrafik. I målsättningen beskrivs också att fokus ligger på att minska genomfarts-trafiken genom Vetlanda centrum och att ersätta korta resor som idag sker med bil med gång och cykel.

Strategierna bedöms ha goda förutsättningar att förändra invånarnas resvanor i enlighet med de uppsatta målen. Att prioritera gång och cykel högre i gaturummet väntas leda till ett minskat bilbehov och att fler väljer att resa med hållbara transportmedel, särskilt för kortare resor inom tätorten. Det poängteras i trafikstrategin att det inte räcker att enbart genomföra fysiska åtgärder i transportsystemet för att förändra invånarnas resvanor. Även mjuka åtgärder, som påverkar människors beteenden, krävs.

Såväl förtätning och lokalisering av ny bebyggelse i kollektivtrafiknära områden som turtäthetsökningar gynnar det kollektiva åkandet. Att ta fram en strategi för den allmänna bilparkeringen och nyttja parkering som ett verktyg för att styra trafiken kan också komma att minska bilinnehavet och bilresandet. För att förändra invånarnas resvanor är en utveckling av de regionala kollektiva

förbindelserna en förutsättning. Utan utvecklingen av järnväg eller busslinjer till närliggande orter kommer målet om ett ökat kollektivtrafikresande vara svårt att uppnå.

Med en ökad andel fossiloberoende och autonoma fordon i kommunen finns en risk att människor väljer att resa ännu mer med bil. Det blir mer bekvämat och argumentet om bilars utsläpp minskar kraft. Men trots minskningen av utsläpp kvarstår negativa konsekvenser. Däribland det fysiska utrymme som krävs för vägar och parkeringsplatser gentemot utrymmet som kollektivtrafik, fotgängare och cyklister tar upp. Bilarna är också en stor källa till buller, barriärer och otrygghet. Det är därför fortsatt viktigt att arbeta för att minska bilberoendet i kommunen, även om dess miljöpåverkan minskar.

Om utvecklingen av antalet körda mil per invånare fortsätter öka i samma takt som mellan år 1999 och 2016, kommer Vetlandaborna köra cirka 875 mil per person år 2030 och cirka 990 mil år 2050 (anta linjär ökning). Det är en ökning med cirka 10 % respektive 25 % jämfört med år 2016.

Nollalternativ

I FÖP Vetlanda tätort beskrivs behovet av att kombinera fysisk planering, teknikutveckling och beteendepåverkande åtgärder för att uppnå ett hållbart transportsystem. Men någon planeringsstrategi för beteendepåverkande åtgärder återfinns varken i översiktsplanen eller i någon av de

tillhörande fördjupningarna. Utan beteendepåverkande åtgärder är det svårt att få till en förändring i resvanor.

TILLGÄNGLIGHET

Strategiförslag

Trafikstrategins mål pekar ut en riktning mot att öka tillgängligheten för gående, cyklister och kollektivtrafiken till viktiga målpunkter. Samtidigt framhävs vikten av att beakta grupper med särskilda behovs krav på tillgänglighet vid planering.

Strategins mål pekar ut en inriktning mot att öka tillgängligheten för gående och cyklister. Genom att satsa på att länka samman brutna länkar i gång- och cykelnätet och samtidigt minimera barriärer för dessa trafikslag förväntas tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken öka.

Ett annat steg, som pekas ut i trafikstrategin, mot att öka kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet är att planera utifrån perspektivet "hela resan". Genom att erbjuda attraktiva bytespunkter med plats för parkering för cykel- och biltrafik, underlättas möjligheterna att byta mellan olika färdmedel. Människor blir då mindre beroende av bilen och delar av resan kan göras med kollektivtrafik. Förbättrad tillgänglighet genom utökade kollektiva förbindelser knyter samman kommunen och binder kommunen närmre andra

delar av Sverige, vilket är positivt för näringslivet och kommunens attraktivitet.

Nollalternativ

Såväl förtätningen som nya utvecklingsområden i närhet av viktiga funktioner resulterar i korta transportavstånd vilket ger goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Flera av utvecklingsområdena som pekas ut i planeringsdokumenten har dock ett avstånd till centrum som ligger på gränsen till vad som anses vara bekvämt cykelavstånd. Västerleden och järnvägen utgör dessutom barriärer som gör att flera av områdena upplevs ligga längre ifrån centrum än vad de faktiskt gör. I samrådsversionen av FÖP Vetlanda tätort saknas redovisning av hur de nya områdena ska anslutas med gång- och cykelvägar samt hur barriärer för gång- och cykeltrafikanter ska minskas.¹⁷ Med en utveckling enligt FÖPen finns det således en risk den nya bebyggelsen kommer innebära ett fortsatt högt bilberoende och bilinnehav i kommunen.

¹⁷ I den slutliga versionen av den fördjupade översiktsplanen planeras utpekade anslutningar med gång- och cykelvägar till de nya utvecklingsområdena ingå.

TRYGGHET

Strategiförslag

Den övergripande målsättningen som rör trygghet handlar om att den upplevda tryggheten i trafiken bland kommunens invånare ska öka.

Det finns forskning som visar att då människor ställs inför vägval där den ena vägen är livlig och den andra är övergiven, väljer de flesta den livliga vägen. Rörelse av människor ger alltså en ökad trygghet. Både genom att ge högre prioritet för fotgängare och cyklister i de centrala gatumiljöerna och genom att skapa en tät och funktionsblandad stad, främjas rörelse av fotgängare och cyklister i staden under stora delar av dygnet. Även förbättrad belysning av det offentliga rummet förbättrar den upplevda tryggheten.

Nollalternativ

Även i översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen för Vetlanda tätort beskrivs kopplingen mellan trygghet, rörelse av människor och trafikplanering. Likt trafikstrategin belyser övriga planeringsdokument vikten av att skapa en blandad bebyggelse med goda förutsättningar för att cykla och gå till arbetsplats, skola m.m.

TRAFIKSÄKERHET

Strategiförslag

Målsättningen inom trafiksäkerhet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt att antalet trafikolyckor med personskada ska minska.

Trafikstrategin medför i huvudsak positiva konsekvenser med anseende på trafiksäkerhet. Strategier som föreslås för att uppnå målsättningen är bland annat trafiksäkerhetsutbildning, bättre anpassade hastigheter och satsningar på drift och underhåll av gång- och cykelnätet. Att ge de oskyddade trafikanterna mer utrymme och bygga bort saknade länkar förväntas även medföra säkrare stråk. En överflyttning från bil till kollektivtrafik bör också leda till färre trafikolyckor. Ökad trafiksäkerhet minskar kostnader för både privatpersoner och samhälle i samband med olyckor.

Med ett ökat antal cyklister, ökar också antalet trafikolyckor. Men, ju fler människor som cyklar desto säkrare blir det per cyklist. Vid högre flöden minskar alltså risken att skadas i såväl singelolyckor som kollision med motorfordon.

Nollalternativ

I centrumplanen föreslås planeringsstrategier som innebär en förändring av den fysiska utformningen. Ändringarna innebär bland annat att vissa delar av

centrum omvandlas till gångfartsområden. För att skapa ett lyckat gångfartsområde ställs höga krav på utformningen så att det tydligt framgår att gående nyttjar hela ytan och så att det inte är lämpligt att köra fordon med högre hastighet än gångfart. Om detta inte säkerställs finns risk för motsatt effekt där fordonen kör för fort och fotgängare inte har något utrymme. Det finns också en risk att personer med funktionsnedsättning upplever svårigheter med utformningen.

MILJÖPÅVERKAN OCH HÄLSA

Strategiförslag

Trafikstrategin har ambitiösa mål för transport-systemets påverkan på miljö och hälsa. Målen handlar bland annat om en minskning av utsläpp växthusgaser och om en övergång till ett fossil-oberoende transportsystem år 2030.

Flera av strategierna bedöms leda till positiva konsekvenser, bland annat att ge bättre förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Att satsa på hållbara transportmedel är generellt sett gynnsamt både i ett ekologiskt som ekonomiskt perspektiv. En minskad andel motorfordon och en ökad andel gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer resulterar bland annat i ett lägre vägslitage, mindre utsläpp, mer vardagsmotion och en förbättrad folkhälsa. De föreslagna strategierna medför genomgående minskat buller.

En ökad exploatering och nya utvecklingsområden innebär att ny mark tas i anspråk. Likt annan nybyggnation påverkar ny infrastruktur miljön. Effekterna av att länka samman brutna länkar i gång- och cykelnätet är således inte enbart positivt. Sammanlänkningen kräver intrång i relativt orörda områden. Den sammanlagda påverkan på natur av strategierna bedöms bli relativt liten beroende på hur väl planerade åtgärderna anpassas till den

omgivande miljön. Det är därför viktigt att varje sammankopplingsprojekt analyseras och värderas noga.

Transportsektorns miljöpåverkan i framtiden beror av såväl förändringar på nationell nivå som lokala förändringar. Målet om en fossiloberoende fordonsflotta bedöms till stor del bero på teknik- och drivmedelsutvecklingen, men även av möjligheterna till regionalt och lokalt resande med kollektivtrafik. Kommunen har dock möjligheten att underlätta denna övergång. Detta bland annat genom att aktivt delta i utvecklingen och etableringen av infrastruktur för förnybara bränslen.

Nollalternativ

Utökade tåg- och bussförbindelser behandlas i samtliga planer. En förbättrad kollektivtrafik kan leda till mindre biltrafik vilket i sin tur bidrar till minskade utsläpp och minskat buller. Även utbyggnad av gång- och cykelvägar behandlas i planerna vilket stödjer målen om att transportsektorns miljöpåverkan ska minska och att transportsystemet ska bidra till en förbättrad hälsa.

Likt trafikstrategin beskrivs det i FÖP Vetlanda tätort att för att skapa attraktiva områden mot bakgrund av pågående klimatförändringar behövs åtgärder som stödjer utvecklingen av fossilfria fordon. Tillskillnad från trafikstrategin specificeras det i den fördjupade översiktsplanen vilka drivmedel som ska satsas på. Likt trafikstrategin

verkar den fördjupade översiktsplanen på lång sikt (till år 2050 respektive år 2040) vilket gör att det är svårt att förutspå vilka drivmedel som används. Det finns således en risk att det satsas på drivmedel som inte alls är aktuella vid denna tidpunkt.

7. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

GENOMFÖRANDE

UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

GENOMFÖRANDE

Trafikstrategin är ett övergripande dokument vars innehåll ska genomsyra kommunens trafikplanering och som sträcker sig fram till 2050. Utöver trafikstrategin kommer en konkret handlingsplan i form av en trafikplan tas fram. Åtgärderna i trafikplanen bör tidsättas, prioriteras samt kostnadsberäknas. Det bör även fastställas i trafikplanen vilka förvaltningar och befattningar som ansvarar för respektive åtgärds finansiering, genomförande och uppföljning.

UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

Att följa upp och utvärdera resultatet av arbetet med trafikstrategin är en viktig del i genomförandet för att se hur arbetet fortskrider. Ett kontinuerligt uppföljningsarbete bör fortgå. En översyn av trafikstrategin bör göras en gång per mandatperiod för att se om det finns behov av andra mål och strategier. Genomgången bör ske i samband med aktualitetsprövningen av kommunens översiktsplan.

Trafikplanen bör följas upp årlig genom en kortfattad genomgång av genomförda åtgärder och aktiviteter. För att kommunen ska kunna följa utvecklingen av trafiken bör trafikplanen dessutom innehålla ett antal indikatorer. Vissa indikatorer bör följas upp varje år, medan andra indikatorer är mer lämpliga att följa upp med längre intervall.

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 52-66

Tid: 2019-04-10 kl.08.30-11.50

Plats: Regionens hus, sal B

§61 Remiss - Förslag till nya föreskrifter väg 26, Jönköpings län

Diarienummer: RJL 2019/717

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Trafikverket.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Jönköpings län har inget att erinra utan anser att det är en logisk och naturlig åtgärd som Trafikverket bör genomföra

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2019-03-12
- Förslag till yttrande daterad 2019-03-12
- Remiss Förslag till nya föreskrifter för väg 26, Jönköpings län

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Vid protokollet

Linda Byman

Justeras

Marcus Eskdahl

Ordförande

Rätt utdraget,

Intygar

**Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur
och miljö §§ 52-66**

Tid: 2019-04-10 kl.08.30-11.50

Linda Byman

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss Förslag till nya föreskrifter för väg 26, Jönköpings län

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Trafikverket.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Jönköpings län har inget att erinra utan anser att det är en logisk och naturlig åtgärd som Trafikverket bör genomföra

Information i ärendet

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 26 i Jönköpings län, den sträcka som föreslås få förändrad hastighet är sträckan Månseryd-Mullsjö. Anledningen till den föreslagna förändringen är att delen Månseryd-Mullsjö (ca 17 km) byggs om till mötesseparerad landsväg med mitträcke.

Beslutsunderlag

- Förslag till yttrande daterad 2019-03-12
- Remiss Förslag till nya föreskrifter för väg 26, Jönköpings län

Beslut skickas till

Trafikverket

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
RegiondirektörKristina Athlei
Regional Utvecklingsdirektör

Trafikverket
Box 366
201 23 Malmö

YTTRANDE - Remiss Förslag till nya föreskrifter för väg 26, Jönköpings län

Sammanfattning

Text Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Jönköpings län har inget att erinra mot förslaget utan anser att detta är en naturlig åtgärd då aktuell sträcka byggs om.

Synpunkter på förslaget

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 26 i Jönköpings län, den sträcka som föreslås få förändrad hastighet är sträckan Månseryd-Mullsjö. Anledningen till den föreslagna förändringen är att delen Månseryd-Mullsjö (ca 17 km) byggs om till mötesseparerad landsväg med mitträcke. Den sträcka som byggs om klarar en höjning av hastighetsgränsen från 80/90 till 100 km/tim. Region Jönköpings län anser att detta är en naturlig och viktig åtgärd för att de samhällsekonomiska vinsterna med att bygga om en väg med högre säkerhetsstandard inte ska gå förlorade.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande i nämnden för
Trafik, infrastruktur och miljö

Kristina Athlei
Regional Utvecklingsdirektör

Trafikverkets föreskrifter om hastighetsbegränsning på väg 26 i Jönköpings län;

TRVTFS :

beslutade den

Trafikverket föreskriver följande med stöd av 3 kap. 17 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276).

I stället för hastighetsbegränsning enligt 3 kap. 17 § tredje stycket trafikförordningen (1998:1276) ska den högsta tillåtna hastigheten på väg 26 i Jönköpings län vara enligt följande.

Vägsträcka mellan	och	km/tim
Hallands länsgräns	väg 153 Skeppshult	90
väg 153 Skeppshult	2 700 meter söder om trafikplats Gislaved södra	80
2 700 meter söder om trafikplats Gislaved södra	1 000 meter norr om väg 586 Bårarydsby	100
1 000 meter norr om väg 586 Bårarydsby	väg 40 Skogsliden	90
väg 40 Skogsliden	350 meter väster om väg 26, 47 trafikplats Hedenstorp	100
350 meter väster om väg 26, 47 trafikplats Hedenstorp	väg 26, 47 trafikplats Hedenstorp	90
väg 26, 47 trafikplats Hedenstorp	väg 185, 1789 cirkulationsplats Mullsjö	100
väg 185, 1789 cirkulationsplats Mullsjö	Västra Götalands länsgräns	90

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 juli 2019, då Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2010:9) om hastighetsbegränsning på väg 26 i Jönköpings län ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

LENA ERIXON

Jörgen Nilsson
(Verksamhetsområde Planering)



Konsekvensutredning till förslag om hastighetsföreskrifter på väg 26, Jönköpings län enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning

Bakgrund

Trafikverket föreslår nya hastighetsföreskrifter på väg 26 i Jönköpings län och befintlig föreskrift TRVTFS 2010:9 kommer då att upphävas.

Väg 26 sträcker sig från Halmstad i Hallands län till Mora i Dalarnas län. Genom Jönköpings län går väg 26 via Smålandsstenar, Gislaved, Jönköping och Mullsjö. Vägen utgör en viktig förbindelse mellan södra Halland och Stockholmsregionen via det nordgående vägstråket E4 vid Jönköping, samt förbinder Jönköpingsregionen med Västra Götaland och Värmland. Väg 26 är också en viktig regional länk, viktig för arbetspendling, godstransporter och kollektivtrafik.

På väg 26 genom Jönköpings län är väg 40 och 47 gästvägar på vissa sträckor.

Anledningen till förslaget om nya hastighetsföreskrifter på väg 26 är att delen Månseryd – Mullsjö (ca 17 km) byggs om till mötesseparerad landsväg med mitträcke, s.k. 2+1-väg, med högsta tillåten hastighet 100 km/tim. Sträckan byggs omväxlande om i ny- samt befintlig sträckning. En del av sträckan ("Flaskebobacken") byggs ut med 3+1 körfält.

De delar av gamla väg 26 som blir kvar byggs om till en ny lokalväg parallellt med de nya/ombyggda sträckorna av väg 26. Den nya lokala vägen kommer att ges ett nytt vägnummer och högsta tillåtna hastighet blir 70 km/tim (bas-hastighet).

Vad är problemet och vad vill Trafikverket uppnå?

Del av delsträcka 7 i förslaget byggs om med mittseparering och klarar därför en höjning av hastighetsbegränsningen från 80/90 till 100 km/tim. Trafikverket vill med regleringen uppnå att de samhällsekonomiska vinsterna med att bygga en väg med högre säkerhetsstandard inte går förlorade.

Utöver detta har även vissa redaktionella ändringar gjorts som inte påverkar föreskriften i sak.

Förslag till hastighetsbegränsningar

Förslag på hastighetsbegränsningar förändrade eller oförändrade, för hela vägen.

#	Sträcka	Sträckans totala längd (km)	Justeringens totala längd (km)	Hastighet (km/tim)	Ny hastighet (km/tim)
1	Hallands länsgräns-väg 153 Skeppshult	1		90	90
2	Väg 153 Skeppshult-2 700 meter söder om trafikplats Gislaved södra	20		80	80
3	2 700 meter söder om trafikplats Gislaved södra-1 000 meter norr om väg	10		100	100



	586 Bårarydsby				
4	1 000 meter norr om väg 586 Bårarydsby-väg 40 Skogsliden	52		90	90
5	Väg 40 Skogsliden-350 meter väster om väg 26,47 trafikplats Hedenstorp	13		100	100
6	350 meter väster om väg 26,47 trafikplats Hedenstorp-väg 26,47 trafikplats Hedenstorp	0,35		90	90
7	väg 26, 47 trafikplats Hedenstorp-väg 185, 1789 cirkulationsplats Mullsjö	25	17	80/90/100	100
8	väg 185, 1789 cirkulationsplats Mullsjö-Västra Götalands länsgräns	16		90	90

Förslaget resulterar i en minskad restid på hela sträckan, för fordon som får framföras i högsta tillåtna hastighet. Observera att nedan beskrivna kostnader och konsekvenser utgår från hela föreskriften.

Lokala trafikföreskrifter

Förslaget gäller endast Trafikverkets hastighetsföreskrifter. Det kan finnas lokala trafikföreskrifter om hastighet eller tätbebyggt område utmed vägen som påverkar hastighetsbegränsningen lokalt. Dessa redovisas inte här.

Alternativa lösningar

Om ingen reglering av hastighetsbegränsningen görs på den ny-/ombyggda sträckan skulle nuvarande hastighetsbegränsning gälla på den ny-/ombyggda sträckan. De samhällsekonomiska vinsterna med att bygga en väg med högre säkerhetsstandard skulle gå förlorade och trafikanterna skulle få en sämre tillgänglighet.

Vilka som berörs av regleringen

Alla trafikanter som använder den aktuella vägen och andra som vistas i närheten berörs av regleringen.

Kostnader och andra konsekvenser

Hastighetsförändringen utförs i kombination med säkerhetshöjande åtgärd. Hastighetsförändringen utförs i syfte att förbättra tillgängligheten och sträva mot transportpolitisk måluppfyllelse. Trafiksäkerhet är ett ramvillkor för tillgänglighet, vilket innebär att tillgänglighet ej ska nås på bekostnad av en dålig trafiksäkerhetsstandard eller orimligt stor miljöpåverkan.

De direkta kostnadsmässiga konsekvenserna av de föreslagna föreskrifterna torde begränsas till kostnaderna för tillkännagivandet av föreskrifterna såsom sägs i 10 kap. 13 § trafikförordningen (1998:1276) och utmärkning av föreskrifterna.

Trafiksäkerhet

Hastighetsförändringen utförs i kombination med trafiksäkerhetsåtgärden ombyggnad till mötesseparerad landsväg med mitträcke, vilket innebär att antal dödade och svårt skadade kommer att minska.

Tillgänglighet

Hastighetsförändringen kommer att ge en minskad restid, där huvudsakligen persontrafik påverkas. Hastighetens påverkan på restiden: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Hastighetsgranser-pa-vag/Nya-hastighetsgranser/Hastighet-och-restid>.

Föreskriften innebär en minskad plottrighet för skyltade hastigheter.

Föreskriften innebär en kortare restid med bil på sträckan, vilket kan ge positiva effekter för tillgängligheten för dagliga och långväga personresor med bil.

Sträckan trafikeras av buss i linjetrafik, vilket innebär att hastighetsförändring ger samma effekt på restid som för biltrafik.

Konkurrenskraft för buss- jämfört med biltrafik blir oförändrad eftersom hastighetsförändringen gäller båda.

Föreskriften innebär att den lagliga hastigheten för tung trafik inte ändras.

Akademisk utvärdering¹ av förändrad tillgänglighet i vägnätet visar att det inte finns en enhetlig bild över effekterna av en tillgänglighetsförändring och att det är viktigt att skilja mellan effekter på kort och lång sikt. En tillgänglighetsförsämring kan leda till både ökad och minskad ekonomisk aktivitet i en region, eftersom det både kan leda till en försämrad arbetsmarknad och till att nya affärsmöjligheter uppstår. Utvärderingen belyser att hastighetssänkningar i många fall ur ett samhällsekonomiskt perspektiv kan vara mer motiverat för att öka trafik-säkerheten än en motsvarande väginvestering för vägar med låga trafikvolymmer.

Utifrån detta underlag anser Trafikverket att det inte går att beskriva föreskriftens konsekvens på tillgänglighet för person- eller godstransporter mer utförligt än ovan redovisad restidsförändring samt kvalitativa beskrivning.

Miljö

En hastighetsförändring på 10 km/tim ger en effekt på bullernivån med 1-2 dBA.

Föreskriften innebär en negativ effekt på utsläpp av växthusgaser.

Sammanfattning:

Utifrån ovan redovisade sammantagna konsekvenser bedöms den föreslagna hastighetsförändringen tillföra värden avseende transportpolitisk måluppfyllelse samt bidra anpassning till vägens säkerhetsstandard.

Ikraftträdande och informationsinsatser

Föreskrifterna föreslås träda i kraft 2019-07-01

Det bedöms inte finnas behov av att ta särskild hänsyn när det gäller tidpunkten för föreskrifternas ikraftträdande.

Det bedöms inte behövas några speciella informationsinsatser.

Efter det att samråd genomförts externt kommer internt samråd att genomföras med Trafikverkets chefsjurist innan beslut kan fattas av generaldirektören. Beslutade trafikföreskrifter publiceras i Svensk trafikföreskriftssamling, STFS, som tillhandahålls på Transportstyrelsens webbplats.

Trafikföreskrifter kan **överklagas** så snart de publicerats i STFS och fram till tre veckor efter det att de märkts ut med vägmärke.

Datum: 2019-02-25

.....

Stefan Johansson

Trafikingenjör

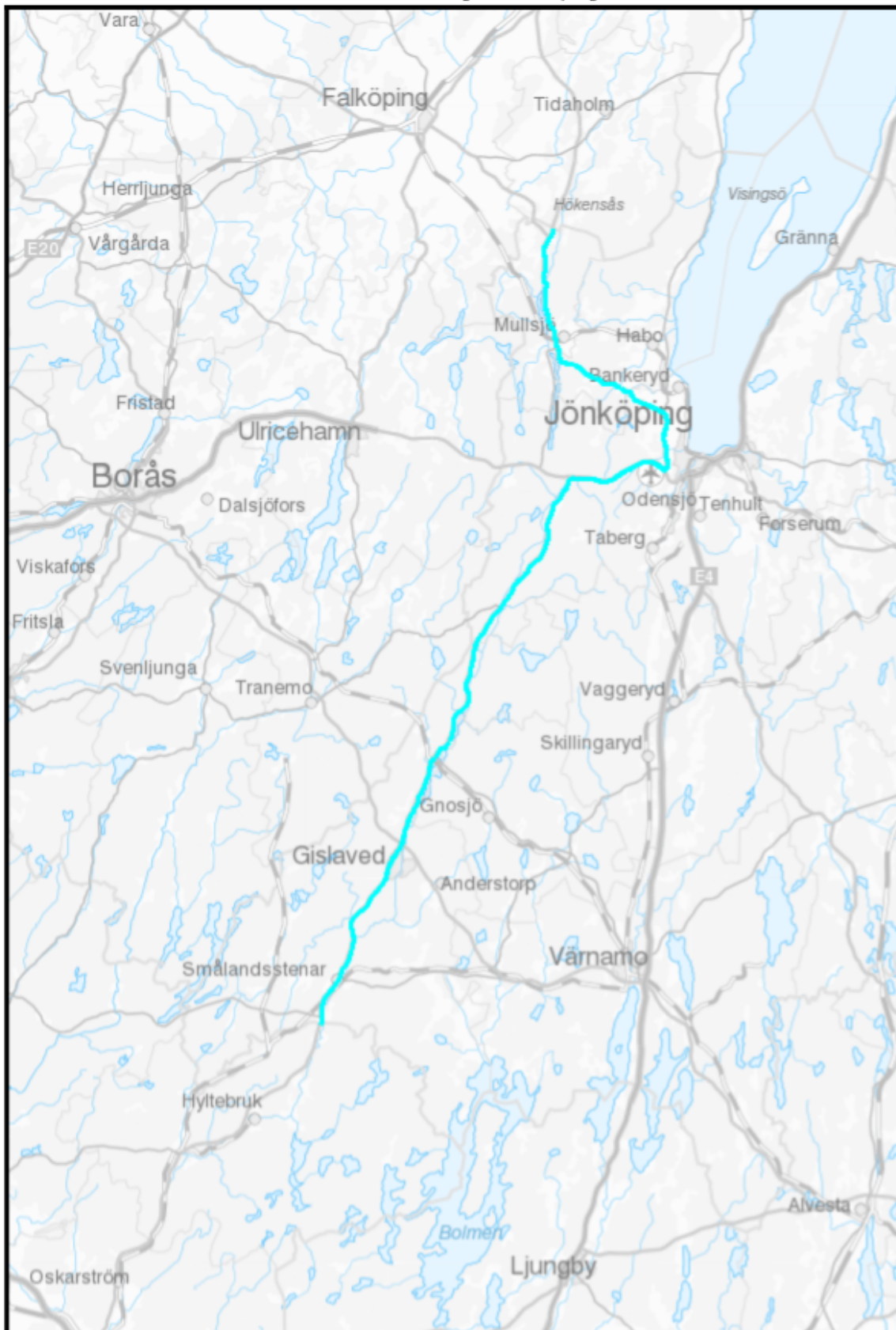
Bilagor

Kartor

Förslag till trafikföreskrifter

¹ Westin, L. et al. (2011) Utvärdering av förändrad tillgänglighet i Vägnätet - En makroanalys. Trafikverket (2017:088)

Väg 26 Jönköpings län



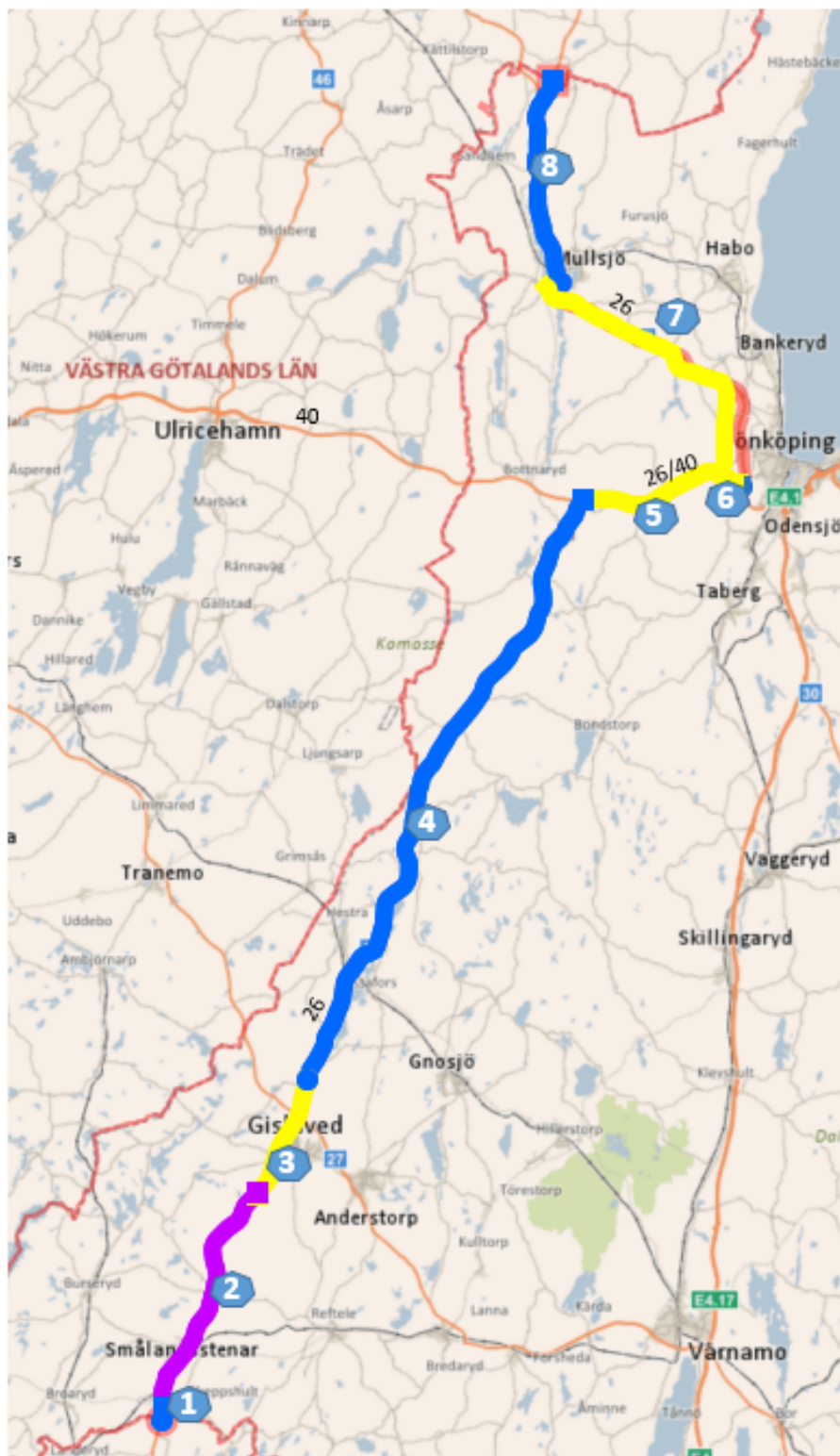
Skala 1: 750000



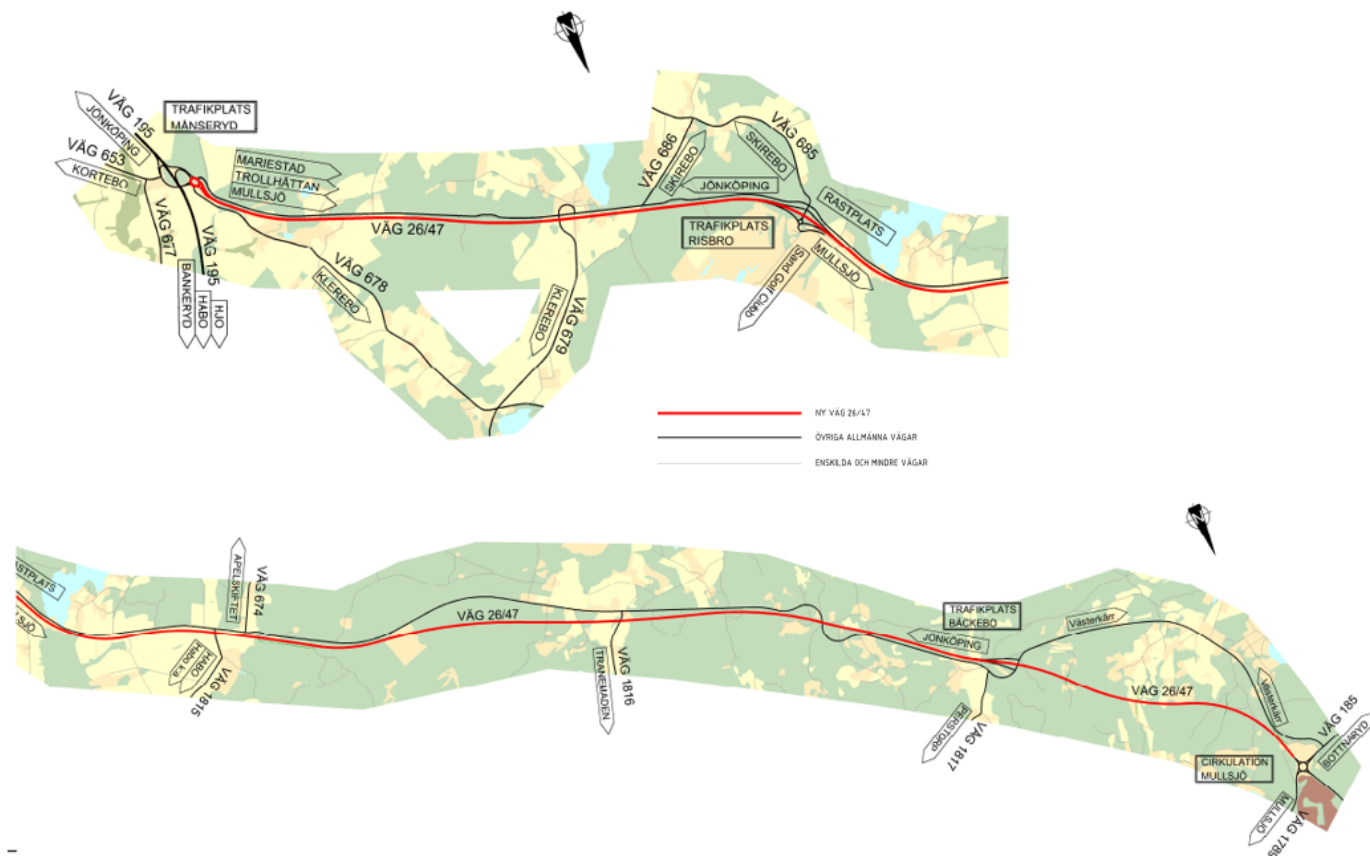
©Lantmäteriet, Geodatasamverkan
©Stockholms stadsbyggnadskontor
©2016 HERE



Hastighetsbegränsningar sträcka 1 - 8



Sträcka 7 - delen trafikplats Månseryd – cirkulationsplats Mullsjö, som byggs om till "2+1-väg" med högsta tillåtna hastighet 100 km/tim.



REMISS

2019-03-01

Ärenden:
TRV 2019/13129



TRAFIKVERKET

Trafikverket Region Syd
Stefan Johansson
Trafikmiljö
Besöksadress: Björkhemsvägen
17, KRISTIANSTAD
Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se

stefan.u.johansson@trafikverket.se
Direkt: 010-123 60 50

Enligt sändlista

Förslag till nya föreskrifter för väg 26, Jönköpings län

Denna remiss gäller förslag till nya föreskrifter för väg 26, Jönköpings län samt upphävande av Trafikverkets föreskrifter (TRVTFS 2010:9) om hastighetsbegränsning på väg 26 i Jönköpings län. Remissen omfattar konsekvensutredning samt förslag till föreskrifter.

Remissvar

Eventuella synpunkter ska ha kommit in skriftligen senast den 12 april 2019. Var vänlig ange Trafikverkets diarienummer TRV 2019/13129.

Frågor eller eventuella synpunkter skickas till:

trafikverket@trafikverket.se

Stefan Johansson
Enhet Trafikmiljö

Bilagor

Förslag till föreskrifter

Konsekvensutredning

Sändlista

Gislaveds kommun
Habo kommun
Handelskammaren Jönköpings län
Jönköpings kommun
Länsstyrelsen i Jönköpings län

Motormännen
Mullsjö kommun
NTF
Polisregion Öst
Region Jönköpings län
Riksförbundet Enskilda Vägar
Svensk Kollektivtrafik
Svenska Naturskyddsföreningen
Svenska Taxiförbundet
Sveriges Bussföretag
Sveriges MotorCyklister
Sveriges Åkeriföretag

Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö §§ 52-66

Tid: 2019-04-10 kl.08.30-11.50

Plats: Regionens hus, sal B

§62 Remiss - Upphörande av underhåll av spår 20 och del av spår 6, driftplats Värnamo, bandel 720, Jönköpings län

Diarienummer: RJL 2019/804

Beslut

Presidiet föreslår nämnden

- Godkänna föreliggande yttrande som svar till Trafikverket.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Jönköpings län har inget att erinra mot förslaget utan anser att det är en logisk och naturlig åtgärd som Trafikverket bör genomföra.

Beslutsunderlag

- Missiv daterad 2019-03-12
- Förslag till yttrande daterad 2019-03-12
- Extern remiss – Upphörande av underhåll på spår 20, del av spår 6, driftplats Värnamo, bandel 720, Jönköpings län

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Vid protokollet

Linda Byman

Justeras

Marcus Eskdahl

Ordförande

Rätt utdraget,

Intygar

**Presidium - Nämnd för trafik, infrastruktur
och miljö §§ 52-66**

Tid: 2019-04-10 kl.08.30-11.50

Linda Byman

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss - Upphörande av underhåll på spår 20, del av spår 6, driftplats Värnamo, bandel 720, Jönköpings län

Förslag till beslut

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

- Godkänner föreliggande yttrande som svar till Trafikverket.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Jönköpings län har inget att erinra mot förslaget utan anser att det är en logisk och naturlig åtgärd som Trafikverket bör genomföra.

Information i ärendet

I Trafikverkets långsiktiga plan finns medel för en bangårdsombyggnad och ställverksbyte i Värnamo. Som ett förberedande arbete avser Trafikverket att trimma och effektivisera spårområdet. Ärendet gäller spår där trafiken anses vara obetydlig.

Beslutsunderlag

- Förslag till yttrande daterad 2019-03-12
- Extern remiss – Upphörande av underhåll på spår 20, del av spår 6, driftplats Värnamo, bandel 720, Jönköpings län

Beslut skickas till

Trafikverket

REGIONLEDNINGSKONTORET

Agneta Jansmyr
RegiondirektörKristina Athlei
regional Utvecklingsdirektör

Trafikverket
Box 366
201 23 Malmö

YTTRANDE över remiss Upphörande av underhåll på spår 20, del av spår 6, driftplats Värnamo, bandel 720, Jönköpings län

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Jönköpings län har inget att erinra mot förslaget utan anser att det är en logisk och naturlig åtgärd som Trafikverket bör genomföra.

Synpunkter på förslaget

Upphörande av underhåll på del av järnvägsnätet ska hanteras enligt reglerna som anges i järnvägsförordningen. Innan Trafikverket fattar beslut ska verket hämta in synpunkter på förslaget från berörda parter.

Ärendet gäller spår som de senaste åren har använts mycket sparsamt och vars funktion som uppställningsspår kan tillgodoses av andra spår på driftplatsen. Region Jönköpings län anser generellt att järnvägen ska upprustas och utvecklas men då det i detta fall rör sig om delar som under lång tid har använts mycket sparsamt är det naturligt att koncentrera medel för underhåll till de delar av järnvägen som används.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande i nämnden för
Trafik, infrastruktur och miljö

Kristina Athlei
Regional Utvecklingsdirektör

Försvarmakten
Länsstyrelsen i Jönköpings län
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Region Jönköpings län
Jönköpings länstrafik
Branschföreningen Tågoperatörerna
Värnamo kommun
Green Cargo
DS Smith
InfraNord

Kopia till:
Diariet, Trafikverket
Transportstyrelsen
Museibanornas Riksorganisation
VR-Track

Externremiss - Upphörande av underhåll på spår 20, del av spår 6, driftplats Värnamo, bandel 720, Jönköpings län

Bakgrund

Enligt 6 kap. 4 § järnvägsförordningen, (SFS 2004:526), kan Trafikverket upphöra med underhåll av del av järnvägsnät som förvaltas av staten. Det gäller när trafiken är av obetydlig omfattning. Trafikverket ska dessförinnan hört berörda länsstyrelser, kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och järnvägsföretag.

Ett beslut om upphörande av underhåll på en del av Trafikverkets järnvägsnät innebär att ett eventuellt beslut om nedläggning får fattas först tre år efter beslutet om att Trafikverkets underhåll ska upphöra.

Trafikverkets styrelse/generaldirektör beslutar om att underhållet ska upphöra enligt Trafikverkets interna föreskrifter om arbetsordning för Trafikverkets styrelse, IFS 2010:1. Ärenden med skiljaktiga uppfattningar av större vikt eller annars av större principiell betydelse ska hänskjutas till styrelsen för beslut, i annat fall beslutar generaldirektören. Beslutet kan inte överklagas.

En intern remissomgång föregår det externa samrådet för att erhålla uppgifter om spårägare, avgränsning och övrigt till den fortsatta beredningen av ärendet och den externa handläggningen. Den interna remissgenomgången är genomförd inom Trafikverket utan några synpunkter som motsätter sig upphörande av underhåll på nämnda järnvägsdel.

Ärendet

Spår 20 på driftplats Värnamo ansluter från spår 6 mot långsidan längs med DS Smiths byggnad precis öster om lokstall och vändskiva som finns på Värnamo driftplats. Anslutande växel 116 & 118 samt spår 21 är i en process för slopning av järnväg och därmed inte inkluderat i detta ärende. I Värnamo sker just nu projektering för ett ställverksbyte som beräknas att starta år 2023.

Spår 20 är 287 meter långt, mycket nedgånget och för närvarande ofrafikerbart. Spåret ligger tätt intill en industribyggnad och är på grund av det ringa avståndet till industribyggnaden intill mindre lämpligt som uppställningsspår. Trafikverket vill använda ytan där spår 20 ligger idag till att sätta teknikbyggnader på. Spåret används i dagsläget endast för säsongsuppställning av slipersvagnar av Infranord.

Aktuell del av spår 6 används som infartsspår till spår 20. Det finns ledig kapacitet för Infranord på spår 18 (200 meter) och spår 19 (250 meter) som kommer att ersätta den funktion som spår 20 har haft. I dialog med Infranord är denna förflyttning ok.

Norra delen av spår 6 mellan växel 116 och 118 förlorar sin funktion när spår 20 och 21 tas bort, därför innehåller detta ärende även upphörande av underhåll av denna del av spår 6. Aktuell del av spår 6 är 43 meter.

Utifrån ovan beskrivning anser Trafikverket inte att spår 20, del av spår 6 har någon strategisk betydelse i framtiden. Trafiken på spåren anses vara av obetydlig omfattning och därmed bör underhållet upphöra på dessa spår.

Förslag till åtgärd

Underhållet föreslås upphöra på spår 20 samt del av spår 6 från och med Tågplan 21.

Se beskrivande bilder på sida 3-5 i detta dokument.

Kontakter och hänvisning

Samrådssidens utsträckning för denna interna remiss är **till och med den 29 april 2019**, då svar/synpunkter på ovanstående förslag skall ha inkommit.

Svaren skickas via mail till magnus.gustavsson@trafikverket.se

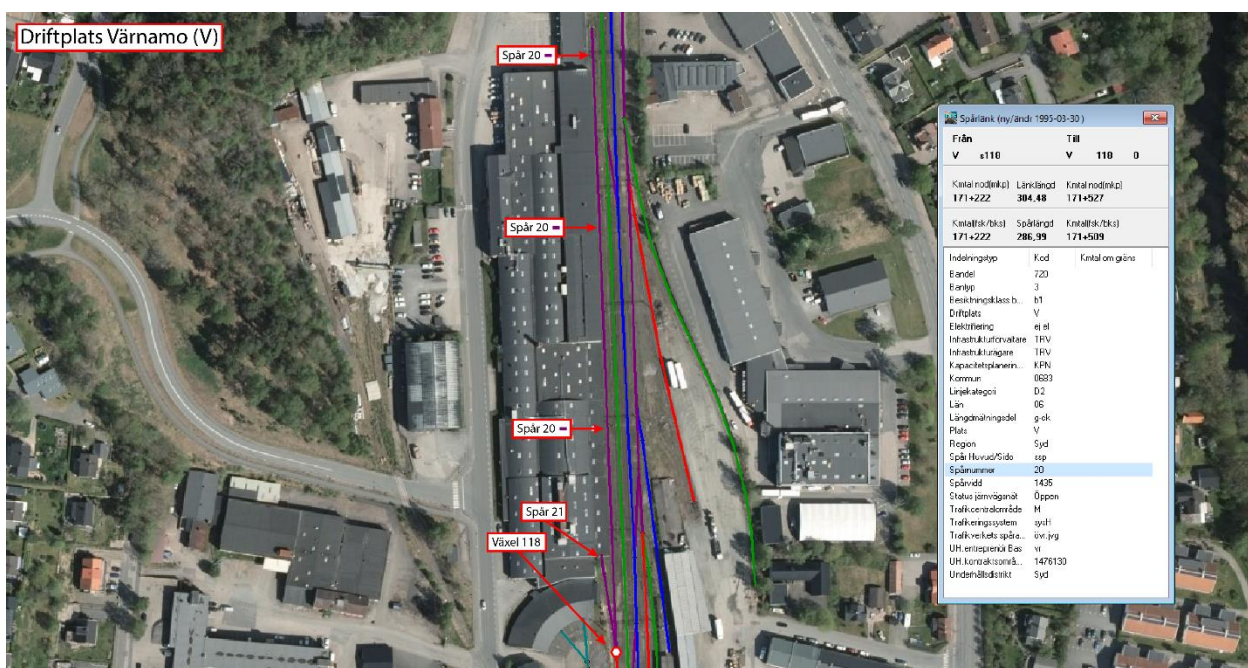
Med vänlig hälsning

Magnus Gustavsson

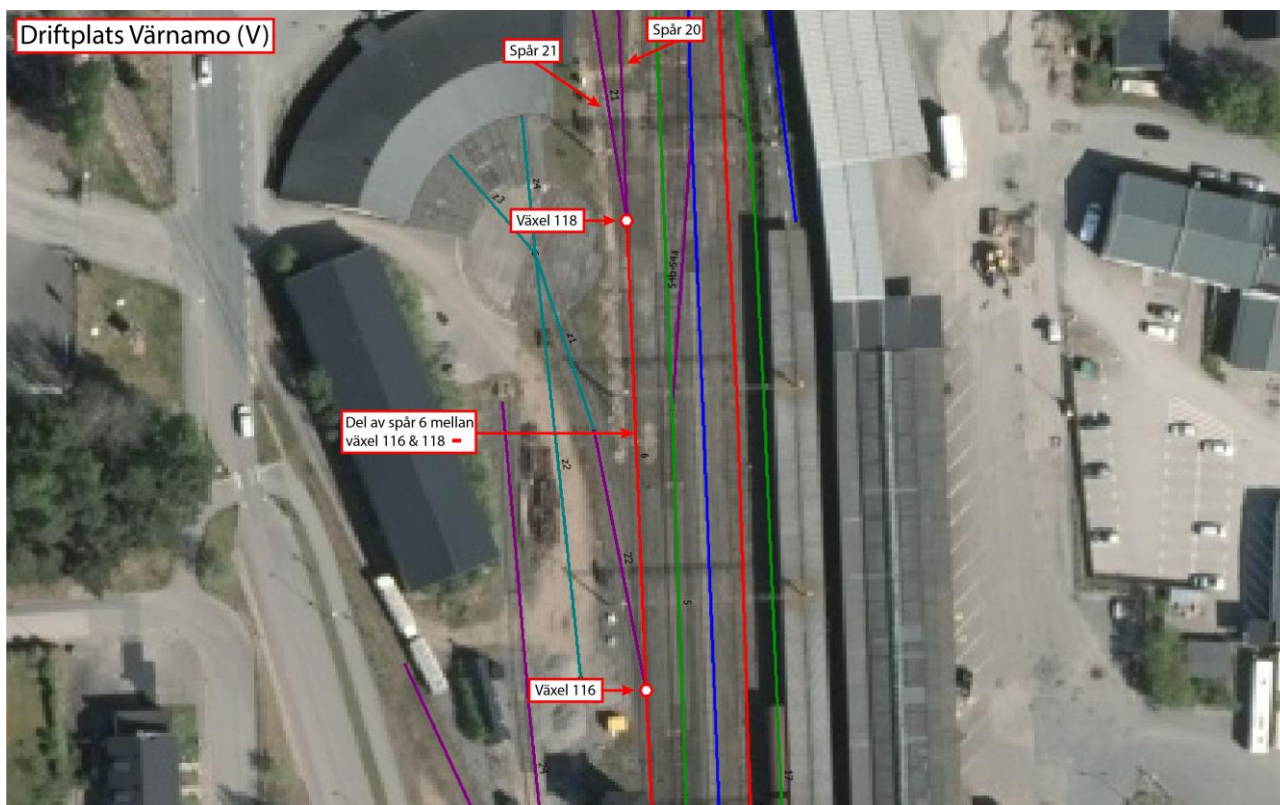
Planering Utredning, Region syd



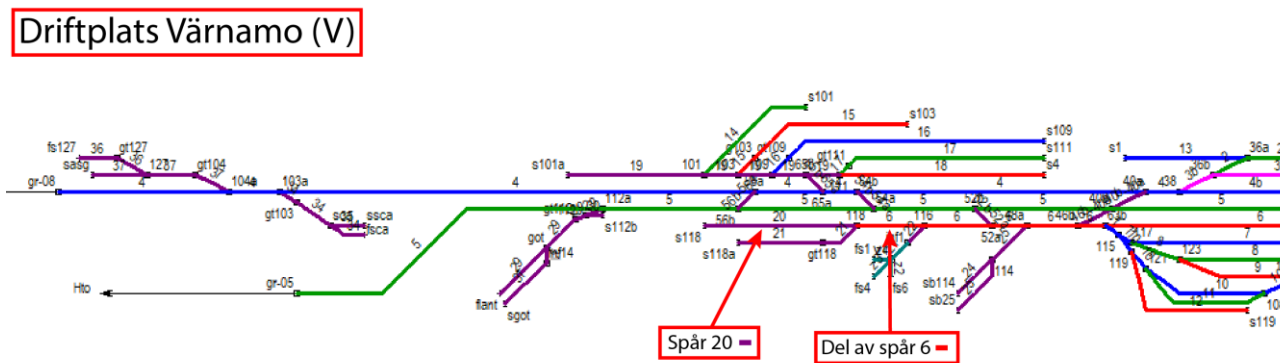
Figur 1: Karta över Värnamo driftplats med området kring spår 20 samt del av spår 6 markerat med streckad röd cirkel.

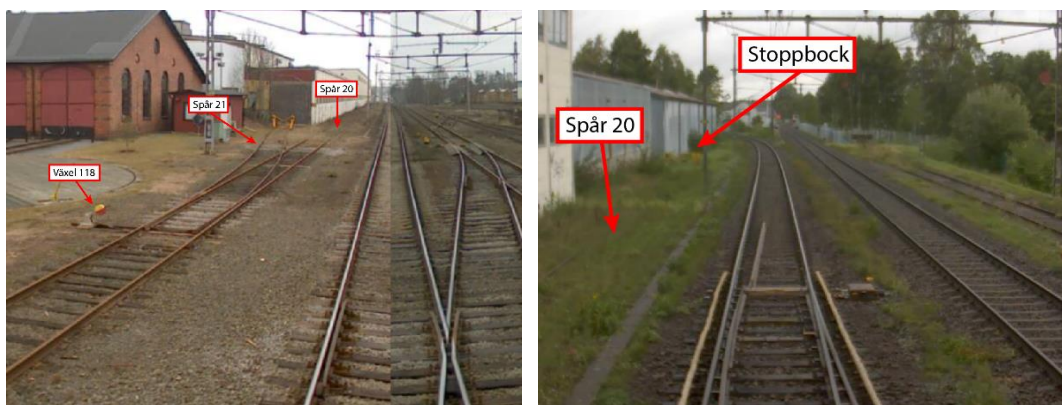


Figur 2: Karta över spår 20 med omgivning.



Figur 3: Karta över del av spår 6 med omgivning, området ligger precis söder om området som visas i Figur 2.





Figur 4 (till vänster): Foto med spår 20 till vänster i norrgående riktning. På fotot syns även växel 118 och spår 21 som avslutas med en stoppbock. Figur 5 (till höger): Bild på stoppbock i slutet av spår 20 (båda bilder är mot riktning norr).



Figur 6: Bild på del av spår 6 mellan växel 118 och växel 116 (bild med riktning mot söder).