

Regionstyrelsen

Tid: 2026-09-22 kl. 10:30
Plats: Konferensrum Ängen, Regionens hus

- | | | |
|---|---|---------|
| 1 | Upprop och val av protokollsjusterare | |
| 2 | Fastställande av dagordning | |
| 3 | Delegationsbeslut 2026 Regionstyrelsen | 2026/2 |
| 4 | Övriga anmälningsärenden 2026 Regionstyrelsen | 2026/31 |
| 5 | Kurser och konferenser | |

Information

- | | | |
|----|--|-----------|
| 6 | Ägardialog med hel- och delägda bolag | |
| 7 | Aktuell information | |
| 8 | Intern kontroll - Månadsrapport 2026 Regionstyrelsen | 2026/25 |
| 9 | Kompetensförsörjning | |
| 10 | Remiss av SVESAM – utredningen för Sveriges sammanhållna utvecklings slutbetänkande Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige – framtidens politik för utveckling i landsbygder och regioner | 2026/3507 |
| 11 | Enligt årshjul: Säkerhetskommittén | |
| 12 | Frågor | |
| 13 | Rapport till och från andra mötesforum | |

Beslutsärenden för regionfullmäktige

- | | | |
|----|--|-----------|
| 14 | Regional transportplan 2026-2037 | 2025/1031 |
| 15 | Motion: Subventionera vaccination mot bältros | 2026/1631 |
| 16 | Arbetsordning Kommunalt forum | 2026/2607 |
| 17 | Förändrad organisationsform för Smålands Turism AB | 2026/3343 |

Beslutsärenden för regionstyrelsen

- | | | |
|----|--|-----------|
| 18 | Remiss - Promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt | 2026/2383 |
|----|--|-----------|

Regionstyrelsen

Tid: 2026-09-22 kl. 10:30

Övrigt

19 Övriga frågor

Kallade*Ordinarie ledamöter*

Rachel De Basso (S) ordförande
Tommie Ekered (M) 1:a v ordf.
Stina Sinclair (KD) 2:a v ordf.
Thomas Gustafsson (S)
Nena Stamenkovic (S)
Per Svenberg (S)
Henrik Sporrang Esbjörnsson (M)
Kerstin Hammar (M)
Martin Nedergaard-Hansen (VD)
Linnéa Götesson (VD)
Håkan Karlsson Nyborg (SD)
Hampus Bergh (SD)
Joseph Tornell (KD)
Per Eriksson (C)
Jimmy Ekström (L)

Ersättare

Aneth Amundson (S)
Henrik Tvarnö (S)
Ann-Kristin Göransson (S)
Håkan Sandgren (S)
Gottlieb Granberg (M)
Kristina Carlo (M)
Alex Johansson (M)
Madalina Ebbesson (VD)
Sara Wallby (VD)
Anders Gustafsson (SD)
Vakant (SD)
Monica Samuelsson (KD)
Irene Oskarsson (KD)
Emilie Walfridsson (C)
Marie Fransson (L)

Adjungerad

Mikael Ekvall (V)

Övriga

Jane Ydman, regiondirektör
Elin Carlholt,
kommunikationsdirektör
Karin Hermansson, regional
utvecklingsdirektör
Maria Berghem, ekonomidirektör
Mats Bojestig, hälso- och
sjukvårdsdirektör
Siw Kullberg, kanslidirektör
Urban Funck, HR-direktör
Nathalie Bijelic Eriksson,
sektionschef

Delegeringsbeslut

Utskriftsdatum: 2026-09-15 Utskriven av: Nathalie Bijelic Eriksson

Diarieenhet:	Region Jönköpings län
Beslutsfattare:	Alla
Riktning:	Alla
Kategori:	Alla
Beslutsinstans:	Regionstyrelsen
Sammanträdesdatum:	2026-09-22
Sekretess:	Visas ej

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
2026.13379	Rättegångsfullmakt	RS 4.1.4 §4/2026
2026-08-03	Visma Amili AB	Peter Sundelius
RJL 2025/3630	Rättegångsfullmakt	RS 4.1.4
		Peter Sundelius
2026.14486	Delegationsbeslut inköp, juni 2026	RS 4.4.1 §7/2026
2026-08-18		Carina Mattsson Sandberg
RJL 2026/540	Delegationsbeslut område inköp 2026	RS 4.4.1
		Rebecka Hagman
2026.14487	Delegationsbeslut inköp, juli 2026	RS 4.4.1 §8/2026
2026-08-18		Carina Mattsson Sandberg
RJL 2026/540	Delegationsbeslut område inköp 2026	RS 4.4.1
		Rebecka Hagman
2026.14613	Gallringsbeslut av system Carebuilder	RS 4.7.2 §1/2026
2026-08-19	Regionstyrelsen	Johan Sandberg
RJL 2026/3258	Gallringsutredning av systemet CareBuilder, Familjehemsresursen	RS 4.7.2
		Johan Sandberg
2026.14623	Beslut att godkänna överlämnande av arkivmaterial, Regionledningskontoret	RS 4.7.4 §6/2026
2026-08-19	Regionstyrelsen	Johan Sandberg
RJL 2026/3296	Förfrågan om övertagande av arkivmaterial från Regionledningskontoret	RS 4.7.4
		Johan Sandberg
2026.15039	Förordnande av t.f verksamhetschef inom verksamhetsområde Medicinsk vård, Region Jönköping 2026	RS 4.2.2 §25/2026
2026-08-27	Verksamhetsområde Medicinsk vård	Jane Ydman
RJL 2026/261	Förordnande av t.f verksamhetschef inom verksamhetsområde Medicinsk vård, Region Jönköpings län 2026	RS 4.2.2
		Cecilia Dahl
2026.15175	Beslut att godkänna Bevarande-gallringsplan	RS 4.7.2 §7/2026
2026-08-31	Regionstyrelsen	Erik Carlsson

RJL 2026/3257	Beslut om reviderade bevarande- och gallringsplaner för Region Jönköpings län	RS 4.7.2 Erik Carlsson
2026.15276	Beslut taget i enlighet med vidaredelegation från regiondirektör - Avskrivningar kvartal 2 2026	RS 4.3.1 §8/2026
2026-09-01	Regionstyrelsen	Maria Berghem
RJL 2026/5	Avskrivning fordringar 2026	RS 4.3.1 Maria Berghem
2026.15375	Beslut taget i enlighet med vidaredelegation från regiondirektör gällande tf sjukvårdsdirektör 2026-09-03--04	RS 4.2.2 §18/2026
2026-09-02	Regionstyrelsen	Micael Edblom
RJL 2025/3595	Delegationsbeslut förordnanden inom Psykiatri, rehabilitering och diagnostik 2026	RS 4.2.2 Pernilla Svensson
2026.15676	Beslut att godkänna överlämnande av arkivmaterial	RS 4.7.4 §8/2026
2026-09-08	Regionstyrelsen	Erik Carlsson
RJL 2026/3462	Förfrågan om överlämnande av arkivmaterial från IT-centrum	RS 4.7.4 Erik Carlsson
2026.15715	Beslut att godkänna överlämnande av arkivmaterial från Kirurgkliniken Länssjukhuset Ryhov	RS 4.7.4 §6/2026
2026-09-08	Regionstyrelsen	Johan Sandberg
RJL 2026/3580	Förfrågan om att överlämna arkivmaterial från Kirurgkliniken Länssjukhuset Ryhov	RS 4.7.4 Johan Sandberg
2026.15771	Delegationsbeslut inköp, augusti 2026	RS 4.4.1 §9/2026
2026-09-09		Carina Mattsson Sandberg
RJL 2026/540	Delegationsbeslut område inköp 2026	RS 4.4.1 Rebecka Hagman
2026.15963	Anmälan av personuppgiftsincident	RS 4.6.4 §70/2026
2026-09-11	Integritetsskyddsmyndigheten	Sofia Sund
RJL 2026/3641	Personuppgiftsincident	RS 4.6.4 Sofia Sund
2026.16033	Beslut att godkänna överlämnande av arkivmaterial från Eksjö vårdcentral	RS 4.7.4 §6/2026
2026-09-14	Regionstyrelsen	Linda Wandin
RJL 2026/2659	Begäran om övertagande av arkivmaterial från Eksjö vårdcentral	RS 4.7.4 Linda Wandin

Rapport Övriga anmälningsärenden Regionstyrelsen 2026-09-22

Handling	Dnr + rubrik/innehåll
Inkomna handlingar	
– Regeringsbeslut	• RJL 2026/3524 Uppdrag till Socialstyrelsen att stärka samt följa upp hälso- och sjukvårdens tillgänglighet och vårdkapacitet vid fredstida krissituationer och höjd beredskap • RJL 2026/3486 Ändring av regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende länsstyrelserna • RJL 2026/3474 Ändring av regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Trafikverket • RJL 2026/3424 Ändring av regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Tillväxtverket
– Beslut från Sveriges kommuner och regioner (SKR)	
– Skrivelser från invånare	
– Skrivelser från organisationer	• RJL 2026/3751 Skrivelse avseende förändrad organisationsform för Smålands Turism AB
– Övrigt	• RJL 2026/1045 Ekonomirapport 2 Jönköping Airport AB samt Kommentarer till ekonomirapport 2 Jönköping Airport AB • RJL 2026/3283 Information om att Myndigheten för digital förvaltning (Digg) upphör 1 januari 2027 och inordnas i Post- och telestyrelsen (PTS) • RJL 2026/250 Anteckningar ledningsgruppsmöte Regionsamverkan Sydsverige 2026-09-03 • RJL 2026/753 Protokoll Bostadsbyggen i Jönköping AB styrelse 2026-08-31 • RJL 2026/868 Protokoll Samordningsförbundet Södra Vätterbygden 2026-08-26 • RJL 2026/868 Delårsrapport 2026 Samordningsförbundet Södra Vätterbygden • RJL 2026/707 Protokoll Finnvedens Samordningsförbund 2026-08-24 • RJL 2026/707 Delårsrapport 2026 Finnvedens Samordningsförbund • RJL 2026/689 Nyhetsbrev nr. 7 2026 - Nationell Samordning Planering och Ledning (NSPL)

	• RJL 2026/3472 Cirkulär från SKR - Avtal om utbyte av personuppgifter • RJL 2026/3414 Cirkulär från SKR - Aktuell Ekonomi Planeringsförutsättningar för 2026-2029 • RJL 2026/3401 Cirkulär från SKR - Lagen om konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet • RJL 2026/1944 Ägardirektiv TvNo Textilservice AB - beslutat juni 2026 • RJL 2026/1944 Beslut Kommunfullmäktige Norrköpings kommun 2026-06-12 Revidering av ägardirektiv för TvNo Textilservice AB • RJL 2026/1944 Beslut Regionfullmäktige Region Östergötland 2026-06-17 Ägardirektiv TvNo Textilservice AB 2026 § 84
Upprättade handlingar	
– Protokoll	• Protokoll Regionstyrelsens arbetsutskott 2026-09-08 • Protokoll Regionstyrelsen 2026-08-11
– Svar på skrivelser	
– Övrigt	• RJL 2026/4 Rapport kapitalförvaltning andra tertialet 2026 • Rapport över ärenden i Region Jönköpings län 2026-08-04 – 2026-09-14

Handlingar

Utskriftsdatum: 2026-09-01

Utskriven av: Anette Nero

Diarienummer: Region Jönköpings län
Datum: 2026-08-01 - 2026-08-31
Riktning: Alla
Status: Alla
Handlingstyp: REMISS
Notering:
Sekretess: Visas ej

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Notering	Handlingstyp
		Ärendemening	
2026.13422	I	Remiss - Samråd om ändringar av riktlinjerna för statligt regionalstöd (Regional Aid Guidelines, RAG)	Karin Hermansson
2026-08-04		Klimat- och näringslivsdepartementet	Regionledningskontoret
RJL 2026/3078		2021/C 153/01	REMISS
		Remiss - Samråd om ändringar av riktlinjerna för statligt regionalstöd (Regional Aid Guidelines, RAG)	
2026.14828	I	Remiss- förslag till föreskrifter om ändring i Läkemedelsverkets föreskrifter (2017:74) om begränsningar av förordnande och utlämnande av vissa läkemedel samt Läkemedelsverkets föreskrifter (2021:75) om förordnande och utlämnande av läkemedel	Nathalie Bijelic Eriksson
2026-08-21		Läkemedelsverket	Regionledningskontoret
RJL 2026/3345		Svar senast 2026-09-18	REMISS
		Dnr 3.1.1-2026-051342.	
		Remiss- förslag till föreskrifter om ändring i Läkemedelsverkets föreskrifter (2017:74) om begränsningar av förordnande och utlämnande av vissa läkemedel samt Läkemedelsverkets föreskrifter (2021:75) om förordnande och utlämnande av läkemedel	
2026.14829	I	Remiss- förslag till föreskrifter om ändring i Läkemedelsverkets föreskrifter (2017:74) om begränsningar av förordnande och utlämnande av vissa läkemedel samt Läkemedelsverkets föreskrifter (2021:75) om förordnande och utlämnande av läkemedel	Nathalie Bijelic Eriksson
2026-08-21		Läkemedelsverket	Regionledningskontoret
RJL 2026/3345		Svar senast 2026-09-18	REMISS
		Dnr 3.1.1-2026-051342.	
		Remiss- förslag till föreskrifter om ändring i Läkemedelsverkets föreskrifter (2017:74) om begränsningar av förordnande och utlämnande av vissa läkemedel samt Läkemedelsverkets föreskrifter (2021:75) om förordnande och utlämnande av läkemedel	

2026.14964	I	Remiss - ändrade villkor gällande BK4 i Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser TRV 2026/92928	Karin Hermansson
2026-08-25		Trafikverket	Regionledningskontoret
RJL 2026/3375		Svar senast 2026-09-30	REMISS
		Dnr TRV 2026/92928 Remiss - ändrade villkor gällande BK4 i Trafikverkets föreskrifter om bärighetsklasser TRV 2026/92928	
2026.15049	I	Remiss - betänkandet En reform av den statliga barn- och ungdomsvården SOU 2026:52 Volym 1	Anette Peterson
2026-08-27		Socialdepartementet	Regionledningskontoret
RJL 2026/3415		S2026/01598 Svar senast 20261218 Remiss - betänkandet En reform av den statliga barn- och ungdomsvården SOU 2026:52	REMISS
2026.15050	I	Remiss - betänkandet En reform av den statliga barn- och ungdomsvården SOU 2026:52 Volym 2	Anette Peterson
2026-08-27		Socialdepartementet	Regionledningskontoret
RJL 2026/3415		S2026/01598 Svar senast 20261218 Remiss - betänkandet En reform av den statliga barn- och ungdomsvården SOU 2026:52	REMISS
2026.15051	I	Remiss - betänkandet En reform av den statliga barn- och ungdomsvården SOU 2026:52 Volym 3	Anette Peterson
2026-08-27		Socialdepartementet	Regionledningskontoret
RJL 2026/3415		S2026/01598 Svar senast 20261218 Remiss - betänkandet En reform av den statliga barn- och ungdomsvården SOU 2026:52	REMISS
2026.15169	I	2 Regionplan för Skåne 2045 samrådshandling	Nathalie Bijelic Eriksson
2026-08-31		Region Skåne	Regionledningskontoret
RJL 2026/3452		Svar senast 2027-01-31. Diarienummer 2026-POL000165 Remiss - Samråd om Regionplan för Skåne 2045	REMISS
2026.15170	I	1 Remiss -Beslutsförslag gällande samråd om Regionplan för Skåne 2045	Nathalie Bijelic Eriksson
2026-08-31		Region Skåne	Regionledningskontoret
RJL 2026/3452		Svar senast 2027-01-31. Diarienummer 2026-POL000165 Remiss - Samråd om Regionplan för Skåne 2045	REMISS

Handlingar

Utskriftsdatum: 2026-09-01

Utskriven av: Anette Nero

Diarieenhet: Region Jönköpings län
Datum: 2026-08-01 - 2026-08-31
Riktning: Alla
Status: Alla
Handlingstyp: MOTION
Notering:
Sekretess: Visas ej

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Notering	Handlingstyp
		Ärendemening	
2026.14583	I	Motion - Färdtjänst med frihetskänsla	Linda Byman
2026-08-18		Vänsterpartiet	Regionledningskontoret
RJL 2026/3291			MOTION
		Motion - Färdtjänst med frihetskänsla	

§ 161**Kurser och konferenser****Beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar om deltagande vid följande konferenser:

- Inbjudan till Region Jönköpings läns hållbarhetsdag 2026
 - En ledamot per parti ges möjlighet att delta.
- Inbjudan till *Connecting Territories Partnerships for a resilient, innovative and inclusive Europe*
 - Avstå från deltagande.
- Inbjudan till *Framtidslabb - en kraftsamling för framtidens infrastruktur* den 23 oktober i Värnamo
 - En ledamot per parti ges möjlighet att delta.

Beslutsunderlag

- Inbjudan Region Jönköpings läns hållbarhetsdag 2026
- Inbjudan till *Connecting Territories Partnerships for a resilient, innovative and inclusive Europe*
- Inbjudan *Framtidslabb - en kraftsamling för framtidens infrastruktur*

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen



Fotograf: Johan Werner Avby

Hållbarhetsdagen 2026 – Framtiden bygger vi bäst tillsammans!

Hur kan vi tillsammans möta framtidens hållbarhetsutmaningar? Under årets hållbarhetsdag samlas vi för att ta del av aktuella perspektiv, inspirerande exempel och konkreta insatser som bidrar till en hållbar utveckling på regionen och i vårt län.

Årets tema *Framtiden bygger vi bäst tillsammans!* sätter fokus på hur samverkan, kunskap och långsiktiga beslut kan bidra till ett mer hållbart samhälle. Under dagen får vi bland annat ta del av föreläsningar om Agenda 2030 och klimatmålen i länet, hållbar upphandling, ojämlika skillnader i hälsa, plast inom vården och kollektivtrafikens roll för ett hållbart län.

Hållbarhetsdagen riktar sig till dig som är politiker, chef, miljöombud och till övriga medarbetare med intresse för hållbarhetsfrågor.

Tid och plats

- Torsdag 5 november 2026
- 08:30 - 15:00
- Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum, Jönköping

Anmälan

- Anmälan görs vi LoK (Lärande och kompetens). Anmäl dig [här](#).
- Du kan även anmäla dig direkt till selamawit.petersson@rjl.se

Flera sätt att delta

Hållbarhetsdagen genomförs i år fysiskt i Rosensalen. Om du inte har möjlighet att delta fysiskt kan du ta del av hållbarhetsdagen via streaming.

Program

Programmet kan komma att uppdateras. Se [intranätet](#) för den senaste informationen. Vi bjuder på fika och lunch!

08:30 – Fika med frukostfralla och kaffe eller te

09:00 – Välkommen

Moderator Maria Cannerborg, miljöchef, Region Jönköpings län

09:10 – Inledning

Jane Ydman, regiondirektör, Region Jönköpings län

09:25 – Dubbelriktade utmaningen för hälsa och hållbar utveckling

Axel Ros, forskningsledare i Kloka kliniska val, Futurum, Region Jönköpings län

10:05 – Hur går det med Agenda 2030 och klimatmålen i Jönköpings län

Moa Lindvert, hållbarhetsstrateg, och Annika Pers Gustafsson, klimat- och energistrateg, Länsstyrelsen i Jönköpings län

10:35 – Fikapaus

11:00 – Vi är till för alla – hur identifierar vi och åtgärdar ojämlika skillnader?

Karin Hermansson, regional utvecklingsdirektör, Region Jönköpings län

11:40 – Upphandling som verktyg för en hållbar utveckling

Eric Pohl, upphandlare med hållbarhetsfokus, Region Jönköpings län

12:00 – Lunch

13:00 – Använda våra resurser klokt – det nationella arbetet med plast inom vården

Pia Linghede, ansvarig för nationell plastsamordning, Naturvårdsverket

13:20 – Kloka materialval för minskad klimatpåverkan och ökad robusthet

Klara Werner, miljösamordnare, och Madelene Hörndahl Hansson, beredskapssamordnare, Region Jönköpings län

13:50 – Fikapaus

14:10 – JLT:s vision: så bidrar kollektivtrafiken till ett mer hållbart län

Ulrika Rosander, trafikdirektör, Region Jönköpings län

14:30 – Region Jönköpings läns hållbarhetspris 2026

Moderator Maria Cannerborg, miljöchef, Region Jönköpings län

14:50 – Avslut och sammanfattning av dagen

Moderator Maria Cannerborg, miljöchef, Region Jönköpings län

Från: EuroVértice <info@eurovertice.eu>

Skickat: den 13 juli 2026 10:17

Till: Region Jönköpings län <regionen@rjl.se>

Ämne: [*Newsletter*] Save the Date | Connecting Territories: Partnerships for a resilient, innovative and inclusive Europe

Viktig Information: Detta e-postmeddelande kommer från en avsändare utanför Region Jönköpings län. Klicka aldrig på länkar och öppna aldrig bifogade filer om du är osäker på avsändaren eller innehållet.

Om du misstänker att meddelandet är skadligt, vidarebefordra meddelandet till natfiske@rjl.se

As part of our 20th Anniversary, we are pleased to invite you to a special event



Dear colleague,

As part of our 20th Anniversary, we are pleased to invite you to our special event **“Connecting Territories: Partnerships for a resilient, innovative and inclusive Europe”** taking place in Brussels coinciding with EU Regions and Cities Week 2026.

Venue: Brussels

Date: 12 October 2026

Time: 18:00 – 20:30

This event will bring together representatives from EU institutions, regional and local authorities, networks, innovation actors and project partners to reflect on **how territories can better connect to address today’s major challenges**. It will take place during the **EU Regions and Cities Week 2026**, under the motto “Strong regions, Strong Europe”.

We will explore how stronger cooperation between places, people, policies and innovation ecosystems can accelerate **Europe’s transition towards a more sustainable, resilient and inclusive future**, with a focus on key areas such as climate adaptation, sustainable urban development, social innovation and territorial cooperation.

This will be a space for dialogue, reflection and shared inspiration, marking **two decades of EuroVértice working alongside European partners** to support innovation and territorial transformation.

As part of the celebration, we will host a **cocktail reception** to continue networking and foster informal exchange among participants.

Please, [confirm your attendance](#).

Further information, including the final programme, will be shared in due course. We look forward to welcoming you in Brussels.

Kind regards,
EuroVértice.

EUROVÉRTICE

“Connecting Territories: Partnerships for a resilient, innovative and inclusive Europe”

Save the date

12.10.2026



Brussels

18:00-20:30

In collaboration with:



[Not interested in receiving our e-mails? Please click here.](#)

© 2026 EuroVértice

968 277 845
eurovertice.eu



Nu öppnar vi anmälan till

Framtidslabb - en kraftsamling för framtidens infrastruktur

23 oktober 2026 | Gummifabriken, Värnamo | 08.30–15.30

En robust och sammanhållen transportinfrastruktur är avgörande för Jönköpings läns konkurrenskraft, tillväxt och beredskap och är förutsättningen för ett sammanlänkat län där människor kan mötas, arbeta och utvecklas.

Den 23 oktober samlas näringsliv, politik, akademi och offentlig sektor i Gummifabriken i Värnamo för att stärka länets gemensamma röst inför framtida beslut och investeringar.

Under dagen varvas panelsamtal med gemensamt arbete kring tre frågor:

- Hur ser Jönköpings läns förutsättningar ut i dag och i framtiden?
- Vilken kapacitet behöver vi skapa tillsammans?
- Vilka är våra starkaste argument för den utveckling vi vill se?

Anmälan

Dagen är kostnadsfri, men antalet platser är begränsat. Läs mer och anmäl dig senast den 15 oktober via länken nedan.

[Anmälan Framtidslabb – en kraftsamling för framtidens infrastruktur](#)

Varmt välkommen!



Bilden är AI-genererad.

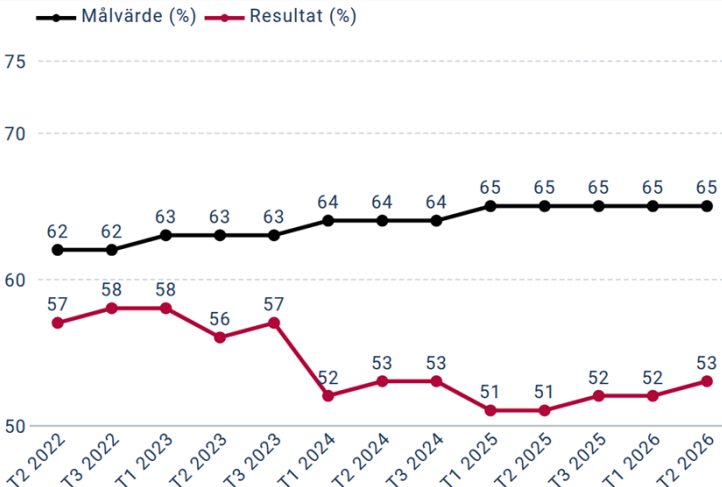
§ 151**Ägardialog med hel- och delägda bolag****Beslut**

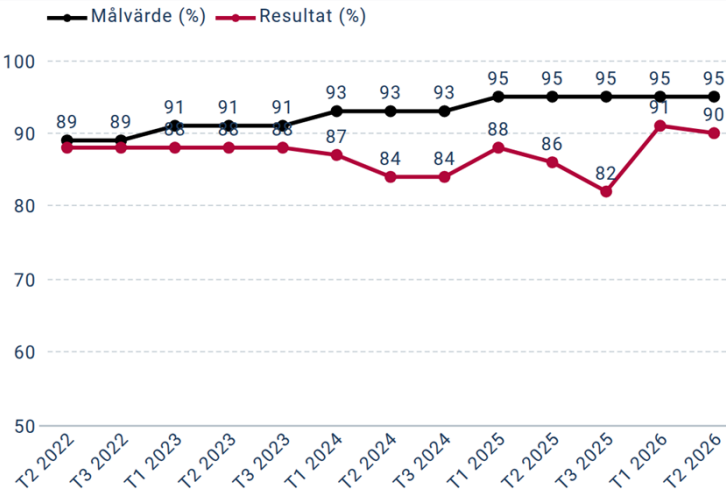
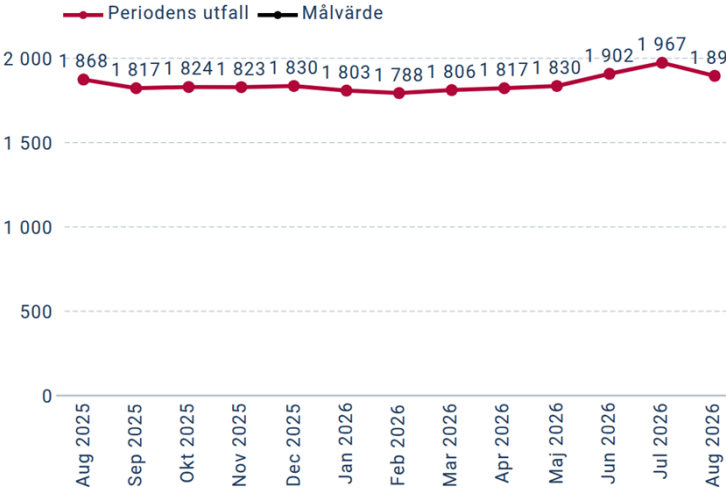
Vid kommande sammanträde med regionstyrelsen den 22 september genomförs ägardialog med hel- och delägda bolag enligt regionstyrelsens uppsiktsplikt.

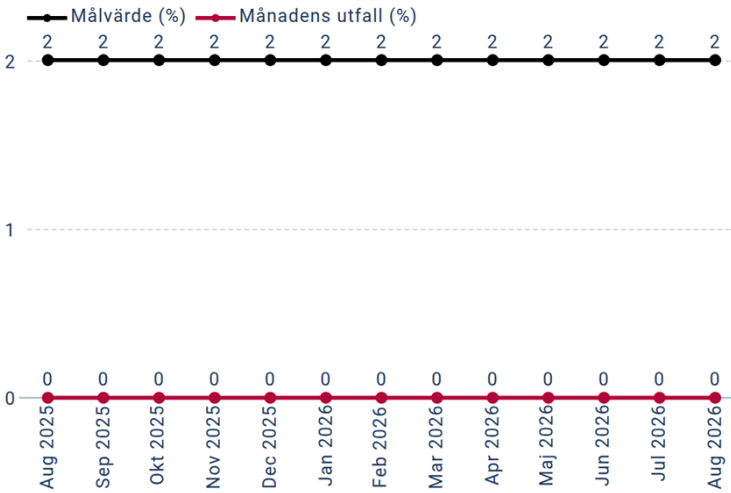
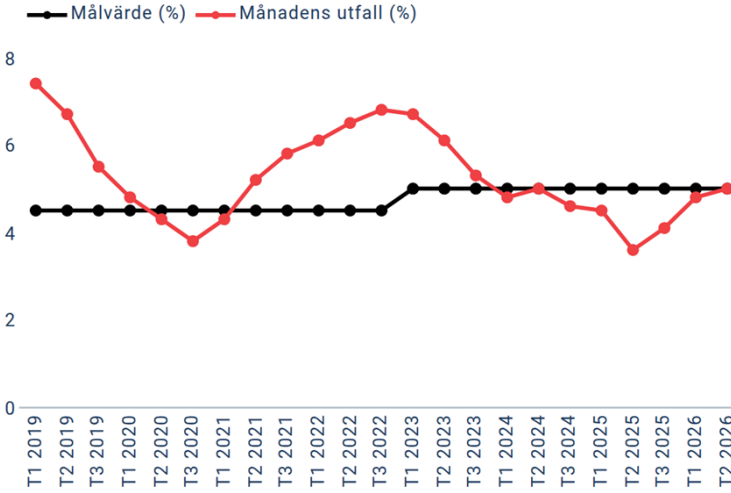
Intern kontroll – månadsrapport regionstyrelsen augusti 2026

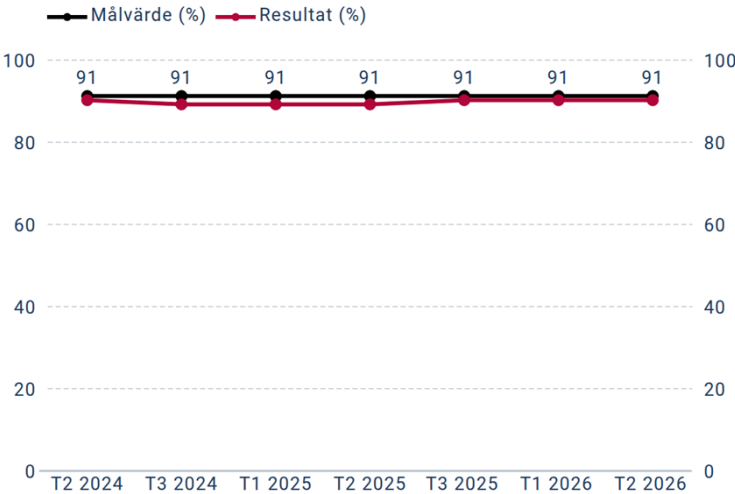
1 ■ 3 ◆ 6 ● 1 — av 11 Mätetal

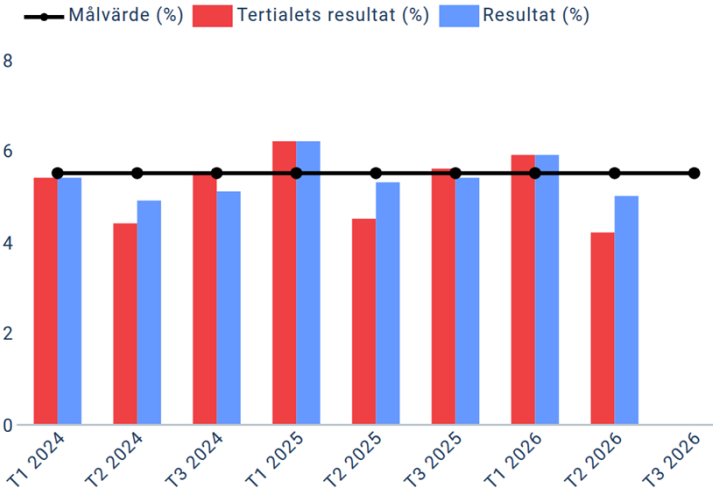
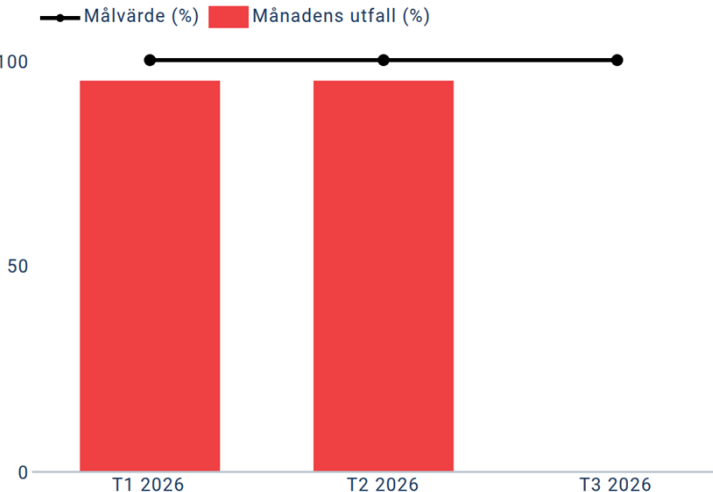
Perspektiv	Mätetal	Resultat	Analys	Diagram																																										
Process och produktion	🔧 RJL Köpt energi (kWh/m2)	140 kWh/m2	Sedan föregående tertial har nytt hus (21 i Värnamo) tillkommit. Utökad lokalyta ökar energianvändningen, men energieffektiv byggnad minskar den genomsnittliga energiprestandan.	<table><thead><tr><th>Tid</th><th>Målvärde (kWh/m2)</th><th>Resultat (kWh/m2)</th></tr></thead><tbody><tr><td>T2 2022</td><td>155</td><td>150</td></tr><tr><td>T3 2022</td><td>155</td><td>145</td></tr><tr><td>T1 2023</td><td>152</td><td>142</td></tr><tr><td>T2 2023</td><td>152</td><td>141</td></tr><tr><td>T3 2023</td><td>152</td><td>142</td></tr><tr><td>T1 2024</td><td>149</td><td>143</td></tr><tr><td>T2 2024</td><td>149</td><td>142</td></tr><tr><td>T3 2024</td><td>149</td><td>140</td></tr><tr><td>T1 2025</td><td>145</td><td>137</td></tr><tr><td>T2 2025</td><td>145</td><td>138</td></tr><tr><td>T3 2025</td><td>145</td><td>139</td></tr><tr><td>T1 2026</td><td>145</td><td>142</td></tr><tr><td>T2 2026</td><td>145</td><td>140</td></tr></tbody></table>	Tid	Målvärde (kWh/m2)	Resultat (kWh/m2)	T2 2022	155	150	T3 2022	155	145	T1 2023	152	142	T2 2023	152	141	T3 2023	152	142	T1 2024	149	143	T2 2024	149	142	T3 2024	149	140	T1 2025	145	137	T2 2025	145	138	T3 2025	145	139	T1 2026	145	142	T2 2026	145	140
		Tid			Målvärde (kWh/m2)	Resultat (kWh/m2)																																								
		T2 2022			155	150																																								
		T3 2022			155	145																																								
		T1 2023			152	142																																								
T2 2023	152	141																																												
T3 2023	152	142																																												
T1 2024	149	143																																												
T2 2024	149	142																																												
T3 2024	149	140																																												
T1 2025	145	137																																												
T2 2025	145	138																																												
T3 2025	145	139																																												
T1 2026	145	142																																												
T2 2026	145	140																																												

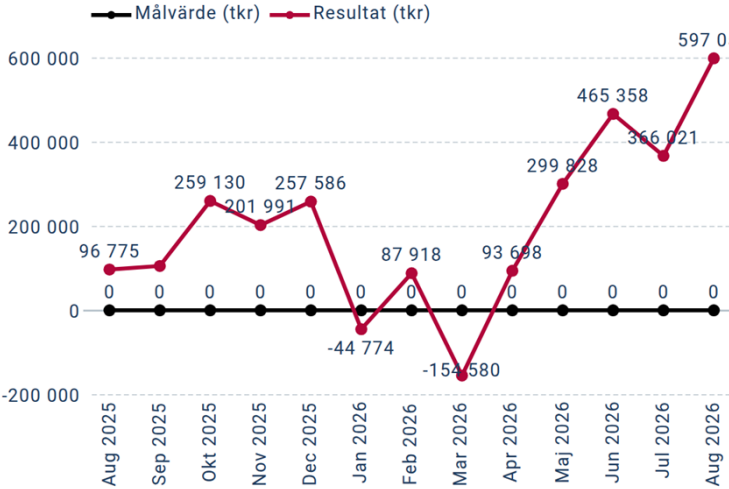
Perspektiv	Mätetal	Resultat	Analys	Diagram																																										
	 RJL Andel ekologiska livsmedel	53 % 	Andelen ekologiska livsmedel ökade marginellt under tertial 2, och det är en bit kvar till målet på 65% under 2026. Måltid och närservice ökade dock från 52% till 58% under samma period. Det är en fortsatt utmaning med begränsad tillgång hos leverantörer. Ett arbete pågår inom verksamheten med statistik- och produktuppföljning, dialog med leverantör, utbyte av erfarenheter o.s.v. Statistiken analyseras både i ledningsgrupp och i inköpsgruppen som även tittar på möjliga utbyten och åtgärder.	Målvärde (%) Resultat (%) <table><thead><tr><th>Tidpunkt</th><th>Målvärde (%)</th><th>Resultat (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>T2 2022</td><td>62</td><td>57</td></tr><tr><td>T3 2022</td><td>62</td><td>58</td></tr><tr><td>T1 2023</td><td>63</td><td>58</td></tr><tr><td>T2 2023</td><td>63</td><td>56</td></tr><tr><td>T3 2023</td><td>63</td><td>57</td></tr><tr><td>T1 2024</td><td>64</td><td>52</td></tr><tr><td>T2 2024</td><td>64</td><td>53</td></tr><tr><td>T3 2024</td><td>64</td><td>53</td></tr><tr><td>T1 2025</td><td>65</td><td>51</td></tr><tr><td>T2 2025</td><td>65</td><td>51</td></tr><tr><td>T3 2025</td><td>65</td><td>52</td></tr><tr><td>T1 2026</td><td>65</td><td>52</td></tr><tr><td>T2 2026</td><td>65</td><td>53</td></tr></tbody></table>	Tidpunkt	Målvärde (%)	Resultat (%)	T2 2022	62	57	T3 2022	62	58	T1 2023	63	58	T2 2023	63	56	T3 2023	63	57	T1 2024	64	52	T2 2024	64	53	T3 2024	64	53	T1 2025	65	51	T2 2025	65	51	T3 2025	65	52	T1 2026	65	52	T2 2026	65	53
Tidpunkt	Målvärde (%)	Resultat (%)																																												
T2 2022	62	57																																												
T3 2022	62	58																																												
T1 2023	63	58																																												
T2 2023	63	56																																												
T3 2023	63	57																																												
T1 2024	64	52																																												
T2 2024	64	53																																												
T3 2024	64	53																																												
T1 2025	65	51																																												
T2 2025	65	51																																												
T3 2025	65	52																																												
T1 2026	65	52																																												
T2 2026	65	53																																												

Perspektiv	Mätetal	Resultat	Analys	Diagram																																										
	RJL Andel svenskproducerat kött, mejeriprodukter och ägg	90 %	Andelen svenskproducerat kött, mejeriprodukter och ägg uppgår till 90% under tertial 2, 2026. En utmaning är att leverantörerna har svårigheter att leverera beställda produkter. Tillgången till svenskt kött är en bidragande orsak. Dialog förs med leverantör.	Målvärde (%) Resultat (%) <table><thead><tr><th>Period</th><th>Målvärde (%)</th><th>Resultat (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>T2 2022</td><td>89</td><td>89</td></tr><tr><td>T3 2022</td><td>89</td><td>89</td></tr><tr><td>T1 2023</td><td>91</td><td>88</td></tr><tr><td>T2 2023</td><td>91</td><td>88</td></tr><tr><td>T3 2023</td><td>91</td><td>88</td></tr><tr><td>T1 2024</td><td>93</td><td>87</td></tr><tr><td>T2 2024</td><td>93</td><td>84</td></tr><tr><td>T3 2024</td><td>93</td><td>84</td></tr><tr><td>T1 2025</td><td>95</td><td>88</td></tr><tr><td>T2 2025</td><td>95</td><td>86</td></tr><tr><td>T3 2025</td><td>95</td><td>82</td></tr><tr><td>T1 2026</td><td>95</td><td>91</td></tr><tr><td>T2 2026</td><td>95</td><td>90</td></tr></tbody></table>	Period	Målvärde (%)	Resultat (%)	T2 2022	89	89	T3 2022	89	89	T1 2023	91	88	T2 2023	91	88	T3 2023	91	88	T1 2024	93	87	T2 2024	93	84	T3 2024	93	84	T1 2025	95	88	T2 2025	95	86	T3 2025	95	82	T1 2026	95	91	T2 2026	95	90
Period	Målvärde (%)	Resultat (%)																																												
T2 2022	89	89																																												
T3 2022	89	89																																												
T1 2023	91	88																																												
T2 2023	91	88																																												
T3 2023	91	88																																												
T1 2024	93	87																																												
T2 2024	93	84																																												
T3 2024	93	84																																												
T1 2025	95	88																																												
T2 2025	95	86																																												
T3 2025	95	82																																												
T1 2026	95	91																																												
T2 2026	95	90																																												
Medarbetare	RJL Faktiska årsarbetare	1 851	De verksamhetsområden som tillhör regionstyrelsen har för perioden januari till augusti haft i genomsnitt cirka 6 fler faktiska årsarbetare jämfört med samma period föregående år. Andelen faktiska årsarbetare som hör till denna nämnd är cirka 18 % av totala antalet faktiska årsarbetare. Det är i stort sett samma andel som år 2025.	Periodens utfall Målvärde <table><thead><tr><th>Period</th><th>Periodens utfall</th><th>Målvärde</th></tr></thead><tbody><tr><td>Aug 2025</td><td>1 868</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Sep 2025</td><td>1 817</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Okt 2025</td><td>1 824</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Nov 2025</td><td>1 823</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Dec 2025</td><td>1 830</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Jan 2026</td><td>1 803</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Feb 2026</td><td>1 788</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Mar 2026</td><td>1 806</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Apr 2026</td><td>1 817</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Maj 2026</td><td>1 830</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Jun 2026</td><td>1 902</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Jul 2026</td><td>1 967</td><td>1 851</td></tr><tr><td>Aug 2026</td><td>1 890</td><td>1 851</td></tr></tbody></table>	Period	Periodens utfall	Målvärde	Aug 2025	1 868	1 851	Sep 2025	1 817	1 851	Okt 2025	1 824	1 851	Nov 2025	1 823	1 851	Dec 2025	1 830	1 851	Jan 2026	1 803	1 851	Feb 2026	1 788	1 851	Mar 2026	1 806	1 851	Apr 2026	1 817	1 851	Maj 2026	1 830	1 851	Jun 2026	1 902	1 851	Jul 2026	1 967	1 851	Aug 2026	1 890	1 851
Period	Periodens utfall	Målvärde																																												
Aug 2025	1 868	1 851																																												
Sep 2025	1 817	1 851																																												
Okt 2025	1 824	1 851																																												
Nov 2025	1 823	1 851																																												
Dec 2025	1 830	1 851																																												
Jan 2026	1 803	1 851																																												
Feb 2026	1 788	1 851																																												
Mar 2026	1 806	1 851																																												
Apr 2026	1 817	1 851																																												
Maj 2026	1 830	1 851																																												
Jun 2026	1 902	1 851																																												
Jul 2026	1 967	1 851																																												
Aug 2026	1 890	1 851																																												

Perspektiv	Mätetal	Resultat	Analys	Diagram																																																																								
	 RJL Kostnad för bemanningsföretag (hyrkostnad som andel av egna personalkostnader)	-0,0 % 	Hyrpersonal har inte använts sedan februari 2025. Det verksamhetsområde som tidigare anlitate bemanningsföretag är Verksamhetsstöd och service (1177-telefon), som tillhör regionstyrelsen.	 Målvärde (%) Månadens utfall (%) <table><tr><th>Månat</th><th>Målvärde (%)</th><th>Månadens utfall (%)</th></tr><tr><td>Aug 2025</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Sep 2025</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Okt 2025</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Nov 2025</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Dec 2025</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Jan 2026</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Feb 2026</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Mar 2026</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Apr 2026</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Maj 2026</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Jun 2026</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Jul 2026</td><td>2</td><td>0</td></tr><tr><td>Aug 2026</td><td>2</td><td>0</td></tr></table>	Månat	Målvärde (%)	Månadens utfall (%)	Aug 2025	2	0	Sep 2025	2	0	Okt 2025	2	0	Nov 2025	2	0	Dec 2025	2	0	Jan 2026	2	0	Feb 2026	2	0	Mar 2026	2	0	Apr 2026	2	0	Maj 2026	2	0	Jun 2026	2	0	Jul 2026	2	0	Aug 2026	2	0																														
Månat	Målvärde (%)	Månadens utfall (%)																																																																										
Aug 2025	2	0																																																																										
Sep 2025	2	0																																																																										
Okt 2025	2	0																																																																										
Nov 2025	2	0																																																																										
Dec 2025	2	0																																																																										
Jan 2026	2	0																																																																										
Feb 2026	2	0																																																																										
Mar 2026	2	0																																																																										
Apr 2026	2	0																																																																										
Maj 2026	2	0																																																																										
Jun 2026	2	0																																																																										
Jul 2026	2	0																																																																										
Aug 2026	2	0																																																																										
	 RJL Personalomsättnin g (andel externa avgångar exkl pension) under de senaste 12 månaderna	5,0 % 	För de verksamhetsområden som ligger under regionstyrelsen varierar den externa personalomsättningen mellan både områden, yrkesgrupper och kön. Under året har personalomsättningen för män varit något högre än för kvinnor. Viktigt med fortsatt fokus på att utveckla och behålla personal.	 Målvärde (%) Månadens utfall (%) <table><tr><th>Tidpunkt</th><th>Målvärde (%)</th><th>Månadens utfall (%)</th></tr><tr><td>T1 2019</td><td>4.5</td><td>7.5</td></tr><tr><td>T2 2019</td><td>4.5</td><td>6.8</td></tr><tr><td>T3 2019</td><td>4.5</td><td>5.5</td></tr><tr><td>T1 2020</td><td>4.5</td><td>4.8</td></tr><tr><td>T2 2020</td><td>4.5</td><td>4.2</td></tr><tr><td>T3 2020</td><td>4.5</td><td>3.8</td></tr><tr><td>T1 2021</td><td>4.5</td><td>4.5</td></tr><tr><td>T2 2021</td><td>4.5</td><td>5.2</td></tr><tr><td>T3 2021</td><td>4.5</td><td>5.8</td></tr><tr><td>T1 2022</td><td>4.5</td><td>6.2</td></tr><tr><td>T2 2022</td><td>4.5</td><td>6.5</td></tr><tr><td>T3 2022</td><td>4.5</td><td>6.8</td></tr><tr><td>T1 2023</td><td>5.0</td><td>6.8</td></tr><tr><td>T2 2023</td><td>5.0</td><td>6.2</td></tr><tr><td>T3 2023</td><td>5.0</td><td>5.2</td></tr><tr><td>T1 2024</td><td>5.0</td><td>5.0</td></tr><tr><td>T2 2024</td><td>5.0</td><td>5.0</td></tr><tr><td>T3 2024</td><td>5.0</td><td>4.8</td></tr><tr><td>T1 2025</td><td>5.0</td><td>4.5</td></tr><tr><td>T2 2025</td><td>5.0</td><td>3.5</td></tr><tr><td>T3 2025</td><td>5.0</td><td>4.2</td></tr><tr><td>T1 2026</td><td>5.0</td><td>4.8</td></tr><tr><td>T2 2026</td><td>5.0</td><td>5.0</td></tr></table>	Tidpunkt	Målvärde (%)	Månadens utfall (%)	T1 2019	4.5	7.5	T2 2019	4.5	6.8	T3 2019	4.5	5.5	T1 2020	4.5	4.8	T2 2020	4.5	4.2	T3 2020	4.5	3.8	T1 2021	4.5	4.5	T2 2021	4.5	5.2	T3 2021	4.5	5.8	T1 2022	4.5	6.2	T2 2022	4.5	6.5	T3 2022	4.5	6.8	T1 2023	5.0	6.8	T2 2023	5.0	6.2	T3 2023	5.0	5.2	T1 2024	5.0	5.0	T2 2024	5.0	5.0	T3 2024	5.0	4.8	T1 2025	5.0	4.5	T2 2025	5.0	3.5	T3 2025	5.0	4.2	T1 2026	5.0	4.8	T2 2026	5.0	5.0
Tidpunkt	Målvärde (%)	Månadens utfall (%)																																																																										
T1 2019	4.5	7.5																																																																										
T2 2019	4.5	6.8																																																																										
T3 2019	4.5	5.5																																																																										
T1 2020	4.5	4.8																																																																										
T2 2020	4.5	4.2																																																																										
T3 2020	4.5	3.8																																																																										
T1 2021	4.5	4.5																																																																										
T2 2021	4.5	5.2																																																																										
T3 2021	4.5	5.8																																																																										
T1 2022	4.5	6.2																																																																										
T2 2022	4.5	6.5																																																																										
T3 2022	4.5	6.8																																																																										
T1 2023	5.0	6.8																																																																										
T2 2023	5.0	6.2																																																																										
T3 2023	5.0	5.2																																																																										
T1 2024	5.0	5.0																																																																										
T2 2024	5.0	5.0																																																																										
T3 2024	5.0	4.8																																																																										
T1 2025	5.0	4.5																																																																										
T2 2025	5.0	3.5																																																																										
T3 2025	5.0	4.2																																																																										
T1 2026	5.0	4.8																																																																										
T2 2026	5.0	5.0																																																																										

Perspektiv	Mätetal	Resultat	Analys	Diagram																								
	 RJL Andel heltidsanställda	90 % 	Andelen heltidsanställda har under perioden varit stabil och ligger fortsatt strax under uppsatt målvärde. Region Jönköpings län tillämpar heltid som norm, vilket innebär att medarbetare som önskar en heltidsanställning ska erbjudas detta. Vid nyrekrytering är utgångspunkten att anställningar sker på heltid. Ur ett jämställdhetsperspektiv kvarstår skillnader mellan könen. Andelen kvinnor som är heltidsanställda uppgår till 86 procent, jämfört med 97 procent bland män. Det är fortsatt angeläget att föra dialog med medarbetare som avstår från heltidsanställning, i syfte att bidra till ökad jämställdhet samt för att bättre möta verksamhetens kompetensförsörjningsbehov.	 Legend: —●— Målvärde (%) —●— Resultat (%) <table><thead><tr><th>Period</th><th>Målvärde (%)</th><th>Resultat (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>T2 2024</td><td>91</td><td>91</td></tr><tr><td>T3 2024</td><td>91</td><td>91</td></tr><tr><td>T1 2025</td><td>91</td><td>91</td></tr><tr><td>T2 2025</td><td>91</td><td>91</td></tr><tr><td>T3 2025</td><td>91</td><td>91</td></tr><tr><td>T1 2026</td><td>91</td><td>91</td></tr><tr><td>T2 2026</td><td>91</td><td>91</td></tr></tbody></table>	Period	Målvärde (%)	Resultat (%)	T2 2024	91	91	T3 2024	91	91	T1 2025	91	91	T2 2025	91	91	T3 2025	91	91	T1 2026	91	91	T2 2026	91	91
Period	Målvärde (%)	Resultat (%)																										
T2 2024	91	91																										
T3 2024	91	91																										
T1 2025	91	91																										
T2 2025	91	91																										
T3 2025	91	91																										
T1 2026	91	91																										
T2 2026	91	91																										

Perspektiv	Mätetal	Resultat	Analys	Diagram																																								
	 RJL Personalhälsa - Sjukfrånvaro %	5,0 % 	Sjukfrånvaron har under perioden minskat något jämfört med motsvarande period föregående år. Minskningen omfattar såväl korttids- som långtidsfrånvaro. Det kvarstår dock skillnader mellan könen, där sjukfrånvaron är högre bland kvinnor (5,9 procent) än bland män (3,5 procent). Det systematiska arbetsmiljöarbetet är fortsatt en central faktor för att skapa förutsättningar för hälsofrämjande arbetsplatser, möjliggöra tidiga insatser och säkerställa en långsiktigt hållbar arbetsmiljö.	 — Målvärde (%) ■ Tertialets resultat (%) ■ Resultat (%) <table><tr><th>Period</th><th>Målvärde (%)</th><th>Tertialets resultat (%)</th><th>Resultat (%)</th></tr><tr><td>T1 2024</td><td>5.5</td><td>5.5</td><td>5.5</td></tr><tr><td>T2 2024</td><td>5.5</td><td>4.5</td><td>5.0</td></tr><tr><td>T3 2024</td><td>5.5</td><td>5.5</td><td>5.2</td></tr><tr><td>T1 2025</td><td>5.5</td><td>6.2</td><td>6.2</td></tr><tr><td>T2 2025</td><td>5.5</td><td>4.5</td><td>5.5</td></tr><tr><td>T3 2025</td><td>5.5</td><td>5.5</td><td>5.5</td></tr><tr><td>T1 2026</td><td>5.5</td><td>6.0</td><td>6.0</td></tr><tr><td>T2 2026</td><td>5.5</td><td>4.2</td><td>5.2</td></tr><tr><td>T3 2026</td><td>5.5</td><td>5.5</td><td>5.5</td></tr></table>	Period	Målvärde (%)	Tertialets resultat (%)	Resultat (%)	T1 2024	5.5	5.5	5.5	T2 2024	5.5	4.5	5.0	T3 2024	5.5	5.5	5.2	T1 2025	5.5	6.2	6.2	T2 2025	5.5	4.5	5.5	T3 2025	5.5	5.5	5.5	T1 2026	5.5	6.0	6.0	T2 2026	5.5	4.2	5.2	T3 2026	5.5	5.5	5.5
Period	Målvärde (%)	Tertialets resultat (%)	Resultat (%)																																									
T1 2024	5.5	5.5	5.5																																									
T2 2024	5.5	4.5	5.0																																									
T3 2024	5.5	5.5	5.2																																									
T1 2025	5.5	6.2	6.2																																									
T2 2025	5.5	4.5	5.5																																									
T3 2025	5.5	5.5	5.5																																									
T1 2026	5.5	6.0	6.0																																									
T2 2026	5.5	4.2	5.2																																									
T3 2026	5.5	5.5	5.5																																									
	 RJL Andel chefer med färre än 35 medarbetare	95 % 	De verksamhetsområden som ligger under regionstyrelsen når i stort sett målvärdet om 100 procent. Andelen chefer med färre än 35 medarbetare är i samma nivå jämfört med motsvarande period föregående år. Andelen kvinnliga chefer som har färre än 35 medarbetare är något längre än jämfört med andelen män. HR-funktionen arbetar vidare med att ta fram fördjupad kunskap baserad på studier och	 — Målvärde (%) ■ Månadens utfall (%) <table><tr><th>Period</th><th>Målvärde (%)</th><th>Månadens utfall (%)</th></tr><tr><td>T1 2026</td><td>100</td><td>95</td></tr><tr><td>T2 2026</td><td>100</td><td>95</td></tr><tr><td>T3 2026</td><td>100</td><td>100</td></tr></table>	Period	Målvärde (%)	Månadens utfall (%)	T1 2026	100	95	T2 2026	100	95	T3 2026	100	100																												
Period	Målvärde (%)	Månadens utfall (%)																																										
T1 2026	100	95																																										
T2 2026	100	95																																										
T3 2026	100	100																																										

Perspektiv	Mätetal	Resultat	Analys	Diagram																																										
			forskning, i syfte att stödja pågående omställning och bidra till ökad förståelse i berörda verksamheter.																																											
Ekonomi	 RJL Ekonomi i balans	597 050 tkr 	Se nedan för analys.	 <table><thead><tr><th>Månad</th><th>Målvärde (tkr)</th><th>Resultat (tkr)</th></tr></thead><tbody><tr><td>Aug 2025</td><td>0</td><td>96 775</td></tr><tr><td>Sep 2025</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>Okt 2025</td><td>0</td><td>259 130</td></tr><tr><td>Nov 2025</td><td>0</td><td>201 991</td></tr><tr><td>Dec 2025</td><td>0</td><td>257 586</td></tr><tr><td>Jan 2026</td><td>0</td><td>-44 774</td></tr><tr><td>Feb 2026</td><td>0</td><td>87 918</td></tr><tr><td>Mar 2026</td><td>0</td><td>-154 580</td></tr><tr><td>Apr 2026</td><td>0</td><td>93 698</td></tr><tr><td>Maj 2026</td><td>0</td><td>299 828</td></tr><tr><td>Jun 2026</td><td>0</td><td>465 358</td></tr><tr><td>Jul 2026</td><td>0</td><td>366 021</td></tr><tr><td>Aug 2026</td><td>0</td><td>597 050</td></tr></tbody></table>	Månad	Målvärde (tkr)	Resultat (tkr)	Aug 2025	0	96 775	Sep 2025	0	0	Okt 2025	0	259 130	Nov 2025	0	201 991	Dec 2025	0	257 586	Jan 2026	0	-44 774	Feb 2026	0	87 918	Mar 2026	0	-154 580	Apr 2026	0	93 698	Maj 2026	0	299 828	Jun 2026	0	465 358	Jul 2026	0	366 021	Aug 2026	0	597 050
Månad	Målvärde (tkr)	Resultat (tkr)																																												
Aug 2025	0	96 775																																												
Sep 2025	0	0																																												
Okt 2025	0	259 130																																												
Nov 2025	0	201 991																																												
Dec 2025	0	257 586																																												
Jan 2026	0	-44 774																																												
Feb 2026	0	87 918																																												
Mar 2026	0	-154 580																																												
Apr 2026	0	93 698																																												
Maj 2026	0	299 828																																												
Jun 2026	0	465 358																																												
Jul 2026	0	366 021																																												
Aug 2026	0	597 050																																												
Regionstyrelsen Till och med augusti visar de verksamhetsområden som tillhör regionstyrelsen ett överskott på cirka 19 miljoner kronor, vilket är 29 miljoner kronor bättre än i juli: - Regionledningskontoret, +6 miljoner kronor, varav +5 miljoner kronor i aug - IT-centrum, +16 miljoner kronor, varav +17 miljoner kronor i aug - Verksamhetsstöd och service, -3 miljoner kronor, varav +7 miljoner kronor i aug Regionledningskontorets resultat påverkas av engångskostnader för inredning i Regionens hus samt dubbla och ökade hyreskostnader vid flyttar. Kansliavdelningen redovisar ett större underskott kopplat till arkivverksamhet och personal. Den nya enheten Resurscentrum startade 2025 och följs upp. Folkhälsa och sjukvård och ekonomi är exempel på en avdelningar som redovisar överskott till följd av vakanta tjänster.																																														

Perspektiv	Mätetal	Resultat	Analys	Diagram
	IT-centrum visar överskott främst beroende av samarbetsplattformen och IT-säkerhetsplattformen. Överskottet beror även på vakanta tjänster samt att arbetet med att minska konsultberoendet har gett effekt och fortsätter under 2026. Planerade inköp av hårdvara skedde under sommaren. Dessa är dock lagerförda och har inte påverkat resultatet än. Inom Verksamhetsstöd och service har de flesta verksamheter positiva budgetavvikelser på sammanlagt 20 mnkr. Två områden visar underskott. Inom Måltid och närservice (-15 mnkr) beror det på lägre intäkter och högre livsmedelskostnader än förväntat samt högre personalkostnader inom Närservice. Inom Vårdteknik och vårdfarmaci är det Hjälpmedelscentralen som står för underskottet (-8 mnkr) inom områdena diabetes, inkontinens och behandlingshjälpmedel. I övrigt förklaras budgetavvikelsen av överskott på totalt cirka 578 miljoner kronor inom centrala anslag/regionövergripande RS (inklusive RF). Denna budgetavvikelse består bland annat av att RS gemensamt redovisar ett överskott på 85 miljoner kronor, främst på grund av ej utförd budget. Även Riktade statsbidrag visar överskott med 90 mnkr främst beroende på att 96 miljoner kronor intäktsförts i aug som inte intäktsförts tidigare. Området pensioner och arbetsgivaravgifter visar en positiv avvikelse på 38 miljoner kronor. Avvikelsen beror till stor del på att prisbasbeloppet blev lägre än vad som antogs i budgeten, vilket har medfört lägre pensionskostnader än planerat. Skatter, utjämning och generella statsbidrag visar sammantaget ett underskott på 76 miljoner kronor. Här ligger skatteintäkterna 158 mnkr lägre än budget, men detta kompenseras delvis av positivt utfall i utjämningssystemet på +82 mnkr. Vidare redovisas ett överskott på 19 miljoner kronor inom kompetensutveckling, då antalet antagna till utbildningsanställningar blev färre än beräknat, och 17 miljoner kronor inom regiongemensam IT-utveckling, där kostnaderna varierar beroende på projektstarter och avslut. Budgetavvikelsen inom likviditetsmedelsförvaltningen är 10 miljoner kronor och förklaras av realiserade vinster vid försäljning av obligationer. Budgetavvikelsen inom pensionsmedelsförvaltningen är +395 miljoner kronor. Den främsta orsaken till budgetavvikelsen är att börsen återhämtat sig efter en svag utveckling i mars.			
	 RJL Prognos	538 300 tkr	Se nedan för analys.	
	Regionstyrelsen De verksamhetsområden som ligger under regionstyrelsen visar en årsprognos på +11 miljoner kronor: Regionledningskontoret, +10 miljoner kronor			

Perspektiv	Mätetal	Resultat	Analys	Diagram
	- IT-centrum, +4 miljoner kronor - Verksamhetsstöd och service, -3 miljoner kronor Regionledningskontorets prognos är i huvudsak uppräknad utifrån historik men justerad för vissa engångskostnader och kända förändringar under kommande del av året. IT-centrum bedömer att det blir överskott på helåret främst till följd av lägre kostnader inom samarbetsplattformen och IT-säkerhetsplattformen. Lägre personalkostnader än budgeterat, trots flera rekryteringar för att minska konsultberoendet, bidrar också. Fem av Verksamhetsstöd och service sju verksamheter förväntas på helår få antingen positiva resultat alternativt nollresultat på tillsammans 30 miljoner kronor. Måltid- och närservice prognos beräknas till -22 mnkr. Åtgärder görs för att komma tillrätta med de strukturella problem som finns. Ombyggnation i Jönköping är nu klar som en del i det arbetet. Engångskostnader i form av direktavskrivning av restvärde på 11 miljoner kronor har påverkat resultatet för Regionfastigheter och bidrar till den negativa prognosen, men deras resultat har även påverkats positivt av att större byggprojekt aktiveras senare än budgeterat. I övrigt förklaras prognosen av överskott på totalt 527 miljoner kronor inom centrala anslag/regionövergripande RS (inklusive RF). Prognosen förklaras av flera bidragande faktorer. Likviditets- och pensionsmedelsförvaltningen prognosticerar ett stort överskott om cirka 312 miljoner kronor. Det baseras främst på att ingen prognos görs för de realiserade och orealiserade värdeförändringarna, vilka kvarstår på samma nivå som i augusti. RS gemensamt prognosticerar ett överskott om cirka +135 miljoner kronor. Utfallet förklaras huvudsakligen av att avsatta medel för oförutsedda händelser samt ofördelad budget inte bedöms tas i anspråk under året. Skatter, utjämning och generella statsbidrag redovisar sammantaget en negativ prognos om -115 miljoner kronor. Skatteintäkterna beräknas understiga budget med -238 miljoner kronor, vilket delvis kompenseras av ett överskott inom generella statsbidrag och utjämning motsvarande +123 miljoner kronor. Vidare beräknas riktade statsbidrag visa +118 miljoner kronor, vilket består av högre bidrag än försiktig budget. Dessa bidrag används i verksamheten genom att de över åren fått ökade budgetramar som kvarstår. Pensioner och arbetsgivaravgifter prognosticerar ett överskott om +33 miljoner kronor, främst till följd av lägre pensionskostnader än budgeterat, vilket även inkluderar en engångseffekt på semester/komp- och jourskulden då socialschablonen sänktes från 47 till 44 procent.. Även regiongemensam IT-utveckling och kompetensutveckling prognosticerar positiva avvikelser mot budget med 20 miljoner kronor vardera. Avseende IT-utveckling så visar de flesta områden överskott, men främst inom E-hälsa medan kompetensutveckling beror på lägre antagningar till specialistutbildningar.			

§ 149**Intern kontroll - Månadsrapport 2026 Regionstyrelsen**

Diarienummer: RJL 2026/25

Beslut

Maria Berghem, ekonomidirektör, redogör för månadsrapport per augusti 2026.

Informationen ges vid regionstyrelsens sammanträde den 22 september.

§ 152**Kompetensförsörjning****Beslut**

Vid kommande sammanträde med regionstyrelsen den 22 september ges information om befintlig hyrbemanning inom verksamheter utanför hälso- och sjukvården.

Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige

– framtidens politik för utveckling
i landsbygder och regioner

*Slutbetänkande av SVESAM – Utredningen
för Sveriges sammanhållna utveckling*

Stockholm 2026



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2026:46

SOU och Ds finns på [regeringen.se](https://www.regeringen.se) under Rättsliga dokument.

Svara på remiss – hur och varför
Statsrådsberedningen, SB PM 2021:1.

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på [regeringen.se/remisser](https://www.regeringen.se/remisser).

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet

Omslag: Multiply Solutions

Tryck och remisshantering: Multiply Solutions, Stockholm 2026

ISBN 978-91-525-1575-4 (tryck)

ISBN 978-91-525-1576-1 (pdf)

ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Regeringen beslutade den 11 juli 2024 att ge en särskild utredare i uppdrag att lämna förslag på hur den framtida regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken ska inriktas och utformas (dir. 2024:69). Till särskild utredare utsågs samma dag Martin Olauzon. Övriga medverkande anges på nästa sida.

Uppdraget ska slutredovisas senast den 30 juni 2026. Det har stått utredaren fritt att före slutredovisningen av uppdraget redovisa delar av arbetet i ett eller flera delbetänkanden. Genom delbetänkandet *Ökad tydlighet, stärkt samverkan – förutsättningar för framtidens utvecklingspolitik* (SOU 2025:85) nyttjades möjligheten att lämna ett delbetänkande.

Utredningen har antagit namnet SVESAM – Utredningen för Sveriges sammanhållna utveckling.

Martin Olauzon svarar som särskild utredare ensam för innehållet i slutbetänkandet. Han har tagit råd av och mottagit underlag från utredningens sakkunniga och experter liksom av sekretariatet som därigenom väsentligen bidragit till slutbetänkandet.

I slutbetänkandet används därför ”vi-formen”. Det hindrar inte att skilda uppfattningar kan finnas.

Till slutbetänkandet har två särskilda yttranden fogats.

Utredningen överlämnar härmed slutbetänkandet *Ett samhället, robust och konkurrenskraftigt Sverige – framtidens politik för utveckling i landsbygder och regioner* (SOU 2026:46).

Uppdraget är därmed slutfört.

Östersund i juni 2026

Martin Olauzon

Anna Hedberg
Per Helldahl
Jonas Widell

Förteckning över de som har deltagit i utredningens arbete

Särskild utredare Martin Olauzon, 2024-07-11–2026-06-30

Sakkunniga

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Örjan Hag, 2024-10-23–2026-06-30

Anna Wikström, 2024-10-23–2025-03-10

Alexandra Helgesson, 2025-03-11–2026-06-30

Frida Nordholm, 2024-10-23–2026-06-30

Finansdepartementet

Alexander Bjerner, 2024-10-23–2026-06-30

Felicia Andreassen, 2024-10-23–2026-06-30

Klimat- och näringslivsdepartementet

Karl Westberg, 2024-10-23–2026-06-30

Emilie Anér, 2024-10-23–2025-08-27

Johan Karlander, 2026-02-05–2026-06-01

Experter

Statliga myndigheter

Lars Wikström, Tillväxtverket, 2024-10-23–2026-06-30

Torbjörn Danell, Tillväxtanalys, 2024-10-23–2026-06-30

Ingela Nilsson, Sametinget, 2024-10-23–2026-06-30

Ulrika Holmgren, Landsbygdsnätverket vid Jordbruksverket,
2024-10-23–2026-06-30

Maria Wikhall, Statskontoret, 2024-10-23–2026-06-30

Katarina Ljunggren, Länsstyrelsen i Norrbottens län,
2024-10-23–2026-06-30

Kommuner och regioner

Karin Hermansson, Region Jönköpings län,
2024-10-23–2026-06-30

Ellinor Ivarsson, Sveriges Kommuner och Regioner,
2024-10-23–2026-06-30

Organisationer

Klas Fritzon, Hela Sverige ska leva, 2024-10-23–2026-06-30

Jonas Nordin, Företagarna, 2024-10-23–2026-06-30

Hallgeir Aalbu, Regeringskansliet i Norge, 2024-10-23–2026-06-30

Forskare

Josefina Syssner, Linköpings universitet, 2024-10-23–2026-06-30

Sekretariat

Anna Hedberg, utredningssekreterare, 2024-10-14–2026-07-10

Per Helldahl, utredningssekreterare, 2025-02-01–2025-06-13¹
och 2025-08-25–2026-06-30

Jonas Widell, utredningssekreterare, 2025-03-01–2026-06-30

¹ Per Helldahl har under perioden 2025-02-01 till 2025-06-13 medverkat som utredningssekreterare genom att Statskontoret lämnat s.k. stabsbiträde.

Innehåll

Sammanfattning	13
1 Författningsförslag.....	35
1.1 Förslag till lag om sammanhållet utvecklingsarbete	35
1.2 Förslag till förordning om sammanhållet utvecklingsarbete	40
1.3 Förslag till förordning om resultatredovisning av det sammanhållna utvecklingsarbetet.....	43
1.4 Förslag till förordning om statsbidrag till vissa mindre kommuner för att bidra till den sammanhållna utvecklingspolitiken.....	47
1.5 Förslag till lag om ändring i kommunallagen (2017:725)	50
1.6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	51
1.7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen	52
1.8 Förslag till förordning om ändring i förordning (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket	54
1.9 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket	58
1.10 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:1162) med instruktion för Myndigheten för yrkeshögskolan	61

1.11	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2016:1048) med instruktion för Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser	62
1.12	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion.....	64
1.13	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:811) med instruktion för Arbetsförmedlingen	65
2	Uppdrag och arbete	67
2.1	Uppdraget	67
2.2	Utredningsarbetet	68
2.3	Slutbetänkandets disposition.....	69
3	Utvecklingen i länen och landsbygderna	71
3.1	Lägesbeskrivning	72
3.2	Flera utmaningar riskerar att skapa ojämna förutsättningar för utveckling	95
3.3	Det behövs en politik som utgår från platsen och som värnar sammanhållning.....	104
4	Komplexa samhällsutmaningar kräver en förnyad politik.....	107
4.1	Omfattande och komplexa samhällsutmaningar visar på behovet av en ny inriktning och utformning av politiken.....	108
4.2	Den nuvarande politiken är inte tillräckligt effektiv för att möta komplexa utmaningar.....	113
4.3	En effektiv politik kräver tydliga prioriteringar	115
4.4	Vi ser behov av betydande förändringar av politikens inriktning och utformning	116

5	En politik för Sveriges sammanhållna utveckling – två politikområden blir ett	121
5.1	Vi ser en potential för ökad måluppfyllelse och samhällsnytta.....	121
5.2	En gemensam politik för landsbygdsutveckling och regional utveckling.....	136
6	Styrning och organisering av en sammanhållen utvecklingspolitik	151
6.1	Utgångspunkter för en sammanhållen styrning och ansvarsfördelning.....	151
6.2	Den nuvarande regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken håller inte måttet	158
6.3	Ett ramverk för styrning med sikte på 2050.....	163
6.4	Ett lärande system.....	180
6.5	Sammanfattning av de centrala beståndsdelarna i ramverket.....	183
7	Statens roller och uppgifter	185
7.1	Regeringen behöver utveckla sin förmåga till en samordnad styrning.....	185
7.2	Tillväxtverket och Tillväxtanalys ska ha övergripande uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken....	195
7.3	Kompetensförsörjning.....	205
7.4	Transportinfrastruktur	223
7.5	Digital infrastruktur och konnektivitet.....	239
7.6	Näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service.....	245
7.7	Länsstyrelsernas roll behöver tydliggöras och stärkas.....	250

8	Regionernas roller och uppgifter	265
8.1	Våra utgångspunkter	265
8.2	Övergripande om regionernas uppdrag och roll.....	269
8.3	Kompetensförsörjning	277
8.4	Transportinfrastruktur	284
8.5	Digital infrastruktur och konnektivitet	291
8.6	Näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service	294
8.7	Regionerna är en länk för genomförandet av EU-politik	301
9	Kommunernas bidrag till en sammanhållen utveckling	305
9.1	Kommunerna bidrar aktivt till regional utveckling och landsbygdernas utveckling	306
9.2	Kommunernas kompetens tas tillvara i en utvecklad samverkan med andra aktörer	307
9.3	Ett riktat stöd för att stimulera vissa mindre kommuner till att bidra i den sammanhållna utvecklingspolitiken	309
10	Näringslivet och den sammanhållna utvecklingspolitiken	317
10.1	Näringslivets konkurrenskraft lägger grunden för omställning och välfärd	318
10.2	En mångfald av branscher och företag	324
10.3	Näringslivsfrämjande med många aktörer och aktiviteter	327
10.4	Stärkta förutsättningar för innovationer för företag i landsbygder	328

10.5	Näringslivet involveras i den sammanhållna utvecklingspolitiken.....	331
11	Civilsamhället och den sammanhållna utvecklingspolitiken	335
11.1	Det civila samhällets betydelse för sammanhållning och hela landets utveckling.....	336
11.2	Civilsamhället ska involveras i arbetet med den sammanhållna utvecklingspolitiken	342
11.3	Leadermetoden ger mervärden för utvecklingen i hela landet.....	347
12	Anslaget för regionala utvecklingsåtgärder.....	353
12.1	Anslaget 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder.....	353
12.2	Behov av en samlad översyn av anslaget	355
12.3	Den framtida användningen av anslaget	357
13	Konsekvenser av utredningens förslag	361
13.1	Om konsekvensutredningen	361
13.2	Samhällsekonomiska konsekvenser	361
13.3	Konsekvenser för de statliga myndigheterna	364
13.4	Konsekvenser för kommuner och regioner	371
13.5	Konsekvenser för näringslivet.....	375
13.6	Konsekvenser för det civila samhället.....	376
13.7	Konsekvenser för miljön	377
13.8	Konsekvenser för jämställdhet och integration	378
13.9	Övriga konsekvenser	378

14	Författningskommentar	381
14.1	Förslaget till lag om sammanhållet utvecklingsarbete.....	381
14.2	Förslaget till lag om ändring i kommunallagen (2017:725)	389
	Särskilda yttranden	391
	Referenser	395
	Bilagor	
Bilaga 1	Kommittédirektiv 2024:69.....	413
Bilaga 2	Kommittédirektiv 2026:22.....	437
Bilaga 3	Följdändringar i författningar.....	439
Bilaga 4	Kontakter under arbetet	441

Sammanfattning

En ny politik för ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige

Politiken för landsbygder och regional utveckling behöver förtydligas och stärkas. Utredningens övergripande slutsats är att en framgångsrik inriktning och utformning av politiken kräver att den, i högre grad än i dag, ser till de behov och förutsättningar som finns i olika delar av vårt land. En politik som utgår från platserns olika förutsättningar och behov är grunden för ett sammanhållet och väl fungerande land. Vi menar att detta synsätt krävs för att bygga ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige.

Ett Sverige som håller samman i vardagen är en förutsättning för att samhället ska kunna fungera om det sätts under press. Att ha väl fungerande lokalsamhällen i hela landet är därför en förutsättning för att bygga den robusthet som krävs för att kunna möta kriser av olika slag och, i värsta fall, krig. Ett sammanhållet Sverige är därmed ett robust Sverige.

Utredningens bild av vårt land präglas av människors initiativkraft, företagsamhet och förmåga att tänka nytt och innovativt. Runt om i landet arbetar många människor hårt och målmedvetet med att starta, utveckla och driva företag. Många engagerar sig också ideellt i samhällets utveckling för vårt gemensamma bästa.

Tyvärr möts både företag och ideella krafter ibland av hinder i form av offentliga aktörer som brister när det gäller att ge förutsättningar för utveckling i alla delar av landet. Detta beror inte sällan på bristande samordning och samverkan mellan aktörer och samhällsnivåer. De offentliga aktörerna behöver därför stärka sin förmåga att ge invånarna och företagen goda förutsättningar att utvecklas i hela vårt land. Ett sammanhållet Sverige är också ett konkurrenskraftigt Sverige.

Dagens politik håller inte måttet

Utredningens övergripande bedömning av den hittills förda regionala utvecklingspolitiken, liksom av den sammanhållna landsbygdspolitiken, är att politiken inte svarar upp mot de krav som rimligen bör ställas på densamma. Varken enskilt eller sammantaget har de båda politikområdena varit effektiva nog i att bidra till uppfyllandet av de ambitiösa mål som riksdagen beslutat. Vi ser inte heller att den nu förda politiken ger tillräckliga förutsättningar för att möta framtidens många och utmanande krav.

Utredningen har genomfört en omfattande analys av de utmaningar Sverige står inför. En förändrad demografi är ett av de mest centrala problemen vi har att hantera. Sammantaget kan vi konstatera att förutsättningarna för att leva, bo och verka på många sätt skiljer sig åt mellan landets glesare befolkade delar och storstadsområdena. Ur flera aspekter är dessa skillnader till nackdel för landsbygder och glest befolkade delar av landet.

De resurser som är kopplade till de båda politikområdena är, sett till de samhällsutmaningar politiken avser att möta, mycket begränsade. Inte heller fungerar den samverkan och samordning som krävs mellan olika samhällsaktörer tillräckligt effektivt för att hantera de komplexa utmaningar vi möter.

Statens bidrag till hela Sveriges långsiktiga utveckling brister i betydande grad. Regeringens styrning av de statliga myndigheterna är inte tillräckligt effektiv för att mobilisera de resurser och den kompetens som krävs för att möta dagens och morgondagens utmaningar. En framtida politik kan inte heller baseras på att verksamheter inom ett eller två utgiftsområden åläggs hela ansvaret för en politik som ska hålla ihop vårt land. Resurser och kompetens från statens olika verksamheter, inom ett flertal utgifts- och politikområden, behöver tas i bruk för att ta itu med de komplexa framtidsutmaningar vi nu möter.

Allt kan inte göras samtidigt

Utifrån den analys av olika samhällsutmaningar vi har gjort ser vi alltså att det är ett omfattande arbete som krävs för att skapa förutsättningar för en god utveckling i alla delar av Sverige. En slutsats som utredningen drar är därför att det krävs tydliga prioriteringar i

riksdagens och regeringens beslut gällande vad som ska göras inom den samlade politiken för hela Sveriges utveckling. Om allt prioriteras innebär det att inget prioriteras.

Den hittills förda politiken uppvisar tyvärr svaga tecken på att någon verklig prioritering sker i dag. Utredningens rekommendation är därför att den framtida politiken på området bygger på tydliga prioriteringar av vilka insatser som ska vidtas och i vilken tidsmässig ordning det ska ske.

En ny politik ersätter två gamla

Utredningen föreslår att den nuvarande landsbygdspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken läggs samman och bildar en gemensam politik för landsbygdsutveckling och regional utveckling. Den nya politiken ska vara en sammanhållen utvecklingspolitik för alla delar av landet som ger förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling och för ett Sverige som håller samman.

En central grund för politiken är att den bygger på att de rumsliga perspektiven ska stärkas och förtydligas. Platsens betydelse för politikens utformning och genomförande uttrycks bland annat genom att betydligt större hänsyn ska tas till olika geografiers förutsättningar och behov, liksom till de inomregionala skillnader som finns i samtliga län. Vi föreslår att politiken benämns ”En politik för Sveriges sammanhållna utveckling” eller, i kortform, ”den sammanhållna utvecklingspolitiken”.

Frågan om politiken ska organiseras i ett eller, som nu, två politikområden har varit en av de huvudfrågor utredningen haft att svara på. Detta har varit en uppgift som krävt noggranna avvägningar. Den politik vi nu föreslår är en ny politik, inte en politik där en landsbygdsdimension läggs till i den nuvarande regionala utvecklingspolitiken. Våra förslag syftar till en politik för olika typer av landsbygder, för mindre samhällen men också för våra städer och mer tätbefolkade områden. Utredningen vill här betona vikten av att stärka länkarna mellan olika geografier. För att hela landet ska kunna utvecklas krävs att olika geografiers unika förutsättningar tas tillvara och nyttjas samlat för hela landets bästa.

Utredningen bedömer det också som mer effektivt att arbeta med en gemensam politik som samordnar och använder de begränsade resurserna samlat. Att dela upp i två områden som utgår från liknande mål, och som inte sällan blandas samman, är enligt vår bedömning inte ett effektivt sätt att organisera politiken.

Utredningen har vägt av de risker som finns med att lägga samman de båda politikområdena. Våra förslag bygger på att regeringen aktivt styr verkningsfulla insatser mot de glesare befolkade delarna av vårt land. Om så inte sker innebär det en överhängande risk för att de problem vi ser i dag ytterligare eskalerar.

Staten sitter, med sitt ansvar för centrala områden och myndigheter, på de resurser som på allvar kan vända en pågående negativ utveckling. Utredningens förslag syftar därför främst till att staten, på ett mera tydligt och kraftfullt sätt än i dag, ska använda sina samlade resurser inom viktiga områden för att stärka det arbete som krävs för att bygga ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige.

Nya mål för en sammanhållen politik

Eftersom utredningen föreslår en ny sammanhållen politik för hela Sveriges utveckling lägger vi även fram förslag till nya mål för denna.

Det övergripande målet för den nya sammanhållna utvecklingspolitiken föreslås vara: *Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige*. Politiken ska också bidra i omställningen till ett hållbart samhälle.

Till det övergripande målet kopplas även delmål som tydliggör att i alla delar av landet ska förutsättningarna för boende, arbete och välfärd stärkas. Näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning poängteras också i ett särskilt delmål.

Utredningen föreslår vidare att de offentliga aktörerna på nationell, regional och lokal samhällsnivå ska stärka kapaciteten för utveckling och samverkan inom ramen för politiken. De offentliga organens beslutsfattande ska också, i betydligt högre grad än i dag, ta hänsyn till olika platserns betydelse, förutsättningar och behov.

Ett ramverk för styrning och uppföljning

En av de slutsatser utredningen drar är att de offentliga aktörernas bidrag till Sveriges sammanhållna utveckling bör stärkas, förtydligas och effektiviseras. För att detta ska vara möjligt behöver styrningen och samordningen av statens, regionernas och, i vissa fall, kommunernas verksamheter utvecklas för att bättre bidra till att uppfylla målen för den föreslagna politiken. Samverkan och samordning behöver utvecklas vidare, inte minst för att de begränsade resurserna ska användas på bästa sätt.

En central utgångspunkt för utredningens förslag är att staten har ett övergripande ansvar för hela landets utveckling. Våra förslag innebär dock att staten och regionerna, inom viktiga områden, får ett gemensamt ansvar för utvecklingen i de olika delarna av vårt land.

Utredningens slutsats av det genomförda arbetet är att en ensam aktör inte kan ha det ”regionala utvecklingsansvaret” så som det uttrycks i nuvarande lagstiftning. Bilden av en regionalt utvecklingsansvarig aktör som ensam pekas ut leder tanken fel.

För det första bygger ett utvecklingsarbete, som involverar många aktörer, på ett delat och tydligt fördelat ansvar mellan främst staten och regionerna. Där åläggs regionerna vissa uppgifter medan statliga myndigheter får andra uppgifter. I arbetet involveras också kommuner, näringsliv, civilsamhälle och akademi.

För det andra kan staten inte avhända sig sitt huvudansvar för hela Sveriges utveckling. Riksdagen har, enligt regeringsformen, ensam lagstiftningsmakten och regeringen har likaså ansvaret att styra riket. Regioner och kommuner kan tilldelas uppgifter inom ramen för den kommunala självstyrelsen, men staten har alltid det yttersta ansvaret för Sveriges sammanhållning och utveckling.

Regeringens och de statliga myndigheternas ansvar lyfts därför fram tydligare genom våra förslag jämfört med dagens politik. Regeringens styrning blir också, med utredningens förslag, tydligare och bättre anpassad till olika verksamheter. Bland annat klarläggs att Tillväxtverket får en viktig roll genom att stödja regeringen i samordning, styrning och uppföljning av politiken. Dessutom föreslår vi att myndigheter med, för den nya politiken, särskilt viktiga verksamheter prioriteras och styrs tydligare än i dag. Länsstyrelsernas roll och betydelse som statens främsta företrädare i länet lyfts också fram och klargörs.

Regionerna får, med utredningens förslag, tydligare uppgifter. Uppgifter som samtliga regioner ska ha förutsättningar och mandat att utföra. De av staten ålagda uppgifterna inriktas därför mot områden där regionerna har mandat och förmåga att utföra dessa.

Kommunernas centrala roll i att utveckla och hålla samman Sverige lyfts fram och erkänns tydligare. Några nya uppgifter läggs inte på kommunerna.

Statens ansvar för hela Sveriges utveckling

Utredningens förslag bygger på att staten tar ett mer aktivt och samordnat ansvar för hela landets utveckling. Detta sker bland annat genom våra förslag till nya regelverk som även ger en tydligare ansvarsfördelning mellan staten och regionerna.

I och med att vi föreslår en sammanhållen politik för hela landets utveckling finns det inte längre behov av att samordna landsbygdspolitiken med den regionala utvecklingspolitiken. Detta bidrar till att minska komplexiteten i regeringens styrningsuppgift.

Att riksdag och regering ska göra tydligare prioriteringar inom politiken är en av utredningens grundsatser. Detta gör att regeringen kan fokusera sin styrning till de områden och de myndigheter vars verksamheter har störst betydelse för målen med politiken. Vi anser därför att ett antal områden ska prioriteras särskilt. Utredningen väljer att prioritera områdena kompetensförsörjning, transportinfrastruktur, digital infrastruktur, näringslivsfrämjande och kommersiell service som särskilt viktiga för att uppnå målen för politiken. Denna tydliga prioritering minskar också komplexiteten i styrningen för såväl regeringen som myndigheterna.

Vi ser också behov av en bättre samordning av regeringens styrning av politiken och föreslår därför en samordnande funktion i Regeringskansliet kopplat till den nya politikens ansvarsområden.

Vidare lyfter vi fram behovet av att staten och dess myndigheter är närvarande i alla delar av Sverige. Utredningen ser också tydliga behov av att statens regionala verksamheter samordnas bättre. Det sker bland annat genom att relevanta myndigheter föreslås ha samma regionala indelning.

Tillväxtverket ger kvalificerat stöd till regeringen

Utredningen föreslår att Tillväxtverkets roll i genomförandet av politiken förtydligas. Våra förslag handlar bland annat om att myndigheten ska förse regeringen och Regeringskansliet med de analyser och underlag som behövs för att styra och utveckla politiken. I den ”stabsroll” som detta kan ses som ingår även att ta fram tvärssektoriella analyser för att identifiera utmaningar och att ta fram förslag på hur politikens genomförande kan utvecklas. En väl fungerande samverkan med olika myndigheter kommer att vara av avgörande betydelse för att uppdraget ska kunna genomföras effektivt.

I rollen finns också en viktig koppling till länsstyrelserna. Dessa ska göra tvärssektoriella analyser om förutsättningarna för utveckling i respektive län. Tillväxtverket använder sig lämpligen av länsstyrelsernas analyser i sitt stöd till regeringen angående hur politiken löpande kan utvecklas.

Att stödja olika statliga myndigheter liksom regionerna i deras arbete inom politiken är och blir fortsatt en viktig uppgift för myndigheten. Detta förutsätter en väl fungerande samverkan med de olika aktörerna i politiken.

Tillväxtverket föreslås vidare ansvara för den övergripande uppföljningen av politiken. I detta ingår att ansvara för uppföljning av tillståndet i landet liksom av de olika aktörernas insatser.

Som vi redogör för senare föreslår utredningen ett särskilt stöd till vissa kommuner som har en liten befolkning och en långvarig befolkningsminskning. Tillväxtverket föreslås få i uppgift att hantera detta stöd och att även ansvara för arenor för kunskaps- och erfarenhetsutbyte mellan de aktuella kommunerna.

Tillväxtverket har sedan lång tid flera uppgifter som rör den europeiska sammanhållningspolitiken. Då förhandlingar om EU:s långtidsbudget nu pågår avstår utredningen från att lämna förslag angående myndighetens uppgifter på området. Tillväxtverket föreslås även få ett antal ytterligare uppgifter som behandlas i anslutning till respektive förslag nedan.

Utredningen gör bedömningen att Tillväxtverkets samlade uppdrag behöver renodlas för att myndigheten ska ha goda förutsättningar att ta sig an de uppgifter vi föreslår. Myndigheten bör därför delas så att en myndighet tar hand om uppgifterna inom den sammanhållna utvecklingspolitiken samt uppgifterna som rör den euro-

peiska sammanhållningspolitiken. En annan myndighet tar då följaktligen hand om Tillväxtverkets övriga uppgifter. Regeringen bör därför låta utreda förutsättningarna för en sådan organisationsförändring.

Tillväxtanalys stödjer med analyser och utvärderingar

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) utvecklar och tillhandahåller kvalificerade kunskapsunderlag för tillväxtpolitiken, genom att genomföra, främja och stödja framtagandet av utvärderingar och analyser. Myndigheten ska också utifrån olika perspektiv utvärdera, analysera och redovisa effekter av statens insatser för hållbar nationell och regional tillväxt samt näringslivsutveckling.

Utredningen anser att Tillväxtanalys har en potential i att komplettera Tillväxtverket inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. Vi föreslår därför att myndigheten får i uppgift att utveckla och tillhandahålla kvalificerade kunskapsunderlag av relevans för politiken.

Utvalda samhällsområden prioriteras särskilt

Utredningen anser alltså att ett begränsat antal sakområden bör prioriteras särskilt i den föreslagna politiken. Vi lyfter därför fram de myndigheter som vi ser som mest angelägna att ge särskilda uppgifter kopplade till politiken nu och för ett antal år framöver.

Regeringen kan senare, när politiken utvecklas vidare, använda motsvarande arbetssätt på fler områden och för andra statliga myndigheter som man då väljer att prioritera.

Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är av central betydelse i en sammanhållen utvecklingspolitik. Utredningen har i kontakter med företrädare för näringsliv, regioner, kommuner och statliga myndigheter återkommande fått bilden av att en väl fungerande regional kompetensförsörjning är en av de viktigaste frågorna för en sammanhållen utveckling i hela landet.

Kompetensförsörjningsfrågorna har också en tydlig regional logik som beror på människors geografiska arbets- och pendlingsmönster. Det senare innebär att det finns ett behov av samordning i områden som är större än kommunerna. Länen är den politiska och administrativa nivå som bäst motsvarar dessa behov, även om dess gränser inte alltid sammanfaller med pendlingsmönster.

Att regionerna sedan några år tillbaka har särskilda uppgifter inom kompetensförsörjning är ytterligare ett skäl att lyfta fram området. Det är vidare viktigt att statens myndigheter på området samspelar väl med regionerna i arbetet.

Flera statliga myndigheter har viktiga uppgifter på området. En god samverkan mellan dessa och regionerna är av avgörande betydelse. Denna samverkan bör stärkas ytterligare.

Utredningen vill i sammanhanget även betona kopplingen mellan bostadsförsörjning och kompetensförsörjning. Detta gäller inte minst på orter där det sker etableringar av olika verksamheter.

Arbetsförmedlingen får förtydligade uppgifter

Arbetsförmedlingen har en central roll inom kompetensförsörjning och föreslås därför få i uppgift att bidra till att målet för den sammanhållna utvecklingspolitiken uppnås. Myndigheten ska särskilt verka för en kompetensförsörjning som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt till näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning. Arbetsförmedlingen ska också samverka med regionerna i deras arbete med att fastställa prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet.

Utredningen föreslår även att regeringen ger Arbetsförmedlingen ett tidsbegränsat uppdrag att utveckla sin verksamhet för att uppfylla den föreslagna uppgiften. I uppdraget ska ingå att årligen analysera hur myndighetens insatser och resultat fördelar sig mellan olika län och kommuner och hur dess verksamhet bidrar till en god kompetensförsörjning i hela landet.

Myndigheten för yrkeshögskolans roll utvecklas vidare

Myndigheten för yrkeshögskolan (MYH) har en viktig roll inom regional kompetensförsörjning. MYH har som huvuduppgift att ansvara för frågor som rör yrkeshögskolan i Sverige. MYH ska också verka för att utbildningarna tillgodoser arbetslivets behov av kompetens. MYH analyserar arbetsmarknadens behov av utbildningar inom yrkeshögskolan. Myndigheten beslutar också vilka utbildningar som ska ingå i yrkeshögskolan och beviljar statliga medel till utbildningsanordnarna.

MYH föreslås, liksom Arbetsförmedlingen, få i uppgift att bidra till att den föreslagna politikens mål uppnås. MYH ska vidare samverka med regionerna i deras uppgifter på området.

Vi föreslår också att myndigheten får i uppdrag att årligen redovisa den geografiska fördelningen av utbildningar och utbildningsplatser inom yrkeshögskolan.

Transportinfrastruktur

En väl fungerande transportinfrastruktur är av väsentlig betydelse för att hela Sverige ska kunna utvecklas. Möjligheterna till transporter påverkar många aspekter av människors liv, till exempel var de kan bo, tillgången till jobb och utbildning, den privata och offentliga service de kan använda sig av och så vidare. För att människor ska ha möjligheter att leva i alla delar av landet, och för att företag ska kunna utvecklas och växa, är en god tillgänglighet till fungerande transporter av största betydelse.

Det övergripande målet för området handlar om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utredningen ser det som särskilt viktigt att betona transporternas betydelse för goda förutsättningar att leva, bo och driva företag i hela Sverige. Våra förslag i detta bygger därför på att regeringen, i sin styrning av Trafikverket, särskilt betonar denna andra del av målet.

Trafikverkets verksamhet bör utvecklas vidare

Trafikverket ska bland annat ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart, men också för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket ska i sin verksamhet verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Utredningen anser att för att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål ska kunna uppnås behöver regeringen i högre grad än i dag anpassa sin styrning av området, inklusive Trafikverket, efter dessa mål. Regeringen bör alltså i högre grad än i dag betona att de transportpolitiska målen tydligt inkluderar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Vi föreslår vidare att Trafikverket får i uppgift att i sin verksamhet bidra till att den föreslagna politikens mål uppnås. Trafikverket ska här särskilt verka för en transportinfrastruktur som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd. I detta ingår inte minst att ta hänsyn till näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning. I arbetet ska Trafikverket samverka med regionerna.

Utredningen föreslår också att Trafikverket får i uppdrag att, i samverkan med Tillväxtverket, utveckla metoder för att följa upp hur åtgärder inom transportinfrastrukturen påverkar tillgänglighet och förutsättningar för utveckling i ett geografiskt perspektiv, särskilt med avseende på landsbygderna. Myndigheterna ska också utveckla metoder för Trafikverkets inriktnings- och åtgärdsplanering som syftar till att stärka tillgänglighet och förutsättningar för utveckling i hela landet.

Digital infrastruktur och konnektivitet

Tillgången till digital infrastruktur i form av väl fungerande bredbandsuppkoppling, mobiltäckning med mera är av central betydelse för att människor ska kunna leva och driva företag i alla delar av landet. Allt fler områden i människors vardag kommer att vara integrerade med digitala verktyg. Tillgången till en väl fungerande digital infrastruktur kommer därför att behöva ytterligare förbättras i framtiden.

Digital infrastruktur kan inte förstås isolerat från andra utvecklingsfrågor. Tillgång till digital infrastruktur är en av flera samverkande faktorer som skapar tillgänglighet och goda förutsättningar för utveckling på en plats. En fungerande samverkan mellan ansvariga myndigheter och regionerna är därför central för att ge goda förutsättningar för att hela Sverige ska kunna utvecklas.

Post- och telestyrelsen har viktiga uppgifter för hela landets utveckling

Post- och telestyrelsen (PTS) ansvarar för att bevaka områdena elektronisk kommunikation och post. PTS uppdrag omfattar såväl främjande insatser som reglering och tillsyn. Utredningen har fokuserat på myndighetens arbete med tillgänglig digital kommunikation då vi bedömer att det är dessa frågor som har störst betydelse för att uppnå målen för den föreslagna politiken.

Utredningen bedömer att PTS uppdrag i stort stämmer väl överens med såväl den regionala utvecklingspolitiken som landsbygdspolitiken. Myndigheten har till uppgift att främja utbyggnaden av, och följa tillgången till, bredband och mobiltäckning i alla delar av landet. Det nationella bredbandsstödet har också genom sin konstruktion ett fokus på mer glesbefolkade delar av landet där förutsättningarna för kommersiell utbyggnad av bredband är sämre.

Därmed finns det också goda förutsättningar för PTS att bidra till en förnyad utvecklingspolitik. Vi noterar dock att PTS uppdrag i dag uppfattats som otydligt av myndigheten själv, varför ett förtydligande behövs.

Vidare så upphör det nationella bredbandsstödet efter 2027, om inte regeringen fattar beslut om en förlängning. Den inriktning som regeringen valt genom den nya digitaliseringsstrategin kan på sikt ge bättre förutsättningar för en god digital tillgänglighet i hela landet. Det är dock viktigt att regeringen tar fram konkreta åtgärder som åtföljer strategin och som innebär att staten kan träda in där marknaden inte kan lösa behoven.

Utredningen föreslår därför att PTS får i uppgift att i sin verksamhet bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. PTS ska särskilt verka för att det finns en infrastruktur för digital kommunikation som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd. Inte minst

ska näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning vägas in. Myndigheten ska i detta arbete samverka med regionerna.

Vi gör också bedömningen att regeringen bör se över hur samordningen av planeringsprocessen för transportinfrastruktur respektive digital infrastruktur kan fungera mer effektivt.

Näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service

Näringslivets förutsättningar är av stor betydelse för hela landets utveckling. Ett konkurrenskraftigt näringsliv är avgörande för vår välfärd och för ett sammanhållet och hållbart Sverige. Näringslivet har också en viktig roll för det fortsatta arbetet med omställning till ett hållbart samhälle. I det arbetet är därför företagens möjligheter till förnyelse och innovation centrala.

I den sammanhållna utvecklingspolitik som utredningen föreslår har staten en viktig roll i att bidra till goda förutsättningar för näringslivet i alla delar av landet. Ett antal statliga myndigheter har i dag uppgifter som är av vikt för näringslivets och företagens utveckling. Utredningen ser dock inte anledning att nu föreslå några genomgripande ändringar i myndigheternas uppgifter på området. Tillväxtanalys har analyserat det företagsfrämjande systemet som helhet och lämnat ett antal förslag till regeringen. Utredningen ser därför inte skäl att föregripa regeringens beredning av denna samlade analys och de förslag Tillväxtanalys presenterat.

Grundläggande kommersiell service behövs för att platser ska vara attraktiva att bo, arbeta och driva företag på. Kommersiell service är också av avgörande betydelse för att samhället ska fungera vid kriser av olika slag. Krisberedskapen stärks av att befolkningen klarar sig själv i så stor utsträckning som möjligt och den kommersiella servicen är en samhällsfunktion som underlättar för människor att göra det. I landsbygder kan detta vara särskilt viktigt, bland annat eftersom butiken ofta är en samlingsplats med fler funktioner än att erbjuda dagligvaror.

Stödet till grundläggande kommersiell service har setts över relativt nyligen, vilket resulterat i att en ny förordning tagits fram som reglerar stödet till aktörerna på området. Utredningen ser därför inte anledning att nu föreslå ändringar på området.

Länsstyrelserna får en tydligare roll i utvecklingspolitiken

Länsstyrelserna har en viktig roll att spela i framtidens sammanhållna utvecklingspolitik. Detta beror dels på att de har många uppgifter som berör utvecklingsfrågor, dels på att bredden i deras uppgifter gör att länsstyrelserna inom många områden kan bidra till politiken.

Länsstyrelserna är på flera sätt unika bland statliga myndigheter. Deras starka regionala och lokala förankring, där geografin är basen för all verksamhet, bör särskilt framhållas i en rumslig politik. Utredningen lyfter även fram den bredd som deras verksamheter uppvisar liksom deras erfarenhet och kompetens av att samordna frågor inom vitt skilda områden. Sammantaget ger detta goda förutsättningar för att bidra till uppfyllandet av politikens mål.

Utredningen anser att detta innebär att länsstyrelserna bör nyttjas på ett tydligare sätt än i dagens politik på området. Vi vill också poängtera att länsstyrelserna ska komplettera regionernas och andra myndigheters uppgifter inom den föreslagna politiken.

Länsstyrelsernas förutsättningar för att bidra till regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik har i vissa avseenden försämrats under senare år. Förflyttningen av uppgifter kopplade till det regionala utvecklingsansvaret, men också koncentrationen av vissa uppgifter, riskerar att leda till kompetensförluster. Detta kan innebära att länsstyrelserna får svårt att klara sina uppgifter kopplade till länets utveckling och regional tillväxt. Utredningens förslag syftar, i motsats till detta, till att stärka länsstyrelsernas förutsättningar att ta sig an viktiga uppgifter för respektive län, men också för hela landets, utveckling och konkurrenskraft.

För att kunna bidra till utveckling och konkurrenskraft är det viktigt att länsstyrelserna använder sin långa erfarenhet av att väga av olika intressen mot varandra. Vi har mött uppfattningen att länsstyrelserna på senare år har lagt tonvikten på ett bevarande perspektiv på bekostnad av ett utvecklande. Regeringen bör därför vara tydlig med att länsstyrelserna ska genomföra åtgärder för att utveckla sitt arbete för att främja länets utveckling och tillväxt.

Länsstyrelserna har en stor bredd av uppgifter inom områden som till exempel samhällsplanering, bostadsförsörjning, energi, klimat, lantbruk, landsbygd, kulturmiljö och krisberedskap. Det finns därmed en värdefull bas för att ytterligare ta vara på myndigheternas kunskaper och kompetens. Utredningen föreslår därför att läns-

styrelserna återkommande ska beskriva och, ur ett sektorsövergripande perspektiv, analysera utmaningar och förutsättningar för utveckling i länet och rapportera sina slutsatser till regeringen.

Länsstyrelsernas samverkan med kommunerna, särskilt inom utvecklingsfrågor, bör enligt vår uppfattning stärkas. Detta kan ge bättre förutsättningar för att kommunernas kunskap, erfarenheter och verksamheter ska kunna nyttjas för att uppnå målen för politiken. Arbetsformerna för samverkan behöver ske anpassat till förutsättningarna i respektive län och kommun.

Länsstyrelserna har vidare en lång tradition av att vara regeringens företrädare i länet. Med detta som grund kan länsstyrelserna ta sig an uppgifter från regeringen inom vitt skilda områden.

Det är viktigt att regeringen återkommande prövar hur länsstyrelsernas unika förutsättningar nyttjas på bästa sätt. Vi har sett tecken på att länsstyrelsernas potential inte nyttjas fullt ut och har därför presenterat förslag som syftar till att ge länsstyrelserna ett tydligare uppdrag kopplat till den föreslagna politiken. Utredningen menar också att regeringen bör ta ett samlat grepp om länsstyrelsernas framtida roll och uppdrag, till exempel i form av en översyn av hela eller delar av deras verksamheter.

Myndigheter som inte särskilt pekas ut har fortfarande ett ansvar

Utredningen betonar behovet av att prioritera vissa sakområden, och därmed vissa nationella myndigheter, av särskild betydelse för en sammanhållen utvecklingspolitik. Detta innebär dock inte att andra myndigheter och deras verksamheter inte har betydelse för en positiv utveckling i hela Sverige.

Enligt vår uppfattning ska det fortsatt finnas grundläggande skyldigheter för ett betydande antal myndigheter som sammantaget innebär att de ska ta hänsyn och bidra till hela landets utveckling inom ramen för sina verksamheter.

Regionernas roll förtydligas och konkretiseras

Sedan 2019 har samtliga 21 regioner ett så kallat regionalt utvecklingsansvar inom sitt län. Detta statliga uppdrag har de olika regionerna tagit sig an utifrån sina respektive förutsättningar. Vår utgångspunkt

är att regionerna ska ha tydliga uppgifter och en roll inom den föreslagna politiken som de har förutsättningar att hantera. Det handlar också om att de ska ha uppgifter som är förenliga med deras roll i den offentliga förvaltningen i stort.

Som utredningen klargjort anser vi inte att någon enskild aktör kan ha ett regionalt utvecklingsansvar av det slag som framgår av nuvarande lagstiftning. Våra förslag angående regionernas uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken utgår därför från denna slutsats. Vi menar att de uppgifter regionerna åläggs av staten ska vara tydligare och mer konkreta än vissa av de uppgifter som regionerna har i dag.

Regionernas nuvarande uppgift att utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling, liksom att samordna insatser för genomförandet av denna strategi, föreslås därför inte ingå bland de uppgifter staten i framtiden ska ålägga regionerna.

Utredningens förslag utgår ifrån att de sakområden som regionerna ska ha uppgifter inom i framtiden huvudsakligen bör vara de områden där regionerna har uppgifter i dag. De områden vi anser bör prioriteras i politiken är därmed sådana som regionerna har tidigare erfarenhet av att arbeta med. Våra förslag bygger alltså på att uppnå kontinuitet i arbetet.

Regionernas uppgifter föreslås framgå av en ny lag om sammanhållet utvecklingsarbete. Lagen ska, för regionernas del, omfatta uppgifter inom kompetensförsörjning, transportinfrastruktur, digital infrastruktur samt näringslivsfrämjande arbete och tillgänglighet till grundläggande kommersiell service. Det rör sig om uppgifter som antingen framgår av nuvarande lagstiftning eller som regionerna redan i dag åtagit sig på annat sätt. Dessa områden är också de som prioriteras för statliga myndigheters verksamhet inom den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Genom att samtliga dessa uppgifter som åläggs regionerna föreslås framgå av den nya lagen blir ansvarsfördelningen mellan staten och regionerna tydligare. Kortsiktig styrning, till exempel i form av så kallade erbjudanden, bör undvikas.

Utredningen föreslår vidare att regionerna återkommande ska utarbeta och fastställa en strategisk utvecklingsplan för de insatser de ansvarar för inom den föreslagna politiken. Den strategiska utvecklingsplanen ska upprättas utifrån en analys av länets förutsätt-

ningar för att uppnå en sammanhållen utveckling. Planen ska upprättas i samverkan respektive samråd med relevanta aktörer i länet.

Utredningen vill också understryka vikten av ett tydligt rumsligt perspektiv i regionernas verksamhet. Regionerna ska därför, i planen, ta hänsyn till olika platser förutsättningar och behov. I arbetet med de uppgifter regionerna har inom olika områden är det särskilt viktigt att de beaktar inomregionala skillnader så att hänsyn tas till hela länets förutsättningar och behov.

Inom kompetensförsörjningsområdet ska en region fastställa prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig och privat sektor på kort och lång sikt. Regionen ska också genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer och i övrigt bidrar till en god infrastruktur för kompetensförsörjning.

Regionernas uppgift att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur ligger fast. Utredningen föreslår också att regeringen ska ge ett uppdrag till Trafikverket om att utveckla samverkan med regionerna inom ramen för detta arbete. Regeringen bör även uppdra åt Trafikverket att förbättra arbetet med att genomföra länsplanerna så att det i större utsträckning än i dag sker inom beslutade tidsramar.

Utredningen föreslår vidare att regionerna ska verka för en god infrastruktur för digital kommunikation i hela länet. Regionerna ska bidra till PTS arbete genom att ta fram och tillhandahålla regionalt förankrade analyser av behovet av digital infrastruktur.

Utredningen framhåller också regionernas arbete med näringslivsfrämjande liksom med tillgänglighet till grundläggande kommersiell service och föreslår att dessa uppgifter införs i lagen.

Slutligen ser utredningen vikten av att regionerna fungerar som en länk mellan politiska mål på europeisk respektive nationell nivå och genomförandet av insatser för länets utveckling. Vi anser att det är fortsatt motiverat att regionerna får utföra uppgifter inom ramen för EU:s program och fonder. I kommande programperioder bör medel från berörda EU-fonder nyttjas för att bidra till målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Det gäller inte minst utvecklingen i landsbygder och förutsättningarna för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning i hela Sverige. På grund av den pågående processen angående EU:s långsiktiga budget lämnar vi inte några förslag här.

Kommunernas viktiga bidrag till hela Sveriges utveckling

Våra 290 kommuner har flera centrala roller i den föreslagna politiken. De viktiga bidrag som kommunerna ger till arbetet med att hålla samman och utveckla Sverige behöver tydliggöras och erkännas. Utredningen klargör därför kommunernas avgörande betydelse för politiken utan att ytterligare uppgifter adderas till deras redan omfattande uppdragsportfölj. Vi menar alltså att kommunerna, genom sina lagstadgade och frivilligt påtagna verksamheter, ger avgörande bidrag i arbetet för en positiv och sammanhållen utveckling i hela landet.

Kommunernas verksamheter och kompetens är av avgörande betydelse för att målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken ska kunna uppnås. Deras dagliga verksamhet inom flera områden är en grundförutsättning för att skapa och utveckla ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige. Vi talar till exempel om kommunernas verksamhet inom vård, skola och omsorg liksom planering av mark och vatten, men också om näringslivsutveckling, kompetensförsörjning, fritid och kultur.

Kommunernas möjligheter att bidra till ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige behöver stärkas. Staten och regionerna bör därför underlätta och stödja en konstruktiv och effektiv samverkan med kommunerna och erbjuda kommunerna goda möjligheter till samarbete och dialog.

En väl fungerande kommunalekonomisk utjämning är den viktigaste åtgärden för att säkerställa att samtliga kommuner och regioner har likvärdiga förutsättningar att klara sina uppdrag. Det finns dock begränsningar för vilka icke-påverkbara skillnader i förutsättningar som utjämningssystemet rimligen kan fånga upp utan att bli än mer komplext. Vi föreslår därför ett särskilt riktat stöd till vissa kommuner som har en liten befolkning och en långvarig befolkningsminskning.

Syftet med stödet ska vara att stimulera dessa kommuners möjligheter att med olika insatser, och i samverkan med andra, bidra till att målen för den föreslagna politiken uppnås. Förutom ett visst finansiellt stöd bör staten, genom Tillväxtverket, även erbjuda kunskapsstöd och arenor där kommunerna kan dela erfarenheter.

Näringslivet och den sammanhållna utvecklingspolitiken

Som utredningen framhållit tidigare är näringslivets förutsättningar av avgörande betydelse för hela landets utveckling. Näringsliv och företagande bör, enligt utredningens mening, därför fortsatt vara prioriterat i en utvecklingspolitik för hela landet. Företag i alla geografier behöver ges förutsättningar att växa och utvecklas. Tydliga ramvillkor, väl fungerande myndighetskontakter och ett fortsatt aktivt arbete med regelförenkling lägger en grund.

Ett rumsligt perspektiv bör vägleda det näringslivsfrämjande arbetet för att stärka förutsättningarna för konkurrenskraft, förnyelse och omställning i alla delar av landet.

Särskilt viktigt för att kunna uppnå detta blir då statens och regionernas förtydligade uppgifter inom områden som är avgörande för näringslivets konkurrenskraft. Vi lyfter därför fram frågor av direkt betydelse för möjligheterna att starta och driva framgångsrika företag. Det handlar till exempel om goda förutsättningar för kompetensförsörjning, väl fungerande transporter av människor och varor liksom en modern digital infrastruktur i hela landet. Vi föreslår också nya uppgifter till statliga myndigheter vars verksamheter har stor påverkan på de långsiktiga villkoren för näringslivets konkurrenskraft i hela landet. Även regionernas uppgifter inom områden som syftar till att stärka näringslivets konkurrenskraft förtydligas och klargörs genom utredningens förslag till ny lagstiftning.

Förutom detta presenterar vi ett antal överväganden och bedömningar som rör näringslivets viktiga bidrag till att uppnå målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Utredningen lyfter bland annat betydelsen av en politik som främjar omställning, företags-etableringar och långsiktighet liksom småföretagens roll, det kooperativa företagandets och de samiska näringarnas betydelse.

Vi menar även att regeringen bör ge Verket för innovationssystem (Vinnova), Energimyndigheten och Tillväxtverket i uppdrag att stärka förutsättningarna för innovationer för företag i alla delar av landet och då med inriktning på grön och digital omställning för företag i landsbygder.

Civilsamhället och den nya politiken

Civilsamhället och dess roll i landsbygdsutveckling och regional utveckling var ett centralt tema i utredningens delbetänkande (SOU 2025:85). Där lämnade vi förslag om förtydligande av regionernas skyldighet att samråda med civilsamhällets organisationer. Vi förde också resonemang om behovet av att ta vara på de ideella krafterna för att bygga starka samhällen i alla delar av Sverige.

Det civila samhället bidrar till landsbygdsutveckling och regional utveckling på olika sätt. Civilsamhället är, inte minst, en viktig del av människors vardag, delaktighet och livskvalitet. En fungerande involvering av civilsamhällets organisationer är därför central för att uppnå målen för den föreslagna politiken.

De förslag som utredningen lämnar om mål, styrning, organisering och roller inom den nya politiken lägger en grund för genomförandet av densamma. De förutsättningar som krävs för en aktiv medverkan från civilsamhället ges alltså på många sätt genom förslag som är kopplade till andra samhällsaktörer, som staten, regionerna och kommunerna.

Utredningen lämnar även ett antal bedömningar och förslag som har en direkt koppling till det civila samhället. Vi föreslår bland annat att regeringen ska inrätta ett nationellt råd för Sveriges sammanhållna utveckling. Rådet ska ha till uppgift att identifiera behov och utvecklingsmöjligheter inom den föreslagna politikens område som bidrar till det övergripande målet om ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige. Det nationella rådet ska inrättas vid Landsbygds- och infrastrukturdepartementet och ledas av det ansvariga statsrådet. Deltagarna i rådet ska representera organisationer från det civila samhället, näringslivet och akademien.

Vi menar också att det nationella nätverket för GJP, Landsbygdsnätverket, på olika sätt i sin verksamhet kan bidra till målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Utredningen understryker vidare att det civila samhällets organisationer behöver ha långsiktiga förutsättningar för sin medverkan i det sammanhållna utvecklingsarbetet. Vi ser därför positivt på den förstärkta finansiering som regeringen har beslutat om. Civilsamhällets förutsättningar för att bidra till inkludering, medverkan och förankring av den nya politiken bör stärkas. Det kan till exempel

åstadkommas genom att knyta vissa uppgifter till finansieringen genom statsbidragen.

Vi ser det vidare som viktigt att lokal kunskap tas tillvara i regionernas utvecklingsarbete. Genom att skapa länkar mellan det lokala och regionala utvecklingsarbetet kan regionerna bland annat få kunskap och underlag för att identifiera landsbygdsområden i behov av särskilda utvecklingsinsatser. Utredningen föreslår därför att regionerna ska samråda med lokala aktionsgrupper inom Leader. Vidare bör möjligheter att även använda leadermetoden för utveckling i andra geografier än landsbygder prövas.

Anslaget för regionala utvecklingsåtgärder

Syftet med anslaget 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling är att tillhandahålla statliga medel för att genomföra den regionala utvecklingspolitiken i hela landet. Utredningen har haft i uppdrag att analysera om fördelningen av medel mellan regionerna och statliga myndigheter är ändamålsenlig.

Frågan om anslagets användning och fördelning är, enligt utredningens bedömning, alltför komplex för att fullt ut behandlas inom ramen för denna utredning. Den fördelning som nu används bygger delvis på information som inte längre är tillgänglig. Förutsättningarna för användningen av anslaget är därför inte transparenta. Den grundläggande analys som behöver göras för att få ett fullgott beslutsunderlag har därför inte rymts inom ramen för utredningen. Utredningen kan således inte ta ställning till frågan om fördelningen är ändamålsenlig. Därtill kommer att det saknas kännedom om hur EU:s långsiktiga budget kommer att se ut under nästa programperiod.

Utredningens bedömning är därför att regeringen, i särskild ordning, bör genomföra en samlad översyn som behandlar vad anslaget bör användas till och hur en ändamålsenlig och transparent modell för fördelning bör se ut i framtiden. En sådan översyn genomförs lämpligen när EU:s långsiktiga budget för perioden 2028–2034 är fastställd.

Utredningen lämnar dock ytterligare några bedömningar mot bakgrund av vårt genomförda utredningsarbete. Vi menar att regeringen bör beakta att en framtida fördelning baseras på relevanta och uppdaterade kriterier som grundas på ändamålet med anslaget och

som har en tydlig koppling till målen för den föreslagna politiken. Anslagets fördelning bör dock inte ändras alltför ofta eftersom de ändamål som medlen kan användas till handlar om insatser som ofta bedrivs i fleråriga perspektiv.

Utredningen framhåller också att samtliga regioner bör tilldelas resurser av en omfattning som ger en långsiktigt hållbar kapacitet att utföra de uppgifter inom politiken som staten ålägger dem. Det förutsätter att det fastställs en lägsta nivå av resurser som en enskild region kan tilldelas. Vår bedömning är vidare att den lägsta nivån i dag, vad gäller medel till en enskild region, är för låg i förhållande till de uppgifter regionerna förväntas ansvara för.

Slutligen menar vi att medlen från anslaget bör komma hela länet till gagn genom att regionen, i användningen av dessa, åläggs att ta hänsyn till inomregionala skillnader och olika platserns förutsättningar och behov.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om sammanhållet utvecklingsarbete

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens innehåll

1 § I denna lag finns bestämmelser om regionernas och de statliga myndigheternas arbete för att uppnå en sammanhållen utveckling (sammanhållet utvecklingsarbete).

2 § Det som sägs i denna lag om regioner gäller också kommuner som inte ingår i en region, med undantag för 2 kap. 9 § 1.

Det sammanhållna utvecklingsarbetet

3 § Med sammanhållet utvecklingsarbete avses i denna lag insatser som bidrar till ökad sammanhållning, robusta samhällen och stärkt konkurrenskraft i ett län och i hela landet.

Det sammanhållna utvecklingsarbetets mål

4 § Målet med det sammanhållna utvecklingsarbetet är ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige. Arbetet ska bidra i omställningen till ett hållbart samhälle.

Olika platsters förutsättningar ska beaktas

5 § Det sammanhållna utvecklingsarbetet ska utgå från en analys av olika platsters förutsättningar.

Vid planering, genomförande och uppföljning av insatser ska olika platsters förutsättningar beaktas. Hänsyn ska tas till funktionella samband såväl inom som över läns- och landsgränserna samt till olika typer av landsbygder och tätorter.

2 kap. Regionens uppgifter

Strategisk utvecklingsplan

1 § En region ska utarbeta och fastställa en strategisk utvecklingsplan för genomförande av de insatser som regionen ansvarar för enligt denna lag.

Planen ska omfatta följande uppgifter:

1. användningen av statliga medel enligt 2 §,
2. EU:s strukturfondsprogram enligt 3 §,
3. främjande av näringslivets utveckling enligt 4 §,
4. tillgänglighet till grundläggande kommersiell service enligt 5 §,
5. regionalt kompetensförsörjningsarbete enligt 6 §,
6. länsplaner för transportinfrastruktur enligt 7 §,
7. digital infrastruktur enligt 8 §, och
8. redovisning av resultat enligt 11 §.

Den strategiska utvecklingsplanen ska upprättas utifrån en analys av förutsättningarna i länet för att uppnå målen med det sammanhållna utvecklingsarbetet. Planen ska upprättas efter samverkan enligt 9 § och samråd enligt 10 §.

Användningen av statliga medel

2 § En region ska trots 2 kap. 8 § andra stycket kommunallagen (2017:725) besluta om användningen av vissa statliga medel för sammanhållet utvecklingsarbete.

EU:s strukturfondsprogram

3 § En region får utföra uppgifter inom ramen för EU:s strukturfondsprogram.

Främjande av näringslivets utveckling

4 § En region ska främja näringslivets utveckling i hela länet.

Regionen ska därvid genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer och i övrigt bidrar till näringslivets utveckling.

Tillgänglighet till grundläggande kommersiell service

5 § En region ska verka för en god tillgänglighet till grundläggande kommersiell service i hela länet.

Regionen ska därvid genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer och i övrigt bidrar till en god tillgänglighet till grundläggande kommersiell service.

Regionalt kompetensförsörjningsarbete

6 § En region ska fastställa prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig och privat sektor på kort och lång sikt.

Regionen ska vidare genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer och i övrigt bidrar till en god infrastruktur för kompetensförsörjning.

Länsplaner för regional transportinfrastruktur

7 § En region ska upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Digital infrastruktur

8 § En region ska verka för en god infrastruktur för digital kommunikation i hela länet.

Regionen ska vidare

1. ta fram underlag om behovet av digital infrastruktur hos användarna i länet och lämna detta till Post- och telestyrelsen, och
2. genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer i arbetet för en god infrastruktur för digital kommunikation i länet.

Samverkan och samråd

9 § En region ska samverka med

1. länets kommuner,
2. Tillväxtverket, och
3. länsstyrelsen samt övriga berörda statliga myndigheter.

10 § En region ska inom länet samråda med företrädare för näringslivet, berörda organisationer inom det civila samhället och enskilda utbildningsanordnare inom högskoleområdet.

I lagen (2009:724) om nationella minoriteter och minoritetsspråk finns bestämmelser om samråd med de nationella minoriteterna i frågor som berör dem.

Redovisning av resultat

11 § En region ska beskriva, följa upp och utvärdera de insatser som regionen ansvarar för enligt denna lag. Regionen ska årligen till regeringen beskriva de insatser som har genomförts och redovisa resultaten av insatserna.

3 kap. Statliga myndigheters uppgifter

1 § Statliga myndigheter ska inom sina verksamhetsområden verka för att målen för det sammanhållna utvecklingsarbetet uppnås. Myndigheterna ska i sin verksamhet ta hänsyn till lokala och regionala förutsättningar.

Myndigheterna ska i planeringen av verksamheten beakta insatser som bidrar till det sammanhållna utvecklingsarbetet.

2 § Statliga myndigheter ska samverka med regionen i frågor som är av betydelse för det sammanhållna utvecklingsarbetet i länet.

3 § Statliga myndigheter ska inom sina verksamhetsområden

1. lämna regionen det stöd som behövs för att regionen ska kunna fullgöra uppgifter inom det sammanhållna utvecklingsarbetet, och

2. löpande informera regionen om pågående och planerade verksamheter som har betydelse för regionens uppgifter enligt denna lag.

4 kap. Bemyndigande

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. uppföljning och redovisning av användningen av vissa statliga medel som regionerna beslutar om enligt 2 kap. 2 §, och

2. regionernas årliga redovisning till regeringen enligt 2 kap. 11 §.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2027.
 2. Genom lagen upphävs lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

1.2 Förslag till förordning om sammanhållet utvecklingsarbete

Härigenom föreskrivs följande.

Förordningens innehåll

1 § I denna förordning finns kompletterande bestämmelser till lagen (xx) om sammanhållet utvecklingsarbete.

Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

2 § Det som sägs i denna förordning om regioner gäller också kommuner som inte ingår i en region.

Ord och uttryck

3 § De ord och uttryck som används i förordningen har samma betydelse som i den nämnda lagen.

Den strategiska utvecklingsplanen

4 § När den strategiska utvecklingsplanen upprättas ska relevanta mål, strategier, planer och program av betydelse för det sammanhållna utvecklingsarbetet beaktas.

5 § När den strategiska utvecklingsplanen upprättas ska hänsyn tas till olika platserns förutsättningar. Regionen ska därvid analysera de särskilda förutsättningarna för en sammanhållen utveckling i länet som helhet och i olika delar av länet som landsbygder och tätorter.

6 § När den strategiska utvecklingsplanen har fastställts eller uppdaterats ska den lämnas till regeringen, Tillväxtverket och andra relevanta statliga myndigheter och aktörer.

Regionernas analys av förutsättningarna i länet för att uppnå den sammanhållna utvecklingspolitikens mål ska också ges in till regeringen, Tillväxtverket och andra relevanta statliga myndigheter och aktörer.

Användningen av statliga medel för sammanhållet utvecklingsarbete

7 § Den strategiska utvecklingsplanen och, i förekommande fall, programmen för Europeiska regionala utvecklingsfonden och Europeiska socialfonden+ ska vara utgångspunkt vid urvalet av insatser när regionen fattar beslut om statliga medel för sammanhållet utvecklingsarbete.

Olika platsters förutsättningar ska beaktas vid fördelningen av statliga medel.

Tillgänglighet till grundläggande kommersiell service

8 § En region ska kartlägga behov, ta fram underlag och göra prioriteringar som syftar till att säkra tillgången till grundläggande kommersiell service i hela länet.

Samråd

9 § En region ska samråda med lokala aktionsgrupper som handlägger ärenden om stöd inom lokalt ledd utveckling enligt förordningen (2015:407) om lokalt ledd utveckling.

Uppföljning, utvärdering och redovisning

10 § En region ska följa utvecklingen i länet samt analysera, följa upp och utvärdera regionens sammanhållna utvecklingsarbete i länet. I arbetet ska den uppföljning och utvärdering som gjorts av Europeiska regionala utvecklingsfonden, Fonden för en rättvis omställning och Europeiska socialfonden+ tas till vara. Arbetet med analyser, uppföljning och utvärdering ska ske löpande, systematiskt och långsiktigt.

Uppföljningen och utvärderingen ska göras utifrån ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet samt olika platsters förutsättningar. Statistik ska redovisas med kön som övergripande indelningsgrund, om det inte finns särskilda skäl mot detta.

11 § Resultatet av de insatser som regionen ansvarar för enligt lagen (xx) om sammanhållet utvecklingsarbete ska årligen redovisas till regeringen i enlighet med förordningen (xx) om resultatredovisning av det sammanhållna utvecklingsarbetet.

Statliga myndigheters deltagande i det sammanhållna utvecklingsarbetet

12 § Statliga myndigheter ska

1. prioritera myndighetsgemensamma insatser i det sammanhållna utvecklingsarbetet,

2. när verksamhetsförändringar övervägs, samråda med länsstyrelsen, Tillväxtverket och andra berörda statliga myndigheter, regionen, kommuner, näringsliv och civilsamhällets organisationer om möjligheter att genom samordning eller samverkan upprätthålla eller utveckla verksamheten, och

3. beakta möjligheterna till decentralisering när de planerar sina verksamheter.

13 § Tillväxtverket har samordnande uppgifter inom det sammanhållna utvecklingsarbetet enligt förordningen (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket.

14 § Länsstyrelsen ska inom sitt ansvarsområde främja andra statliga myndigheters deltagande i det sammanhållna utvecklingsarbetet i länet.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2027.

2. Genom förordningen upphävs förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

1.3 Förslag till förordning om resultatredovisning av det sammanhållna utvecklingsarbetet

Härigenom föreskrivs följande.

Tillämpningsområde

1 § Denna förordning gäller regionernas årliga redovisning till regeringen enligt 2 kap. 11 § lagen (xx) om sammanhållet utvecklingsarbete.

2 § De ord och uttryck som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (xx) om sammanhållet utvecklingsarbete.

3 § Det som sägs i denna förordning om regioner gäller också kommuner som inte ingår i en region.

Redovisning av resultaten av det sammanhållna utvecklingsarbetet

4 § Regionerna ska senast den 21 februari varje år lämna en redovisning av resultaten av regionens sammanhållna utvecklingsarbete till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Utgångspunkter för redovisningen

5 § Regionerna ska vid den årliga redovisningen utgå från den sammanhållna utvecklingspolitikens mål.

6 § Regionerna ska vid den årliga redovisningen i förekommande fall utgå från mål eller motsvarande i programmen för Europeiska regionala utvecklingsfonden samt omställningsplanen för Fonden för en rättvis omställning.

Redovisningens innehåll

7 § Den årliga redovisningen ska innehålla en beskrivning av resultaten av regionens insatser enligt lagen (xx) om sammanhållet utvecklingsarbete.

Av beskrivningen ska det framgå på vilket sätt följande delar har bidragit till resultaten:

1. arbetet med att genomföra den strategiska utvecklingsplanens insatser enligt 9 §,
2. medelsanvändning enligt 10 §,
3. samverkan och samråd med aktörer enligt 11 §, och
4. analyser, uppföljningar och utvärderingar enligt 12 §.

8 § Regionerna bör därutöver i förekommande fall redovisa på vilket sätt resultaten av det regionala utvecklingsarbetet har bidragit till genomförandet av Agenda 2030.

Beskrivningen av resultaten av arbetet med att genomföra den strategiska utvecklingsplanen

9 § Beskrivningen enligt 7 § andra stycket 1 ska innehålla uppgifter om hur regionens insatser har bidragit till att uppfylla målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Av beskrivningen ska framgå hur regionens insatser har bidragit till att stärka förutsättningar i hela landet för

1. näringslivets utveckling,
2. en god tillgång till grundläggande kommersiell service,
3. kompetensförsörjning och kompetensutveckling,
4. en god tillgång till transportinfrastruktur och digital kommunikation.

Beskrivningen ska innehålla uppgifter om på vilket sätt fastställda prioriteringar för regionens kompetensförsörjningsarbete och bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig och privat sektor på kort och lång sikt har bidragit till resultaten av det sammanhållna utvecklingsarbetet.

Av beskrivningen ska det vidare framgå hur insatserna har bidragit till omställningen till ett hållbart samhälle. Det ska även beskrivas på vad sätt beaktandet av olika platsters förutsättningar har bidragit till resultaten.

Beskrivningen av resultaten av medelsanvändning

10 § Beskrivningen enligt 7 § andra stycket 2 ska innehålla uppgifter om

1. hur regionens beslut om medel har bidragit till resultaten,
2. hur hänsyn till ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet har påverkat regionens beslut om medel,
3. hur beaktandet av olika platserns förutsättningar har påverkat regionens beslut om medel, och
4. hur arbetet med att utveckla jämställdhet, integration samt miljö och klimat genom de selektiva regionala företagsstöden och bidragen till projektverksamhet har bidragit till resultaten.

Av redovisningen enligt första stycket 1 ska det framgå om fördelningen av medel har bidragit till omställningen till en hållbar utveckling för att möta samhällsutmaningar av betydelse för sådan utveckling.

Beskrivningen av resultaten av samverkan och samråd med aktörer

11 § Beskrivningen enligt 7 § andra stycket 3 ska innehålla uppgifter om

1. hur regionens samverkan med kommuner, länsstyrelsen, Tillväxtverket och övriga berörda statliga myndigheter har bidragit till resultaten, och
2. hur regionens samråd med företrädare för det civila samhällets organisationer, enskilda utbildningsanordnare inom högskoleområdet och näringslivet i länet har bidragit till resultaten.

Beskrivning av resultaten av analyser, uppföljningar och utvärderingar

12 § Beskrivningen enligt 7 § andra stycket 4 ska innehålla uppgifter om hur

1. erfarenheter och kunskap från analyserna, uppföljningarna och utvärderingarna i det sammanhållna utvecklingsarbetet har bidragit till resultaten och tagits tillvara i det arbetet, och

2. beaktandet av rumsliga perspektiv, inklusive hänsyn till olika förutsättningar inom länet vid genomförandet av analyserna, uppföljningarna och utvärderingarna, har bidragit till resultaten.

Bemyndigande

13 § Tillväxtverket får meddela ytterligare föreskrifter om regionernas årliga redovisning till regeringen av resultaten av det sammanhållna utvecklingsarbetet enligt 2 kap. 11 § lagen (xx) om sammanhållet utvecklingsarbete.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2027.
 2. Genom förordningen upphävs förordningen (2024:99) om resultatredovisning av det regionala utvecklingsarbetet.

1.4 Förslag till förordning om statsbidrag till vissa mindre kommuner för att bidra till den sammanhållna utvecklingspolitiken

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om statsbidrag till vissa mindre kommuner i syfte att säkerställa en strategisk utvecklingskapacitet så att kommunen kan bidra i arbetet med att förverkliga målen med den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Med strategisk utvecklingskapacitet avses en kommuns förmåga att åstadkomma organisatorisk förnyelse, ställa om verksamheten samt hantera samhällsförändringar och oväntade händelser.

Bidraget lämnas i mån av tillgång på medel.

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Förutsättningar för bidrag

3 § Bidrag får lämnas till kommuner för

- åtgärder som bidrar till att uppnå målet om ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt samhälle,
- framtagandet av en övergripande plan för att stärka kommunens strategiska utvecklingskapacitet.

De kommuner som kan ansöka om bidrag anges i bilaga 1.

Beslut om bidrag

4 § Tillväxtverket prövar frågor om bidrag enligt denna förordning.

5 § En ansökan om bidrag enligt denna förordning ska vara skriftlig och lämnas till Tillväxtverket. Ansökan ska innehålla en beskrivning av vad bidraget ska användas till och ange mål, tidsplan och budget.

6 § När bidragen fördelas ska Tillväxtverket prioritera långsiktigt utvecklingsarbete och beakta sektorsövergripande åtgärder.

Ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet ska beaktas.

Utbetalning och villkor

7 § Bidrag enligt denna förordning lämnas med högst 90 procent av kostnaderna för sådana insatser som avses i 3 §.

8 § Ett beslut om bidrag enligt denna förordning får förenas med villkor. Villkoren ska framgå av beslutet.

9 § Ett bidragsår omfattar ett kalenderår. Ett beslut om bidrag enligt denna förordning får meddelas för en period om högst 3 år. Bidrag får betalas ut i förskott.

Uppgiftsskyldighet

10 § Den som tar emot bidrag enligt denna förordning ska lämna de uppgifter till Tillväxtverket som behövs för uppföljning och utvärdering av bidraget.

Återbetalning och återkrav

11 § Kommuner som tagit emot bidrag enligt denna förordning är återbetalningsskyldiga om

1. bidraget helt eller delvis har använts för andra ändamål än vad det beviljades för, eller
2. villkor enligt 8 § inte har följts.

12 § Tillväxtverket ska besluta att helt eller delvis kräva tillbaka bidraget om mottagaren är återbetalningsskyldig enligt 11 §. Om det finns särskilda skäl för det, får Tillväxtverket besluta att avstå från återkrav.

Bemyndigande

13 § Tillväxtverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

14 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2027.

1.5 Förslag till lag om ändring i kommunallagen (2017:725)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 14 § kommunallagen (2017:725) och rubriken närmast före 3 kap. 14 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

**Bestämmelser om beteckningen
regionfullmäktige och
regionstyrelsen**

**Beteckningen
regionfullmäktige
och regionstyrelsen**

3 kap.

14 §

Bestämmelser om att Gotlands kommun får beteckna fullmäktige och styrelsen som regionfullmäktige och regionstyrelsen finns i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

Gotlands kommun får besluta att kommunfullmäktige och kommunstyrelsen i stället ska betecknas regionfullmäktige och regionstyrelsen. Det som sägs i andra författningar om kommunfullmäktige och kommunstyrelsen gäller i sådant fall regionfullmäktige och regionstyrelsen.

Vid genomförande av val enligt vallagen (2005:837) i Gotlands kommun ska dock beteckningen kommunfullmäktige användas.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2027.

1.6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Länsplanen *skall* upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom *en region*.

Länsplanen *ska* upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom *ett län*.

En analys ska ligga till grund för planen som ska innefatta ett rumsligt perspektiv och ta hänsyn till platsspecifika förutsättningar.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2027.

1.7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen

dels att 11 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 10 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 a §

Post- och telestyrelsen ska, inom ramen för sitt verksamhetsområde, bidra till att målet med den sammanhållna utvecklingspolitiken uppnås. Myndigheten ska särskilt verka för att det ska finnas en infrastruktur för digital kommunikation som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning.

Myndigheten ska i detta arbete samverka med regionerna och samråda med övriga berörda myndigheter samt ta initiativ till ett löpande informationsutbyte mellan myndigheterna.

11 §

Post- och telestyrelsen ska främja att marknaderna för post och elektronisk kommunikation fungerar effektivt ur ett konsumentperspektiv och ur den regionala tillväxtpolitikens perspektiv

Post- och telestyrelsen ska främja att marknaderna för post och elektronisk kommunikation fungerar effektivt ur ett konsumentperspektiv och ur den sammanhållna utvecklingspolitikens

samt att marknaden för elektronisk kommunikation fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. Myndigheten ska verka för att företag och andra enskilda har förtroende för samt förmåga och möjlighet att använda it och elektroniska kommunikationstjänster.

Myndigheten ska särskilt verka för att målen för funktionshinderspolitiken uppnås inom myndighetens ansvarsområde och ska vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter.

Myndigheten får genom upphandling eller stöd av mindre betydelse enligt kommissionens förordning (EU) 2023/2832 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse finansiera

1. utvecklingsprojekt,
2. andra insatser för ökad tillgänglighet, användbarhet och mångfald inom it och elektronisk kommunikation, och
3. elektroniska tjänster för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov.

Myndigheten ska i konkurrens- och konsumentfrågor samt i frågor som rör *regional tillväxtpolitik* och funktionshinderspolitik samråda med berörda myndigheter och ta initiativ till ett löpande informationsutbyte mellan myndigheterna.

perspektiv samt att marknaden för elektronisk kommunikation fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. Myndigheten ska verka för att företag och andra enskilda har förtroende för samt förmåga och möjlighet att använda it och elektroniska kommunikationstjänster.

Myndigheten ska i konkurrens- och konsumentfrågor samt i frågor som rör funktionshinderspolitik samråda med berörda myndigheter och ta initiativ till ett löpande informationsutbyte mellan myndigheterna.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2027.

1.8 Förslag till förordning om ändring i förordning (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket

dels att 15 § ska upphöra att gälla,

dels att 1 och 4 §§ samt rubriken närmast före 4 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 14 b §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Tillväxtverkets huvuduppgifter är att i alla delar av landet

- | | |
|---|---|
| – främja näringslivets konkurrenskraft, | |
| – <i>främja en hållbar regional utveckling och landsbygdsutveckling,</i> | – <i>främja en ökad sammanhållning, robusta samhällen och stärkt konkurrenskraft i hela landet,</i> |
| – genomföra delar av den europeiska sammanhållningspolitiken, och | |
| – verka för att regeringens mål för näringspolitiken, inklusive för-
enklingsarbetet, <i>den regionala ut-</i>
<i>vecklingspolitiken och den sam-</i>
<i>manhållna landsbygdspolitiken</i> | – verka för att regeringens mål
för näringspolitiken, inklusive
förenklingsarbetet, <i>den samman-</i>
<i>hållna utvecklingspolitiken</i> upp-
nås. |

uppnås.

Tillväxtverket ska bistå regeringen med expertkunskap, underlag och information i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde.

Tillväxtverket ska vidare ta fram de underlag som regeringen behöver och ta de initiativ som krävs för att vidareutveckla den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Tillväxtverket är beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap.

Uppgifter som rör regional utveckling och landsbygdsutveckling

Uppgifter som rör sammanhållen utveckling

4 §

Tillväxtverket ska

1. delta i, samordna och följa upp strategier och program inom det regionala utvecklingsarbetet,

2. bidra till samordning och genomförande av den sammanhållna *landsbygdspolitiken*,

3. genomföra insatser som främjar det *regionala* utvecklingsarbetet och *erbjuda stöd till regionerna och Gotlands kommun i fråga om det regionala utvecklingsarbetet och regionalt kompetensförsörjningsarbete*,

4. genomföra insatser för *näringslivets, däribland industrins, utveckling och omställning som stärker lokal och regional konkurrenskraft*,

5. pröva frågor om *vissa regionala företagsstöd och stöd till projektverksamhet och svara för information till företag om regionala företagsstöd*,

6. *erbjuda stöd till regionerna och Gotlands kommun i fråga om grundläggande kommersiell service, andra regionala företagsstöd och stöd till projektverksamhet*,

7. *ansvara för förvaltning och utveckling av system och verktyg, inklusive databaser, för tillgänglighetsanalyser respektive för regi-*

2. bidra till samordning och genomförande av den sammanhållna *utvecklingspolitiken*,

3. genomföra insatser som främjar det *sammanhållna* utvecklingsarbetet,

4. *erbjuda stöd till statliga myndigheter, regionerna och Gotlands kommun i fråga om det sammanhållna utvecklingsarbetet*,

5. *följa upp och redovisa regioners och relevanta statliga myndigheters insatser inom den sammanhållna utvecklingspolitiken samt beskriva och analysera tillståndet och förutsättningar för utveckling i olika delar av landet*,

6. genomföra insatser för *näringslivets, däribland industrins, utveckling och omställning som stärker lokal och regional konkurrenskraft*,

7. pröva frågor om *vissa regionala företagsstöd och stöd till projektverksamhet och svara för infor-*

onala analys- och prognossystem, samt för stöd- och informationsinsatser om dessa system och verktyg,

8. tillhandahålla analyser för kunskapsutveckling och kunskapsförmedling inom den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken samt erbjuda regioner och Gotlands kommun stöd i deras analysarbete,

9. främja tillgängligheten till och genomföra analyser av grundläggande kommersiell service och viss offentlig service för företag och medborgare i serviceglesa områden, och 8

10. ta fram beskrivningar och analyser av hushållens och företagens tillgång till grundläggande betaltjänster som ska ligga till grund för

a) regionala kartläggningar,

b) beslut enligt förordningen (2014:139) om statligt stöd till tillhandahållare av grundläggande betaltjänster, och

c) beslut enligt 9 kap. lagen (2010:751) om betaltjänster.

mation till företag om regionala företagsstöd,

8. erbjuda stöd till regionerna och Gotlands kommun i fråga om grundläggande kommersiell service, andra regionala företagsstöd och stöd till projektverksamhet,

9. ansvara för förvaltning och utveckling av system och verktyg, inklusive databaser, för tillgänglighetsanalyser respektive för regionala analys- och prognossystem, samt för stöd- och informationsinsatser om dessa system och verktyg,

10. tillhandahålla analyser för kunskapsutveckling och kunskapsförmedling inom den sammanhållna utvecklingspolitiken samt erbjuda regioner och Gotlands kommun stöd i deras analysarbete,

11. främja tillgängligheten till och genomföra analyser av grundläggande kommersiell service och viss offentlig service för företag och medborgare i serviceglesa områden, och

12. ta fram beskrivningar och analyser av hushållens och företagens tillgång till grundläggande

betaltjänster som ska ligga till grund för

- a) regionala kartläggningar,*
- b) beslut enligt förordningen (2014:139) om statligt stöd till tillhandahållare av grundläggande betaltjänster, och*
- c) beslut enligt 9 kap. lagen (2010:751) om betaltjänster.*

14 b §

Tillväxtverket ska ha den regionala indelning som följer av förordningen (2022:593) om vissa förvaltningsmyndigheters regionala indelning. Myndigheten ska ha personal stationerad inom varje region.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2027.

1.9 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

dels att 2, 8 och 13 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 1 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 a §

Trafikverket ska, inom ramen för sitt verksamhetsområde, bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitiken mål uppnås.

Trafikverket ska särskilt verka för en transportinfrastruktur som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning.

2 §

Trafikverket ska

- 1. svara för frågor om väganordningars tekniska utförande,*
- 2. inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet,*
- 3. inhämta och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde,*
- 4. utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet, inklusive efterkalkylering och successiv kalkylering,*
- 5. ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser,*
- 6. genomföra djupstudier av samtliga vägtrafikolyckor som har medfört att någon har avlidit,*
- 7. svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter,*

8. följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom transportområdet,

9. vara infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten och vara tjänsteleverantör för sådana anläggningar för tjänster som tillhör staten och ansluter till järnvägsnätet, om inte något annat beslutats,

10. i sin roll som beställare särskilt verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar,

11. ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande,

12. verka för kollektivtrafikens utveckling, till exempel genom att ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna råd och stöd i fråga om utformningen av de trafikförsörjningsprogram som avses i 2 kap. 8 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,

13. medverka i genomförandet av det *regionala* utvecklingsarbetet, 13. medverka i genomförandet av det *sammanhållna* utvecklingsarbetet,

14. genom ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart,

15. genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras,

16. svara för att beredskapsflygplatser öppnas på begäran av utförare av samhällsviktiga flygtransporter under tider då flygplatserna har stängt, och tillhandahålla en teknisk lösning för informationsutbyte mellan denna funktion, beredskapsflygplatserna och utförarna av samhällsviktiga flygtransporter,

17. i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga

a) åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,

b) åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,

c) begränsade ombyggnationer, och

d) nyinvesteringar eller större ombyggnationer,

18. på ett kostnadseffektivt sätt tillhandahålla lättillgänglig, kvalificerad och behovsanpassad information och rådgivning till enskilda väghållare om byggande och drift av vägar som även är av allmänt intresse, och

19. verka för en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom järnvägsområdet.

8 §

Trafikverket ska

1. bidra med underlag till planeringsansvariga myndigheter och organ i arbetet med länsplaner för regional transportinfrastruktur,

2. samverka med regionerna i frågor som rör det sammanhållna utvecklingsarbetet,

2. särskilt samverka med Sjöfartsverket vid framtagande och genomförande av den nationella planen för transportinfrastruktur och i arbetet med ansökningar om TEN-T-bidrag, och

3. särskilt samverka med Sjöfartsverket vid framtagande och genomförande av den nationella planen för transportinfrastruktur och i arbetet med ansökningar om TEN-T-bidrag, och

3. vid fullgörandet av de uppgifter som anges i 2 § 8 samverka med Luftfartsverket och Sjöfartsverket i frågor som rör respektive myndighets område.

4. vid fullgörandet av de uppgifter som anges i 2 § 8 samverka med Luftfartsverket och Sjöfartsverket i frågor som rör respektive myndighets område.

13 §

Trafikverket ska ha *en regional organisation och får ha det antal regioner som verket bestämmer. En region ska omfatta ett eller flera län.*

Trafikverket ska ha *den regionala indelning som följer av förordningen (2022:593) om vissa förvaltningsmyndigheters regionala indelning. Myndigheten ska ha personal stationerad inom varje region.*

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2027.

1.10 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:1162) med instruktion för Myndigheten för yrkeshögskolan

Härigenom föreskrivs att det i förordningen (2011:1162) med instruktion för Myndigheten för yrkeshögskolan ska införas två nya paragrafer, 9 b och 10 b §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 b §

Myndigheten ska, inom ramen för sitt verksamhetsområde, bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. Myndigheten ska särskilt verka för en kompetensförsörjning som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning.

10 b §

Myndigheten ska

1. samverka med regionerna i deras arbete med att fastställa prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet,

2. använda sig av regionernas prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet vid planering och genomförande av sin verksamhet inom ramen för yrkeshögskolan.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2027.

1.11 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2016:1048) med instruktion för Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser

Härigenom föreskrivs att 1 och 8 §§ förordningen (2016:1048) med instruktion för Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser har till uppgift att utveckla och tillhandahålla kvalificerade kunskapsunderlag för tillväxtpolitiken, genom att genomföra, främja och stödja framtagandet av utvärderingar och analyser. Myndigheten ska utifrån olika perspektiv utvärdera, analysera och redovisa effekter av statens insatser för hållbar nationell och regional tillväxt och näringslivsutveckling. Myndigheten ska ta fram beslutsunderlag och rekommendationer för utveckling, omprövning och effektivisering av de statliga åtgärderna samt, om det är relevant, peka på viktigare målkonflikter.

Myndigheten ska särskilt fokusera på samlade effekter av tillväxt- och näringspolitiska insatser.

Myndigheten ska utveckla och tillhandahålla kvalificerade kunskapsunderlag för, samt utvärdera, analysera och redovisa effekter av statens insatser för, den sammanhållna utvecklingspolitiken.

8 §

Myndigheten svarar för officiell statistik enligt förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

Myndigheten ska även ansvara för sammanställning och redovisning av riskkapitalstatistik. Därutöver ska myndigheten ansvara för insamling, förvaltning och utveckling av olika former av

Myndigheten ska även ansvara för sammanställning och redovisning av riskkapitalstatistik. Därutöver ska myndigheten ansvara för insamling, förvaltning och utveckling av olika former av

uppgifter på företags- och individnivå (mikrodata) när det gäller innehållet och utfallet av statliga stödinsatser inom näringspolitik, *regional tillväxtpolitik* och innovationspolitik.

Myndigheten ska för ändamålet föra en databas, mikrodatabasen för statliga företagsstöd (MISS).

uppgifter på företags- och individnivå (mikrodata) när det gäller innehållet och utfallet av statliga stödinsatser inom näringspolitik, *sammanhållen utvecklingspolitik* och innovationspolitik.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2027.

1.12 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Länsstyrelsen ska

1. verka för att nationella mål får genomslag i länet, samtidigt som hänsyn ska tas till regionala förhållanden och förutsättningar,

2. utifrån ett statligt helhetsperspektiv arbeta sektorsövergripande samt inom myndighetens ansvarsområde samordna olika samhällsintressen och statliga myndigheters insatser,

3. främja länets utveckling och noga följa tillståndet i länet samt underrätta regeringen om dels det som är särskilt viktigt för regeringen att ha vetskap om, dels händelser som inträffat i länet,

4. återkommande beskriva och från ett sektorsövergripande perspektiv analysera de utmaningar och förutsättningar för utveckling i länet som myndigheten har identifierat inom myndighetens ansvarsområde,

4. inom sin verksamhet främja samverkan mellan kommuner, regioner, statliga myndigheter och andra relevanta aktörer i länet,

5. ansvara för de tillsynsuppgifter som riksdagen eller regeringen har ålagt den, och

6. vid behov bistå regeringen och Regeringskansliet inom länet.

5. inom sin verksamhet främja samverkan mellan kommuner, regioner, statliga myndigheter och andra relevanta aktörer i länet,

6. ansvara för de tillsynsuppgifter som riksdagen eller regeringen har ålagt den, och

7. vid behov bistå regeringen och Regeringskansliet inom länet.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2027.

1.13 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:811) med instruktion för Arbetsförmedlingen

Härigenom föreskrivs att det i förordningen (2022:811) med instruktion för Arbetsförmedlingen ska införas två nya paragrafer, 6 a och 6 b §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 a §

Arbetsförmedlingen ska, inom ramen för sitt verksamhetsområde, bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. Myndigheten ska särskilt verka för en kompetensförsörjning som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning.

6 b §

Arbetsförmedlingen ska

1. samverka med regionerna i deras arbete med att fastställa prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet, och

2. använda sig av regionernas prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet vid planering och genomförande av arbetsmarknadspolitisk verksamhet.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2027.

2 Uppdrag och arbete

2.1 Uppdraget

Utredningens uppdrag är, enligt regeringens direktiv,¹ att lämna förslag på hur den framtida regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken ska inriktas och utformas. Syftet med förslagen ska vara att stärka möjligheterna för att uppnå målen för de båda politikområdena.

I uppdraget ingår att bedöma om den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken även i fortsättningen ska vara två separata politikområden med varsitt mål, eller om de bör slås samman till ett politikområde med ett gemensamt mål. Om en sammanslagning föreslås ska också ett förslag till nytt gemensamt mål tas fram. Utredningen ska vidare analysera om det finns behov av att förändra de statliga myndigheternas, inklusive länsstyrelsernas, och regionernas ansvar och uppgifter inom de båda politikområdena samt i så fall föreslå förändringar. Arbetet ska också identifiera hinder och vid behov föreslå hur samordningen mellan statliga myndigheter, inklusive länsstyrelser, och samverkan mellan statliga myndigheter, regioner och kommuner kan utvecklas för att bidra till att uppnå målen för de båda politikområdena.

En central utgångspunkt för arbetet har varit Riksrevisionens granskning av den regionala utvecklingspolitiken² liksom andra relevanta underlag, analyser och utvärderingar som gjorts av verksamheter knutna till de båda politikområdena. De kopplingar som finns mellan den nationella politiken och den europeiska sammanhållningspolitiken har också varit föremål för utredningens uppmärksamhet.

¹ Dir. 2024:69.

² RiR 2022.

Uppdraget ska slutredovisas senast den 30 juni 2026 och genom detta slutbetänkande är uppdraget nu slutfört. Det har stått utredaren fritt att dessförinnan redovisa delar av arbetet i ett eller flera delbetänkanden. Genom delbetänkandet *Ökad tydlighet, stärkt samverkan – förutsättningar för framtidens utvecklingspolitik* (SOU 2025:85) nyttjade utredningen denna möjlighet. Förutom att delbetänkandet innehöll konkreta förslag och bedömningar redovisade vi dessutom pågående arbete och gav underlag till diskussion och inspel i utredningsarbetet. Utredningens bedömning är att det vägvalet gav viktiga kunskaper och även bidrog till en fördjupad dialog och förankring av våra resonemang med viktiga aktörer runtom i Sverige.

Utredningen har antagit namnet SVESAM – Utredningen för Sveriges sammanhållna utveckling.

2.2 Utredningsarbetet

Utredningsarbetet har bedrivits på sedvanligt sätt. Utredningen har hållit nio sammanträden med den grupp av sakkunniga och experter som utsetts att biträda arbetet. Utredaren och sekretariatet har dessutom haft överläggningar med sakkunniga och experter enskilt och i andra konstellationer.

Vi har även arbetat med den referensgrupp av representanter för civilsamhällets och näringslivets organisationer som Landsbygds- och infrastrukturdepartementet formerat inom ramen för den översyn av landsbygdspolitiken som genomförts parallellt med utredningens arbete.

Utredningen har därutöver haft ett betydande antal möten med företrädare för nationella statliga myndigheter, länsstyrelser, regioner, kommuner, Sveriges Kommuner och Regioner, andra relevanta utredningar liksom med representanter för näringslivet, civilsamhället och akademin.³ Därutöver har vi givit uppdrag till ett antal forskare och konsulter för att ytterligare belysa de olika frågeställningar som regeringen lyfter i direktiven till utredningen.

³ Se bilaga 4.

2.3 Slutbetänkandets disposition

I kapitel 1 redovisar utredningen sina författningsförslag med undantag för det förslag till ändring i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar som redovisades i vårt delbetänkande.

I kapitel 2 beskrivs i korthet utredningens uppdrag, hur utredningsarbetet genomförts liksom upplägget av slutbetänkandet.

Kapitel 3 är en lägesbeskrivning där utredningen redogör för nu-läge och utvecklingstendenser i län och landsbygder, och analyserar dess betydelse för landsbygdsutveckling och regional utveckling.

I kapitel 4 diskuterar vi varför de komplexa samhällsutmaningar vi identifierar kräver en förnyad politik.

Kapitel 5 ägnas åt utredningens förslag om en sammanhållen utvecklingspolitik där två politikområden förs samman till ett. Utredningens förslag till nya mål för den nya politiken presenteras.

I kapitel 6 för utredningen fram förslag om den framtida styrningen och organiseringen av en sammanhållen utvecklingspolitik.

Kapitel 7 ägnas åt våra förslag om statens roller och uppgifter i den framtida politiken såväl vad gäller relevanta nationella myndigheter som länsstyrelserna.

I kapitel 8 redovisas utredningens resonemang, bedömningar och förslag angående regionernas roller och uppgifter i en sammanhållen utvecklingspolitik.

I kapitel 9 för vi resonemang och lämnar förslag och bedömningar angående kommunernas bidrag till den föreslagna politiken.

Kapitel 10 behandlar näringslivet och den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Kapitel 11 handlar om det civila samhällets organisationer och den sammanhållna utvecklingspolitiken.

I kapitel 12 resonerar vi angående anslaget 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling.

I kapitel 13 redovisas utredningens konsekvensbedömningar av de förslag vi lämnar.

Kapitel 14 ägnas slutligen åt våra författningskommentarer.

3 Utvecklingen i länen och landsbygderna

I det här kapitlet beskriver vi nuläge och utvecklingstendenser, med inriktning på utvecklingen i Sveriges län, olika slags kommuner och landsbygder. I första avsnittet presenteras fakta och statistik om befolkningens struktur, tillväxt och företagande, utbildning och sysselsättning, förutsättningar för omställning, livskvalitet och kulturvanor samt tillgänglighet till service, transporter och bredband. Därefter följer ett avsnitt med analys av konsekvenser för landsbygdsutveckling och regional utveckling. Utvecklingen i län och landsbygder påverkas av en rad samhällsutmaningar. I utredningens direktiv¹ pekar regeringen på demografiska förändringar, miljöproblem och klimatförändringar samt social sammanhållning som särskilt viktiga för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken. I vårt delbetänkande utvecklas resonemangen om vilka utmaningar som en framtida politik för landsbygds- och regional utveckling behöver förhålla sig till samt i olika omfattning hantera.² Förutom de ovan nämnda, och där vi särskilt betonar vikten av ett Sverige som håller ihop, lyfter vi bland annat fram hur en förnyad utvecklingspolitik kan bidra till samhällets robusthet och beredskap i bred bemärkelse. Det försämrade säkerhetsläget i omvärlden och i Sveriges närområde bidrar till att detta är viktigt för utformningen av en ny politik.

¹ Dir. 2024:69, s. 9.

² SOU 2025:85, s. 34.

3.1 Lägesbeskrivning

I avsnittet redovisar vi länen och landsbygdernas utveckling, till stor del med utgångspunkt från Tillväxtverkets rapport *Tillstånd och trender*³. Avsnittet bygger också på redovisningar i budgetpropositioner, andra relevanta propositioner och skrivelser samt ett antal andra underlag och rapporter. Avsikten är att ge en övergripande bild, samt i vissa delar ett mer fördjupat underlag, som kan öka förståelsen om nuläge och utvecklingstendenser i olika geografier och delar av landet.

Kommuntyper används för att få helhetsbild av skillnader

Vi använder indelningen i kommuntyper, som bland annat Tillväxtverket gör i sina analyser av utvecklingen i landet.⁴ Vi bedömer att indelningen är tillräckligt detaljerad för att få en helhetsbild av strukturella samt inomregionala skillnader. Det går till exempel att se hur utvecklingen ser ut i olika typer av landsbygdskommuner jämfört med andra kommuner eller hela riket. Det går också att få en bild av utvecklingen för kommuner i olika delar av landet inom en viss kommuntyp. Däremot kan vi inte få information om specifika geografier, som öar och fjällbygder, eller jämförelser mellan funktionella regioner som inte följer kommunindelningen. För den typen av information får vi i stället använda särskilda undersökningar och analyser från exempelvis myndigheter eller forskare.

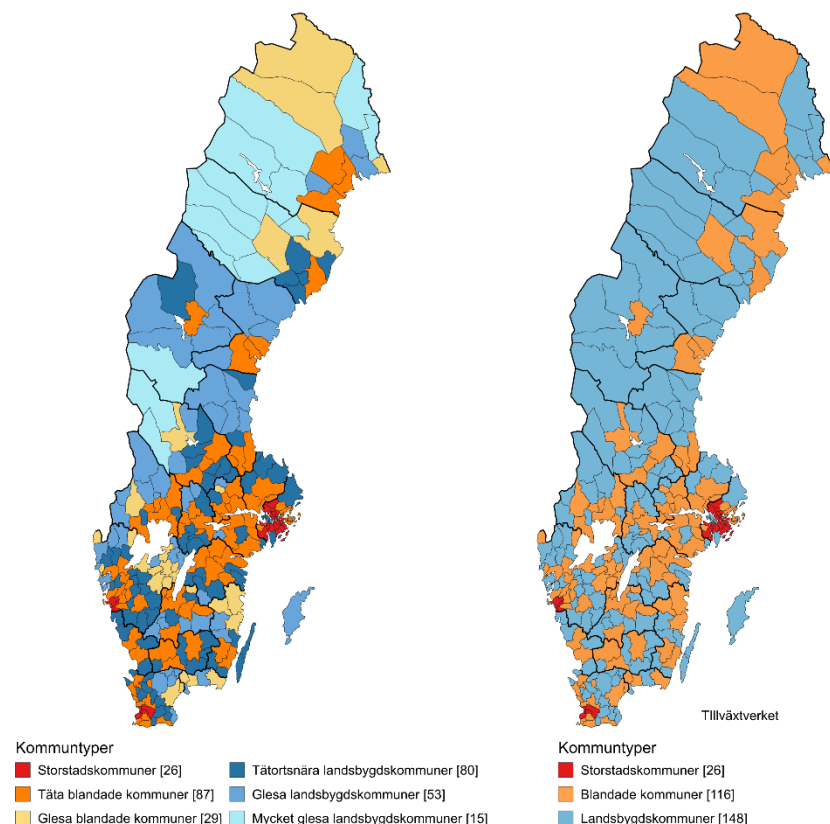
Det är viktigt att komma ihåg att landsbygdsområden finns i alla kommuner, inte bara de som klassas som landsbygdskommuner.⁵ Vi är också medvetna om att utvecklingen inom respektive kommuntyp skiljer sig åt mellan kommuner och att inomkommunala skillnader inte fångas. Särskilda utmaningar kopplade till gleshet och långa avstånd finns i alla kommuntyper. Kartorna i figur 3.1 nedan visar kommunindelningen i sex respektive tre kommuntyper.

³ Tillväxtverket 2025f.

⁴ Indelningen är gjord av Tillväxtverket och baserad på den definition som togs fram av Tillväxtanalys 2014. Indelningen uppdateras regelbundet av Tillväxtverket.

⁵ För mer nedbruten statistik finns Statistiska centralbyråns (SCB) regionala indelning i demografiska statistikområden (DeSO). Tillväxtverket har också en indelning i Funktionella analysregioner (FA25) som kan användas för analyser av funktionella samband och skillnader.

Figur 3.1 Indelning i sex respektive tre kommuntyper, antal kommuner inom parentes



Källa: Tillväxtverket.

Fortsatt urbanisering och fler äldre

Sveriges befolkning fortsätter öka snabbast i storstadslänen och i storstadskommunerna. Även Hallands och Uppsala län, som båda är storstadsnära län, har en befolkningsökning över genomsnittet. Landsbygdskommunerna har en betydligt svagare utveckling och i nio län har landsbygdskommunernas befolkning minskat under perioden 2003–2023.⁶ Den här utvecklingen innebär att befolkningen koncentreras alltmer till storstäderna, medan en allt mindre andel av befolkningen bor i övriga delar av landet. Utvecklingen är inte

⁶ Tillväxtverket 2025f, s. 25.

unik för Sverige utan det är en tydlig global trend. Tillväxtverket bedömer att den fortsatta urbaniseringen förstärker utmaningar på lokal och regional nivå kopplade till landsbygdsutveckling och regional utveckling.⁷

Inrikes flyttmönster i Sverige förändras inte särskilt mycket över tid och hänger framför allt samman med ålder, det vill säga var i livscykeln man befinner sig.⁸ De flesta som flyttar inom Sverige är unga vuxna. Under 2024 var det fler kvinnor än män som flyttade från samtliga kommuntyper med negativa inrikes flyttnetton, det vill säga glesa blandade kommuner samt tätortsnära, glesa och mycket glesa landsbygdskommuner. Det innebär att det var fler kvinnor än män som flyttade till storstadskommuner och täta blandade kommuner.⁹

Sedan år 2000 har andelen utrikesfödda i befolkningen ökat i alla kommuntyper. Störst andel utrikesfödda finns i storstadskommunerna, 2024 var andelen där 29 procent. Andelen utrikesfödda i landsbygdskommuner är lägre än genomsnittet för hela riket som är 20 procent.¹⁰

Födelseetal och invandring är viktiga faktorer för befolkningsutvecklingen. Många landsbygder och mindre tätorter har ett födelseunderskott, vilket leder till att andelen yngre människor minskar i förhållande till andelen äldre.¹¹ Andelen äldre i den svenska befolkningen ökar över tid, och särskilt tydligt i landsbygdskommuner. I drygt 57 procent av landets 290 kommuner är andelen äldre (över 65 år) minst 25 procent. För 20 år sedan var det 10 kommuner som hade minst 25 procent äldre av befolkningen.¹² Det är med andra ord en kraftig ökning av antalet kommuner med en stor andel äldre. I de berörda 166 kommunerna bor sammanlagt cirka 23 procent av befolkningen, eller 2,43 miljoner personer.¹³ Alla kommuner i kategorin mycket glesa landsbygdskommuner har minst 25 procent av

⁷ Tillväxtverket 2025f, s. 25.

⁸ Näringsdepartementet 2021.

⁹ Prop. 2025/26:1, utgiftsområde 23, s. 13.

¹⁰ Prop. 2025/26:158, s. 29 f.

¹¹ För Sverige som helhet har vi ett födelseöverskott, dvs. det föds fler än vad som dör. Där emot har barnafödandet i förhållande till befolkningen aldrig varit lägre i Sverige, enligt statistik från SCB.

¹² Tillväxtverket 2025f, s. 32.

¹³ Data för 2025 från SCB och statistikdatabasen.

befolkningen som är över 65 år, medan ingen av storstadskommunerna har det.¹⁴

En åldrande befolkning påverkar kommunernas kostnader på flera sätt när behovet av vård och omsorg ökar samtidigt som det är färre som arbetar och bidrar till kommuninvånarnas försörjning. Den demografiska försörjningskvoten beskriver hur många personer som en person i arbetsför ålder behöver försörja förutom sig själv. Försörjningskvoten ökar över tid och skiljer sig mycket mellan olika delar av landet. Generellt är kvoten högst i landsbygdskommuner och lägst i storstäderna.¹⁵

SCB gör prognoser för befolkningsutvecklingen och beräknar att flera län kan få en negativ befolkningsutveckling fram till år 2040.¹⁶ I de flesta län finns både kommuner som beräknas öka sin folkmängd och kommuner som beräknas minska. Undantaget är Uppsala län där folkmängden beräknas öka i alla kommuner, samt Blekinge och Västernorrlands län där alla kommuner beräknas få en minskande folkmängd. Andelen av den framtida befolkningen som är 70 år och äldre ökar medan andelen barn och unga under 25 år beräknas minska. Detta gäller enligt prognosen i alla län och även i de flesta kommuner.¹⁷ Tabellen nedan visar en framskrivning av befolkningsutvecklingen i kommuntyperna fram till år 2040 och 2050.

Tabell 3.1 Prognos över befolkningsutveckling i kommunerna

Befolkning 2024 och procentuell förändring till år 2040 och 2050

Kommuntyp	Befolkning 2024	Förändring 2040	Förändring 2050
Mycket glesa landsbygdskommuner	76 337	–8 %	–10 %
Glesa landsbygdskommuner	790 421	–5 %	–5 %
Tätortsnära landsbygdskommuner	1 263 408	3 %	6 %
Glesa blandade kommuner	764 064	–2 %	–1 %
Täta blandade kommuner	4 215 184	5 %	8 %
Storstadskommuner	3 468 306	7 %	11 %
Riket	10 577 720	4 %	7 %

Källa: Prognos från SCB och egna beräkningar.

¹⁴ Av de 166 kommunerna med minst 25 procent av befolkningen över 65 år är 116 landsbygdskommuner och 50 blandade kommuner.

¹⁵ Prop. 2025/26:158, s. 29.

¹⁶ SCB 2024, s. 5.

¹⁷ SCB 2024, s. 5.

Den övergripande bilden är att glesa och mycket glesa landsbygdskommuner samt glesa blandade kommuner fortsätter minska fram till 2040 medan befolkningen ökar i storstadskommuner samt vissa täta blandade kommuner och tätortsnära landsbygdskommuner. Mellan 2040 och 2050 är befolkningen i stort sett oförändrad för glesa landsbygdskommuner sammantaget. För gruppen glesa blandade kommuner ökar befolkningen mellan 2040 och 2050 enligt prognosen.¹⁸ Vi har också tittat på prognosresultaten för enskilda kommuner inom kommuntyperna. I både kommuntyper som minskar och ökar befolkningen finns det enskilda kommuner som har den motsatta utvecklingen.¹⁹

Sammantaget visar prognosen att det grundläggande problemet med den demografiska utvecklingen fortsätter och delvis förstärks över tid, till nackdel för redan glest befolkade delar av landet.

Samtliga län bidrar till tillväxten

Sverige är ett handelsberoende land och många produktionsprocesser ingår i globala värdekedjor.²⁰ Det har gjort det svenska näringslivet beroende av andra länders ekonomier, vilket också påverkar företagen på lokal och regional nivå.

Tillväxtverkets rapportering visar att alla 21 län bidrar till den samlade ekonomiska tillväxten. Det är dock en tydlig koncentration av ekonomisk aktivitet till storstäderna, där Stockholms läns andel av Sveriges BNP sedan länge legat på omkring 30 procent. Landsbygdskommunerna står för omkring 17 procent, blandade kommuner för drygt 40 procent och storstadskommunerna för 43 procent av rikets BNP.²¹ Att huvudstadsregioner står för en stor andel av ett lands ekonomi är något som gäller även i övriga Europa; exempelvis motsvarar både Köpenhamns- och Helsingfors-regionernas andel av ländernas BNP omkring 40 procent.²²

¹⁸ Exempel på glesa blandade kommuner där befolkningen beräknas öka är Skövde, Tibro, Kristianstad och Skellefteå.

¹⁹ Exempel på glesa och mycket glesa landsbygdskommuner där befolkningen ökar är Åre, Härjedalen, Orust och Tjörn.

²⁰ Tillväxtverket 2025b, s. 40.

²¹ Tillväxtverket 2025f, s. 10.

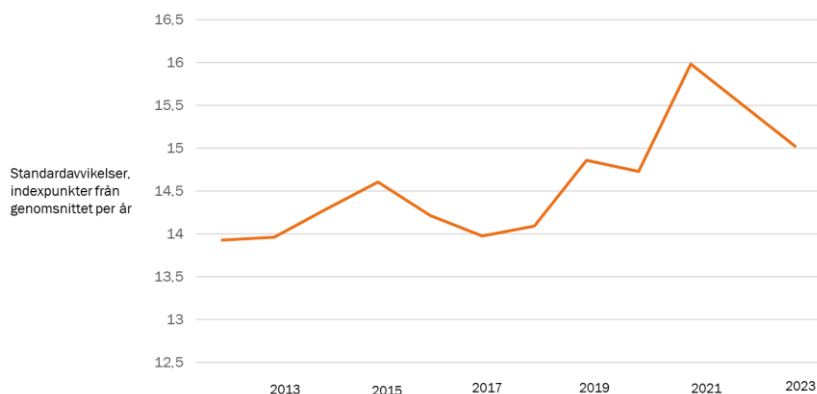
²² Region Stockholm 2026, s. 6. Siffror från OECD Data Explorer.

Tillväxtverket använder förändringen i bruttoregionprodukt, BRP, som ett mått på regional tillväxt.²³ För att jämföra länen med varandra används BRP per sysselsatt, som ett mått på arbetsproduktivitet, samt BRP per capita. Både BRP per sysselsatt och per capita har ökat i samtliga län under den studerade perioden 2012–2022. I Stockholms, Norrbottens och Uppsala län är arbetsproduktiviteten större än riksgenomsnittet. Storstadskommunerna har högst arbetsproduktivitet och för ungefär hälften av länen är BRP per sysselsatt för 2022 högre i landsbygds kommunerna än i de blandade kommunerna.

Skillnader i BRP per capita har ökat mellan länen under den studerade perioden och det finns även stora inomregionala skillnader. Figuren nedan visar hur skillnaderna i ekonomisk aktivitet mellan länen har utvecklats mellan 2012 och 2023, mätt som standardavvikelsen från den genomsnittliga BRP per capita (procentenheter).

Figur 3.2 Utvecklingen av skillnader i BRP/capita i länen

Mätt som standardavvikelse från genomsnittliga BRP/capita



Källa: Hallin, 2026a.

Förutom i Sverige har skillnader i BRP mellan olika delar av landet ökat i bland annat Danmark, visar en studie från OECD där utvecklingen de senaste 20 åren analyseras.²⁴ Finland och Norge däremot

²³ Tillväxtverket väljer att använda förändring av BRP som ett mått på ekonomisk tillväxt, men kommenterar i rapporten att BRP-förändringen snarare mäter förändring i ekonomisk aktivitet och inte utveckling av produktivitet. Tillväxtverket kommenterar också att ett högt värde på BRP till följd av stora driftöverskott i produktionen inte behöver betyda att det är resurser som kommer länet till del.

²⁴ OECD 2023, s. 11.

hör till de länder där skillnaderna i stället har minskat över tid. I rapporten från OECD förs en argumentation om varför det är viktigt att motverka alltför stora skillnader mellan olika delar inom ett land. De skriver bland annat om hur ”service gaps” mellan exempelvis städer och landsbygder kan leda till sämre utveckling av produktiviteten och en nedåtgående spiral för utvecklingen i samhället.²⁵ Svenska forskare har också lyft vikten av att inte enbart fokusera på skillnader mellan geografier, som städer och landsbygder, i landet som helhet utan att relationen mellan centrum och periferi inom exempelvis kommuner behöver uppmärksammas.²⁶

Hög sysselsättningsgrad i flera glesa kommuner

Sysselsättningsgraden är relativt sett hög i Sverige,²⁷ men med avsevärda variationer både mellan och inom län. Samtidigt ökar arbetslösheten och var enligt SCB:s arbetskraftsundersökning 9,7 procent i mars 2026.

Efterfrågan på arbetskraft har ökat i nästan alla delar av Sverige.²⁸ Äldre personer stannar numera kvar på arbetsmarknaden långt upp i åldrarna, inte minst i landsbygdskommuner. Sysselsättningsgraden är högre för män än för kvinnor i alla kommuntyper. I flera län finns stora utmaningar med matchning av de arbetssökandes utbildning och erfarenhet, och arbetsgivarnas behov av kompetens.²⁹

Den gröna omställningen inom industrin innebär stora investeringar runt om i Sverige. Enligt en kartläggning som gjordes av Accelerationskontoret 2025 uppgår pågående och planerade investeringar till över 800 miljarder kronor, varav det mesta privat kapital.³⁰ Av den totala investeringsvolymen stod norra Sverige för cirka 72 procent. Tidigare situation med bitvis hög arbetslöshet i norra Sverige

²⁵ OECD 2023, s. 12. ”Service gaps” uppstår när vissa grupper i samhället inte har tillgång till tjänster som exempelvis utbildning eller sjukvård, vilket kan leda till bland annat socialt utanförskap.

²⁶ Se Erlingsson m.fl. 2021 för resonemang.

²⁷ Sysselsättningsgraden 2023 i åldersgruppen 20–64 år uppgick till 82,5 procent för män respektive 80,6 procent för kvinnor, beräknat på registerstatistik från SCB.

²⁸ Tillväxtverket 2025f, s. 40. Enligt Arbetsförmedlingen fortsätter den återhämtning på arbetsmarknaden som inleddes hösten 2025 (Arbetsförmedlingen 2026).

²⁹ Tillväxtverket 2025f, s. 40. Arbetsförmedlingen konstaterar att en stor grupp inskrivna arbetslösa saknar de kompetenser som efterfrågas, vilket innebär att det finns en risk att matchningsproblemen ökar i takt med att konjunkturen stärks (Arbetsförmedlingen 2026).

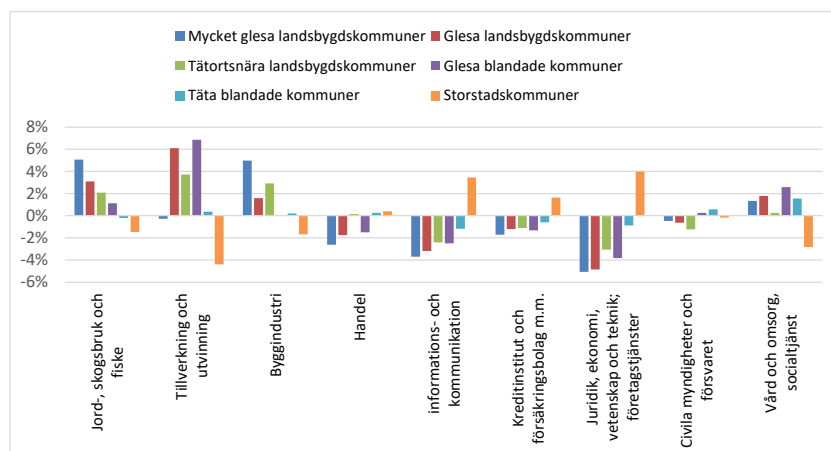
³⁰ Accelerationskontoret 2025. I kartläggningen ingår pågående och planerade företagsetableringar och företagsexpansioner av vikt för industrins gröna omställning, investeringarna ska omfatta minst 100 miljarder kronor.

har, till stor del på grund av industrins gröna omställning, förändrats och i dag ser vi högre sysselsättning och i vissa fall arbetskraftsbrist. Situationen är med andra ord en annan än i början av 2000-talet, när Stockholm och andra storstäder drog ifrån övriga landet i fråga om sysselsättning och tillväxt.³¹

Generellt har storstadskommuner och blandade kommuner en något lägre sysselsättningsgrad än övriga kommuntyper. Det kan förklaras av att andelen studerande är högre samtidigt som befolkningen växer snabbare än i andra kommuntyper. Särskilt i storstadskommunerna växer befolkningen ofta snabbare än efterfrågan på arbetskraft. I kommuner med minskande befolkning kan det vara tvärtom, vilket innebär en högre sysselsättningsgrad i flera glesa landsbygdskommuner.³²

I landsbygdskommuner finns arbetstillfällen i större utsträckning än i riket som helhet inom tillverkning samt jord- och skogsbruk, medan det i storstäder är en större andel sysselsatta inom tjänstesektorer av olika slag.³³ Figuren nedan visar sysselsättningens avvikelse från rikssnittet inom olika branscher, som ett sätt att illustrera hur näringslivsstrukturen skiljer sig mellan olika kommuntyper.

Figur 3.3 Avvikelsen i sysselsättning i ett urval av branscher per kommuntyp i förhållande till rikssnittet 2023



Källa: Prop. 2025/26:158, s. 43.

³¹ Tillväxtverket 2025f, s. 42.

³² Tillväxtverket 2025f, s. 41.

³³ Prop. 2025/26:158, s. 43.

Många småföretag i hela landet

Näringslivet i Sverige bestod 2023 av drygt en miljon företag, med sammanlagt cirka tre miljoner personer anställda. De allra flesta av företagen, 97 procent, är småföretag med färre än tio anställda. Samtidigt står de stora företagen³⁴ för mer än hälften av den totala omsättningen och 46 procent av antalet anställda i näringslivet.³⁵

Företagandet varierar inom landet och mellan kommuntyper. Exempelvis har landsbygdskommuner ofta fler företag per invånare än storstadskommuner. Även län med stor besöksnäring har många företag per invånare, medan storstadsregioner som Stockholms län har flest företag totalt sett.³⁶ Gröna näringar³⁷ har flest antal företag totalt sett i riket, följt av branschen ekonomi, juridik, vetenskap och teknik (företagstjänster). Tillverkning samt handel står för flest anställda inom det privata näringslivet.

Nästan vartannat företag i landsbygderna är enmansföretag, och mikroföretag³⁸ av olika slag är den största privata arbetsgivaren i landsbygdskommuner. I storstadskommuner är var tredje företag ett enmansföretag och i blandade kommuner är motsvarande siffra cirka 40 procent.³⁹ Kvinnor är underrepresenterade bland företagare generellt, och andelen kvinnor som driver eget företag har under perioden 2013–2021 minskat något i samtliga län utom Gotlands län. Antalet företagare med utländsk bakgrund har ökat i alla län, det gäller både kvinnor och män.⁴⁰

Tillväxtverket har undersökt hur antalet små och medelstora företag har förändrats mellan 2010 och 2020 i landsbygdskommuner och övriga kommuntyper.⁴¹ Undersökningen visar att antalet små och medelstora företag minskade med fyra procent i landsbygder men ökade med sex procent i övriga kommuntyper, under den studerade tioårsperioden. Branscher som minskar i både landsbygdskommuner och övriga kommuntyper är gröna näringar, handel samt

³⁴ Företag med 250 eller fler anställda.

³⁵ Uppgifter från Tillväxtverket, baserat på data från SCB. Enligt data från 2023 har cirka 85 procent av företagen med fler än 250 anställda (cirka 1100 företag) sitt säte i storstads- eller blandade tätorter. Företagen kan ha både arbetsställen och underleverantörer i andra kommuntyper, men det framgår inte av statistiken.

³⁶ Prop. 2025/26:158, s. 44.

³⁷ Jordbruk, skogsbruk och fiske.

³⁸ Företag med 0–9 anställda.

³⁹ Uppgifter från Tillväxtverket, baserat på data från SCB.

⁴⁰ Prop. 2025/26:158, s. 44.

⁴¹ I undersökningen ingår företag med en omsättning på minst 400 000 kronor.

tillverkning och utvinning. I branschen information och kommunikation har antalet företag ökat mest i samtliga kommuntyper. Exempel på andra branscher där antalet företag har ökat i både landsbygdskommuner och andra kommuntyper är byggverksamhet och fastighets-service.⁴²

Vi återkommer till näringslivet i kapitel 7, 8 och 10, där vi också presenterar utredningens syn på det näringslivsfrämjande arbetet i politiken för Sveriges sammanhållna utveckling.

Färre med eftergymnasial utbildning i landsbygdskommuner

Utbildning är en av flera socioekonomiska faktorer som är avgörande för att stärka länders utveckling, sammanhållning och jämställdhet.⁴³ För att företag och offentliga verksamheter ska hitta rätt kompetens är utbudet av utbildningar som motsvarar arbetsmarknadens behov avgörande. För individen är utbildning ofta vägen till ett bra liv, med egen försörjning och inte minst ett socialt sammanhang. Det finns också kopplingar mellan utbildning och en god hälsa. Personer med lägre utbildningsnivå har generellt sett sämre förutsättningar för en god hälsa jämfört med de som har en högre utbildningsnivå.⁴⁴

I tätbefolkade delar av landet finns vanligtvis ett bredare utbud av utbildningsmöjligheter. I både den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken betonas vikten av tillgång till utbildningar på olika nivåer oavsett var i landet man bor. I den nationella strategin för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030, i fortsättningen benämnd den nationella strategin, uttrycks behovet av en väl fungerande infrastruktur för kompetensförsörjning och livslångt lärande i hela landet, vilket bland annat innebär tillgång till utbildning på alla nivåer i utbildningssystemet.⁴⁵ För den sammanhållna landsbygdspolitiken gör regeringen bedömningen att tillgängligheten till högre utbildning inklusive yrkeshögskoleutbildning ska vara god oavsett var i landet man bor.⁴⁶

⁴² Uppgifter från Tillväxtverket, baserat på data från SCB.

⁴³ Se bland annat FN:s globala mål *God utbildning* som handlar om att säkerställa en inkluderande och likvärdig utbildning av god kvalitet och att främja ett livslångt lärande för alla.

⁴⁴ Folkhälsomyndigheten 2015.

⁴⁵ Skr. 2021/22:133, s. 33.

⁴⁶ Prop. 2017/18:179, s. 59; prop. 2025/26:158, s. 152 f.

I båda propositionerna om landsbygdspolitiken lyfts bland annat vikten av tillgången till lärcentrum för att främja livslångt lärande och tillgången till utbildning.⁴⁷ Betydelsen av tillgången till distansutbildningar för att göra utbildningar tillgängliga nämns i både den regionala utvecklingspolitiken och sammanhållna landsbygdspolitiken.⁴⁸

Antalet personer i Sverige med eftergymnasial utbildning på minst tre år har ökat med 60 procent mellan 2008 och 2022.⁴⁹ Län med universitetsorter samt storstadskommuner har störst andel invånare med minst tre års eftergymnasial utbildning. Andelen av befolkningen med eftergymnasial utbildning är lägre i landsbygdskommuner jämfört med övriga riket. Andelen som lämnar gymnasiet med högskolebehörighet är tydligt lägre i landsbygdskommuner, 58 procent, jämfört med 80 procent i storstadskommuner.⁵⁰ Kvinnor har en högre behörighetsgrad än män i samtliga kommuntyper.

I landsbygder finns också ett tydligt könsmonster där kvinnor är högutbildade i högre grad än män.⁵¹ En anledning för framför allt unga personer att flytta från landsbygdskommuner är för att utbilda sig. Kvinnor lämnar i högre utsträckning än män landsbygderna efter gymnasiet för att utbilda sig på annan ort. Många av de som flyttar för att studera har också visat sig stanna i studieorten eller flytta till annan större stad för arbete.⁵² I en rapport till den parlamentariska landsbygdskommittén konstaterade AgriFood Economics Centre att om fler studenter valde universitet eller högskolor i regionen i stället för en mer avlägsen studieort skulle utflyttningen av högutbildade kunna bromsas.⁵³

Utveckling av livskvalitet i län och landsbygder

Begreppet livskvalitet är inte enkelt att definiera och beroende på sammanhanget kan betydelsen variera. Utvecklingen av vår livskvalitet är nära kopplad till hållbar utveckling och tidsaspekten; hållbarhet kan sägas innebära att nästa generation inte ska ha sämre för-

⁴⁷ Prop. 2017/18:179, s. 62; prop. 2025/26:158, s. 153.

⁴⁸ Skr. 2020/21:133, s. 33; prop. 2017/18:179, s. 59.

⁴⁹ Tillväxtverket 2025f, s. 35.

⁵⁰ Tillväxtverket 2025f, s. 37; statistik från SCB (Statistikdatabasen).

⁵¹ Det gäller generellt för Sverige men är särskilt tydligt i landsbygder.

⁵² Tillväxtverket 2025f, s. 37.

⁵³ Lovén, Nordin och Hammarlund 2016.

hållanden än i dag och helst bättre.⁵⁴ I utredningen har vi bland annat fokus riktat mot en socialt hållbar utveckling i alla delar av landet, och särskilt med koppling till ett land som håller ihop. Flera av de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 handlar om social hållbarhet ur olika aspekter, bland annat god hälsa, jämlikhet och delaktighet i samhället.⁵⁵

Traditionellt har livskvalitet mätts med ekonomiska indikatorer, men det finns även andra sätt att mäta för att få med icke-ekonomiska aspekter av människors levnadsvanor. Tillväxtverket och Reglab⁵⁶ har tillsammans utvecklat livskvalitetsindexet BRP+, för att komplettera måtten på ekonomisk tillväxt i Sverige som helhet (BNP) och dess regionala motsvarighet (BRP).⁵⁷ Tillväxtverkets analys visar att skillnader i livskvalitet mellan länen är betydligt mindre än skillnader i ekonomisk utveckling.⁵⁸ BRP+ har ökat över tid i de flesta län och i riket som helhet under femårsperioden 2016–2021. Skillnader inom länen är stora i många fall, och ofta har landsbygdskommuner en bättre utveckling än blandade kommuner. Stockholms, Kronobergs och Skåne län har enligt mätningen de största variationerna i livskvalitet inom länen.⁵⁹

Det finns också skillnader i livskvalitet mellan kvinnor och män. Jämställdhetspolitikens delmål handlar bland annat om ekonomisk jämställdhet och jämställd hälsa. Jämställdhetsmyndigheten bedömer att båda delmålen är långt ifrån uppfyllda.⁶⁰ Kvinnor har fortsatt lägre inkomster än vad män har, skillnaderna har till och med ökat. Kvinnor upplever en sämre hälsa än män, bland annat på grund av ökad psykisk ohälsa bland unga kvinnor.⁶¹

Analysen av utanförskap och socioekonomisk utveckling är intressant i sammanhanget. Boverket har gjort en sådan analys som visar att 179 områden i 67 kommuner har så stora utmaningar att de kan betecknas som områden där utanförskapet är stort.⁶² De flesta av områdena finns i storstäder med omnejd samt i större städer.

⁵⁴ Resonemang om innebörden av livskvalitet och hur det kan mätas förs i SOU 2015:56.

⁵⁵ Svenska FN-förbundet (webbplats). *Globala målen för hållbar utveckling*.

⁵⁶ Reglab har funnits sedan 2010 och är ett forum för lärande om regional utveckling där regioner, myndigheter och forskare medverkar. Reglab kommer att avslutas under 2026.

⁵⁷ Tillväxtverket (webbplats). *Breddat mått på regional utveckling (BRP+)*.

⁵⁸ Tillväxtverket 2025f, s. 17.

⁵⁹ Tillväxtverket 2025f, s. 18.

⁶⁰ Jämställdhetsmyndigheten 2025.

⁶¹ Jämställdhetsmyndigheten 2025.

⁶² Boverket 2024.

26 av de utpekade områdena ligger i kommuner som SKR klassar som mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner.⁶³

I en utvärdering av landsbygdsprogrammet 2014–2022 är en av slutsatserna att den socioekonomiska utvecklingen i landsbygderna överlag är positiv.⁶⁴ De socioekonomiska utfall som beräknas bygger på uppgifter om disponibel inkomst, sysselsättningsgrad och andel hushåll med låg ekonomisk standard. Samtidigt finns det skillnader mellan olika landsbygder, där tätbefolkade landsbygder ofta har en mer gynnsam socioekonomisk situation jämfört med mer glesbefolkade landsbygder. Landsbygderna i Stockholms län sticker ut med signifikant högre inkomster än i övriga landet, medan landsbygderna i mycket glesa landsbygdskommuner har lägst disponibla inkomster. Ytterligare slutsatser från rapporten är att landsbygdernas inkomster närmar sig städernas, samt att andelen hushåll med låg ekonomisk standard är lägre i landsbygder än i städer inom samma kommuntyp.

Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor (MUCF) gör regelbundet undersökningar av ungas levnadsvillkor i Sverige. I en rapport om hur villkoren för unga skiljer sig mellan landsbygder och städer är den övergripande slutsatsen att unga i landsbygder möter andra hinder än unga i städer, men de upplever också fördelar med att bo på landsbygden.⁶⁵ Bland hindren nämns sämre tillgång till kollektivtrafik och något sämre chanser att klara av grundskolan och påbörja önskade gymnasiala och eftergymnasiala studier. Fördelar är till exempel trygghet i närmiljön, lättare att hitta bostad och tidigare inträde på arbetsmarknaden.

Förutsättningar för omställning varierar mellan olika delar av landet

På ett övergripande plan utvecklas tillståndet för miljön och klimatet negativt. Som konstateras av bland annat Produktivitetsskmissionen har den ekonomiska tillväxten delvis skett på bekostnad av miljön.⁶⁶ Den globala uppvärmningen pågår i sådan takt att ekosystem hotas. Klimatförändringarna är ett av vår tids största hot. Andra stora miljömässiga utmaningar är utarmning av naturresurser, luft-

⁶³ Boverket använder SKR:s indelning, det vill säga inte Tillväxtverkets indelning i kommuntyper som vi huvudsakligen refererar till i kapitlet.

⁶⁴ Nordin och Rehn 2025.

⁶⁵ Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor 2024, s. 4.

⁶⁶ SOU 2025:96, s. 305.

och miljöföroreningar och minskad biologisk mångfald. Miljöförstöring och klimatförändringar innebär också ett hot mot hela landets utveckling och konkurrenskraft, bland annat med koppling till nyttjandet av naturresurser.

För att nå globala och nationella hållbarhets-, miljö- och klimatmål behöver samhället ställas om. Det handlar bland annat om att arbeta för hållbar produktion och konsumtion, som är ett av de mål där det är långt kvar till måluppfyllelse. För att nå klimatmålen behöver fossila bränslen ersättas med fossilfria. Många landsbygdskommuner har goda förutsättningar att producera förnybar energi genom sol-, vind- och vattenkraft. Landsbygdernas energiproduktion bedöms ha stor betydelse i omställningen från fossila till förnybara energisystem. Småskalig fossilfri energi kan också skapa affärsmöjligheter och nya arbetstillfällen i landsbygder.⁶⁷

Med endast några år kvar till 2030 är det bara tre av de 17 globala målen som bedöms vara uppfyllda i Sverige.⁶⁸ Riksrevisionens granskning av statens arbete med Agenda 2030 visar på flera stora brister, bland annat att regeringen inte har pekat ut någon riktning för Sveriges genomförande av agendan samt att myndigheter och andra aktörer inte har fått förutsättningar att bidra till måluppfyllelsen.⁶⁹ Kritiken mot regeringens styrning och den bristande samordningen i Regeringskansliet visar på svårigheterna att arbeta med tvärsektoriella frågor i statsförvaltningen.⁷⁰ Detta får även effekter för genomförande av tvärsektoriella politikområden som den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken där just samordningen mellan myndigheter, samt inom Regeringskansliet, är central.

Förutsättningarna för omställning varierar mellan olika delar av landet. I budgetpropositionen redovisar regeringen utvecklingen för indikatorn utsläppsintensitet, som visar utsläpp av växthusgaser till luft i relation till förädlingsvärde.⁷¹ Under 2023 var utsläppsintensiteten högst i Gotlands, Norrbottens och Södermanlands län, där det finns flera utsläppsintensiva industrier. För län med stor andel tjänstenäringar, som Stockholms, Uppsala och Kronobergs län, är i stället utsläppen relativt små i relation till produktionsvärdet.

⁶⁷ Prop. 2025/26:158, s. 140.

⁶⁸ De tre målen är Ingen fattigdom, Jämställdhet och Hållbar energi för alla.

⁶⁹ Riksrevisionen 2025, s. 55.

⁷⁰ Jacobsson 2019, s. 18.

⁷¹ Det är de direkta utsläppen från produktionen hos svenska ekonomiska aktörer som räknas. Utsläpp från produktion av importerade varor som förbrukas i Sverige ingår inte.

Generellt är det stor spridning både mellan och inom länen, kopplat till hur näringslivsstrukturen och produktionen ser ut. Över tid har utsläppen minskat i alla län och totalt sett för riket; den totala minskningen för riket under perioden 2015–2023 är 43 procent.⁷² Utsläpp till följd av konsumtionen från andra länder är avsevärt högre i storstäderna jämfört med andra delar av landet, i relation till befolkningen.

Skillnader i tillgången till kommersiell service mellan kommuntyper

I både den sammanhållna landsbygdspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken betonas vikten av tillgång till kommersiell och offentlig service för att kunna arbeta, bo och leva i hela landet. I landsbygdspropositionen 2026 gör regeringen bedömningar om vikten av såväl offentlig som kommersiell service, för en positiv utveckling i Sveriges landsbygder. Betydelsen av livsmedelsbutiker i hela landet för krisberedskap betonas och de statliga stöden till dagligvarubutiker och drivmedelsstationer i gles- och landsbygder lyfts särskilt.⁷³ Att tillgängligheten till kommersiell och offentlig service behöver vara god oavsett var i landet man bor har också tagits upp vid flera möten och kontakter under utredningen, inte minst av företrädare för öar och skärgårdar.

Tillväxtverket följer upp tillgängligheten till grundläggande kommersiell service⁷⁴ med fokus på utvecklingen i gles- och landsbygder. Den senaste rapporteringen visar att generellt är tillgängligheten till dagligvaror relativt bra i Sverige; 78 procent av befolkningen har en dagligvarubutik närmare än två kilometer från hemmet. Det är dock stora skillnader i tillgänglighet till kommersiell service mellan såväl län som kommuntyper. Landsbygdskommuner i samtliga län, förutom i Kronobergs län, har en sämre genomsnittlig tillgänglighet till butiker jämfört med andra kommuntyper. I storstadskommunerna är tillgängligheten bäst och den ökar också över tid.⁷⁵

⁷² Uppgifter från Tillväxtverket, ännu ej publicerade.

⁷³ Prop. 2025/26:158, s. 170.

⁷⁴ I grundläggande kommersiell service ingår dagligvarubutiker, post- och paketservice, apotek, betaltjänster och drivmedel.

⁷⁵ Tillväxtverket 2025e, s. 26.

Under perioden 1999–2023 minskade antalet dagligvarubutiker i Sverige med över 2 000, avseende butiker med fullsortiment. Ett trendbrott är dock att det totala antalet dagligvarubutiker inte minskar i samma takt som tidigare. Det beror delvis på att antalet butiker utan fullsortiment har ökat över tid, bland annat handlar det om obemannade butiker som har ökat relativt snabbt och särskilt i landsbygdskommuner.⁷⁶ För att uppnå en god servicenivå i hela landet finns också flera statliga stöd till bland annat dagligvarubutiker och drivmedelsstationer. Tillväxtverket fördelar vissa medel medan andra fördelas utifrån regionernas prioriteringar vid användning av deras tilldelade medel från anslag 1:1.⁷⁷ Undersökningar som genomförts har visat på de statliga stödens betydelse för att bibehålla en god tillgänglighet till kommersiell service i hela landet. Till exempel visar en studie från Agrifood Economics Centre att stödet har gjort så att fler butiker finns kvar än vad som annars skulle varit fallet.⁷⁸

Handelns forskningsinstitut (HFI) har nyligen utvärderat det särskilda driftstödet till dagligvarubutiker.⁷⁹ Utvärderingen visade att dagligvarubutiker som mottagit driftstöd i genomsnitt hade 52 procent högre sannolikhet för överlevnad jämfört med likvärdiga butiker som inte mottagit stödet. Det gick att se en positiv effekt på stödmottagande butikers lönsamhet men däremot kunde inte några effekter på omsättning eller produktivitet visas.

Jämfört med annan kommersiell service är drivmedelsstationerna jämnare fördelade över landet och mellan länen. Tillväxtverket påtalar också att samordnade servicelösningar kan vara av betydelse i landsbygder. Många drivmedelsstationer erbjuder dagligvaror men det kan även handla om lösningar för paket, läkemedel och kontanter.⁸⁰

Rapporteringen av tillgänglighet påverkas också av den demografiska utvecklingen – om det flyttar personer från en plats med dålig tillgänglighet ser det i statistiken ut som en förbättring av tillgängligheten även om antalet butiker är oförändrat. Beräkningar som Tillväxtverket har gjort visar att befolkningsförändringar står för en stor del av förändringarna av tillgängligheten; endast 18 procent av förändringen i platserns tillgänglighet under perioden 2012–

⁷⁶ Tillväxtverket 2025e, s. 22.

⁷⁷ I förordningen (2024:1243) om stöd för att främja tillgången till grundläggande kommersiell service finns regelverket för stöden för kommersiell service.

⁷⁸ Agrifood Economics Centre 2023.

⁷⁹ Handelns forskningsinstitut 2026.

⁸⁰ Tillväxtverket 2025e, s. 33.

2022 kunde tillskrivas förändringar av antalet butiker.⁸¹ Över tid kan utflyttning från en plats eller bygd göra att kundunderlaget blir så pass tunt att det inte finns förutsättningar att driva dagligvaruhandel eller annan kommersiell service. Det är en utveckling som vi ser i många glesbefolkade delar av landet, som kan vara allvarlig sett ur ett sårbarhets- och beredskapsperspektiv.⁸² Minskad tillgång till kommersiell service påverkar inte enbart vardagsliv och attraktivitet utan också samhällets robusthet, krisberedskap och sammanhållning.

Tillgängligheten genom transportsystemet varierar

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.⁸³ I propositionen om den sammanhållna landsbygdspolitiken gör regeringen bedömningen att målet för transportpolitiken är förenligt med landsbygdspolitikens övergripande mål. I landsbygdspropositionen lyfts bland annat betydelsen av enskilda vägar samt förutsättningarna för hållbara godstransporter på järnväg i landsbygd.⁸⁴

Transportpolitiken styrs, förutom av det övergripande målet, även av funktionsmål och hänsynsmål som är beslutade av riksdagen. Funktionsmålet handlar om att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utvecklingskraft i hela landet.⁸⁵ Det strategiska området i den regionala utvecklingspolitiken som handlar om tillgänglighet i hela landet är i linje med transportpolitikens funktionsmål. I nationella strategin betonas vikten av väl fungerande och hållbara transportsystem för människor och näringsliv i såväl städer som landsbygder i hela landet.

Trafikanalys gör årliga uppföljningar av hur transportsystemet har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. De senaste åren har utvecklingen för funktionsmålet varit negativ. Indikatorer som har försämrats är transportsystemets standard och tillförlitlighet, tillgänglighet till arbete och skola samt tillgänglighet – övriga

⁸¹ Tillväxtverket 2025e, s. 26.

⁸² Se resonemang om betydelsen av dagligvarubutiker och drivmedelsstationer för robusta samhällen som kan stå emot störningar. i prop. 2025/26:158, s. 170–171.

⁸³ Prop. 2008/09:93, s. 14.

⁸⁴ Prop. 2017/18:179, s. 54.

⁸⁵ Prop. 2008/09:93, s. 16.

persontransporter.⁸⁶ Förutsättningarna för att resa till skola och service är dock generellt god i landet, men med stora geografiska variationer till nackdel för landsbygderna som består över tid. Den interregionala tillgängligheten, det vill säga möjligheterna att resa mellan regioner, har försämrats och är nu tillbaka på 2013 års nivå.⁸⁷

Funktionsmålet handlar också om att fler människor ska ha råd att nyttja transportsystemet. Sammantaget gör Trafikanalys bedömningen att transporterna har blivit mer ekonomiskt överkomliga. Det beror bland annat på mer bränsleeffektiv biltrafik och realpris-sänkningar i kollektivtrafiken i många län.⁸⁸

Uppföljningen visar att den lokala tillgängligheten, mätt som andel av befolkningen som når utpekade servicepunkter inom en viss tid, har stärkts. Det beror dock främst på att allt fler bor i tätorter och städer. Urbaniseringen gör också att fler personer exponeras för luftföroreningar och trafikbuller.⁸⁹ I alla kommuntyper utom mycket glesa landsbygder når befolkningen service inom 20 minuter med bil.⁹⁰

Samtantaget visar Trafikanalys uppföljning att det finns betydande geografiska skillnader i tillgänglighet. Landsbygdsbor är generellt mer beroende av bil än de som bor i tätorter. I län som har en relativt god tillgänglighet är utvecklingen när det gäller tillgänglighet fortsatt positiv medan län med sämre förutsättningar utvecklas negativt eller i en lägre positiv takt.⁹¹

Sämre tillgång till bredband i glesa landsbygder

Sverige har i ett internationellt perspektiv god tillgång till bredband. Samtidigt finns det relativt stora skillnader när det gäller tillgången till bredband med hög överföringshastighet mellan, inom och utanför tätorter. För att komplettera den marknadsdrivna utbyggnaden och stödja bredband i landsbygder har regeringen valt att satsa på statligt stöd till bredbandsutbyggnad utanför tätorter.

⁸⁶ Trafikanalys 2025b, s. 23.

⁸⁷ Trafikanalys 2025b, s. 21.

⁸⁸ Trafikanalys 2025b, s. 31.

⁸⁹ Trafikanalys 2025b, s. 46.

⁹⁰ Trafikanalys 2025b, s. 27. Den service som anges är livsmedelsbutik, grundskola, apotek, paketutlämning och drivmedel.

⁹¹ Trafikanalys 2025b, s. 7.

I den regionala utvecklingspolitikens strategiska område *Tillgänglighet i hela landet genom digital kommunikation och transportsystemet* är en av prioriteringarna förbättrad tillgång till snabbt bredband och ökad digital användning.⁹² I propositionen om den sammanhållna landsbygdspolitiken betonar regeringen vikten av digital infrastruktur i hela landet för ett Sverige som håller ihop.⁹³

I dag är tillgången till mobilnäten lika viktig som tillgången till bredband. Såväl privat som på arbetsplatsen förväntar vi oss en stabil uppkoppling med jämn och hög kapacitet. I regeringens digitaliseringsstrategi pratar man därför om konnektivitet och inte om den specifika tekniken bredband. Ett av de strategiska områdena i digitaliseringsstrategin är att det i Sverige och mot omvärlden ska finnas tillförlitlig konnektivitet så att det är möjligt att bo, leva och verka i hela landet.⁹⁴

En av de tre indikatorer som regeringen följer och redovisar i budgetpropositionen för den sammanhållna landsbygdspolitiken är tillgången till fast bredband. Nästan alla hushåll, 99,6 procent, i storstadskommuner hade tillgång till fast bredband om minst 1 Gbit/s, eller fiber i absoluta närheten 2024. I mycket glesa landsbygdskommuner var det 89 procent av hushållen som hade tillgång till snabbt bredband. För tolv landsbygdskommuner var andelen hushåll med tillgång till snabbt bredband under 90 procent 2024 och för två kommuner⁹⁵ var andelen under 80 procent. För företagen är bilden liknande; i 14 landsbygdskommuner var företagens tillgång till fast bredband om minst 1 Gbit/s mellan 68 och 85 procent.⁹⁶

Hur digitaliseringen kan påverka landsbygdernas förutsättningar diskuteras både i samhällsdebatten och bland forskare. Det har bland annat funnits förväntningar på stora möjligheter för utveckling av nya företag och verksamhetsområden i landsbygder. Flera forskare menar att det trots den digitala utvecklingen finns stora fördelar förknippade med de sociala interaktioner och personliga möten som täta miljöer ofta erbjuder.⁹⁷

⁹² Skr. 2021/22:133, s. 46.

⁹³ Prop. 2017/18:179, s. 48.

⁹⁴ Regeringskansliet 2025b, s. 7.

⁹⁵ Arjeplog och Pajala.

⁹⁶ Prop. 2025/26:1, utgiftsområde 23, s. 14; uppgifter från Post- och telestyrelsen och Tillväxtverket.

⁹⁷ Se Tillväxtanalys 2017 för resonemang om detta.

Sammantaget är lokala och regionala effekter av digitalisering tydligt kopplade till platsters förutsättningar och varierar beroende på hur och i vilket sammanhang tekniken används. En slutsats från Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) är att digitaliseringen inte kan förväntas utjämna skillnaderna mellan företagens villkor i städer och landsbygder.⁹⁸ Samtidigt har vi en utveckling där allt fler aspekter av människors vardag digitaliseras, vilket påverkar såväl företag som invånare. I regeringens digitaliseringsstrategi betonas vikten av tillgång till digital infrastruktur i hela landet, med inriktning på att förenkla för människor i vardagen.⁹⁹ Digitaliseringen kan bland annat bidra till en mer jämlik tillgång till myndigheters tjänster, oavsett var i landet man bor.

Våra kulturvanor påverkas bland annat av geografi

Av den nationella strategin framgår regeringens syn på kulturens roll och betydelse för en hållbar regional utveckling; att alla människor i hela landet ska ha tillgång till kultur och att ett rikt kulturliv är viktigt för välfärden och demokratin.¹⁰⁰ I propositionen om den sammanhållna landsbygdspolitiken gör regeringen bedömningen att tillgången till kultur bör vara god i hela landet samt att skillnader över landet bör minska.¹⁰¹ I landsbygdspropositionen från 2026 har regeringen samma hållning och lyfter betydelsen av kulturen för attraktiva och hållbara livsmiljöer i landsbygder.¹⁰²

Hur våra kulturvanor ser ut varierar bland annat beroende på var vi bor, hur vår ekonomiska situation ser ut och vilken ålderskategori vi tillhör. Tillväxtanalys har tidigare konstaterat att kultur är en faktor som påverkar attraktiviteten, inte minst för mindre orter och kommuner i gles- och landsbygder.¹⁰³

Myndigheten för kulturanalys gör regelbundna undersökningar av befolkningens kulturvanor.¹⁰⁴ På en övergripande nivå visar undersökningarna att kvinnor och yngre personer ägnar sig mer åt kultur

⁹⁸ Tillväxtanalys 2017, s. 64.

⁹⁹ Regeringskansliet 2025b.

¹⁰⁰ Skr. 2020/21:133, s. 29.

¹⁰¹ Prop. 2017/18:179, s. 73.

¹⁰² Prop. 2025/26:158, s. 178.

¹⁰³ Tillväxtanalys 2015.

¹⁰⁴ Myndigheten för kulturanalys samverkar med SOM-institutet vid Göteborgs universitet, som i årliga enkätundersökningar ställer frågor till den svenska befolkningen om bland annat kulturaktiviteter.

än män och äldre personer. Utbildning är den bakgrundsfaktor som vanligen har starkast samband med antalet kulturaktiviteter. En tidigare kartläggning från Myndigheten för kulturanalys visar att bibliotek och studieförbund är de verksamheter som har mest heltäckande geografisk spridning.¹⁰⁵ Storstadsbor är i allmänhet mer kulturaktiva än de som bor i mindre tätorter eller i landsbygder, och det är en skillnad som består över tid.¹⁰⁶

Genom kultursamverkansmodellen, som infördes 2011, fördelar regionerna statliga medel till kulturverksamheter i länen. Avsikten är att beslut och prioriteringar som gäller kulturen ska föras närmare invånarna. Enligt Statens kulturråd har modellen gjort att samverkan mellan staten, regionerna, kommunerna och det civila samhället har ökat. Alla regioner utom Region Stockholm har infört kultursamverkansmodellen. Det går inte att utläsa något geografiskt mönster baserat på hur de offentliga medlen för kultur fördelas mellan regionerna. Flest verksamheter genomförs inom området teater, dans och musik, följt av museer och kulturmiljö.

Baserat på betänkandet från Kultursamverkansutredningen¹⁰⁷ gav regeringen i januari 2025 Statens kulturråd i uppdrag att fortsätta utveckla kultursamverkansmodellen med syfte att stärka kulturen i hela landet. I rapporteringen, som lämnades till Kulturdepartementet i oktober 2025, tydliggörs bland annat regioners och kommuners roller för att nå de kulturpolitiska målen.¹⁰⁸

Summering av beskrivningen av läge och utveckling

Vi kan summera avsnitten ovan som följer:

- Befolkningen fortsätter att koncentreras till storstäderna. Tåta miljöer växer snabbare än glesa och andelen av befolkningen som bor i landsbygdskommuner minskar. SCB beräknar att flera län kan få en negativ befolkningsutveckling fram till 2040.
- Andelen äldre ökar, särskilt i landsbygdskommuner. Antalet kommuner där mer än 25 procent av befolkningen är över 65 år har ökat mycket kraftigt de senaste 20 åren. Det handlar om 166 kom-

¹⁰⁵ Myndigheten för kulturanalys 2019, s. 6.

¹⁰⁶ Myndigheten för kulturanalys 2024 samt Myndigheten för kulturanalys 2025.

¹⁰⁷ SOU 2023:58.

¹⁰⁸ Kulturrådet 2025.

muner där sammanlagd cirka 23 procent av befolkningen, eller 2,43 miljoner personer, bor.

- Alla län bidrar till den samlade tillväxten, även om den ekonomiska aktiviteten är störst i storstadsområdena. Skillnader i brutto-regionprodukt per capita mellan länen har ökat under 2012–2023.
- Sysselsättningsgraden är hög i Sverige, men något lägre i storstadskommuner och blandade kommuner. Industrins gröna omställning har bidragit till ökad sysselsättning i främst norra Sverige. Det kan ses som ett trendbrott jämfört med den sedan länge etablerade bilden att det är Stockholm och andra storstäder som drar ifrån övriga landet i fråga om sysselsättning och tillväxt.
- Försörjningskvoten ökar över tid, vilket innebär att varje person i arbetsför ålder behöver försörja allt fler. Generellt är kvoten högst i landsbygdskommuner.
- De allra flesta företag i Sverige är småföretag med färre än tio anställda. Nästan vartannat företag i landsbygder är ett enmansföretag. De stora företagen står för mer än hälften av den totala omsättningen och nästan hälften av antalet anställda i näringslivet i landet.
- Antalet små och medelstora företag minskade med fyra procent i landsbygder men ökade med sex procent i övriga kommuntyper, mellan 2010 och 2020.
- Kvinnor är underrepresenterade bland företagare, och andelen kvinnor som driver eget företag har minskat i samtliga län utom Gotlands län.
- Antalet personer i Sverige med eftergymnasial utbildning på minst tre år har ökat med 60 procent mellan 2008 och 2022. Län med universitetsorter samt storstadskommuner har störst andel invånare med minst tre års eftergymnasial utbildning. Andelen av befolkningen med eftergymnasial utbildning är lägre i landsbygdskommuner jämfört med övriga riket.
- Skillnader i livskvalitet mellan länen är betydligt mindre än skillnader i ekonomisk utveckling. Variationerna inom länen är stora och ofta har landsbygdskommuner en bättre utveckling än blan-

dade kommuner. De flesta områden med utanförskap finns i storstäder med omnejd.

- Förutsättningarna för omställning varierar mellan olika delar av landet. Många aktörer medverkar i omställningen till ett hållbart samhälle och näringslivets roll i omställningen är central. Landsbygders energiproduktion bedöms ha stor betydelse i omställningen från fossila till förnybara energisystem.
- Tillgången till kommersiell service är generellt hög i Sverige men det är stora skillnader mellan städer och landsbygder. För vissa konsumenter är avståndet till såväl dagligvaror och drivmedel som post och paket, apoteks- och systemvaror fortfarande långt.
- Landsbygdskommuner i samtliga län, förutom i Kronobergs län, har en sämre genomsnittlig tillgänglighet till butiker jämfört med andra kommuntyper. I storstadskommunerna är tillgängligheten bäst och den ökar också över tid.
- Transportsystemets tillgänglighet uppvisar betydande geografiska skillnader, ofta till landsbygders nackdel.
- Tillgången till snabbt bredband är överlag god i Sverige, men sämre i glesa landsbygder och glesa områden i alla kommuntyper.
- Storstadsbor är i allmänhet mer kulturaktiva än de som bor i mindre tätorter eller i landsbygder, vilket hänger ihop med att utbudet av kultur vanligtvis är större i storstäder.
- För tätortsnära landsbygder ser utvecklingen ljus ut genom en positiv befolkningsutveckling och gynnsam socioekonomisk utveckling.
- Sammantaget kan vi konstatera att utvecklingen och förutsättningarna för att leva, bo och verka på många sätt skiljer sig mellan landets glest befolkade delar och storstadsområdena, på flera områden till nackdel för landsbygder och glest befolkade delar av landet.

3.2 Flera utmaningar riskerar att skapa ojämna förutsättningar för utveckling

Den ovan beskrivna utvecklingen innebär utmaningar för förutsättningarna för att leva, bo och verka i alla delar av landet. I det här avsnittet redogör vi för konsekvenser som vi bedömer att det innebär för landsbygdsutveckling och regional utveckling. Den övergripande bilden är att utvecklingen och de utmaningar som den för med sig riskerar att skapa ojämna förutsättningar för utveckling mellan olika delar av landet.

Demografi och agglomerationseffekter påverkar bland annat kompetensförsörjning

Som vi har redogjort för innebär den demografiska utvecklingen att befolkningen består av en allt större andel äldre, medan det blir färre personer i arbetsför ålder. Den här utvecklingen ser vi både globalt och i Sverige och den förstärker de problem vi ser redan i dag med kompetensförsörjning till såväl privat som offentlig sektor. Problemen finns i hela landet men är särskilt tydliga i glesbefolkade områden. Konkurrenten om nyckelkompetenser finns inte heller enbart inom landet utan arbetsmarknaden kan vara både europeisk och global.

Teknisk utveckling såväl som förändringar i globala handelsmönster kan leda till en ökning eller minskning i efterfrågan på vissa varor och tjänster, och sådana förändringar slår ofta olika i olika geografiska områden.¹⁰⁹ Detta kan bidra till att arbetslösheten stiger på en plats medan kompetensbrist råder på andra platser. Dessutom tenderar det att finnas en agglomerationseffekt över tid, där till exempel andelen högutbildad arbetskraft stiger i områden där det fanns fler högutbildade från början. Just en sådan effekt kan vi konstatera i Sverige under de senaste decennierna.¹¹⁰ Andelen högutbildade i ett geografiskt område är i sin tur ofta kopplat till högre produktivitet och högre tillväxt.

Samtidigt observeras en förändring som till stor del kan kopplas till effekter av pandemin; ett mer utbrett distansarbete för vissa yrkeskategorier som gör det möjligt för fler högutbildade att bo och arbeta på andra håll i landet än i storstäderna. En studie av hur möj-

¹⁰⁹ OECD 2025b, s. 28.

¹¹⁰ Tillväxtnalys 2018, s. 16, s. 22 ff.

ligheten att arbeta på distans påverkar rörligheten för personer som arbetar i Stockholm visar att utflyttningen till mindre städer och landsbygdskommuner har ökat procentuellt mest efter pandemin.¹¹¹ Studien visar också att det är chefer och högutbildade specialister som är mer benägna att bosätta sig utanför storstadsregionen. Ett mer utbrett distansarbete kan också innebära att verksamheter i landsbygdsområden får en ökad tillgång till personer med de kompetenser som behövs. Vilken effekt de här förändrade rörlighetsmönstren kan få för mindre orter och landsbygdskommuner är dock för tidigt att säga.

Faktum kvarstår att såväl företag som offentlig verksamhet på mindre orter och i glesare delar av landet ofta har svårigheter att hitta rätt kompetens.¹¹² Det kan handla om högutbildade personer men också om andra typer av kompetenser. Problemen på grund av ovan nämnda faktorer, som påverkar efterfrågan på varor och tjänster (och i förlängningen även efterfrågan på arbetskraft) och utbudet av arbetskraft i olika delar av landet, förstärks på en liten arbetsmarknad i en mindre tätort eller landsbygdskommun där det kan vara svårare att matcha de arbetssökandes kompetens med det som verksamheterna behöver. Förutom behovet av fler personer med högre utbildning lyfter forskare vikten av kompetensutveckling och även möjligheter för fler att byta yrkesbana under senare del av livet.¹¹³

Att påverka den demografiska utvecklingen är inget som låter sig göras inom ramen för en förnyad utvecklingspolitik, även om vissa verktyg för att hantera dess effekter finns såväl nationellt och regionalt som inom EU:s fonder och program.¹¹⁴ Utvecklingspolitiken kan inte heller påverka de marknadskrafter som gör att människor och företag söker sig till täta miljöer där det finns förutsättningar för kunskapsutbyte, innovation med mera. Något som staten däremot kan göra är att säkerställa statlig fysisk närvaro i alla delar av landet, bland annat genom att lokalisera myndigheter utanför storstäderna. Vi skriver mer om det i kapitel 7.

¹¹¹ Tillväxtanalys 2023.

¹¹² Se bl.a. Stiernström m.fl. 2025.

¹¹³ Johansson, Baeck och Rosvall 2023.

¹¹⁴ I arbetet med förberedelser inför nästa budgetperiod för sammanhållningspolitiken har de demografiska utmaningarna i relation till Europas konkurrenskraft uppmärksammats, bland annat har landsbygdernas utmaningar uppmärksammats i flera yttranden från Europeiska Regionkommittén (CoR).

Politiken behöver också kunna hantera flera följder av den demografiska utvecklingen; problem och behov som ofta finns i glest befolkade delar av landet och som riskerar att förstärkas över tid. Utvecklingspolitiken kan till exempel bidra till både företagande och attraktiva platser, genom olika typer av insatser för exempelvis glesa miljöer som landsbygder, som i förlängningen bidrar till bättre förutsättningar för kompetensförsörjning. Även insatser som förbättrar infrastruktur eller stärker näringslivet kan underlätta kompetensförsörjningen. Här har såväl staten som regioner och kommuner centrala roller i att samordna insatser och mobilisera aktörer utifrån platserns förutsättningar.

Utredningen bedömer att kompetensförsörjning är ett av de viktigare områden som en sammanhållen utvecklingspolitik bör hantera. Vi återkommer till det i senare kapitel av slutbetänkandet.

Kommuner med minskande befolkning behöver hitta vägar för både anpassning och utveckling

Att ha tillgång till likvärdig välfärd, oavsett var i landet man bor, är en grundläggande rättighet i Sverige.¹¹⁵ En väl fungerande kommunalekonomisk utjämning är den viktigaste åtgärden för att säkerställa att samtliga kommuner och regioner har likvärdiga ekonomiska förutsättningar att klara sina uppdrag.

Som vi har konstaterat tidigare i kapitlet har de flesta län både kommuner som beräknas öka sin folkmängd och kommuner som beräknas minska. I Blekinge och Västernorrlands län beräknas alla kommuner få en minskande folkmängd fram till år 2040. Sammantaget beräknas befolkningen minska i 148 av landets 290 kommuner fram till 2040.¹¹⁶ Många av dessa klassas som glesa eller mycket glesa landsbygdskommuner enligt Tillväxtverkets indelning.

Kommuner med ett långvarigt minskande befolkningsunderlag behöver ges förutsättningar att anpassa både organisationen och verksamheten till förändrade demografiska villkor. Forskning har dock visat att det ofta är svårt för kommuner att göra den typen av anpassningsåtgärder. Att kommuner förväntas växa är fortfarande

¹¹⁵ SKR 2025c.

¹¹⁶ SCB 2024, s. 5.

en rådande norm och mindre kommuner saknar ofta den kapacitet som krävs för ett anpassningsarbete.¹¹⁷

Kommunerna arbetar också med olika typer av utvecklingsinsatser. Vi har tidigare skrivit om platsbaserad samordning och lokal förankring som viktiga beståndsdelar och framgångsfaktorer i lokalt och regionalt utvecklingsarbete.¹¹⁸ Syssner lyfter fram vikten av en platsanpassad politik för lokal utveckling, där en kommun med krympande befolkning kan behöva helt andra politiska mål och insatser än de som finns i en växande kommun eller region.¹¹⁹ Hon trycker på betydelsen av att den nationella politiken bidrar till framväxten av en sådan platsanpassad lokal utvecklingspolitik. Det kan handla om att stärka kommunerna som utvecklingsaktörer på olika sätt. Men det handlar också om att den nationella politiken behöver våga uttrycka att demografisk och ekonomisk tillväxt inte är rimligt att förvänta sig i alla delar av landet.

Utredningen bedömer att det kan finnas skäl för geografiskt riktade åtgärder för att förbättra förutsättningarna för utveckling i kommuner där behoven är särskilt stora. Att det finns ett fortsatt behov av riktade satsningar till kommuner med demografiska utmaningar lyfts också av Tillväxtverket.¹²⁰ I kapitel 9 diskuterar utredningen om behovet av att samtliga 290 kommuner har en förmåga att agera strategiskt och bidra till utveckling. Vi föreslår också ett särskilt stöd till utvalda kommuner för att stimulera även dessa kommuners möjligheter att med olika insatser och i samverkan med andra bidra till att målet för den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken uppnås.

Företagsetableringar påverkar lokala ekonomier

Vi har tidigare nämnt att industrisatsningar kopplade till den gröna omställningen har inneburit stora investeringsvolymen och en ökad sysselsättning i främst norra Sverige. På många sätt är de här investeringarna positiva för de kommuner som berörs. Men med de stora satsningarna följer också krav på kommunerna. Det handlar bland annat om investeringar som behövs i bostäder, infrastruktur, skolor

¹¹⁷ Syssner 2026.

¹¹⁸ SOU 2025:85, avsnitt 5.1.

¹¹⁹ Syssner 2026, s. 29.

¹²⁰ Tillväxtverket 2025f, s. 78.

och barnomsorg samtidigt som det ofta är osäkert när och i vilken omfattning kommunens skatteintäkter kommer öka.¹²¹

En viktig fråga kopplat till landsbygder och platser förutsättningar handlar om rättigheter att nyttja och dra fördel av platser naturresurser. Den gröna omställningen och industrisatsningar som pågår har aktualiserat frågor om inflytande över mark och natur, ersättning för naturresurser och risker vid industrietableringar.¹²² Den gröna omställningen kan förstärka såväl målkonflikter som synergier mellan olika politikområden. Det lyfts bland annat i den fördjupade utvärderingen av Sveriges miljömål som gjordes för några år sedan.¹²³ För att uppnå en hållbar samhällsutveckling och en grön omställning behövs lokala lösningar som beaktar platser förutsättningar.

Rennäringens förutsättningar påverkas av verksamheter och etableringar i norra Sverige som vattenkraft, vindkraft, skogsbruk och utvinning av mineraler. Forskare har visat att renarna undviker att beta i områden där vindkraftverk syns eller hörs.¹²⁴ Enligt en studie finansierad av Naturvårdsverket innebär trycket från konkurrerande markanvändning ett hot för renskötseln i framtiden och även för den samiska kulturen.¹²⁵

För den här typen av stora och komplexa frågor har staten ett särskilt ansvar att bistå med lösningar på problem som kan förväntas uppkomma. Flera nationella myndigheter, länsstyrelser och regioner har uppgifter och uppdrag kopplat till bland annat gröna industrisatsningar, markanvändning och naturresurser. Det tidigare nämnda Accelerationskontoret är en kommitté som har bildats för att i samverkan med berörda intressenter underlätta industrins omställning till fossilfria produktionsprocesser.¹²⁶ Det är ett exempel på en särskild insats för att stärka statens arbete kopplat till en stor och avgörande framtidsfråga.

Den utvecklingspolitik som utredningen föreslår ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling i alla delar av landet. Det innebär bland annat att främja näringslivets utveckling, vilket är ett område där vi föreslår att både staten och regionerna ska ha uppgifter. Vi återkommer till det i slutbetänkandets kommande kapitel. Som vi

¹²¹ Tillväxtnalys 2025a.

¹²² Stiernström 2024.

¹²³ Naturvårdsverket 2023.

¹²⁴ Skarin m.fl. 2021.

¹²⁵ Kløcker Larsen m.fl. 2020.

¹²⁶ Dir. 2024:57.

har tagit upp finns det också målkonflikter som behöver hanteras, till exempel gäller det miljöaspekter i relation till näringslivsutveckling och markanvändning. Resonemang om sådana tvärsektoriella avvägningar finns främst i kapitel 7, i de delar som handlar om länsstyrelsernas roll och styrkor.

Sårbarheten kopplat till tillgänglighet kan vara stor i landsbygder

Ytterligare utmaningar med en geografisk dimension är kopplade till samhällsplanering ur olika aspekter. Det kan vara svårigheter att finansiera bostadsbyggande i delar av landet, särskilt på småorter¹²⁷ och i glesare landsbygder, liksom bristande infrastruktur och transportsystem i många landsbygdsområden. Om transportsystemen fungerar dåligt begränsas vardagen för många invånare samtidigt som beroendet av egen bil kanske ökar i landsbygdsområden. Att till exempel stärka kollektivtrafiken kan bidra till både mer inkluderande tillgänglighet och att minska negativ miljö- och klimatpåverkan.¹²⁸

I en ny forskarstudie om kollektivtrafik i glesa geografier konstateras att dagens fokus på mål om att öka kollektivtrafikens marknadsandel missgynnar landsbygder.¹²⁹ I stället lämnas rekommendationen att beräkna kollektivtrafikens nytta utifrån kriterier som även beaktar sociala värden genom att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla.

Vissa utmaningar är särskilt uttalade för platser i områden som präglas av gleshet och långa avstånd till större tätorter. Det kan till exempel vara utmaningar i vardagen för boende på öar eller i andra glesa landsbygder där det varken finns regelbundna kommunikationer eller tillgång till kommersiell och offentlig service. I landsbygder kan sårbarheten kopplat till tillgänglighet vara stor. Konsekvenserna av att till exempel en butik eller apotek läggs ned kan bli avsevärda, med långa avstånd och resor för att nå service som följd.

En fråga som har uppmärksamrats under utredningens gång handlar om betalsystem och hantering av kontanter. I en årlig rapport till regeringen redovisar länsstyrelserna hur det ser ut i länen med grundläggande betaltjänster.¹³⁰ En slutsats i rapporten är att

¹²⁷ Enligt SCB:s statistik har en småort mellan 50 och 199 folkbokförda invånare.

¹²⁸ Problembilden för kollektivtrafik i landsbygder diskuteras av Eriksson 2025.

¹²⁹ Hult och Lund 2026.

¹³⁰ Länsstyrelserna 2025.

fungerande system för kontanthantering behövs, bland annat för att det är en viktig del av ett robust samhälle i samband med kris eller höjd beredskap.

Vi återkommer till hur en förnyad utvecklingspolitik kan bidra till att tillgängligheten till digital infrastruktur och transportinfrastruktur, liksom till kommersiell service, är tillräckligt bra i alla delar av landet.

Utredningen ser samhällsplanering, med de planeringsprocesser och planverktyg som tillämpas, som mycket viktigt för att bland annat skapa geografiska helhetsbilder av nuläge och utvecklingsmöjligheter i ett län eller en kommun. Samtidigt som politiken ska utgå från platsen och dess betydelse är funktionella kopplingar och samband mellan platser oerhört viktiga. Samspelet mellan samhällsplanering och utvecklingspolitiken kan vara avgörande för utvecklingen i län och landsbygder. Hur vi planerar och samordnar bostadsbyggande med till exempel vägar och kollektivtrafik samt digital infrastruktur kan ha stor påverkan på invånarnas och företagens villkor och vardag.

Bostadsförsörjningen blir i vissa fall en flaskhals

Som vi har nämnt är en fungerande bostadsförsörjning nödvändig för att kompetensförsörjningen ska fungera, inte minst i samband med större industrisatsningar och nyetableringar. I växande storstäder kan svårigheter att hitta bostad vara en begränsande faktor för utvecklingen av arbetsmarknaden. I den nationella strategin tar regeringen upp vikten av ett utbud av attraktiva bostäder för att såväl städer som landsbygder ska kunna utvecklas genom att attrahera och bibehålla kompetenser och företag.¹³¹ Flera forskare pekar också på vikten av en socialt hållbar bostadsförsörjning med koppling till bland annat den gröna omställningen och industrietableringar.¹³²

I en sammanställning av länsstyrelsernas rapportering om bostadsmarknaden i länen lyfter flera län utmaningar till följd av näringslivets omfattande utveckling. För att inte bostadsbrist ska vara ett hinder för rekrytering behöver ofta nya bostäder byggas. Bostads-

¹³¹ Skr. 2020/21:133, s. 28.

¹³² Formas 2024.

byggande är en viktig del i skapandet av attraktiva miljöer där människor trivs och väljer att bosätta sig.

Boverket tar också upp försvarets återuppbyggnad som en stor påverkansfaktor på bostadsmarknaden i berörda län.¹³³ Vidare bedöms besöksnäringens utveckling påverka bostadsmarknaden i många landsbygdskommuner. En kraftig efterfrågan på fritidshus driver i vissa fall upp priserna så att hushåll med begränsade resurser kan ha svårt att komma in på bostadsmarknaden.¹³⁴

Samtidigt som bostadsförsörjningen framstår som en flaskhals i samband med till exempel industrietableringar så ökar antalet kommuner som har ett överskott av bostäder. Boverkets sammanställning visar att utvecklingen där färre kommuner bedömer att det finns ett underskott av bostäder och där fler kommuner ser ett överskott fortsätter.¹³⁵ Många av länen rapporterar om en ökad andel outhyrda lägenheter. En utmaning som många av länsstyrelserna lyfter är även att kunna erbjuda ekonomiskt överkomliga bostäder som fler hushåll har råd med. Fokus i debatt och media har bland annat varit på lägenhetsbestånd i landsbygdskommuners centralorter, eller på möjligheten att förvärva ödehus i glesa landsbygder. Minst lika viktigt är att det ofta saknas ett utbud av moderna hus i landsbygder eller attraktiva bostäder för unga i landsbygdskommuner.

Många av de frågor och problem som förknippas med bostadsförsörjningen i olika delar av landet behöver hanteras inom andra politikområden än de som vi utreder. Vi ser ett behov av att regeringen tar ett helhetsgrepp, där samspelet mellan samhällsplanering och utvecklingspolitiken är en av nycklarna. I sammanhanget är en fungerande samverkan mellan offentliga aktörer på olika nivåer mycket viktigt.

Fortsatt urban trend förstärker flera utmaningar

Den övergripande trenden mot urbanisering i samhället fortsätter. Problem kopplade till den demografiska utvecklingen förstärks i glest befolkade delar av landet på grund av den fortsatta urbaniseringen, där främst unga personer lämnar landsbygden medan många

¹³³ Län som nämns där Försvarsmakten växer och där man ser ökad efterfrågan på bostäder är Blekinge, Gotland, Norrbotten, Uppsala, Västernorrland och Västra Götaland.

¹³⁴ Boverket 2025.

¹³⁵ Boverket 2025.

äldre stannar kvar. Befolkningen i tätare områden, särskilt storstäder, fortsätter växa genom födelseöverskott och ett positivt flyttnetto.

Regionala socioekonomiska skillnader i Sverige har ökat sedan 1980-talet, vilket särskilt märks i mer perifera och glesbefolkade områden.¹³⁶ I täta miljöer finns, som vi har varit inne på, ofta agglomerationseffekter i form av skalfördelar som stimulerar företagets produktivitet, innovationer och den ekonomiska tillväxten. Studier visar också att urbanisering och ekonomisk tillväxt är krafter som ömsesidigt förstärker varandra.¹³⁷ Forskare använder begreppet ”dubbel divergens”, med betydelsen att växande delar av landet drar ifrån både avseende ekonomisk tillväxt och befolkningsutveckling, medan andra delar av landet halkar efter.¹³⁸

Politiken inom många områden utgår från och utformas efter förutsättningar och behov i täta miljöer. Det konstaterades av den parlamentariska landsbygdskommittén¹³⁹ för tiotalet år sen och vi kan se att det är så även i dag. I kombination med den långt drivna sektorisering som kännetecknar Sveriges statsförvaltning¹⁴⁰ innebär det i mångt och mycket en avsaknad av platsspecifika perspektiv i politiken och statsförvaltningen, som ofta är till nackdel för glesare miljöer. Att sektorspolitiken behöver kliva fram och på allvar ta geografiska hänsyn i processer och beslut är något utredningen vill trycka på, och som vi återkommer till längre fram i slutbetänkandet.

Det finns förstås även utmaningar kopplade till täthet och storstäder. Ofta talas det om fördelar med anledning av täthet, som möjligheter för företag att nyttja ny kunskap, utveckla innovationer tillsammans med andra eller lösa sin kompetensförsörjning.¹⁴¹ Vi har också resonerat om det tidigare i avsnittet. Samtidigt ser vi i dag problem i täta miljöer, bland annat i förorter men också i mindre tätorter runt om i landet. Det handlar till exempel om kostnader förknippade med trängsel och pendling, eller om problem som boendesegregation och bristande integration i samhället.¹⁴²

¹³⁶ Henning m.fl. 2023.

¹³⁷ Johansson 2012.

¹³⁸ Enflo, Henning och Westlund 2025, s. 2.

¹³⁹ SOU 2016:26, s. 222.

¹⁴⁰ SOU 2007:10; se även Forsstedt 2018, s. 12.

¹⁴¹ Tillväxtanalys 2010.

¹⁴² Boendesegregationsutredningen 2023.

3.3 Det behövs en politik som utgår från platsen och som värnar sammanhållning

Vi kan konstatera att det finns en geografisk dimension i många utmaningar. De flesta samhällsutmaningar drabbar platser på olika sätt och i varierande utsträckning. Det gäller inte minst utmaningar av global karaktär, till exempel klimatförändringar, miljöproblem och demografiska förändringar.¹⁴³

Effekterna av klimatförändringar och miljöproblem kommer att variera mellan olika delar av landet och även mellan städer och landsbygder. De handlar bland annat om översvämningar, värmeböljor med bränder och torka, angrepp från skadedjur och risker för erosion. Omställningen för att möta klimatförändringar och andra miljöproblem kan också kräva en omvandling inom näringslivet. En sådan omvandling påverkar olika delar av landet på olika sätt på grund av skillnader i näringslivsstruktur och andra förutsättningar som varierar mellan geografiska områden.

Utmaningar kopplade till den demografiska utvecklingen är också ojämnt fördelade mellan olika delar av landet. Det talas ofta om skillnader mellan stad och land, men lika relevant är skillnader mellan olika typer av landsbygder eller mellan andra geografier i olika delar av landet. Vi har tagit upp vikten av att inte enbart fokusera på skillnader mellan olika geografier i landet som helhet utan att relationen mellan platser inom exempelvis kommuner eller regioner behöver uppmärksammas.

Sammantaget gör utredningen bedömningen att utmaningarna som vi identifierar riskerar att skapa ojämna förutsättningar mellan olika delar av landet. Det är något som i stor utsträckning riskerar att undergräva förutsättningarna för ett sammanhållet Sverige. Vi bedömer att det finns goda skäl för att ett tydligt platsbaserat perspektiv etableras i den utvecklingspolitik som utredningen föreslår. Det är med andra ord dags för politiken att agera utifrån den numera välkända kunskapen att de flesta samhällsutmaningar drabbar platser på olika sätt och i varierande utsträckning. Det behövs en långsiktig och platsbaserad utvecklingspolitik som tar hänsyn till olika geografiers skilda förutsättningar, och som kan motverka att skillnaderna i förutsättningar mellan olika delar av landet blir alltför stora.

¹⁴³ OECD 2025b, s. 28.

En av de viktigare slutsatserna från analysen i det här kapitlet är att mot bakgrund av de omfattande utmaningar och konsekvenser som vi identifierar för utvecklingen i alla delar av landet behöver regering och riksdag prioritera. I kapitel 4 klargör vi hur utredningen ser på behovet av prioriteringar i en ny politik för Sveriges sammanhållna utveckling. Vi tydliggör också varför vi väljer att gå den väg vi sedan gör genom utredningens förslag i resten av slutbetänkandet.

4 Komplexa samhällsutmaningar kräver en förnyad politik

I detta kapitel diskuterar vi, utifrån de omfattande och komplexa samhällsutmaningar vi redogjorde för i föregående kapitel, behovet av att förnya inriktningen och utformningen av den nuvarande regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken. Den förnyade politiken ska enligt utredningens bedömning kunna bidra till att stärka förutsättningarna för ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige.

Genomgående för våra resonemang är vår slutsats att politiken behöver förtydligas och stärkas när det gäller att se till de skilda behov och förutsättningar som olika delar av vårt, till ytan, stora land har. Att utveckla en politik som i grunden utgår från olika platsters behov och förutsättningar är därmed basen för våra förslag till en ny politik. Liksom att ha ett tydligt fokus på att hålla ihop ett fungerande Sverige i alla dess delar.

Utredningen lyfter också argument för att utveckla politikens förmåga att vidta åtgärder som redan från början tar hänsyn till de omfattande samhällsutmaningar vi möter. Det innebär att göra rätt från början i stället för att utforma politiken så att den i efterhand söker hantera de brister som uppstår när man inte anlägger ett långsiktigt perspektiv. Vi lyfter också fram behovet av medverkan från andra politikområden. Att staten, i dess olika delar, har ett grundläggande ansvar för hela landets utveckling stryks under.

Utredningen betonar vidare vikten av att prioritera mellan insatser för att de offentliga aktörerna ska ha en realistisk möjlighet att vidta verkningsfulla åtgärder när det gäller att hantera de mest angelägna och påverkbara utmaningarna.

Slutligen lyfter vi ett antal centrala förutsättningar för att genomföra de nödvändiga förändringar av politikens inriktning och utformning som vi anser behövs.

4.1 Omfattande och komplexa samhällsutmaningar visar på behovet av en ny inriktning och utformning av politiken

Skillnader i förutsättningar mellan olika delar av landet motiverar en politik som tar hänsyn till platserns betydelse

I föregående kapitel har vi beskrivit hur utvecklingen ser ut i olika delar av landet när det gäller bland annat sysselsättning, företagande, utbildningsnivå, tillgång till transportinfrastruktur och digital infrastruktur samt en grundläggande tillgänglighet till service. Vi kan konstatera att det finns betydande skillnader mellan olika delar av landet, såväl inom som mellan olika län liksom mellan städer och landsbygder. Detta beror på att det finns geografiskt betingade skillnader i förutsättningar för utveckling mellan olika delar av landet. Det handlar bland annat om skillnader i befolkningstäthet, avstånd till större befolkningscentra, näringslivets struktur och tillgång till olika typer av naturresurser.

Till det kommer de övergripande utmaningar som vårt samhälle behöver hantera med hänsyn till hur de påverkar olika delar av landet. Vi talar här om till exempel omställningen till ett hållbart samhälle, digitaliseringen och de demografiska förändringar som vi nu står inför att hantera.

Utredningens slutsats är därför att det finns ett behov av en utvecklad tvärsektoriell politik som har en central uppgift i att se till att de offentliga aktörerna i betydligt större utsträckning än i dag tar hänsyn till olika platserns betydelse och särskilda förutsättningar.

En utmaning är att den svenska förvaltningen i stort kännetecknas av en långt driven sektorisering. I detta sammanhang har en platsbaserad politik en viktig uppgift att lyfta fram och betona behovet av att ta hänsyn till geografiska faktorer. Utredningen anser att den nuvarande regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken behöver stärkas, utvecklas och konkretiseras för att kunna ta denna strategiskt avgörande roll.

Krav på en politik som tar hänsyn till platserns betydelse

Alla delar av Sverige behöver ha förutsättningar att utvecklas, både för egen del och för att bidra till hela landets samlade utveckling och sammanhållning. Utredningen bedömer att det i dag brister i sådana förutsättningar. Olika geografiers behov ska kunna mötas genom en förnyad politik, där avsikten är att det ska finnas förutsättningar för att leva och verka i hela landet. Fler platser i Sverige behöver få möjligheter att utvecklas. För landsbygderna ser utredningen att de behoven är särskilt uttalade.¹

En politik som ska bidra till att platserns betydelse och olika förutsättningar ges större tyngd, och tas mer hänsyn till, behöver uppfylla vissa krav. Politiken behöver, enligt utredningens uppfattning:

- aktivt motverka att skillnader i förutsättningar för utveckling mellan olika delar av landet blir för stora. Om politiken inte fokuserar på en någorlunda jämn utveckling i hela landet hotas sammanhållningen i det svenska samhället med långsiktiga och allvarliga konsekvenser som följd.
- kännetecknas av en förmåga att identifiera strukturella problem och hot mot sammanhållningen och utifrån denna kunskap också vidta åtgärder på rätt nivå och av rätt slag.
- bygga på en tydlig styrning och tydliga ansvarsförhållanden, så att var och en av de aktörer som medverkar vet att och hur de ska bidra till politikens mål. Styrningen behöver därför vara samordnad med relevanta sakpolitiska områden. Detta eftersom en sammanhållen utvecklingspolitik för hela landet berör många olika områden och för att dess resultat kommer att vara beroende av insatser inom samtliga dessa.
- utgå från att regeringens styrning prioriterar helhetsperspektiv och förhållningssätt som lyfter fram rumsliga hänsyn och perspektiv, så att dessa balanserar de sektorsperspektiv som är förhärskande i dagens politik och förvaltning.

¹ Vissa landsbygder, som öar och skärgårdar eller fjällbygder, har särskilda utmaningar som behöver beaktas i en förnyad utvecklingspolitik.

- skapa goda förutsättningar för samverkan mellan olika samhällsnivåer, det vill säga mellan stat, regioner och kommuner, mellan olika sektorer och mellan aktörer i den offentliga sektorn och i näringslivet liksom i civilsamhället.
- utgå från en lokalt och regionalt förankrad kunskap om hur förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika delar av landet och se till att denna kunskap tas till vara och omsätts i politiken. I detta ingår att även ha beredskap för att fånga upp och förstå nya utmaningar ur platsens perspektiv.

Utredningen bedömer att varken den regionala utvecklingspolitiken eller sammanhållna landsbygdspolitiken i dag uppfyller de krav som vi anger ovan.

Tillit och social sammanhållning bidrar till robusthet

Att alla delar av landet har förutsättningar att utvecklas är viktigt av flera skäl. Om det är alltför stora skillnader i möjligheterna för människor att leva och verka kan det undergräva tilliten till samhället och bidra till polarisering, såväl mellan städer och landsbygder som mellan olika delar av landet.² Flera studier visar att det finns betydande skillnader i attityder och även röstningsbeteende mellan stad och land i Sverige, men att dessa skillnader inte ökat över tid.³

Tillit och social sammanhållning är en grundläggande förutsättning för en väl fungerande demokrati. Dessutom är det viktigt ur ett beredskapsperspektiv, vilket blivit än mer aktuellt i och med det försämrade säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde. För att hela landet ska kunna upprätthålla en god beredskap krävs att det finns robusta sociala och institutionella strukturer i alla delar av landet, vilket i sin tur förutsätter att det finns tillräckligt goda möjligheter för människor att leva och verka där.

² Skillnader i förutsättningar kan förstås även finnas inom städer eller inom landsbygdsområden.

³ Larsson m.fl. 2020; Öhrvall m.fl. 2024.

Att göra rätt från början är effektivare och enklare än att åtgärda brister i efterhand

Utredningen ser tydliga argument för att utveckla de offentliga verksamheternas förmåga att vidta åtgärder som redan från början tar hänsyn till de omfattande samhällsutmaningar vi möter, liksom de skilda förutsättningar som finns för att hantera dessa utmaningar. Genomförandet av politiken behöver därför bygga på en väl utvecklad förmåga att identifiera strukturella problem och hot mot sammanhållningen liksom att vidta åtgärder på rätt nivå.

Vi vill, med andra ord, understryka betydelsen av de offentliga verksamheternas förmåga att göra rätt från början. Detta i stället för att utforma politiken så att den i efterhand ska hantera de brister som uppstår när man inte från början utgår från ett långsiktigt perspektiv. En central del i en sådan politik är att regeringens styrning av statliga verksamheter inriktas på att från början ta hänsyn till mera av helhetsperspektiv liksom till olika platserns förutsättningar och behov.

En positiv utveckling kräver att olika sektorer ser till och bidrar till en sammanhållen utveckling i hela Sverige. Regeringen slår, i direktiven till utredningen, fast att ”För att målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken ska uppnås är det dessutom viktigt med en bredd av insatser även inom många andra utgiftsområden.”⁴ Vidare ges utredningen i uppdrag att ”översiktligt bedöma hur andra utgiftsområden har bidragit till att uppnå målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken”.⁵

I detta ligger, enligt vår bedömning, att också se över hur styrningen av relevanta sektorsområden kan utvecklas och stärkas så att förutsättningarna förbättras för att uppnå den ambition som regeringen uttrycker ovan. Utredningen delar helt regeringens syn på frågan och ser därför ett behov av att tydliggöra statens grundläggande ansvar för hela landets utveckling.

⁴ Dir. 2024:69, s. 6.

⁵ Dir. 2024:69, s. 9.

Behovet av tydligare styrning och politisk uppbackning för att en förnyad politik ska få ett större genomslag än den nuvarande

För att uppnå de mål som satts upp för politiken räcker det inte enbart att utveckla styrningen av och innehållet i den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken. Om de ambitiösa mål som riksdagen har beslutat om för de aktuella politikområdena ska kunna uppnås, krävs det att statliga myndigheter inom olika sektorer samordnas och styrs mot att förverkliga politiken.

Myndigheterna kan dock inte på egen hand och utan tydliga förväntningar från uppdragsgivaren förväntas väga in helhetsperspektiv och hänsyn till olika platser i sina verksamheter. Myndigheterna, och deras ledningar, har krav på sig att göra det mesta möjliga av de begränsande resurser de har. Det blir därför naturligt för dem att fokusera på de, ofta sektorsspecifika, mål som är tydligt prioriterade snarare än att ta hänsyn till mål inom tvärsektoriella områden, vilka är mindre kända och framhållna eftersom regeringens styrning inte är lika tydlig här.

Enligt utredningens bedömning är till exempel de krav som ställs på samtliga statliga myndigheter enligt förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete inte tydliga nog för att ha någon egentlig påverkan på många myndigheters verksamhet. Myndigheterna åläggs att ”inom sina verksamhetsområden verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås. När det är lämpligt ska myndigheterna i sin verksamhet i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till regionala förutsättningar.”⁶ De erfarenheter utredningen har tagit del av från företrädare för såväl statliga myndigheter som regioner och kommuner ger inte stöd för att styrning av denna typ har någon större betydelse för myndigheternas dagliga verksamhet.

I kommande kapitel analyserar vi några särskilt utvalda myndigheters verksamheter och diskuterar då hur regeringens styrning inte sällan prioriterar sektorsspecifika mål snarare än sådana av tvärsektoriell karaktär. Det är utredningens uppfattning att regeringens prioritering av sektorspolitiska mål framför tvärsektoriella ger direkta konsekvenser för myndigheternas förmåga att arbeta utifrån en helhetssyn och att ta hänsyn till platserns betydelse. Om regeringen vill att myndigheterna ska prioritera tvärsektoriella mål av det slag som gäller för den sammanhållna landsbygdspolitiken och den regionala

⁶ 18 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

utvecklingspolitiken krävs det att regeringen är tydligare än i dag med att uttrycka vikten av att myndigheterna prioriterar dessa mål i sina verksamheter. Det är därför viktigt att styrningen av tvärsektoriella frågor blir en del av den ordinarie myndighetsstyrningen. Utan en tydligare styrning som också har en grund i tydligare politiska prioriteringar är det inte särskilt troligt att en framtida utvecklingspolitik kommer lyckas bättre än de nuvarande. Vikten av politisk uppbackning av en politik för hela Sveriges sammanhållning och utveckling kan därför knappast övervärderas.

I sammanhanget kan också framhållas att folkvalda på alla samhällsnivåer har en central roll i politikens genomförande. Här innebär, som vi lyfter senare i slutbetänkandet, också den kommunala och regionala självstyrelsen en viktig förutsättning för att målen för den nya politiken ska kunna uppnås.

4.2 Den nuvarande politiken är inte tillräckligt effektiv för att möta komplexa utmaningar

Enligt regeringens direktiv ska utredningen lämna förslag på hur den framtida regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken ska inriktas och utformas. I utredningens delbetänkande gjorde vi också bedömningen att vårt uppdrag är att genomföra en grundlig prövning av dagens landsbygdspolitik och regionala utvecklingspolitik. Detta i syfte att kunna tänka nytt, konstruktivt och föreslå konkreta reformer av såväl mål, organisering, ansvarsfördelning, uppgifter, finansiering som arbetssätt.⁷

Den hittills förda politiken räcker inte till för att möta aktuella utmaningar och bidra till uppfyllandet av målen

Vår beskrivning och analys i kapitel 3 lyfter fram ett antal centrala, omfattande och komplexa samhällsutmaningar som förhindrar en utveckling i hela landet som främjar sammanhållning, robusthet och konkurrenskraft. Vi uppfattar att riksdag och regering avser att politiken, och då särskilt de två politikområden som vi har utrett, på

⁷ SOU 2025:85, s. 39.

allvar ska bidra till att vända den många gånger negativa utvecklingen och därigenom förverkliga de mål som riksdagen fastslagit.

Utredningens övergripande bedömning av den hittills förda regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken är att den inte har varit tillräckligt effektiv för att bidra till uppfyllandet av målen för politiken. Vi ser inte heller att den nu förda politiken har tillräckliga förutsättningar för att möta framtidens krav på en politik som vi menar ska kunna bidra till ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige.

De resurser som är kopplade till den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken är, sett till de samhällsutmaningar politiken avser att möta, mycket begränsade. Vi ser inte heller att de nu använda arbetssätten för att knyta olika resurser till arbetet för att uppnå de båda politikområdenas mål är effektiva. Vidare ställer utvecklingen nya krav på ansvar och tydliga roller i det system av olika aktörer som bör fungera mer effektivt tillsammans i en förnyad politik.

Särskilt när det gäller statens bidrag till att hitta lösningar på de problem som de båda politikområdena fokuserar på brister det i betydande grad. Regeringens styrning av sina myndigheter är, som nämns ovan, inte tillräckligt effektiv för att mobilisera de resurser och den kompetens som krävs för att möta dagens och morgondagens omfattande utmaningar och problem.

Utredningens analys tidigare i kapitlet leder fram till slutsatsen att dagens, till stor del sektoriserade, politik bättre behöver anpassas till olika platser och geografiers behov. Ovan presenterar vi ett antal krav som utredningen menar behöver ställas på en utvecklingspolitik som har sin grund i platsens betydelse. Utredningen bedömer att varken den regionala utvecklingspolitiken eller den sammanhållna landsbygdspolitiken i dag uppfyller dessa krav. Detta beror bland annat på att:

- målsättningen att motverka alltför stora skillnader mellan olika delar av landet har hamnat i bakgrunden och inte är styrande för politiken på något tydligt sätt. Ett mål om ett mera sammanhållet Sverige är, enligt utredningens mening, inte framträdande i politikens genomförande.⁸

⁸ Man kan här jämföra med EU:s sammanhållningspolitik där målet handlar om att främja en harmonisk utveckling inom hela unionen för att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen.

- målen för landsbygdspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken är dessutom i liten utsträckning styrande för andra politikområden och sektorsmyndigheter. Det innebär att de mål som riksdag och regering satt upp om en god utveckling i alla delar av landet i praktiken inte beaktas i någon större grad och därmed inte heller kan uppfyllas.
- styrningen och ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna inte är tillräckligt tydlig och i vissa delar inte heller ändamålsenligt utformad. Exempelvis är det inte tillräckligt tydligt för de statliga myndigheterna hur de i praktiken ska bidra till politikens genomförande.
- regionerna har en uppgift att samordna insatser, och därmed aktörer, som de har dåliga eller inga förutsättningar att utföra och som därför inte sker på det sätt som förutsattes när politiken formulerades och lades fast.
- förutsättningarna för en fungerande samverkan är dåliga eftersom de olika aktörernas uppgifter är alltför otydliga. Det gäller såväl målen med samverkan som de förutsättningar andra aktörer har för att bidra i arbetet.
- kunskap om platsers förutsättningar inte tas tillvara och omsätts i åtgärder på något systematiskt sätt.

4.3 En effektiv politik kräver tydliga prioriteringar

Som utredningen tidigare konstaterat råder det en betydande diskrepans mellan de mål som har satts upp för landsbygdspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken och den rådighet, de resurser och mandat som är knutna till politikens genomförande. Området kännetecknas, enligt vår bedömning, av höga och mycket ambitiösa mål-sättningar, förväntningar och förhoppningar. Med nuvarande arbets-sätt, och utan att riksdag och regering gör tydligare prioriteringar av vilka av de utmaningar vi diskuterat ovan som bör åtgärdas, är det inte realistiskt att tro att dessa förväntningar ska kunna uppnås. Det är inte heller realistiskt att tro att samtliga utmaningar ska kunna åtgärdas samtidigt. Därtill är utmaningarna och problemen för omfattande och komplexa samtidigt som politikens resurser och mandat är alltför begränsade.

Utredningen menar därför att riksdag och regering behöver ta fram tydliga prioriteringar av vad politiken ska uppnå, hur den ska uppnå detta och när det ska ske. I sammanhanget bör riksdag och regering återkommande ställa sig frågan: "Vilken är en rumsligt baserad politikens främsta uppgift?"

Det är alltså inte rimligt att förvänta sig att samtliga av de utmaningar och problem som vi, och andra, lyfter fram kan hanteras på en och samma gång. Med utgångspunkt från beskrivningarna i kapitel 3 har vi sett över vilka utmaningar och problem som kan sägas vara mest angelägna att lyfta fram och att ta tag i först. I kommande kapitel lyfter vi därför fram ett antal sektorspolitiska områden som vi bedömer bör prioriteras först i en förnyad inriktning och utformning av politiken.

Utredningen redogör också i kommande kapitel för förslag på hur regeringens styrning kan utvecklas för att styra myndigheter med ansvar inom prioriterade sakområden på ett mer verksamhetsanpassat sätt. Regeringen kan sedan arbeta på motsvarande sätt på fler områden som man väljer att prioritera i det fortsatta arbetet med utveckling av politiken. I detta avseende kan våra förslag sägas vara skalbara.

4.4 Vi ser behov av betydande förändringar av politikens inriktning och utformning

Mot bakgrund av utredningens analys landar de förslag som vi presenterar i kommande kapitel i att politiken på flera sätt bör läggas om både vad gäller inriktning och utformning. Ett viktigt skäl till att ompröva politiken är även de kritiska slutsatser som Riksrevisionen presenterade i sin granskning av den regionala utvecklingspolitiken 2022.⁹

Utredningen föreslår därför i de kommande kapitlen ett antal betydande förändringar. Nedan i detta avsnitt redogör vi för några utgångspunkter som vägleder vårt arbete med förslag, bedömningar och resonemang i slutbetänkandet.

⁹ Riksrevisionen 2022.

Ta in ett rumsligt synsätt i utformningen av offentlig verksamhet

Den grundläggande ansatsen i våra förslag är att de stora samhällsproblem som de båda politikområdena är satta att hantera behöver, på ett mycket tydligare sätt än i dag, utgå från att behov och förutsättningar skiftar stort i vårt land. Våra förslag till en förnyad politik bygger därför på att i stort sett alla samhällsutmaningar kan sägas ha ett rumsligt perspektiv och att insatser som syftar till politikens genomförande därför också ska bygga på detta perspektiv. Med andra ord kommer våra förslag, bedömningar och resonemang att vara grundande på att platser skilda förutsättningar har en stor betydelse för hur politiken bör utformas.

Det rumsliga synsätt som vi förordar handlar om att tillämpa ett geografiskt helhetsperspektiv med grundläggande förståelse för att människor lever och verkar på platser som har olika förutsättningar. Detta gäller också företag. Genom att identifiera skillnader i förutsättningar för olika platser kan man hitta lösningar som beaktar dessa skillnader och samtidigt tar vara på funktionella samband. Det geografiska helhetsperspektivet inom ramen för ett rumsligt synsätt ger kunskap om hur olika platser kan stärka varandra och tillsammans bidra till exempelvis länets eller kommunens utveckling.

Vi kommer fortsättningsvis främst att använda ”rumsligt perspektiv” eller ”rumsligt synsätt” när det handlar om det geografiska helhetsperspektiv som vi menar behövs i en förnyad utvecklingspolitik. Den politik vi föreslår ska, som vi har resonerat om, utgå från att platser skilda förutsättningar har betydelse. Därför använder vi när det är befogat även begreppen ”platsbaserade perspektiv” och ”geografiskt synsätt” eller motsvarande. Som vi tolkar begreppen innebär det rumsliga perspektivet både att platserns olikheter ska beaktas och att de olika platserna länkas till varandra genom funktionella samband.¹⁰

I den regionala utvecklingspolitiken används i stor utsträckning begreppet ”territoriellt perspektiv”. Av förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete framgår att analyser av länens särskilda förutsättningar för hållbar regional utveckling ska ha ett territoriellt perspektiv.¹¹ Det har bidragit till att det i såväl regionernas

¹⁰ För att få en bild av sådana samband kan det bland annat behövas analyser av befolkningsstruktur, pendlingsmönster, infrastruktur och natur- och grönområden.

¹¹ 9 § förordningen (2017:583).

som myndigheternas formuleringar och rapporteringar ofta är begreppet ”territoriellt perspektiv” som används.

Trots att vi huvudsakligen väljer att använda ”rumsligt perspektiv” kommer vi i texterna i viss mån även att använda ”territoriellt perspektiv” när det är motiverat.

Fler utgångspunkter för utvecklingen av politiken

Utredningen lyfter särskilt fram behovet av en tydligare politisk prioritering av hela Sveriges sammanhållning som grunden för den framtida politiken. Vår uppfattning är att denna utgångspunkt på flera sätt gått förlorad i de senaste decenniernas utveckling av det som i dag benämns regional utvecklingspolitik. Utredningen menar i stället att detta perspektiv återigen bör vara den centrala utgångspunkten för politiken och dess insatser. I detta ligger också att betona vikten av att stärka länkar mellan olika geografier. En rumsligt baserad politik utgår från att utveckling och konkurrenskraft byggs mest framgångsrikt när de styrkor som finns i landsbygder, mindre samhällen och städer sammantaget tas tillvara.

Ett sammanhållet Sverige har också en avgörande betydelse för att bygga robusta samhällen lokalt, regionalt och nationellt. Som vi resonerar om i slutbetänkandet är detta perspektiv, av goda skäl, alltmer i fokus. Vi vill därför framhålla betydelsen av ett land som håller samman och som utvecklas positivt i alla dess delar för att det ska kunna fungera robust och långsiktigt. Tillit och social sammanhållning är avgörande byggstenar för att bygga ett robust och långsiktigt hållbart samhälle.

Den regionala utvecklingspolitiken och dess föregångare har över åren och i ökande utsträckning utvecklat kopplingarna till näringslivs- och företagsfrämjande insatser. Det är tydligt i såväl statens som regionernas verksamheter. Utredningen anser att konkurrenskraftiga företag i alla delar av landet fortsatt är ett viktigt mål för denna typ av politik. Det är därför centralt att betona att det näringslivsfrämjande arbetet har ett tydligt fokus på företag i hela landet och att ett Sverige som håller samman är en förutsättning för en långsiktig konkurrenskraft.

Utredningen vill understryka att staten är den aktör i samhällsbygget som har huvudansvaret för att Sverige håller samman och att hela landet har förutsättningar att utvecklas. Regeringens och de statliga myndigheternas ansvar för detta ständigt pågående arbete bör därför vara tydligare än i dag. Statens närvaro i hela Sverige behöver också stärkas och den statliga organisationen kännetecknas av närvaro och kunskap om olika landsdelars förutsättningar och behov.

De 21 regionerna har sedan 2019 ett av staten utpekad ansvar inom regional utveckling. Utredningen menar att det är viktigt att de uppgifter som staten ålägger regionerna inom detta område är tydliga och att samtliga regioner har förutsättningar att utföra de uppgifter som staten förväntar sig att de ska ta ansvar för. Regionerna ska ha en tydlig roll som de också har förutsättningar att utföra och utveckla. Det statliga uppdraget till regionerna ska därför vara så utformat och beskrivet att det är möjligt för samtliga 21 regioner att utföra sitt arbete framgångsrikt.

Kommunernas verksamheter inom många olika områden är avgörande för hela Sveriges utveckling och konkurrenskraft. Utredningen resonerar i kapitel 9 vidare om vikten av att kommunernas centrala roll i politiken lyfts fram och erkänns. Samtliga 290 kommuner behöver ha förmåga och förutsättningar att agera strategiskt och bidra till sammanhållning och utveckling i hela Sverige.

Ett konkurrenskraftigt näringsliv i hela landet utgör grunden för välfärd och en hållbar omställning i alla delar av Sverige. Näringslivets viktiga roll i och förutsättningar att bidra i en framtida politik för sammanhållning, robusthet och konkurrenskraft är därför en naturlig utgångspunkt för utredningens förslag, bedömningar och resonemang.

Det civila samhällets organisationer och deras verksamheter är på flera sätt i fokus i utredningens delbetänkande, SOU 2025:85. Där lämnade vi också lagförslag som regeringens valt att gå vidare med och som riksdagen sedan fattat beslut i enlighet med. Civilsamhällets förutsättningar för att kunna bidra till den framtida politiken är fortsatt en viktig utgångspunkt för de förslag och bedömningar som utredningen presenterar i kommande kapitel.

På motsvarande sätt har akademien en central roll när det gäller utveckling i hela landet. Utredningen vill därför understryka betydelsen av att involvera företrädare för högre utbildning och forskning i den löpande utvecklingen av politiken.

5 En politik för Sveriges sammanhållna utveckling – två politikområden blir ett

I utredningens delbetänkande¹ utvecklades argumentationen om en av utredningens huvudfrågor; om den regionala utvecklingspolitiken och sammanhållna landsbygdspolitiken ska slås samman till ett gemensamt område. Vi konstaterar där att en väg framåt kan vara en gemensam politik där landsbygdsdimensionen tydliggörs. Utredningens fortsatta analys ger stöd för en sådan bedömning och vi föreslår därför en gemensam politik för landsbygdsutveckling och regional utveckling med ett nytt övergripande mål. I det här kapitlet redogör vi för motiven för en gemensam politik (avsnitt 5.1). Därefter presenterar vi vårt förslag till ny politik för Sveriges sammanhållna utveckling med övergripande mål och delmål (avsnitt 5.2).

5.1 Vi ser en potential för ökad måluppfyllelse och samhällsnytta

Som vi beskrev i kapitel 3 skiljer sig förutsättningarna för att leva, bo och verka i stor utsträckning mellan olika delar av landet. Dessa förutsättningar är på flera områden sämre i landets glest befolkade delar, jämfört med storstadskommuner och storstadslän. Samhällsutmaningar kopplat till bland annat demografi, teknisk utveckling och omställningen till ett hållbart samhälle drabbar olika platser olika och riskerar att skapa ojämna förutsättningar mellan olika delar av landet. Det är något som i stor utsträckning riskerar att undergräva förutsättningarna för ett sammanhållet Sverige.

¹ SOU 2025:85, kapitel 7.

I kapitel 4 konstaterade vi att skillnaderna i förutsättningar mellan olika delar av landet motiverar en politik som på allvar tar hänsyn till platserns betydelse. För detta krävs en effektiv politik med tydliga ansvarsförhållanden och tydlig styrning. Politiken ska kännetecknas av ett helhetsperspektiv, skapa goda förutsättningar för samverkan och utgå från en lokalt och regionalt förankrad kunskap om hur förutsättningarna skiljer sig mellan olika delar av landet. Vi konstaterade också att den hittills förda politiken inte är tillräckligt effektiv för att möta aktuella utmaningar och bidra till uppfyllandet av målen.

Utredningen bedömer att det finns potential till förbättrad målpuppfyllelse i en gemensam politik för landsbygds- och regional utveckling. I detta avsnitt lägger vi fram argumenten för denna slutsats. Vi börjar med att konstatera att det finns ett stort antal samband och överlappningar mellan dagens två politikområden. En sammanslagning kan därför ge synergier genom att genomförandet av politiken vid bland annat regioner och kommuner kan bli mer samordnat. Därefter argumenterar vi för att ett gemensamt politikområde kan bidra till större samhällsnytta genom bättre träffsäkerhet i regeringens styrning och en mer effektiv användning av offentliga medel. Vi diskuterar sedan risker och farhågor med att de båda politikområdena ersätts av ett gemensamt. Vår slutsats är att riskerna kan hanteras. Avslutningsvis tar vi upp några exempel från de andra nordiska länderna som ger stöd för ett gemensamt politikområde.

Samband och överlappningar gör att uppdelningen i två politikområden försvårar

Det finns både likheter och skillnader mellan dagens regionala utvecklingspolitik och sammanhållna landsbygdspolitik. Den främsta gemensamma nämnaren är den grundläggande slutsatsen att geografi är något som politiken ska beakta och hantera. Båda politikområdena har mål som handlar om hållbar utveckling och goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd i alla delar av landet.² En viktig skillnad är att den sammanhållna landsbygdspolitiken har ett bredare anslag än den regionala utvecklingspolitiken – samtidigt som geografin är avgränsad till landsbygder så inkluderar landsbygds-

² Fahlbeck 2025 gör en analys av likheter och skillnader mellan den regionala utvecklingspolitiken och sammanhållna landsbygdspolitiken.

politiken även frågor som kultur, välfärdstjänster, civilsamhället och statens närvaro i hela landet.³ Den regionala utvecklingspolitiken har haft ett tydligare fokus på företagande, konkurrenskraft och ekonomisk tillväxt, även om en bredare beskrivning av utveckling har fått en mer framträdande roll under 2020-talet.^{4,5}

I delbetänkandet gör utredningen bedömningen att en sammanslagning av de två politikområdena kan bidra till ökad tydlighet, bättre samordning av insatser och även förenkling för företagare och andra aktörer som utgör målgrupp för politiken.⁶ En gemensam sammanhållen utvecklingspolitik kan också ge större möjligheter att arbeta med landsbygdsutveckling och regional utveckling i alla geografier inom ett län.

Vi menar att de nära samband och överlappningar som i dag finns mellan de två politikområdena med fördel kan hanteras samlat i en gemensam politik. Det skulle bidra till en bättre överblick av politiken, vilket kan underlätta såväl genomförande som uppföljning. Sammantaget är utredningens bedömning att fördelarna med en gemensam politik för sammanhållen utveckling i hela landet är så pass stora att en sammanslagning är väl motiverad.

Landsbygdernas utmaningar och behov är centrala för regional utveckling

Landsbygder är en viktig geografi i den regionala utvecklingspolitiken. I den nu gällande nationella strategin för hållbar regional utveckling preciseras att "... gles- och landsbygder som kännetecknas av bland annat stor gleshet, sviktande arbetsmarknad, hög grad av demografisk obalans, ett lågt utbud av tjänster från det offentliga och privata samt låg integration i globala värdekedjor har särskilda frågor som behöver adresseras."⁷

Som vi diskuterade i kapitel 3 har utmaningar och behov i landsbygder ofta med gleshet och långa avstånd att göra. De långa avstånden ger upphov till ökade kostnader och minskade möjligheter att

³ Åtminstone som den sammanhållna landsbygdspolitiken presenterades i prop. 2017/18:179.

⁴ Tangnäs 2024.

⁵ 2020 beslutade riksdagen om det nuvarande målet för den regionala utvecklingspolitiken: "Utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet".

⁶ SOU 2025:85, kapitel 7.

⁷ Skr. 2020/21:133, s. 25.

dra nytta av täthet eller så kallade agglomerationsfördelar. Graden av gleshet påverkar vilka och hur stora utmaningar och behov som finns. Sammantaget innebär det att förutsättningar för utveckling och innovation ofta är bättre i täta miljöer, där företag och organisationer kan dra nytta av stordriftsfördelar och infrastruktur, har tillgång till en större arbetsmarknad och så vidare. För invånarna kan glesheten och avstånden bland annat innebära sämre kommunikationer, ett beroende av egen bil, färre arbetstillfällen och en sämre tillgång till service och kultur.

Utmaningar kopplade till nackdelar med anledning av gleshet och långa avstånd är i högsta grad relevanta för landsbygderna, och mer framträdande ju glesare landsbygder vi avser. Andra särdrag för landsbygderna är kopplade till landskapet, naturresurserna och markanvändningen. Det kan handla om specifika näringar som finns och verkar i landsbygder, som jord- och skogsbruk, men också om att det finns många intressen som ska samsas och hitta lösningar för nyttjande av mark som ofta är privatägd.

Förutsättningar som skiljer landsbygder från tätare miljöer kan också användas för att analysera skillnader i förutsättningar mellan hela län. De län som domineras av en större stad skiljer sig från län som i stället har en eller flera mindre tätorter eller de som har en stor andel gles landsbygd. Utredningens besök runt om i landet har visat att regioner som verkar i mer utpräglade landsbygdslän ser landsbygdspolitiken och landsbygdsutveckling som en självklar del av det regionala utvecklingsarbetet, medan storstadslänen delvis gör andra prioriteringar.

Utmaningar och behov som identifieras för städer och urbana miljöer ska också hanteras i en sammanhållen utvecklingspolitik. Det finns ett ömsesidigt beroende mellan städer och landsbygder och de kopplas samman genom länkar och flöden, beroenden och synergier av olika slag.⁸ Utredningen ser vikten av att stärka sådana länkar och samband, till nytta för både städer och landsbygder och hela landets utveckling. Utredningen har dock uppfattningen att stadspolitik inte bör vara en framträdande del av en sammanhållen utvecklingspolitik. Visserligen kan problematiken i en förort på vissa sätt liknas vid den i en gles landsbygd. Det kan till exempel

⁸ I Tillväxtverket 2020 har myndigheten tittat på vilka likheter och skillnader samt flöden och beroenden som finns mellan städer och landsbygder, avseende företagande, sysselsättning, boende och välfärd.

handla om att tillgängligheten till olika tjänster kan vara sämre än i städer och mer välmående tätortsnära landsbygder. En känsla av utanförskap kan också vara vanligare förekommande i såväl förorter som glesa landsbygder. Samtidigt så skiljer sig orsakerna till problematiken. Den grundläggande orsaken till att glesa landsbygder har vissa utmaningar är i allmänhet långa avstånd och gles befolkning. Förorternas problem grundar sig i andra utmaningar än de vi i huvudsak lyfter fram i denna utredning.

Urbant fokus trots tydliga kopplingar mellan prioriteringar i de två politikområdena

Vi har konstaterat att det finns många och tydliga kopplingar mellan strategiska områden och prioriteringar i den regionala utvecklingspolitiken och sammanhållna landsbygdspolitiken. Att regeringen i de båda politikområdena gör så likartade bedömningar av vilka områden det är prioriterat att arbeta med indikerar också att de behov eller problem som politiken inom respektive område inriktar sig mot till stor del överensstämmer.

Tillväxtverket har i uppgift att följa upp det regionala utvecklingsarbetet och redovisar uppföljningen i en årlig rapport. Något som framkommer i uppföljningarna är att det sällan framgår av regionernas redovisningar hur de jobbar med territoriella perspektiv. Trots att alla regioner i den senaste rapporteringen anger att de strävar efter utveckling i hela länet menar Tillväxtverket att det endast i undantagsfall går att se hur det påverkar regionernas styrning och prioriteringar.⁹ Sammantaget är bilden att arbetet med hela länets utveckling behöver stärkas, med fokus på inomregionala skillnader och de delar av länen som är glesare befolkade. Det är tydligt att ett urbant perspektiv ofta påverkar regionernas hantering av inomregionala skillnader, trots att prioriteringarna inom de två politikområdena i grunden framstår som likartade.

⁹ Tillväxtverket 2024a och Tillväxtverket 2025c.

Lokala och regionala perspektiv behöver kopplas ihop på ett bättre sätt i utvecklingsarbetet

Lokal och regional förankring är avgörande för en utvecklingspolitik som ser hela landet med sina unika platser. Invånarna i län och kommuner har möjlighet att påverka genom regionala och kommunala politiska företrädare, med ansvar för regional och lokal utveckling i sina geografiska områden.

På den lokala nivån finns relativt ofta ett etablerat och förankrat landsbygdsperspektiv i olika typer av strategier, planer, arbetssätt och processer. Det kan till exempel vara kommunala landsbygdstrategier eller landsbygdsprogram, lokala utvecklingsstrategier inom ramen för leaderarbetet eller utvecklingsplaner som lokala bygdegrupper har tagit fram.¹⁰ I arbetet med lokala utvecklingsplaner (LUP) medverkar ofta någon från den berörda kommunen som arbetar med landsbygdsfrågor. Samverkan med exempelvis studieförbund, idrottsföreningar, företag, leadergrupper och länsstyrelsen är också vanligt i arbetet med LUP. Flera studier har också lyft fram arbetet med översiktsplanering som vanligt och etablerat i kommunernas landsbygdspolitiska verktygslåda.¹¹

Av regionala utvecklingsstrategier framgår att territoriella perspektiv ska vara integrerade i det regionala utvecklingsarbetet, vilket sedan konkretiseras i planer och program för exempelvis infrastruktur, kollektivtrafik, grundläggande kommersiell service och kultur.¹² Regionerna samverkar med bland annat kommuner och länsstyrelser i många av de frågor som är av betydelse för länens och landsbygdernas utveckling. Många av länens utvecklingsfrågor finns i dag både inom landsbygdspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken, vilket enligt regionerna skapar otydlighet och svårigheter att följa upp och utvärdera.¹³

I en gemensam politik, där olika geografiers utvecklingsfrågor ges utrymme, finns förutsättningar att i större utsträckning än i dag koppla ihop det lokala och regionala utvecklingsarbetet. Regionerna kan dra nytta av lokal kunskap genom kommunernas nätverk och samverkansformer, bland annat kopplat till leaderarbetet och LUP. Erfarenheter, lärdomar och arbetssätt från den lokala nivån kan bi-

¹⁰ Mer information finns bl.a. på Hela Sveriges ska levas webb.

¹¹ Landsbygdsnätverket 2011 och Tillväxtverket 2021a.

¹² Se även 9 § i förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

¹³ SKR 2025b.

dra till ökad kunskap om inomregionala skillnader och lokala behov i det regionala utvecklingsarbetet.

Det finns starka band mellan städer, tätorter och landsbygder. I en OECD-studie lyfts bland annat så kallade Intermediary cities som viktiga för utveckling, sysselsättning och företagande i landsbygdsområden.¹⁴ Forskare vid Chalmers har studerat samband och beroenden mellan städer och landsbygder och skriver bland annat att vardagsliv och funktioner blivit alltmer sammanflätade mellan stad och land samt att små och medelstora städer ofta fungerar som viktiga noder för landsbygdsbornas arbete och service.¹⁵

Kopplingar och synergier, och även hantering av målkonflikter, mellan stad och land, är ett område som kan få goda förutsättningar för mer konstruktiva lösningar i en gemensam politik. I ett sådant arbete bedömer vi att samverkan mellan offentliga, privata och ideella aktörer är av stor vikt. Arbetssätt som har utvecklats genom Leader har visat sig vara användbara även för urbana miljöer där lokal samverkan, delaktighet och tillit är viktigt för att möta samhällsutmaningar.¹⁶ Vi återkommer till det i slutbetänkandets kapitel 11.

Större samhällsnytta och bättre träffsäkerhet i regeringens styrning

Utredningen gör bedömningen att en sammanslagning av de två politikområdena kan bidra till större samhällsnytta, där måluppfyllelse, synergieffekter av olika slag och effektivitet är viktiga delar. En gemensam politik i stället för två separata innebär att det inte längre finns behov av att samordna regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik med varandra. Utredningen bedömer att en ny gemensam politik ger goda förutsättningar för regeringens styrning och ett samlat statligt agerande som kan stödja utvecklingsarbetet i riktning mot ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige.

¹⁴ OECD 2026.

¹⁵ Fredriksson och Björling 2026.

¹⁶ Hallin 2026b konstaterar att det finns ett behov att stärka samverkan och sammanhållning inom regioner, inte minst mellan stad och land, och att leadermetoden är intressant i sammanhanget.

Bättre möjligheter till måluppfyllelse

Regeringen redovisar årligen i budgetpropositionen sin bedömning av den regionala utvecklingspolitikens och landsbygdspolitikens måluppfyllelse till riksdagen. Enligt budgetpropositionen för 2026 bedömer regeringen att målet för den regionala utvecklingspolitiken delvis har uppnåtts, genom insatser finansierade inom utgiftsområde 19 (Regional utveckling) och genom insatser inom andra utgiftsområden.¹⁷ En sammantagen bedömning i budgetpropositionen är att villkoren för att leva, bo och verka i hela Sverige har stärkts.¹⁸ Även för den sammanhållna landsbygdspolitiken bedömer regeringen att målet delvis har uppnåtts. I budgetpropositionen för 2026 gör man bedömningen att insatserna inom utgiftsområde 23 tillsammans med insatser inom andra utgiftsområden har bidragit till en hållbar utveckling som stärker konkurrenskraften och robustheten samt gör det än mer attraktivt att bo, leva och verka i hela landet.¹⁹

Utredningen bedömer att det finns potential till förbättrad måluppfyllelse i en gemensam politik för landsbygds- och regional utveckling. En av nycklarna för ett effektivt genomförande av politiken är att staten kliver fram och tar ansvar för helheten; ett samlat statligt agerande där regeringens styrning ger kraft, tydlighet och riktning för alla inblandade i utvecklingsarbetet. En sådan ansats stöds också av Riksrevisionen som i sin granskning av regeringens organisering, styrning och uppföljning av den regionala utvecklingspolitiken konstaterar att ”regeringens hantering av statens insatser inom den regionala utvecklingspolitiken har gett svaga förutsättningar för ett effektivt samlat statligt agerande för att nå politikens mål”.²⁰

Måluppfyllelsen för både den sammanhållna landsbygdspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken är i hög grad beroende av insatser inom andra politikområden. Myndigheternas arbete för att bidra till målen redovisas till och sammanställs av Tillväxtverket. I den senaste rapporten²¹ är en slutsats att den regionala utvecklingspolitiken inte verkar vara styrande för myndigheternas med-

¹⁷ Prop. 2025/26:1, utgiftsområde 19, s. 29. Bedömningar av måluppfyllelse baseras på de indikatorer som anges i budgetpropositionen.

¹⁸ Regeringen gör bedömningen att ”Det finns enligt indikatorerna för den övergripande hållbara utvecklingen i Sveriges län en i flera delar positiv utveckling men i vissa fall ökade skillnader mellan länen och mellan kommuntyperna”.

¹⁹ Prop. 2025/26:1, utgiftsområde 23, s. 55.

²⁰ Riksrevisionen 2022, s. 5.

²¹ Tillväxtverket 2025a.

verkan i det regionala utvecklingsarbetet. Enligt rapporten är det är oklart om och i så fall hur såväl den nationella strategin för hållbar regional utveckling som regionala utvecklingsstrategier påverkar myndigheternas arbete. Tillväxtverket menar också att det är svårt att utläsa effekterna av myndigheternas insatser inom båda politikområdena. Sammantaget ser Tillväxtverket behov av tydligare förutsättningar för myndigheters genomförande den regionala utvecklings- och landsbygdspolitiken.²²

Vidare konstaterar regeringen i budgetpropositionen för 2026 att det inte är möjligt att bedöma myndigheternas bidrag till målet för den regionala utvecklingspolitiken, då flera myndigheter inte redovisar om eller hur de har verkat för att uppfylla målet.²³

Utredningen ser stora behov av och även möjligheter till tydligare förutsättningar för myndigheternas genomförande av politiken. Vår slutsats är att detta med fördel kan åstadkommas i en gemensam politik för landsbygds- och regional utveckling, där ett mindre antal myndigheter får en tydligare uppgift än i dag att bidra till måluppfyllelsen. Hur det ska genomföras presenteras i kapitel 6 om styrning och organisering.

Potential för effektivare användning av offentliga medel

Synergier är positiva effekter av samordning eller sammanslagning av områden, organisationer eller verksamheter. Man brukar ibland säga att ”helheten är större än delarna”. Tänkbara synergieffekter av en sammanslagning av de två politikområdena kan till exempel vara lägre kostnader på grund av samordning av uppgifter vid ansvarig myndighet och andra berörda myndigheter, fördelar i arbetet med genomförandet av politiken vid regioner och kommuner eller att ett gemensamt område genom större samlad kraft kan få bättre genomslag i den nationella politiken.²⁴

Regeringen har tidigare gjort bedömningen att synergier som kan uppstå vid en sammanslagning av statliga verksamheter har störst potential om verksamheterna är närliggande. En sådan sammanslag-

²² Tillväxtverket 2025a, s. 3.

²³ Prop. 2025/26:1, utgiftsområde 19, s. 31.

²⁴ Den förvaltningsstruktur vi föreslår blir avgörande för de synergieffekter och effektiviseringar som kan uppnås.

ning kan till exempel leda till högre produktivitet och kostnadseffektivitet.²⁵

Enligt Ekonomistyrningsverket²⁶ handlar effektivitet i staten om att göra rätt saker med begränsade resurser, att få tillräckligt bra resultat och att göra saker i rätt tid. För att kunna säga att effektiviteten har ökat ska det gå att göra mer (verksamhet som ger bättre kvalitet och/eller ökad måluppfyllelse) för samma kostnad, eller lika mycket (samma kvalitet och/eller måluppfyllelse) som tidigare till lägre kostnad.

Effektiviteten i statliga verksamheter påverkas bland annat av hur regeringen och myndigheterna väljer att organisera verksamheterna.²⁷ Genom samordning av verksamheter, till exempel en sammanslagning av närliggande politikområden och därtill kopplade verksamheter vid till exempel myndigheter, kan bland annat kostnadseffektiviteten förbättras. I kapitel 7 utvecklar vi hur utredningen ser på Tillväxtverkets roll i den sammanhållna utvecklingspolitiken. Potential för förbättrad samordning och effektivisering finns även inom andra berörda statliga myndigheter och offentliga verksamheter.

I dag finns det ingen utpekad aktör på regional nivå som har ansvar för samverkan mellan regionen, länets kommuner och statliga myndigheter, eller samråd med civila samhällets organisationer och näringslivet i länet vad gäller genomförande av landsbygdspolitiken. Genom att lägga samman politikområdena i en ny gemensam politik där roller och ansvar tydliggörs bedömer utredningen att både synergier och förbättrad effektivitet kan uppnås.

En utgångspunkt för utredningen och en utvecklingspolitik för hela landet är platsens betydelse. Både den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken har geografiska områden (platser) som utgångspunkt och vikten av sektorssamordning och flernivåsamverkan betonas. Samordningen mellan de två politikområdena är i dag varken tillräckligt utvecklad eller tydlig.

I en gemensam politik för landsbygds- och regional utveckling kan verksamheter och insatser samordnas så att de kompletterar varandra, ökar tydligheten för berörda aktörer och stärker möjligheterna att uppnå politikens mål. Utredningen menar att en gemen-

²⁵ Prop. 2023/24:1, utgiftsområde 2, avsnitt 4.5.1.

²⁶ Numera Statskontoret.

²⁷ SOU 2025:13.

sam politik på så vis har potential för en mer effektiv användning av offentliga medel.

Ett gemensamt ramverk blir en styrka

Tillväxtverket har i uppgift att följa upp den sammanhållna landsbygdspolitiken, vilket har rapporterats två gånger hittills.²⁸ I den senaste uppföljningen bedömer myndigheten att utvecklingen för politikområdets övergripande mål är generellt god sett till hela landet.²⁹ Samtidigt är skillnaderna mellan och inom kommuntyper påtagliga, särskilt för områdena utbildning, bredband samt tillgänglighet till service och kultur. Dessutom visar uppföljningen att utmaningar kopplade till demografisk utveckling och flyttnetto växer för många landsbygdskommuner.³⁰ En av slutsatserna i rapporten är att det krävs konkretisering och bättre samordning för att nå de landsbygdspolitiska målen. En annan slutsats är att regeringens styrning av myndigheterna behöver stärkas och tydliggöras.³¹

Enligt uppföljningsrapporten skiljer sig ambitionsnivån för politikens genomförande mellan de olika sakområdena. Det finns pågående insatser inom alla områden men till en mindre grad inom kompetensförsörjning, samhällsplanering och bostadsbyggande samt statens närvaro i landsbygderna.³²

Flera av de brister i genomförandet av landsbygdspolitiken som har identifierats har med avsaknaden av tydligt ramverk eller system att göra.³³ Avgörande för kraften i en sammanslagen politik, med insatser för att möta olika geografiers utmaningar och behov, blir en ny lag och därtill kopplade förordningar. Brister som påtalas i ovan nämnda uppföljningsrapport handlar bland annat om behovet av att stärka samordning, styrning och uppföljning. Utredningen bedömer att det är något som kan uppnås i en gemensam politik med ett gemensamt ramverk.

²⁸ Tillväxtverket 2021b och Tillväxtverket 2024b.

²⁹ Tillväxtverket 2024b, s. 4 f.

³⁰ Tillväxtverket 2024b, s. 11.

³¹ Tillväxtverket 2024b, s. 10 f.

³² Tillväxtverket 2024b, s. 11 f.

³³ Det nya ramverk för styrningen av politiken som utredningen föreslår består av ett nytt övergripande mål, en ny lag och en ny förordning samt vissa nya eller ändrade uppgifter i instruktionerna för myndigheter som har en central roll inom politiken. Ramverket presenteras i kapitel 6.

En samordning av insatser för regional utveckling och landsbygdsutveckling i en gemensam politik bör även leda till förenklingar. Förenklingar i det här sammanhanget handlar om att skapa större förutsägbarhet och tydlighet för dem som medverkar i och berörs av politiken. Såväl offentliga aktörer som näringslivet och civila samhället på olika nivåer i systemet bör gynnas av att inte fortsätta med politikgenomförandet i två, delvis överlappande, parallella spår. En gemensam politik för landsbygds- och regional utveckling, med koordinerade insatser som utgår från platser förutsättningar och behov, kan öka både tydlighet och politikens samlade kraft för att nå målet om ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige.

Bättre förutsättningar att agera för att stärka sammanhållningen

En av grundstenarna för framtidens utvecklingspolitik är ett sammanhållet Sverige där skillnaderna i förutsättningarna för att leva och verka inte är för stora.³⁴ Om det är alltför stora skillnader i förutsättningar kan det undergräva tilliten och bidra till polarisering, till exempel mellan städer och landsbygder eller mellan olika delar av landet. Vi menar att staten har ett ansvar för att det är en rimlig balans i utvecklingsförutsättningar mellan och inom län. Det här synsättet fanns tidigare som en bärande del i regionalpolitiken, men är inte någon uttalad målsättning i den nuvarande regionala utvecklingspolitiken.³⁵

Den sammanhållna landsbygdspolitiken tar sitt avstamp i ett Sverige som håller samman och där det finns levande och aktiva landsbygder som bidrar till hela landets utveckling. I propositionen från 2018 betonas att landsbygdspolitikens genomförande på regional nivå bör koordineras med det regionala tillväxtarbetet.³⁶

Utredningen ser inte i dagsläget att landsbygdernas utvecklingsfrågor får tillräckligt utrymme i det regionala utvecklingsarbetet. Vi bedömer att en sammanslagning av de två politikområdena kan ge bättre förutsättningar för en koordinering på den regionala nivån,

³⁴ Utredningens definition skiljer sig delvis från t.ex. den i territoriella agendan, där det handlar om en balanserad och harmonisk utveckling mellan och inom Europas regioner, städer och kommuner.

³⁵ En sådan inriktning är mer framträdande i EU:s sammanhållningspolitik, som ska främja en harmonisk utveckling inom hela unionen för att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen.

³⁶ Prop. 2017/18:179, s. 17.

där inomregionala skillnader behöver ta plats. Det är också i linje med den landsbygdspolitiska propositionen, där det läggs fast att staten och sektorspolitiken inte fullt ut har bidragit till att skapa tillräckliga förutsättningar för att ta tillvara möjligheter och hantera utmaningar som Sveriges landsbygder står inför.³⁷

En ny sammanhållen utvecklingspolitik behöver ha ett tydligare helhetsperspektiv vad gäller hela landets utveckling och sammanhållning. Därför är det utredningens ambition att en förnyad utvecklingspolitik ska ta vara på och uppgradera synsättet från den sammanhållna landsbygdspolitiken, om landsbygdernas betydelse för ett Sverige som håller ihop. I den sammanhållna utvecklingspolitik som utredningen föreslår ska synergier mellan städer och landsbygder och mellan olika delar av landet kunna stärkas till nytta för hela landets utveckling och sammanhållning.

Ansaret för landsbygdernas utveckling tydliggörs

I dag är det inte tydligt vad landsbygdspolitiken på regional nivå innebär, utöver det som ingår i det regionala utvecklingsansaret.³⁸ En gemensam politik, med landsbygdernas utveckling som en lika framträdande del som utvecklingen i andra geografier, skulle göra det tydligare för såväl regionalt utvecklingsansvariga som andra aktörer att de ska jobba för utveckling i alla geografier. Genom samordning av insatser inom ramen för en gemensam utvecklingspolitik kan de komplettera varandra och, på ett bättre sätt än var för sig, hantera behov och ta vara på platsens potential i olika geografier.

Som vi tog upp i utredningens delbetänkande möter ofta de som bor och är verksamma på öar och i skärgårdar utmaningar som är större än på fastlandet. Vi anser att förutsättningarna för boende, arbete, företagande och välfärd på öar och i skärgårdar bör vara en självklar del av en förnyad utvecklingspolitik för Sverige.

Den nya politiken bör ha en inriktning på platser förutsättningar och inomregionala skillnader. Det innebär att landsbygder och mindre tätorter ska uppmärksammas likväl som centralorter och andra större tätorter. Utredningens förslag innebär att denna inriktning av poli-

³⁷ Prop. 2017/18:179.

³⁸ I 3 § förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion läggs också fast att länsstyrelsen har uppgifter i fråga om lantbruk och landsbygd.

tiken förtydligas i vårt förslag till ny lag om sammanhållet utvecklingsarbete.

Risker med ett gemensamt politikområde kan hanteras

Det finns även risker och farhågor som behöver beaktas i arbetet med utformningen av en gemensam politik för landsbygds- och regional utveckling. Något som utredningen har tagit upp i delbetänkandet är risken för att inomregionala skillnader, och särskilt de glesa landsbygderna och mindre orter, inte får tillräckligt utrymme i en ny gemensam politik. Vi bedömer att det kan hanteras genom att använda regelverken för att tydliggöra vikten av landsbygder och inomregionala skillnader i utvecklingsarbetet.³⁹

En annan farhåga, som har tagits upp av några av delbetänkandets remissinstanser, är att näringslivsfrågor och bland annat innovation och entreprenörskap skulle tonas ned alltför mycket i en gemensam politik. Utredningen är övertygad om att näringslivets förutsättningar är en avgörande pusselbit för hela landets utveckling. Därför föreslår vi att näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning ska vara ett av den nya politikens delmål. Vi återkommer till det nedan samt i kapitel 10.

Det kan också tillkomma målkonflikter som behöver hanteras i en gemensam politik. När landsbygderna ges utrymme i en gemensam politik tydliggörs exempelvis intressekonflikter kopplade till markanvändning, där företagsetableringar och investeringar som kan skapa jobb och tillväxt i ett län samtidigt kan leda till ökad konkurrens om jordbruksmark, skog och andra naturresurser. Ett annat exempel kan vara när satsningar i en större stad eller centralort ställs mot behov för boende eller företag i landsbygdsområden. Vi menar att den här typen av målkonflikter behöver identifieras och att det är positivt att de kan uppmärksammas samlat i ett gemensamt sammanhang, där det också finns förutsättningar för att de diskuteras och hanteras av politiker på olika nivåer. Behovet av att hantera målkonflikter på regional nivå, inte minst kopplat till markanvändning,

³⁹ Forskare vid SLU framhåller att politik som riktas sig till landsbygder behövs även framgent men att sådan politik kan rymmas antingen som en dimension inom en bredare territoriell utvecklingspolitik eller utgöra ett eget politikområde. De pekar också på vikten av särskilda medel för att skapa förutsättningar för att hantera inomregionala skillnader (Stiernström, Cras och Norrby 2026).

belyser vikten av länsstyrelsernas medverkan i en förnyad utvecklingspolitik.

Något som också behöver hanteras är vissa, ofta mindre, regioners och kommuners bristande resurser och därmed kapacitet för att jobba med utveckling och samverkan, särskilt om det som vi förordar ska vara större fokus på landsbygder och inomregionala skillnader i utvecklingsarbetet. För att frågan om kapacitet för utveckling och samverkan ska prioriteras föreslår utredningen att ett av den nya politikens delmål ska handla om stärkt kapacitet för aktörer på nationell, regional och lokal nivå. I kapitel 9 presenterar vi ett förslag om ett riktat stöd för att stärka vissa kommuners kapacitet.

Nordiska exempel ger stöd för gemensam politik

Alla de nordiska länderna har regional- och landsbygdspolitik, men med olika utformning, uppdelning och genomförande. Det finns likheter mellan ländernas politikutformning men också väsentliga skillnader, inte minst när det gäller institutionella förhållanden.⁴⁰ Dessa likheter och skillnader påverkar hur länderna tar sig an frågor kopplade till landsbygdsutveckling och regional utveckling.

Nordregio⁴¹ har på uppdrag av utredningen gjort en jämförande studie av regional- och landsbygdspolitiken i Danmark, Norge, Finland, Island och Sverige.⁴² De har även tittat på andra former av territoriell politik, exempelvis stadspolitik, nordområdespolitik och ö-politik. I tabellen nedan sammanfattas om regional- och landsbygdspolitiken i de olika länderna är sammanhållen eller uppdelad, med utgångspunkt från politikens organisering respektive syfte.

⁴⁰ Tillväxtanalys 2021.

⁴¹ Nordregio är ett tillämpat forskningsinstitut med inriktning på regional utveckling och planering i de nordiska länderna. Verksamheten finansieras främst av Nordiska ministerrådet.

⁴² Nordregio 2026.

Tabell 5.1 Avgränsning av regional- och landsbygdspolitik i de nordiska länderna

	Organisatoriskt avgränsade politikområden	Syftesbestämt avgränsade politikområden
Danmark	Uppdelad	Sammanhållen
Finland	Uppdelad	Uppdelad
Island	Sammanhållen	Sammanhållen
Norge	Sammanhållen	Sammanhållen
Sverige	Uppdelad	Uppdelad

Källa: Nordregio, 2026.

Analysen visar att Island och Norge har en modell med sammanhållen regional- och landsbygdspolitik, medan Finland har en uppdelning i två politikområden liknande det system vi har i Sverige i dag. I Danmark har man ett gemensamt mål för regional- och landsbygdspolitiken, medan genomförandet är uppdelat i två olika spår.

Enligt rapporten finns det styrkor och svagheter med de olika modellerna. Sammantaget bedömer rapportförfattarna att de nordiska exemplen ger stöd för att en gemensam politik för landsbygds- och regional utveckling har potential för ökade synergieffekter, stärkt lokalt och regionalt engagemang och bättre genomförandekapacitet.

5.2 En gemensam politik för landsbygdsutveckling och regional utveckling

Skillnaderna i förutsättningar mellan olika delar av landet motiverar en politik som på allvar tar hänsyn till olika platsers betydelse. Det krävs effektiv politik med tydliga ansvarsförhållanden och tydlig styrning, som kännetecknas av ett helhetsperspektiv, skapar goda förutsättningar för samverkan och utgår från en lokalt och regionalt förankrad kunskap om hur förutsättningarna skiljer sig mellan olika delar av landet. I det här avsnittet presenterar vi grunderna för en politik för Sveriges sammanhållna utveckling, som ersätter dagens sammanhållna landsbygdspolitik och regionala utvecklingspolitik.⁴³

⁴³ Förslaget att tillskapa ett nytt politikområde föranleder ändringar i flera författningar, bland andra riksdagsordningen. Vi redogör för följdändringarna i bilaga 3.

En ny politik för Sveriges sammanhållna utveckling

Utredningens förslag

Den sammanhållna landsbygdspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken läggs samman och bildar en gemensam politik för landsbygds- och regional utveckling. Den nya politiken ska vara en sammanhållen utvecklingspolitik för alla delar av landet, som ger förutsättningar för långsiktigt hållbar utveckling och ett Sverige som håller ihop.

En ambition för en sammanslagen politik ska vara att ett platsbaserat perspektiv etableras på såväl nationell som regional och lokal nivå. Utredningen föreslår i kapitel 6 ett antal politikområden med nationella myndigheter som särskilt viktiga för genomförandet av en förnyad utvecklingspolitik. Samtidigt lägger lokal och regional kunskap och samverkan grunden för ett regionalt utvecklingsarbete med betoning på hela länet och inomregionala skillnader.

Den nya sammanhållna politik som utredningen föreslår utgår från och behåller flera drag av nuvarande landsbygdspolitik och regionala utvecklingspolitik. Men vår ambition är att utveckla och anpassa politiken till de nya förutsättningar och utmaningar som gäller i dag och inför framtiden. Utredningen vill framhålla att ett sammanslaget politikområde tar med sig viktiga delar från båda områdena. Särskilt vill vi betona den sammanhållna landsbygds politikens centrala utgångspunkt att hela landet kan bidra till robusthet och sammanhållning genom att utgå från alla platsers betydelse för Sveriges utveckling.

Politiken behöver också i högre grad än i dag utgå från vad som kan åstadkommas i realiteten. I dag ser vi att både landsbygds politiken och den regionala utvecklingspolitiken ofta brister i konkretion och realistiska förväntningar på vad som kan uppnås.

Varken den sammanhållna landsbygdspolitiken eller den regionala utvecklingspolitiken kan förväntas lösa frågan om ett robust samhälle med stärkt beredskap. Det är inte heller rimligt att förvänta sig det av en ny sammanhållen utvecklingspolitik. Däremot ska den sammanhållna utvecklingspolitiken bidra till ett väl fungerande samhälle i alla delar av landet. Fler platser i landet behöver ha goda förutsättningar för boende och företag. Insatser inom ramen för en för-

nyad utvecklingspolitik ska bidra till ett robust och sammanhållet Sverige. På så vis blir politikens innehåll relevant för att också bygga beredskap och värna vårt land.

Vad ska en sammanhållen utvecklingspolitik uppnå?

Vi menar att en sammanhållen utvecklingspolitik ska bidra till både sammanhållning och en stark utveckling i såväl landet som helhet som i olika geografier. För det förstnämnda kan det till exempel behövas utjämning genom kompensatoriska insatser, för det sistnämnda kan satsningar motiveras i de delar av landet som har goda förutsättningar för utveckling. Att hitta balansen mellan dessa delar är en viktig uppgift för politiken, där avvägningar kan vara olika beroende på sammanhang och frågeställning.

Argument har lyfts om att det inte är realistiskt med mål om att ekonomiska eller sociala skillnader mellan olika geografier ska utjämnas, inte heller att erbjuda individer i olika delar av landet helt likvärdiga villkor. Däremot kan politiken ha i uppgift att se till att de socioekonomiska skillnaderna inte ska vara alltför stora.⁴⁴

Utredningens bedömning är att staten ska verka för goda förutsättningar för människor och företag i alla delar av landet, utan att för den skull kunna garantera likvärdighet i utfall.

Ett rumsligt perspektiv behöver finnas på såväl nationell som regional och lokal nivå. En sammanhållen utvecklingspolitik ska bidra till att fler ser potentialen för platser i städer och landsbygder, till nytta för såväl människor och verksamheter på den unika platsen som för hela landets sammanhållning, robusthet och konkurrenskraft.

Staten, som på flera sätt har dragit sig tillbaka från delar av landet, behöver kliva fram och vara både närvarande och aktiv på ett helt annat sätt än i dag. Rumsliga perspektiv behöver få utrymme och beaktas i den nationella sektorspolitiken, där de nationella myndigheternas verksamheter är en viktig del. Som en del av en sammanhållen utvecklingspolitik behöver det regionala utvecklingsarbetet förstärkas med ett tydligare landsbygdsperspektiv som har fokus på *hela* länet med dess styrkeområden, utmaningar och inomregionala skill-

⁴⁴ Sådana resonemang finns i Enflo, Henning och Westlund 2025, s. 3 f.

nader.⁴⁵ Den regionala nivån behöver knytas samman bättre med den lokala, genom utvecklad samverkan mellan regional och lokal utveckling. Insatser behövs för att stärka kapacitet för både utveckling och samverkan på nationell, regional och lokal nivå.

Den nya politik som utredningen föreslår tar medvetet ett steg bort från en regional utvecklingspolitik med stort fokus på näringslivsutveckling, till en gemensam politik för landsbygds- och regional utveckling som tar sikte på ett sammanhållet Sverige. Vi menar att ekonomisk tillväxt inte bör vara ett mål i sig, utan snarare ett medel för att uppnå välfärd i ett samhälle där människor och verksamheter i alla delar av landet är delaktiga och inkluderade. Det vi ser framför oss är med andra ord en sammanhållningspolitik för hela Sverige.

Kopplingar mellan landsbygder och städer som stärker sammanhållning

Hela landets förutsättningar för hållbar utveckling och delaktighet i samhällsbygget behöver ges utrymme i en framtidsinriktad utvecklingspolitik för Sverige. I en sådan politik ska det finnas insatser som bidrar till utveckling på platser i alla delar av Sverige.

Landsbygder och städer har mycket gemensamt och ska inte ställas mot varandra. I stället ska politiken bidra till att stärka de kopplingar som finns för att ta vara på nya möjligheter till samspel och synergier mellan stad och land. Utredningen ser att detta skulle stärka förutsättningarna för ett sammanhållet och robust samhälle. Samtidigt som landsbygder och städer nyttjar sina respektive styrkor behöver ömsesidiga beroenden kunna utvecklas och tas tillvara. Det är positivt för landsbygderna med en stark utveckling i städerna, och tvärtom. I en ny rapport pekar forskare på vikten av regionala, kommunala och lokala noder för service och arbetsplatser, där små och medelstora städer och orter fyller viktiga funktioner för befolkningen i omgivande landsbygdsområden.⁴⁶

⁴⁵ En annan viktig aspekt är kopplingar och samverkan mellan län, där en funktionell geografi ofta inkluderar områden och platser på olika sidor om en kommun- eller länsgräns. Det kan till exempel handla om kollektivtrafik och pendling, service eller lokala arbetsmarknader.

⁴⁶ Fredriksson och Björling 2026.

Rumsligt perspektiv kan bidra i omställningsarbetet

När offentliga aktörer tillämpar ett rumsligt perspektiv i verksamheten kan också arbetet med hållbar utveckling och omställning påskyndas, genom att det synliggörs hur behov och lösningar skiftar mellan olika platser.⁴⁷ Myndigheter och regioner behöver fortsätta, och ofta även stärka, arbetet med metodstöd för platsbaserade analyser med inriktning på hållbar utveckling och omställning. Flera regioner har i dag ett regionalt utvecklingsarbete som är samordnat med genomförandet av Agenda 2030.⁴⁸ Region Kronobergs metod för hållbarhetssäkring⁴⁹ är ett exempel på hur landsbygdsperspektiv kan integreras i och stärka hållbarhetsarbetet.

En central och viktig del i regionernas utvecklingsarbete berör behovet av framåtriktade rumsliga analyser med koppling till bland annat förmågan till omställning. I det arbetet behöver varje region göra sina bedömningar och prioriteringar baserade på en problem-bild som inkluderar villkor och förutsättningar för olika platser i länet.

Det behövs en utvecklingspolitik som är både stabil och flexibel

Utredningens analys visar att det behövs en sammanhållen utvecklingspolitik som både kan hantera dagens utmaningar och har förmåga att identifiera och möta nya utmaningar genom lämpliga åtgärder. Den förnyade utvecklingspolitiken behöver därför vara både stabil och flexibel och den ska utgå från ett rumsligt perspektiv som ser till olika platserns betydelse. Utvecklingspolitiken ska möjliggöra för aktörer på nationell, regional och lokal nivå att agera samordnat.

I den sammanhållna utvecklingspolitik som utredningen föreslår har staten en central roll för att skapa goda förutsättningar för människor och verksamheter i alla delar av landet. Samverkan mellan olika nivåer i samhället är avgörande för politikens genomförande, inte minst att staten behöver en nära samverkan med regioner och kommuner.

⁴⁷ Tillväxtverket 2023d, s. 23. I vägledningen handlar det om hur offentliga aktörer kan arbeta med landsbygdsperspektiv, men resonemangen kan användas för ett mer generellt rumsligt perspektiv.

⁴⁸ Tillväxtverket 2023a, bilaga 3.

⁴⁹ Tillväxtverket 2023a, s. 34.

Mål för den sammanhållna utvecklingspolitiken

Utredningens förslag

Det övergripande målet för den nya sammanhållna utvecklingspolitiken ska vara *Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige*.

Politiken ska bidra i omställningen till ett hållbart samhälle. Fyra delmål kopplas till det övergripande målet. I alla delar av landet ska förutsättningarna stärkas för

- boende, arbete och välfärd.
- näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning.

På nationell, regional och lokal samhällsnivå ska

- kapaciteten för utveckling och samverkan inom ramen för politiken stärkas.
- beslutsfattandet i högre grad ta hänsyn till platsers betydelse, förutsättningar och behov.

För att möta samhällsutmaningar och samtidigt ta avstamp i olika geografiers och platsers behov och utmaningar behövs en samlad utvecklingspolitik som ger alla delar av landet möjligheter att utvecklas utifrån sina förutsättningar. Det ska gälla för såväl städer och tätorter som olika typer av landsbygder. Den utvecklingspolitik som utredningen föreslår är en politik som ger människor och verksamheter i olika geografier och delar av landet förutsättningar att leva och verka, utvecklas och bidra i omställningen till ett hållbart samhälle. Det är också en politik för hela Sverige. Välmående och livskraftiga landsbygder, tätorter och städer behövs för att bygga ett robust och konkurrenskraftigt Sverige som håller samman.

Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige

En utvecklingspolitik för hela landet behöver se betydelsen av alla tre dimensioner av hållbar utveckling; ekonomisk, social och miljömässig hållbar utveckling är integrerade och beroende av varandra. Det gäller för samhällsutvecklingen och ska avspeglas i utvecklings-

politiken. Utredningen menar att social hållbarhet med inriktning på hela landets sammanhållning och välfärd bör väga tungt i en förnyad utvecklingspolitik. Vi ser den ekonomiska utvecklingen som en förutsättning och ett verktyg för goda livsvillkor för invånare i alla delar landet. Den miljömässiga hållbarheten sätter gränserna, samtidigt som miljö- och klimatutmaningar kan vara en stor drivkraft för innovation, tillväxt och konkurrenskraft.⁵⁰

Insatserna i en sammanhållen utvecklingspolitik ska bidra till att bygga ett robust samhälle som ger goda förutsättningar för civil och militär beredskap. Det försämrade säkerhetsläget i omvärlden och i Sveriges närområde gör att dessa frågor bör vara en del av den framtida utvecklingspolitiken. Politiken ska bidra till samhällsomvandling och ett hållbart nyttjande av naturresurser. Platser i såväl städer som landsbygder ska ha möjligheter att utvecklas efter sina förutsättningar. Det betyder inte att det är realistiskt att sträva efter att alla delar av landet ska växa, avseende befolkning och ekonomisk tillväxt. En del av en sammanhållen utvecklingspolitik kan också vara att hitta lösningar för anpassning till minskande befolkningsunderlag och åldrande befolkning, exempelvis när det gäller kompetensförsörjning.

Med stärkt sammanhållning menar vi att det ska finnas goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd i alla delar av landet. Skillnaderna i förutsättningarna mellan olika delar av landet kan inte heller vara för stora. Definitionen av sammanhållning är nära kopplad till socialt hållbar utveckling, där inkludering och delaktighet i samhället är bärande delar.⁵¹ Oavsett var i landet människor bor och verkar ska de ha möjlighet att bidra till samhällsutvecklingen genom att vara delaktiga och kunna påverka. Vi stödjer oss delvis på definitionen i Territoriella agendan 2030, som är bredare men som har en liknande ansats.⁵² Arbetet med agendan handlar bland annat om att främja samarbete mellan samhällen, regioner och medlemsstater för att förbättra levnadsvillkor. Utredningen menar att

⁵⁰ Den gröna omställningen och därtill kopplade industrisatsningar är sådana exempel. Inom regeringsuppdraget miljödriven näringslivsutveckling arbetar Tillväxtverket tillsammans med regioner, näringsliv och andra myndigheter för att stärka den gröna omställningen.

⁵¹ Enligt Folkhälsomyndigheten är ett socialt hållbart samhälle ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orätfärdiga skillnader. Det är ett samhälle där människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen.

⁵² Den territoriella agendans definition handlar om en balanserad och harmonisk utveckling mellan och inom Europas regioner, städer och kommuner. I agendan skriver är en balanserad territoriell utveckling som drar nytta av Europas mångfald centralt.

en balanserad territoriell utveckling som drar nytta av hela landets mångfald är väsentligt för Sverige.

Med ett robust Sverige menar vi ett samhälle som är motståndskraftigt och har strukturer som gör samhället uthålligt vid påfrestningar. För att samhällsstrukturer ska fungera vid kriser behöver de fungera i vardagen. Den sammanhållna utvecklingspolitiken ska bidra till ett väl fungerande samhälle, där fler platser i landet har goda förutsättningar för boende och företag. Ett robust samhälle har människor och verksamheter i såväl städer och tätorter som landsbygder. Det finns också ett tidsperspektiv när vi talar om ett robust samhälle; det behöver finnas en stabilitet över tid där hela landet är inkluderat. Exempelvis handlar det om att bygga upp fungerande och stabila strukturer för samverkan där offentliga aktörer, civilsamhället och näringslivet medverkar.

Konkurrenskraft är ett begrepp som kan ses ur olika aspekter, beroende på vilken fråga eller samhällsnivå som ska belysas. Med ett konkurrenskraftigt Sverige avser utredningen att människor och företag i olika geografier och delar av landet har förutsättningar och förmåga att utvecklas och bidra till Sveriges ekonomiska tillväxt och välfärd. Vi menar inte att konkurrenskraft är något annat än det som avses i exempelvis näringspolitiken.⁵³ Men i en sammanhållen utvecklingspolitik riktas intresset mot hur människor och företag tillsammans bidrar till ett konkurrenskraftigt Sverige, där potentialen i alla delar av landet ska tas tillvara.

Innebörden av de fyra delmålen som kopplas till det övergripande målet presenteras nedan.

Stärkta förutsättningar för boende, arbete och välfärd i alla delar av landet

För att uppnå det övergripande målet behöver förutsättningarna för boende, arbete och välfärd i landsbygder, tätorter och städer i alla delar av landet stärkas.⁵⁴ I den nuvarande sammanhållna landsbygdspolitiken och regionala utvecklingspolitiken finns formuler-

⁵³ I budgetpropositionen för 2026 definieras konkurrenskraft som "... den svenska ekonomins produktivitet i jämförelse med andra länders ekonomier" (Prop. 2025/26:1, utgiftsområde 24, s. 12).

⁵⁴ I SKR 2025c (s. 10) förs ett resonemang om välfärdsbegreppet. SKR landar i att sammantaget är välfärden en kombination av system och resurser som skapar ett samhälle där människor kan leva ett gott och tryggt liv, med möjlighet att utvecklas och delta i samhället.

ingar om likvärdiga möjligheter i hela landet.⁵⁵ Utredningen bedömer att det finns ett fortsatt behov av att stärka förutsättningarna för invånare och företag på olika platser. I dag skiljer sig förutsättningarna för boende, arbete och välfärd såväl mellan som inom olika delar av landet, bland annat på grund av demografiska och socioekonomiska faktorer som innebär skillnader i befolkningsutveckling, utbildnings- och inkomstnivå. De åtgärder eller lösningar som behövs kan se olika ut i tätare respektive glesare miljöer. Det kan finnas skäl för särskilda insatser i till exempel vissa landsbygder eller kommuner för att stärka förutsättningarna för boende, arbete och välfärd.

För att en plats ska utvecklas positivt behöver det finnas människor som väljer att bo och verka där; platsen behöver vara en attraktiv livsmiljö ur olika aspekter. Det handlar bland annat om jämställda villkor för kvinnor och män liksom att platsen är en inkluderande miljö för människor i olika åldrar och med olika bakgrund. Det sociala kapital som finns genom ideella krafter, inte minst det civila samhällets organisationer, behöver tas till vara och ges förutsättningar att fortsätta bidra till sammanhållning och konkurrenskraft i hela landet.

Det finns ett antal sakområden som utredningen ser som viktiga för delmålet om stärkta förutsättningar för boende, arbete och välfärd i hela landet. Sådana områden är bland annat fungerande digital- och transportinfrastruktur, kompetensförsörjning, tillgång till kommersiell och offentlig service samt alla människors delaktighet och inkludering i samhällsutvecklingen. Vi utvecklar detta i kapitel 6.

Stärkta förutsättningar för näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning

I den sammanhållna utvecklingspolitiken som utredningen föreslår är stärkta förutsättningar för näringslivet i alla delar av landet fortsatt prioriterat. Utredningen menar, i linje med vad som läggs fast i näringspolitiken, att företag ska ges förutsättningar att utvecklas, växa och sysselsätta fler i hela Sverige.⁵⁶ En sammanhållen utveck-

⁵⁵ Vi går således ifrån formuleringen ”likvärdiga möjligheter”, till ett delmål om att stärka förutsättningar för boende, arbete och välfärd. Det beror delvis på att likvärdighet är en aspekt som är svår att tillämpa. Se till exempel SOU 2007:10, s. 81 f., för ett resonemang om likvärdighet och dess tillämpning.

⁵⁶ Prop. 2025/26:1, utgiftsområde 24, s. 12.

lingspolitik ska erbjuda verktyg för staten, regioner och andra aktörer för att stödja företagens förmåga till anpassning, förnyelse och omställning.

Omställningen till en konkurrenskraftig samt klimat- och miljömässigt hållbar ekonomi är viktig för hela landets utveckling. Politikens insatser ska främja omställningen till ett hållbart samhälle, där företagens förmåga till innovation och förnyelse bland annat inom digital teknik är viktiga delar. Förutsättningarna för omställning varierar mellan olika delar av landet. Därför måste insatserna i en sammanhållen utvecklingspolitik grundas på ett tydligt rumsligt perspektiv. Kunskap behöver utvecklas om hur strukturella skillnader som demografi, socioekonomi och näringslivets sammansättning påverkar olika platser utvecklingsförutsättningar. Insatser inom flera olika politikområden är avgörande för att nå delmålet.⁵⁷

Kompetensförsörjningen behöver fungera för företag av olika slag runt om i landet. Att det finns rätt kompetens för att hantera stora utmaningar som samhällets och industrins gröna och digitala omställning är avgörande för hela landets utveckling och konkurrenskraft. Enligt lagen om regionalt utvecklingsansvar ska regionerna fastställa mål och prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov på kort och lång sikt. Det är uppgifter som vi ser som fortsatt viktiga i en sammanhållen utvecklingspolitik. I arbetet med kompetensförsörjning samarbetar regionerna med exempelvis utbildningsanordnare, näringslivsorganisationer och myndigheter inklusive länsstyrelser. Kommunernas arbete med näringslivsutveckling och kompetensförsörjning är också av stor betydelse. Regionala och lokala utmaningar kopplade till arbetskrafts- och kompetensförsörjning kan förstärkas av demografiska förändringar och flytt-rörelser. Det innebär att det kan vara svårt att hitta rätt kompetens för verksamheter belägna i kommuner med minskande och åldrande befolkning där det även kan vara långt till anordnare av såväl högre utbildning som yrkesutbildningar.

⁵⁷ Det kan bland annat vara insatser inom näringspolitiken, transportpolitiken, miljöpolitiken och energipolitiken.

Stärkt kapacitet för utveckling och samverkan på nationell, regional och lokal nivå

Förutsättningarna för utveckling skiftar från plats till plats. Det beror på olika faktorer, exempelvis befolkningsutveckling och demografi, näringslivets struktur och hur arbetsmarknaden utvecklas på olika platser. Ytterligare en faktor som påverkar förutsättningarna är offentliga aktörers möjligheter och kapacitet för samverkan och utvecklingsarbete. Kapaciteten för utveckling och samverkan varierar stort mellan offentliga aktörer; både mellan de olika nivåerna och mellan aktörer som verkar på samma nivå. Många kommuner behöver också kapacitet för att arbeta med anpassning till en minskande och åldrande befolkning och de nya behov och utmaningar som det innebär. Det finns i dag en rådande norm att kommuner förväntas växa samtidigt som många mindre kommuner inte har några utsikter att växa och dessutom ofta saknar den kapacitet som krävs för ett anpassningsarbete.⁵⁸

Offentliga aktörers arbete och kompetens behöver tas tillvara för ett fungerande utvecklingsarbete på olika nivåer i systemet, där kommuner, regioner och staten samverkar och gemensamt bidrar till att uppnå politikens mål. Kapaciteten för utveckling och samverkan hos såväl kommuner och regioner som statliga myndigheter inklusive länsstyrelser behöver ha en viss basnivå för att detta ska vara möjligt. Utredningens förslag om offentliga aktörers medverkan i utvecklingsarbetet behöver samtidigt bygga på en realistisk bild av deras kapacitet och resurser på kort och lång sikt.

Beslutsfattande som i högre grad tar hänsyn till platserns betydelse, förutsättningar och behov

Att tillämpa rumsliga perspektiv innebär att ta hänsyn till olika platserns förutsättningar och behov, vid politiska beslut och myndighetsutövning av olika slag. Förutsättningar som behöver beaktas kan till exempel vara befolkningens sammansättning och socioekonomi, näringslivets struktur eller det geografiska läget.

Vi har tidigare presenterat territoriell sammanhållning som vägledande för utredningens arbete. Det handlar om att på politisk väg motverka oönskade skillnader mellan delar av ett land eller mellan

⁵⁸ Syssner 2026.

olika geografier. Ett beslutsfattande som tar hänsyn till platsers betydelse behöver etableras för att verka för en balanserad utveckling och ett sammanhållet Sverige. Både politiken och förvaltningar på olika nivåer behöver stärka kunskapen om betydelsen av geografiska hänsyn och rumsliga perspektiv, för att kunna fatta väl avvägda beslut där konsekvenser för olika geografier är kända.

Rumsliga perspektiv behöver ta plats i den nationella sektorspolitiken, där insatser inom många politik- och utgiftsområden förutom landsbygdspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken är avgörande för Sveriges samlade utveckling, konkurrenskraft och sammanhållning. Utredningen poängterar vikten av att politiker och andra beslutsfattare, inför beslut av olika slag, känner till vilka konsekvenser beslutet kan ha för människor och verksamheter i olika geografier och delar av landet. Tyvärr saknas ofta analyser och bedömningar av konsekvenser för olika geografier, i samband med förslag och beslut i offentlig verksamhet. Det handlar om såväl nationella myndigheter inklusive Regeringskansliet som offentliga verksamheter på regional och lokal nivå. Därför behöver arbetet med platsbaserade perspektiv i sektorspolitiken intensifieras och förstärkas. Det hittills genomförda arbetet har inte visat sig tillräckligt utan ambitionsnivån behöver höjas och metodutveckling behöver stå i centrum för arbetet.

Platsers betydelse och ett rumsligt perspektiv, eller territoriellt perspektiv som är det begrepp som ofta används i rapporteringar, bör vara en självklarhet i regionalt och lokalt utvecklingsarbete. En rapport från Tillväxtverket⁵⁹ visar att samtliga regioner använder ett territoriellt perspektiv i det regionala utvecklingsarbetet, om än i varierande grad. Tillväxtverket gör dock bedömningen att territoriella perspektiv endast i undantagsfall påverkar styrning och prioritering av insatser, samt att ett urbant perspektiv fortsatt är norm.

Flera forskare har lyft betydelsen av territoriella perspektiv och metoder för landsbygds- eller platssäkring.⁶⁰ Det är samtidigt viktigt att ha rimliga förväntningar på vad som går att åstadkomma genom platssäkring. Det finns i dagsläget inte många studier eller erfarenheter som visar effekterna av olika typer av integrering eller säkring.⁶¹ Trots det ser utredningen platssäkring som en tänkbar

⁵⁹ Tillväxtverket 2025c.

⁶⁰ Se till exempel Braunerhielm m.fl. 2025.

⁶¹ Se bl.a. Stiernström m.fl. 2025.

åtgärd för att bidra till att etablera ett rumsligt perspektiv i bland annat sektorspolitiken.

I en studie från OECD lyfts betydelsen av verktyg för konsekvensbedömning för öar och skärgårdar, bland annat i lagstiftnings- och budgetprocesser.⁶² Utredningen håller med om betydelsen av ett sådant verktyg, bland annat för Gotland som har särskilda utmaningar när det gäller transporter till och från ön med färjetrafik men också för öar och skärgårdar med andra typer av utmaningar.

Nationella myndigheter är viktiga kunskapsbärare av metoder för att beakta rumsliga perspektiv och platsers betydelse. De är även viktiga mottagare av kunskap om regionala och lokala förutsättningar, bland annat via de strategiska utvecklingsplaner som vi föreslår att regionerna ska ta fram. Utredningen har identifierat ett antal myndigheter som särskilt viktiga för genomförande av en sammanhållen utvecklingspolitik, vilket vi tar upp i kapitel 6. I vilken utsträckning och på vilket sett dessa myndigheter arbetar med rumsliga perspektiv och analyser i dag varierar. Vi menar att det bör vara ett krav för relevanta myndigheter att tillämpa rumsliga perspektiv och metoder, vilket innebär att olika platsers betydelse, förutsättningar och behov beaktas. Hänsyn ska tas till funktionella samband såväl inom som över läns- och landsgränserna samt till olika typer av landsbygder och tätorter.⁶³

Målen är en del av ett sammanhängande system

Mål, styrning och uppföljning ska vara delar i ett sammanhängande system. Politikens mål behöver vara tillräckligt tydliga för att möjliggöra genomförande, uppföljning och utvärdering av politiken. Målen ska framför allt vara begripliga för dem som berörs. Ett kontinuerligt lärande är en viktig del av systemet, för att ge underlag för justeringar av politikens prioriteringar och insatser.

Målen för en förnyad politik ska visa vilken förändring som regeringen eftersträvar genom utvecklingspolitiken. Utredningen har ett tidsperspektiv som sträcker sig fram till år 2050 och det system vi föreslår inrättas därför med detta tidsperspektiv. Det innebär att

⁶² OECD 2025a. Studien inkluderar fallstudier av öar i Kroatien, Grekland och Sverige; från Sverige är det Gotland och Öckerö som är med. I rapporten finns även förslag till handlingsplan för Sverige, bl.a. om behovet av data, analyser och samverkansformer.

⁶³ Se 1 kap. 5 § i förslaget till lag om sammanhållet utvecklingsarbete.

det övergripande målet för politiken bör kunna gälla till 2050. Det övergripande målet tillsammans med de fyra delmålen ska vara tydliga nog för att fungera som en riktningssgivare för politiken. Samtidigt ska de inte vara alltför specifika och avgränsade. Tillsammans med övergripande mål utgör de centrala regelverken, såsom lag och berörda förordningar, ett ramverk för politiken.

En logik för uppföljningen av målen, inklusive indikatorer som ska kunna följas över tid, behöver utarbetas. Det gör vi dock inte inom ramen för utredningen. Vi utvecklar detta mer i kapitel 6, där vi beskriver den övergripande styrningen av den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Sektorspolitiken och myndigheter har viktiga roller

En utvecklingspolitik för hela landet behöver verka tvärsektoriellt för att bidra till att samordna sektorspolitiken och säkra att ett perspektiv som grundas på platsers betydelse finns med i avvägningar och beslut när det är relevant. Det handlar om samordning av offentliga aktörer, det vill säga staten, regionerna och kommunerna, men också om att näringslivet, akademien och civila samhället ska beredas möjlighet att både påverka politikutformningen och medverka i politikens genomförande. Arbetet ska bedrivas både i de offentliga verksamheter som är involverade i genomförandet av den sammanhållna utvecklingspolitiken, och genom sektorspolitiken. De utpekade sektorspolitiska myndigheterna behöver ta betydligt större hänsyn till platsbaserade behov än vad som görs i dag. För tvärsektoriell samordning och ett stärkt helhetsperspektiv med inriktning på hela landets sammanhållna utveckling spelar organisering och arbetssätt i Regeringskansliet en avgörande roll.⁶⁴

Utredningen menar att de stora förväntningar som finns på dagens regionala utvecklingspolitik och landsbygdspolitik inte kan motsvaras av insatser med finansiering från utgiftsområde 19 (och delvis 23). I den sammanhållna utvecklingspolitik som utredningen föreslår behöver vi ha mer rimliga förväntningar på vad som kan åstadkommas med den finansiering som finns. Därför har utredningen till stor del fokus på ändrade uppgifter och arbetssätt för

⁶⁴ Utredningen är medveten om att det är en stor utmaning att samordna sektorspolitiken. Därför kommer vi bland annat föreslå prioriteringar samt en samordnande funktion för sammanhållna utvecklingspolitik i Regeringskansliet.

aktörerna i det system vi föreslår, där sektorspolitiken och berörda myndigheter har viktiga roller och uppgifter.

Politiska prioriteringar tillsammans med samordning av insatser kommer vara avgörande för måluppfyllelsen i en förnyad politik för landsbygds- och regional utveckling. Det kan handla både om att prioritera vissa sakområden eller tematiska områden, och att genomföra satsningar och insatser i en viss ordning. I samordningen av sektorspolitikens insatser behöver rumsliga perspektiv och arbetsätt tillämpas.

Myndigheter och regioner kan behöva utveckla sina arbetssätt för att tillämpa ett rumsligt perspektiv

De aktörer som har i uppgift att bidra till den sammanhållna utvecklingspolitiken behöver anpassa sin verksamhet till de nya målen. Det handlar framför allt om regionerna och de myndigheter som har särskilt viktiga uppgifter inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Regionerna och myndigheterna kan behöva utveckla sina arbetssätt för att ta hänsyn till platsers betydelse och tillämpa ett rumsligt perspektiv. Det förutsätter i sin tur att de har kunskaper som gör att de kan tillämpa ett sådant rumsligt perspektiv på ett sätt som är relevant och anpassat till just deras uppgifter och ansvar. Tillväxtverket kommer att ha en viktig roll i att ge stöd och bidra till att aktörerna kan utveckla och tillämpa dessa kunskaper. Detta beskriver vi i kapitel 7 och 8.

6 Styrning och organisering av en sammanhållen utvecklingspolitik

I detta kapitel utreder vi frågor kring ansvarsfördelning, styrning och uppföljning. Vi börjar med att slå fast några utgångspunkter för en sammanhållen styrning och ansvarsfördelning. Därefter analyserar vi de brister som finns i organiseringen av den nuvarande regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken och vad som skulle behöva göras för att åtgärda dessa brister. I avsnittet därefter presenterar vi vårt förslag på ramverk för styrningen av den sammanhållna utvecklingspolitiken. Avslutningsvis presenterar vi vårt förslag på hur uppföljning och lärande kan genomföras inom ramen för en sådan politik.

I kapitel 7–9 utvecklar vi mer i detalj vad statens, regionernas respektive kommunernas uppgifter och ansvar ska vara inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken.

6.1 Utgångspunkter för en sammanhållen styrning och ansvarsfördelning

I kapitel 4 slog vi fast att en sammanhållen utvecklingspolitik ska motverka att skillnader i förutsättningar för utveckling mellan olika delar av landet blir för stora. Det förutsätter att det offentliga har en förmåga att identifiera strukturella problem och hot mot sammanhållningen och vidta lämpliga åtgärder på rätt nivå. Detta kräver i sin tur att styrning och ansvarsförhållanden är tydliga och ändamålsenliga. Det kräver också att de aktörer som bidrar till politiken har tillgång till rätt kunskap för att bidra på lämpligt sätt.

Utifrån dessa grundläggande krav slår vi i det följande fast ett antal utgångspunkter för hur styrningen inom en sammanhållen utvecklingspolitik bör utformas.

Staten har en central roll

Staten bör ha en viktig roll inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik. Det första skälet till det är bara staten kan ta det geografiska ansvar för Sverige i dess helhet som är nödvändigt inom en sammanhållen utvecklingspolitik. För att uppnå en sammanhållen utveckling kan det krävas insatser på en övergripande, nationell nivå, till exempel för att stödja geografier där utvecklingen varit svagare. Dessutom är det vanligt att utmaningar för att uppnå en god utveckling inte följer regionernas administrativa gränser, det vill säga länsgränserna. Sådana utmaningar kan förekomma i områden som omfattar ett område som täcker in delar av två eller flera län, eller i mer geografiskt utspridda områden, såsom landsbygder. Därför kan staten behöva träda in i dessa fall för att skapa förutsättningar för att kunna möta dessa utmaningar, exempelvis genom lämpliga insatser eller genom att peka på vilka aktörer som behöver samverka.

Det andra skälet är att staten behöver ta ett systemansvar för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Liksom dagens regionala utvecklingspolitik och landsbygdspolitik, kommer den framtida sammanhållna utvecklingspolitiken vara beroende av insatser från många aktörer på flera olika geografiska nivåer, vilket kräver en väl fungerande samverkan. Detta beskrivs ibland som flernivåstyrning.¹ Men för att ett sådant komplext system för samverkan ska kunna fungera krävs det att någon part tar ansvar för helheten. Det innebär att följa upp att det finns förutsättningar för att samverkan ska fungera som det är tänkt och om de olika aktörernas insatser kompletterar varandra på ett samordnat sätt och bidrar till utveckling. Utredningen anser att det bara är staten som kan ta detta systemansvar.

¹ Flernivåstyrning är en term som kan leda tanken fel eftersom den antyder att regionerna befinner sig på en nivå som är överordnad kommunerna, medan de i själva verket befinner sig på samma (kommunala) nivå i rent rättsligt hänseende. Vi använder ändå begreppet, men med detta förbehåll.

Detta innebär också att det är viktigt att skilja på regeringens styrning på kort respektive lång sikt. På kort sikt kan regeringen ta initiativ, till exempel lägga uppdrag på myndigheter utifrån sina specifika prioriteringar. Men regeringen bör i sin styrning även ta hänsyn till det långa tidsperspektivet, som innebär att följa upp att det finns förutsättningar för att målen uppnås, inklusive att styrningen och samverkan inom systemet fungerar.

Det tredje skälet till att staten bör ha en viktig roll är helt enkelt att staten ansvarar för en stor del av de verktyg som krävs för att uppnå en sammanhållen utveckling, till exempel inom infrastrukturplanering och kompetensförsörjning. Här syftar vi på de konkreta insatser som myndigheter som Trafikverket, Post- och telestyrelsen, Arbetsförmedlingen och Myndigheten för yrkeshögskolan genomför. Att decentralisera dessa uppgifter till regionala beslutsfattare i någon omfattande utsträckning bedömer vi inte vara ett realistiskt alternativ.

Regionerna bör behålla viktiga roller, men de behöver ges bättre förutsättningar att genomföra uppgifterna

Det finns goda skäl för en förvaltningsnivå med ansvar för utvecklingsfrågor mellan lokal och nationell nivå. Ansvarskommittén konstaterar i sitt slutbetänkande att människors ökande rörlighet har inneburit att lokala arbetsmarknader vuxit och flätats in i varandra, vilket brukar kallas regionförstoring. Det ställer krav på ett vidare perspektiv än den enskilda kommunen för att planera infrastruktur, kollektivtrafik, utbildning och kultur med mera.² Enligt Boverket leder människors rörelsemönster på arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna till att behovet av regional samsyn kring kommunernas gemensamma utveckling ökar.³

Utredningen bedömer att regionerna har en viktig roll att spela inom den sammanhållna utvecklingspolitik som vi föreslår. Samtidigt ser vi ett behov av att utforma systemet i sin helhet på ett sätt som skapar förutsättningar för att regionerna ska kunna bidra till att uppnå målen för politiken. Jämfört med hur det ser ut inom den regionala utvecklingspolitiken i dag behöver förutsättningarna förändras på flera sätt i den nya politiken. Det behöver bli tydligare än i dag

² SOU 2007:10, s. 179.

³ Boverket 2022, s. 24.

vad som är respektive inte är regionernas uppgifter; staten med regering och myndigheter behöver ta ansvar för de uppgifter som endast staten kan utföra; regionernas uppgifter enligt lag och förordning respektive statens insatser behöver samordnas på ett bättre sätt; och staten behöver i vissa fall vid behov erbjuda regionerna stöd för att de ska kunna utföra sina uppgifter.

Nedan redovisar vi de viktigaste skälen till att regionerna bör ha en viktig roll inom en sammanhållen utvecklingspolitik.

Goda förutsättningar för regional och lokal förankring

Demokratiargumentet var ett tungt vägande skäl för att det regionala utvecklingsansvaret fördes över till regionerna från länsstyrelserna.⁴ Vi ser att detta argument talar för att regionerna även bör ha en roll inom den sammanhållna utvecklingspolitik som vi föreslår. Genom sina folkvalda företrädare får invånarna i respektive län möjlighet att föra fram sina önskemål när det gäller länets utveckling. På så sätt går det att utforma en mer platsbaserad politik, som tar större hänsyn till lokala förhållanden, intressen och prioriteringar. Det finns alltså goda förutsättningar för regional och lokal förankring.

Ett alternativ hade kunnat vara att låta länsstyrelserna överta regionernas uppgifter. Länsstyrelserna hade detta ansvar innan det överfördes till regionerna. Även länsstyrelserna har god kännedom om förhållandena i respektive län och skulle kunna bidra till en politik som tar större regionala och lokala hänsyn. Men vi bedömer att regionerna ändå har en starkare koppling till länsinvånarna genom de allmänna valen.

Mångfald ger möjligheter till innovation och lärande

Genom att regionerna har självstyrelse har de goda möjligheter att utveckla och pröva olika lösningar på problem och utmaningar som skiljer sig mellan olika delar av landet. Därmed finns det goda förutsättningar för lärande genom utbyte av erfarenheter och kunskap. Detta kan i sin tur främja utveckling. I och med att länsstyrelserna lyder under regeringen är möjligheterna att självständigt pröva olika

⁴ SOU 2007:10, s. 184.

lösningar, allt annat lika, mindre för länsstyrelserna jämfört med regionerna.

Det finns nackdelar med att riva upp en reform som nyligen genomförts

De regioner som var sist ut tog över det regionala utvecklingsansvaret så sent som 2019. Även om regionerna delvis kommer att ha andra uppgifter i den sammanhållna utvecklingspolitik som vi föreslår, ser vi flera nackdelar med att helt riva upp en reform som genomförts relativt nyligen. Det kan finnas arbetssätt som ännu inte har hunnit testas eller utvärderas fullt ut. Det är också sannolikt att det finns en potential för lärande mellan regionerna som inte har utnyttjats än. För att utveckla strukturer för ett sådant ömsesidigt lärande kan det krävas mer tid.

Dessutom medför en förändring av den storleksordningen stora transaktionskostnader, bland annat kostnader kopplade till processen i form av resurser som behöver läggas på information, förhandling och förankring, men också att organisationerna kan tappa i produktivitet under en period. Medarbetare kan välja att byta jobb och i så fall behövs arbete för att rekrytera och hitta rätt kompetens, vilket kan vara svårt och tidskrävande.

Staten och regionerna har ett gemensamt ansvar

Statens och regionernas ansvar och uppgifter behöver, som sagt, komplettera varandra och bygga på ett samspel mellan olika samhällsnivåer och aktörer. I vårt delbetänkande understryker vi detta.⁵ Ibland förekommer i diskussioner om regional utveckling en distinktion mellan ett utvecklingsuppdrag, som regionerna ska ansvara för, och ett myndighetsuppdrag, som staten ska ansvara för. Detta synsätt härrör från Ansvarskommittén. Kommittén skiljer i sitt slutbetänkande mellan följande två uppdrag:

- Ett utvecklingsuppdrag som handlar om att utifrån ett regionalt perspektiv prioritera, samordna och genomföra utvecklingsinsatser inom ramen för en hållbar, sammanhållen strategi. Detta uppdrag är politiskt till sin karaktär.

⁵ Se SOU 2025:85, s. 121.

- Ett myndighetsuppdrag som handlar om tillsyn, tillstånd och annan rättstillämpning, samt uppföljning, utvärdering och tvärspektoriell kunskapsbildning, bland annat som grund för en mer samlad stat på regional nivå.⁶

Vi anser att denna uppdelning utgår från en förenklad bild av regionernas och statens respektive verksamheter. Staten har såväl ansvar som mandat och resurser inom många områden som är helt avgörande för ett framgångsrikt regionalt utvecklingsarbete likväl som för levande landsbygder. Det handlar till exempel om insatser kopplade till kompetensförsörjning liksom transportinfrastruktur, digital infrastruktur med flera områden.

Utredningen ser inte heller att distinktionen går att göra mellan vad som anses vara politiskt till sin karaktär och vad som skulle vara av mer uttalad ”myndighetskaraktär”. Inom bland annat de ansvarsområden som vi nämner ovan krävs tydliga politiska avvägningar även om det politiska beslutsfattandet då i stället sker på den nationella nivån.

Att reducera statens roll inom regional utveckling till tillsyn, tillstånd och annan rättstillämpning, samt uppföljning, utvärdering och tvärspektoriell kunskapsbildning menar vi inte kommer att leda till en mer tydlig ansvarsfördelning eller mer effektiv samverkan mellan olika samhällsnivåer.

Utredningen kommer i stället att fortsatt understryka betydelsen av det gemensamma ansvar som staten och regionerna har för en sammanhållen utvecklingspolitik. För att de ska ta detta gemensamma ansvar krävs att vars och ens uppgifter tydliggörs i lag och förordning, men även ett väl fungerande samspel mellan stat och regioner.

Styrningen behöver vara sektors- och verksamhetsanpassad

Den regionala utvecklingspolitiken är beroende av insatser inom flera olika sektorer, och detsamma kommer att gälla den sammanhållna utvecklingspolitik vi föreslår. Det handlar bland annat om områdena kompetensförsörjning, transportinfrastruktur och digital infrastruktur. Ansvarsfördelningen inom dessa olika sektorer skiljer sig åt sinsemellan. Det kan dels handla om ansvarsfördelningen mellan

⁶ SOU 2007:10, s. 177.

stat, regioner och kommuner, dels om ansvarsfördelningen mellan olika statliga myndigheter (till exempel sektorsmyndigheter och länsstyrelserna).

Vi bedömer att det inte är ett realistiskt alternativ att utifrån de behov som vi har identifierat inom den sammanhållna utvecklingspolitiken föreslå förändringar som skulle innebära att ansvarsfördelningen inom dessa olika sektorer förändras i grunden. Det är exempelvis inte en bra lösning att ta fram en generell styrningsmodell för den sammanhållna utvecklingspolitiken som sedan tillämpas på de olika sektorerna utan hänsyn till hur dessa styrs i dag. Vi bedömer att styrningen i stället behöver vara sektors- och verksamhetsanpassad för att kunna omsättas i ändamålsenliga insatser och nå de önskade effekterna. I våra förslag kommer vi alltså att eftersträva en balans mellan att utformningen av politikområdet behöver vara tillräckligt enhetlig för att det ska kunna styras på ett sammanhållet sätt, men samtidigt tillräckligt verksamhets- och sektorsanpassad för att leda till ett önskvärt genomslag.

Det rumsliga perspektivet behöver stärkas

Det rumsliga perspektivet kan sägas vara ett av de starkaste motiven till att den regionala utvecklingspolitiken har instiftats. Detsamma gäller landsbygdspolitiken. Dessa båda politikområden ska bidra med rumsliga eller geografiska perspektiv som saknas i politiken i stort. Som påpekats av många kännetecknas den svenska offentliga förvaltningen, inte minst de statliga myndigheterna och styrningen av dessa, av en långtgående sektorisering som ger små möjligheter att genomföra insatser ur ett helhetsperspektiv.

Därför är det något av en paradox att den regionala utvecklingspolitiken i dag saknar ett tillräckligt tydligt rumsligt perspektiv. I delbetänkandet tog vi upp att det finns tecken på att regionerna inte tar särskilt mycket hänsyn till platsspecifika förutsättningar och inomregionala skillnader när de upprättar de regionala utvecklingsstrategierna.⁷ Vidare har regeringen 2024 gett i uppdrag till bland annat Tillväxtverket att erbjuda regionerna stöd om strategisk planering i det regionala utvecklingsarbetet. Syftet med stödet är att öka regionernas förutsättningar att kunna utgå från ett helhetsper-

⁷ SOU 2025:85, s. 89. Se även Tillväxtverket 2025c, s. 13; SLU och Tillväxtverket 2025, s. 73 f.

spektiv och ta tillvara synergier i det regionala utvecklingsarbetet utifrån ett territoriellt perspektiv. Som en bakgrund till uppdraget anger regeringen att behovet av samverkan utifrån ett territoriellt perspektiv ökar med ökad rörlighet över administrativa gränser och stora samhällsutmaningar som spänner över gränserna.⁸ Vår tolkning av intentionen bakom uppdraget är att regeringen uppfattar att det territoriella perspektivet behöver stärkas i *den regionala utvecklingspolitiken*, alltså i den politik som ska bidra med rumsliga, territoriella perspektiv. Vi konstaterar att såväl de statliga myndigheternas som regionernas arbete med rumsliga perspektiv behöver stärkas, vilket en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik ska kunna bidra med.

Initiativ som syftar till att stärka ett rumsligt perspektiv i exempelvis regioners eller statliga myndigheters arbete, betonar ofta *förbättrad samordning* i ett rumsligt perspektiv, så att de relevanta aktörerna alla kan bidra till insatser som ska leda till en god utveckling som är anpassad till platsens förutsättningar. Detta gäller till exempel regeringsuppdraget om strategisk planering som vi nämner ovan. Ett viktigt tillägg är att vi också vill lyfta in ett *fördelnings- och prioriteringsperspektiv*: Att ta hänsyn till platsens betydelse bör också innebära att ta hänsyn till att det ska finnas rimliga möjligheter att bo och leva i alla delar av Sveriges geografi.

6.2 Den nuvarande regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken håller inte måttet

Varken den regionala utvecklingspolitiken eller landsbygdspolitiken innehåller i dag inslag som på ett tillräckligt tydligt sätt bidrar till att skapa förutsättningar för sammanhållning och utveckling. Detta diskuterade vi i kapitel 4. Det behövs såväl mål som styrmedel som bidrar till att skapa förutsättningar för sammanhållning, bland annat genom att verka för att skillnader i förutsättningar för att leva och verka inte blir för stora mellan olika län och olika geografier. Detta är en av de viktigaste delarna i den förflyttning vi vill åstadkomma genom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik.

⁸ Regeringsbeslut 2024-05-02 i ärende LI2024/01013.

Vår bedömning efter det utredningsarbete vi genomfört, bland annat de dialoger vi fört med ett stort antal aktörer som bidrar till den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken, är att varken staten eller regionerna i dag i sina beslut tar tillräcklig hänsyn till sammanhållning och möjligheterna att leva och verka i hela landet. Ett exempel gäller arbetsmarknadspolitiken. I och med att Arbetsförmedlingen har lagt ner ett stort antal lokalkontor runtom i landet har det blivit svårare för dem att föra en aktiv förmedlingsverksamhet med lokal förankring, vilket kan försämra möjligheterna till matchning.⁹ Det har även försämrat Arbetsförmedlingens förutsättningar att föra en dialog med kommuner och regioner.

Ett annat problem är bristande infrastruktur och transportsystem i många landsbygdsområden. Både nyinvesteringar och underhåll har varit otillräckliga under lång tid i delar av Sverige.¹⁰ En sammanhållen utvecklingspolitik kan inte lösa samtliga problem på landsbygden och i andra glesbefolkade områden, men kan bidra till att skapa bättre förutsättningar för en politik som tar hänsyn till sammanhållning, platsers betydelse och förutsättningarna att leva och verka i hela landet.

I detta avsnitt analyserar vi kortfattat de huvudsakliga bristerna i styrningen inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken.

Målen ger inte tillräckligt tydlig vägledning

Målen inom såväl den regionala utvecklingspolitiken som landsbygdspolitiken är inte tillräckligt tydliga. De ger inte tillräckligt mycket vägledning till de aktörer som ska förverkliga politiken, alltså främst regionerna och de statliga myndigheterna. En brist är till exempel att de inte på ett tydligt sätt pekar ut att sammanhållning är en viktig målsättning för politiken. Otydliga mål innebär i sin tur att det inte finns tillräckliga förutsättningar för en tydlig styrning och uppföljning.

Vi lägger fram våra förslag till mål för den sammanhållna utvecklingspolitiken i kapitel 5, *En politik för Sveriges sammanhållna utveckling*.

⁹ Fredriksson, Graetz, Hensvik och Seim 2023, s. 82–85. Se även SKR 2025a, s. 8.

¹⁰ Europaparlamentet 2021, s. 142–150. Se även Svenskt Näringsliv 2021, s. 24.

Ansvarsfördelningen mellan stat och region är inte ändamålsenlig

Vi konstaterade i delbetänkandet att den grundläggande ansvarsfördelningen i den regionala utvecklingspolitiken inte är ändamålsenlig. Detta gäller särskilt ansvarsfördelningen mellan stat och region.¹¹ Regionerna har en central roll i den regionala utvecklingspolitiken i och med att de enligt 5 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar ska utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling och samordna insatser för genomförandet av strategin. Samtidigt är regionerna i hög grad beroende av de statliga myndigheternas verksamhet för att strategin i praktiken ska kunna genomföras. Uppgiften som regionerna har att fastställa en strategi för länets utveckling och *samordna insatser* för genomförandet av den, innebär att de behöver inta en styrande roll gentemot de aktörer vars insatser ingår i strategin, alltså bland annat statliga myndigheter. Vi bedömer att det inte är praktiskt möjligt för regionerna att ta en sådan styrande roll gentemot statliga myndigheter, eftersom myndigheterna lyder under regeringen. Myndigheterna ska visserligen beakta de regionala utvecklingsstrategierna,¹² men i och med att ”beakta” är en svag skrivning kan den uppgiften lätt prioriteras ner till förmån för andra styr-signaler.

Som vi diskuterade i föregående avsnitt, är det bara staten som kan ta ett ansvar för att politiken som helhet ska bidra till en god sammanhållning. I motsats till regionerna kan staten ta ett nationellt perspektiv och utforma insatser med vägledning av det.

Dessa skäl talar sammantaget för att *staten behöver få en viktigare roll* inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik, jämfört med den roll som staten har i den regionala utvecklingspolitiken i dag. Ansvarsfördelningen inom politikområdet bör utformas med hänsyn till detta.

¹¹ SOU 2025:85, s. 91 f.

¹² Enligt 10 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

Regeringens styrning ger inte förutsättningar för ett sammanhållet och ändamålsenligt statligt agerande

Utredningen konstaterade i delbetänkandet att regeringens styrning av de statliga myndigheterna inom den regionala utvecklingspolitiken inte är tillräckligt tydlig. De myndigheter som förväntas bidra till politikens mål får inte tillräckligt tydliga signaler om *hur* de ska bidra. Detta leder i praktiken till att de prioriterar ner uppgifterna. För att myndigheterna ska kunna omsätta regeringens styrning i insatser som skapar förutsättningar för att uppnå politikens mål, krävs det att regeringens styrning av myndigheterna är mer verksamhetsanpassad.¹³ Utöver att vara verksamhetsanpassad i förhållande till respektive myndighet krävs det också att styrningen är utformad på ett ändamålsenligt sätt i den meningen att uppgifterna läggs på rätt myndigheter i förhållande till vad regeringen i ett helhetsperspektiv vill uppnå. Så är inte fallet i dag.

En verksamhetsanpassad och sammanhållen styrning, där regeringen ger uppgifter till olika myndigheter vars insatser kompletterar varandra i ett helhetsperspektiv, kräver en välgrundad och samordnad analys. Vi konstaterar att regeringen inte har gjort någon sådan analys. För att detta ska bli möjligt krävs bland annat att processerna i Regeringskansliet samordnas på ett bättre sätt.

Av delbetänkandet framgår också att de statliga myndigheternas regionindelningar inte matchar helt med varandra och med regionerna.¹⁴ Detta försvårar samverkan sinsemellan, liksom med regioner och kommuner, i ett rumsligt perspektiv. Vi konstaterar därför nu att myndigheternas regionindelningar behöver bli mer ensade för att skapa förutsättningar för ett samordnat statligt agerande inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik.

Uppdraget till regionerna ger dem inte förutsättningar att uppnå målen

Regionernas uppgifter inom den regionala utvecklingspolitiken är väldigt brett och allmänt formulerade. Till exempel är det inte särskilt tydligt specificerat vad den regionala utvecklingsstrategin ska innehålla och vilken typ av insatser det är som ska kunna leda till

¹³ SOU 2025:85, s. 16.

¹⁴ SOU 2025:85, s. 98 f.

att den genomförs. Det finns argument för en sådan otydlighet, framför allt att regionen kan anpassa arbetet till förhållanden i respektive län. Men vi kan konstatera att otydligheten bidragit till att de regionala utvecklingsstrategierna ofta är väldigt allmänt hållna och brister vad gäller så väl analys av länets utveckling ur ett rumsligt perspektiv som analys av vilka insatser som behöver genomföras för att stärka utvecklingen. Otydligheten i regionernas uppgifter har också lett till en situation där regionerna har valt sinsemellan väldigt olika sätt att ta sig an uppgiften, vad gäller såväl arbetssätt som vilka områden man har valt att prioritera. Detta försvårar samverkan med nationella myndigheter och gör det också svårare att följa upp regionernas arbete.

Regionerna har också väldigt olika förutsättningar att ta sig an arbetet med regional utveckling. Här syftar vi inte bara på att förutsättningarna självklart skiljer sig mellan olika län vad gäller folkmängd, gleshet, näringslivets struktur och så vidare. Det finns också väldigt olika förutsättningar när det gäller de ekonomiska förutsättningar regionen har för att genomföra uppgifterna. Även det faktum att regionerna fick uppdraget vid helt olika tidpunkter, då de ekonomiska förutsättningarna varit mer respektive mindre gynnsamma, har bidragit till att det regionala utvecklingsansvaret har kommit att genomföras på olika sätt i olika regioner.

Uppföljningen är inte ändamålsenlig

I delbetänkandet analyserade vi också uppföljningen av den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken. Där konstaterade vi att det i dag saknas en tillräckligt tydlig analys av nuläget i landets olika geografier (såväl län som olika typer av landsbygder och så vidare). Det saknas också en tillräckligt tydlig övergripande uppföljning av politikområdena.¹⁵ Utredningen konstaterar att det krävs ett sammanhållet system för uppföljning av politiken, som gör det möjligt att på en övergripande nivå koppla en analys av nuläget till lämpliga insatser. Bland annat är detta nödvändigt för att åstadkomma en sammanhållen styrning av de statliga myndigheterna och ett samordnat statligt agerande, som vi skriver om ovan (se avsnittet *Regeringens styrning ger inte förutsättningar för ett sammanhållet och ända-*

¹⁵ SOU 2025:85, s. 101 f.

målsenligt statligt agerande). Uppföljningen ska också ge förutsättningar för lärande på såväl nationell nivå som länsnivå.

6.3 Ett ramverk för styrning med sikte på 2050

I detta avsnitt beskriver vi grunderna för ett ramverk för en sammanhållen styrning som ska vara hållbart över tid. De förslag vi lägger ska ge förutsättningar för ett system som ska fungera på lång sikt, med 2050 som tidshorisont. Vi beskriver den grundläggande ansvarsfördelningen mellan stat och region på följande sätt:

- Staten har huvudansvaret för utveckling för landet som helhet, inklusive ett nationellt perspektiv, sammanhållning samt systemets funktionssätt.
- Regionen förmedlar behov och förutsättningar för utveckling till staten, med utgångspunkt i sin kunskap om regionala och lokala förhållanden, samt genomför åtgärder och bidrar till regional samverkan för att stödja utveckling inom vissa områden där de har goda förutsättningar att bidra.

Utredningen föreslår en ny lag om sammanhållet utvecklingsarbete och en ny förordning om sammanhållet utvecklingsarbete. Där framgår aktörernas viktigaste uppgifter inom det nya politikområdet. Den nya lagen och förordningen ersätter den nuvarande lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar respektive förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

Staten har ett övergripande ansvar för politiken

Som vi beskrev i det här kapitlets utgångspunkter är det bara staten som kan ta ett samlat geografiskt ansvar för Sverige i dess helhet. Staten behöver därmed ta ett övergripande ansvar för den sammanhållna utvecklingspolitiken. I detta ansvar ingår att följa förändringar i geografiska skillnader i utveckling (både på en mellanregional nivå och mellan olika tvärregionala geografier, till exempel landsbygder). Men det ingår också att följa Sveriges utveckling och konkurrenskraft på en nationell nivå. Till detta kommer att staten bör ta ett systemansvar, det vill säga följa upp att den sammanhållna utveck-

lingspolitiken fungerar som det är tänkt och vidta åtgärder om så inte är fallet.

Utöver det övergripande ansvaret bidrar staten också till den sammanhållna utvecklingspolitiken på ett mer direkt sätt genom att många av de statliga myndigheterna genomför uppgifter som bidrar till utveckling på olika sätt. De statliga myndigheternas uppgifter behöver samordnas med varandra och med regioner och kommuner.

Staten tar detta samlade ansvar huvudsakligen genom att utföra följande uppgifter:

- I det långa perspektivet:
 - Fastslå övergripande mål samt delmål för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Utredningen föreslår följande övergripande mål: *Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige.* (Vi presenterar och diskuterar förslaget i kapitel 5, *En politik för Sveriges sammanhållna utveckling.*)
 - Fastställa statliga myndigheters och regioners uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken genom lag och förordning.
 - Fastställa särskilda uppgifter för vissa centrala statliga myndigheter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken genom dessa myndigheters instruktioner.
 - Säkerställa att samordningen mellan statliga myndigheters insatser för att uppnå målen fungerar väl.
- I ett kortare och medellångt perspektiv:
 - Återkommande ta fram och redovisa prioriteringar för sammanhållen utveckling för de kommande åren.
 - Ge uppdrag till statliga myndigheter med utgångspunkt i dessa prioriteringar.
 - Fördela särskilda utvecklingsmedel till regionerna för att bidra till en utveckling i alla delar av landet.
 - Följa upp och utvärdera den sammanhållna utvecklingspolitiken i ett systemperspektiv, både de statliga myndigheternas och regionernas insatser, och vid behov vidta åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för att uppnå målen.

- Vid behov identifiera nya sakområden som ska prioriteras inom den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Regeringen ska återkommande ta fram prioriteringar på kortare sikt utifrån Tillväxtverkets analys

Som vi konstaterade i avsnitt 6.2 behöver regeringens styrning av den sammanhållna utvecklingspolitiken blir mer sammanhållen och verksamhetsanpassad jämfört med vad som är fallet i den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken i dag. Regeringen bör därför återkommande peka ut vissa prioriteringar som kompletterar politikens mål (som ska vara hållbara över tid). Detta kan till exempel ske vart fjärde år, så att cykeln sammanfaller med de allmänna valen. Dessa prioriteringar

- ska bygga på analyser av aktuella utmaningar som behöver hanteras för att komma närmare målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken,
- ska kopplas till konkreta styråtgärder i form av till exempel uppdrag till myndigheter, och
- kan exempelvis ta formen av en strategi eller handlingsplan som tydliggör samband mellan analys, åtgärder och förväntade resultat.¹⁶

Prioriteringarna ska bygga på analyser av utmaningar

Regeringen ska ta fram prioriteringarna med utgångspunkt i förslag som utarbetas av Tillväxtverket i dess roll som myndighet med samordnande och stödjande ansvar inom den sammanhållna utvecklingspolitiken.¹⁷ Samverkan mellan ansvarigt departement och Tillväxtverket i denna process ska vara nära för att förslaget ska motsvara regeringens behov och önskemål i så stor utsträckning som möjligt. Tillväxtverkets förslag ska bygga på en analys av tillståndet i olika delar av landet med utgångspunkt i målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Analysen ska identifiera områden och frågor där ytterligare insatser behövs för att ge bättre förutsättningar att

¹⁶ Regeringens styrning med hjälp av strategier och handlingsplaner analyseras i Statskontoret 2023.

¹⁷ Vi beskriver denna roll i följande avsnitt.

arbeta i riktning mot målen. Tillväxtverket ska använda sig av underlag i form av bland annat detaljerade analyser och statistik om utvecklingen i Sveriges olika geografier. Också uppföljningen av den sammanhållna utvecklingspolitiken, inklusive regionernas arbete, är ett viktigt underlag i processen. Vidare ska Tillväxtverket använda sig av analyser som regionerna gör inom ramen för sitt arbete med den sammanhållna utvecklingspolitiken. Även länsstyrelserna ska bidra med underlag om förutsättningar för utveckling i länet.

Den analys som Tillväxtverket gör ska bland annat omfatta följande:

- *Geografiska skillnader* som innebär utmaningar mot en sammanhållen utveckling. Det kan handla om skillnader i utveckling till exempel mellan län, eller mellan geografier såsom olika typer av landsbygder och storstäder, och så vidare.
- *Brister i samordning* på olika geografiska nivåer, som leder till eller skapar risk för att olika aktörers insatser inte samordnas samt att resurser inte utnyttjas på ett samordnat sätt. Det rör sig om brister i samordning som hindrar en önskvärd utveckling i olika regioner, eller med andra ord gör att potential för utveckling inte tillvaratas.
- *Systemets funktionssätt*: huruvida ansvarsfördelningen och förutsättningar i övrigt ger möjlighet till en fungerande samverkan och ett samordnat agerande mellan de olika aktörerna inom den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Utifrån dessa analyser ska Tillväxtverket identifiera aktuella utmaningar och, kopplat till det, ett antal prioriteringar. Det kan till exempel handla om bristande samverkan mellan olika aktörer på en strategisk nivå som utgör hinder för en önskvärd utveckling. Det kan också handla om att vissa geografiska områden eller typer av områden behöver prioriteras och bli föremål för insatser på olika nivåer. Regeringen beslutar sedan om prioriteringar för den sammanhållna utvecklingspolitiken med utgångspunkt i Tillväxtverkets förslag.

Regeringen ska presentera konkreta åtgärder kopplat till prioriteringarna

Regeringen ska presentera åtgärder som skapar förutsättningar att arbeta med dessa prioriteringar. Dessa åtgärder kan till exempel utgöras av uppdrag till myndigheter, att dessa ska utföra en viss uppgift, eller samverka för att lösa ett visst, prioriterat problem. Sådana uppdrag utgår från den analys av brister i samordning som hör till de underlag som regeringens prioriteringar bygger på. De kan ges i den aktuella myndighetens regleringsbrev eller i ett särskilt regeringsuppdrag.

Riktade uppdrag om ömsesidig samverkan till vissa nationella myndigheter kan vara ett sätt att undvika sektorisering. Regionerna har exempelvis möjligheten ta upp systematiska problem i de nationella myndigheternas arbete, som försvårar en platsanpassad politik. Regeringen kan också fatta beslut om andra insatser och satsningar i form av till exempel bidrag. Dessa insatser, som kan vara tidsbegränsade, bör utformas på ett sätt som kompletterar andra löpande insatser på olika nivåer. Det kan bland annat handla om medel som fördelas inom ramen för EU:s sammanhållningspolitik.

En samordnande funktion för sammanhållen utvecklingspolitik ska inrättas i Regeringskansliet

Den sammanhållna utvecklingspolitiken är tvärsektoriell och beroende av insatser från myndigheter i ett flertal sektorer för att dess mål ska kunna uppnås. Det innebär också att andra departement än Landsbygds- och infrastrukturdepartementet behöver vara involverade i styrningen av den sammanhållna utvecklingspolitiken. För att myndigheter i andra sektorer i praktiken ska bidra till politiken krävs det att de departement där dessa myndigheter har sina huvudmän styr myndigheterna på ett sätt som gör detta möjligt. Detta kräver i sin tur att styrningen av den sammanhållna utvecklingspolitiken är samordnad inom Regeringskansliet.

Det finns utmaningar med att driva tvärsektoriella frågor inom Regeringskansliet. Kritiken mot Regeringskansliets svaga förmåga att samordna har varit återkommande.¹⁸ Utredningen föreslår att regeringen inrättar en form av samordnande funktion för den sam-

¹⁸ Se t.ex. Jacobsson 2019, s. 18.

manhållna utvecklingspolitiken inom Regeringskansliet, med representanter för de olika departement som i störst utsträckning berörs av den sammanhållna utvecklingspolitiken. Den samordnande funktionen ska ha i uppgift att bidra till att

- samordna styrningen av den sammanhållna utvecklingspolitiken genom att bland annat ge stöd till berörda myndighetshandläggare i styrningen av myndigheter, och
- utveckla politiken genom att ta fram nya förslag på prioriteringar.

I sitt arbete med utveckling av politiken ska den samordnande funktionen bland annat använda sig av de underlag och analyser som Tillväxtverket, regionerna och länsstyrelserna tagit fram. Genom att funktionen är sammansatt av representanter från olika departement blir det möjligt att identifiera tvärsektoriella utmaningar och lösningar, göra avvägningar och hitta synergieffekter.

Tillväxtverket stöder regeringens styrning av den sammanhållna utvecklingspolitiken

Vi bedömer att regeringen behöver styra de statliga myndigheterna inom ramen för en sammanhållen utvecklingspolitik på ett tydligare sätt än vad regeringen i nuläget styr myndigheterna inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken. Detta bör ske bland annat genom de återkommande prioriteringar vi beskrivit ovan, genom verksamhetsanpassade uppdrag till myndigheter som regeringen tar fram utifrån prioriteringarna samt genom uppföljningen av myndigheternas arbete med dessa uppdrag. För att stärka regeringens kapacitet att genomföra denna styrning ska regeringen ha tillgång till en myndighet med övergripande uppgifter för den sammanhållna utvecklingspolitiken, som har ett nära samarbete med Regeringskansliet, genomför tvärsektoriella analyser och tar fram underlag, bland annat förslag till nya prioriteringar. Denna myndighet bör även ha andra uppgifter kopplade till den sammanhållna utvecklingspolitiken. Till dessa uppgifter hör att ge stöd till myndigheter och regioner i deras arbete med den sammanhållna utvecklingspolitiken och även fördela medel. Enligt vår bedömning är Tillväxtverket, som redan i dag har flera övergripande uppgifter

inom regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik, bäst lämpad för denna roll.

Det är viktigt att Tillväxtverket får goda förutsättningar att prioritera frågor kopplade till sammanhållen utveckling i sin verksamhet. Vi bedömer att dessa förutsättningar skulle bli bättre om en organisationsförändring av Tillväxtverket genomfördes som skulle innebära att en ny myndighet får ansvar för övergripande uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken, medan en annan myndighet får ansvar för övriga uppgifter som Tillväxtverket i dag har. Vi utvecklar denna bedömning i kapitel 7.

Vissa politikområden och myndigheter bör vara prioriterade

Som vi konstaterade i kapitel 3 är det ett stort antal politikområden som påverkar förutsättningarna för boende, arbete och välfärd i hela landet, liksom förutsättningarna för att möta och hantera samhällsutmaningar i olika geografier. Vi ser det dock inte som en framkomlig väg att den sammanhållna utvecklingspolitiken skulle genomsyra samtliga dessa politikområden i samma utsträckning, eller att alla åtgärder som är motiverade skulle kunna vidtas vid ett och samma tillfälle. Det skulle dels göra styrningen av politiken alltför komplex, dels bidra till att göra ansvarsfrågan oklar genom att sprida ansvaret till hela förvaltningen utan att ta hänsyn till vilka områden som är viktigast att prioritera först i arbetet. Vi tror också att implementeringen av politiken skulle bli för svår att hantera om den omfattade en alltför stor bredd av frågor redan från början. Man skulle kunna säga att ”om allt är prioriterat, är inget prioriterat”.¹⁹ Den väg vi har valt är därför att peka ut några områden som vi bedömer har särskilt stor betydelse för den sammanhållna utvecklingspolitikens mål, och låta dessa vara prioriterade för politikens genomförande. Vi har valt att prioritera dessa fyra områden:

- kompetensförsörjning
- transportinfrastruktur
- digital infrastruktur

¹⁹ Se t.ex. ett resonemang i SOU 2019:23 (*Styrkraft i funktionshinderspolitiken*), s. 92. Funktionshinderspolitiken är ett exempel på ett tvärsektoriellt område som kännetecknas av delvis liknande utmaningar som den regionala utvecklingspolitiken.

- näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service.

Riksdag och regering har lyft fram vissa områden som särskilt betydelsefulla för den regionala utvecklingspolitiken, genom att ge regionerna särskilda uppgifter inom dessa områden. Det handlar bland annat om kompetensförsörjning och transportinfrastruktur, där regionerna har uppgifter enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Digital infrastruktur har regeringen pekat ut som betydelsefullt genom att vid upprepade tillfällen ge regionerna ett erbjudande om bredbandskoordinatorer. Frågor kring näringslivsutveckling och stöd till kommersiell service har också under en längre tid varit särskilt prioriterade i politiken såväl av staten som regionerna själva. Som vi nämnt tidigare är näringslivets utveckling ett centralt område i den regionala utvecklingspolitiken. Även tillgänglighet till kommersiell service är att se som ett kärnområde i politiken som staten prioriterar genom att anslå särskilda medel till stöd och regionerna fördelar dessa i sina län.²⁰

Utredningen finner att det finns goda skäl till att staten lyft dessa områden och bedömer att de kommer att ha stor betydelse för Sveriges sammanhållna utveckling på både kortare och längre sikt. En god kompetensförsörjning samt en god tillgänglighet via transport- och digital infrastruktur har återkommande tagits upp som centrala områden för företagets villkor i utredningens kontakter med företrädare för näringslivet. OECD lyfter i en studie tillgången till infrastruktur samt till kompetens bland de prioriterade områdena att arbeta med för att komma till rätta med stora skillnader i utveckling mellan regioner.²¹

Vidare konstaterar vi att det finns utmaningar som i stor utsträckning påverkar förutsättningarna för utveckling, men som är svåra att påverka inom ramen för en utvecklingspolitik. Ett exempel på detta är de utmaningar som har att göra med demografin, som vi diskuterade i kapitel 3.

Utredningen har här pekat ut några områden som vi bedömer bör vara extra prioriterade i nuläget och under de närmaste åren. Regeringen bör över tid följa vilka utmaningar som påverkar förutsättningarna att uppnå målen för en sammanhållen utvecklingspoli-

²⁰ Förordning (2024:1243) om stöd för att främja tillgången till grundläggande kommersiell service.

²¹ OECD 2023, s. 118.

tik, och vid behov identifiera nya myndigheter och uppgifter som kan behöva prioriteras inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. I denna process blir det också möjligt att ta lärdom av hur implementeringen av politiken fungerat ditintills.

Myndigheter av särskild betydelse behöver styras både på lång och kort sikt, med olika styrmedel

Utifrån statens övergripande uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken och de fyra prioriterade områden vi pekar ut ovan, har vi identifierat ett antal myndigheter vars insatser är särskilt betydelsefulla för politikområdet. Dessa myndigheters uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken ska framgå i deras instruktioner för att möjliggöra en långsiktig styrning. De instruktionsenliga uppgifterna kan behöva kompletteras med uppgifter i regleringsbrev för att sätta fokus på särskilt viktiga frågor under en begränsad tid.

Det rör sig om följande myndigheter:

- *Tillväxtverket*. Myndigheten har i dag många uppgifter som är centrala inom såväl den regionala utvecklingspolitiken som landsbygdspolitiken. Till myndighetens huvuduppgifter hör att främja en hållbar regional utveckling och landsbygdsutveckling. Tillväxtverket ska också delta i, samordna och följa upp strategier och program inom det regionala utvecklingsarbetet; bidra till samordning och genomförande av den sammanhållna landsbygdspolitiken; genomföra insatser som främjar det regionala utvecklingsarbetet och erbjuda stöd till regionerna i fråga om regionalt utvecklings- och kompetensförsörjningsarbete; med mera.
- *Länsstyrelserna*. Länsstyrelserna har i dag flera uppgifter med stor relevans för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken. Det handlar bland annat om uppgifterna att främja länets utveckling och att samordna olika samhällsintressen och statliga myndigheters insatser, men också om uppgifter inom till exempel tillstånds- och planprocesser som har stor betydelse för utveckling. Även länsstyrelsens uppgifter som ansvarig för det civila försvaret i länet har en relevant koppling till den nya politiken. Vi bedömer därför att länsstyrelserna har en viktig roll att spela inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik.

- *Arbetsförmedlingen*. Till Arbetsförmedlingens viktigaste uppgifter hör att matcha arbetssökande och arbetsgivare, ge stöd till personer som står långt från arbetsmarknaden och ta fram och analysera statistik om arbetsmarknaden. Arbetsförmedlingens verksamhet har därmed stor betydelse för kompetensförsörjning och arbetsmarknad på såväl en regional som en lokal nivå. Det är viktigt att myndigheten anpassar sin verksamhet till regionala och lokala förutsättningar, till exempel näringslivets behov av kompetens samt arbetssökandes behov av stöd och andra insatser. För detta ändamål är Arbetsförmedlingens dialog med kommuner och regioner av stor betydelse.
- *Myndigheten för yrkeshögskolan (MYH)*. Myndigheten har som huvuduppgift att ansvara för frågor som rör yrkeshögskolan i Sverige och verka för att utbildningarna tillgodoser arbetslivets behov av kompetens. Myndigheten analyserar arbetsmarknadens behov, beslutar vilka utbildningar som ska ingå i yrkeshögskolan och beviljar statliga medel till utbildningsanordnarna. Därmed har myndighetens verksamhet stor betydelse för att den regionala kompetensförsörjningen ska fungera väl.
- *Trafikverket*. Myndigheten ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart samt bygger och underhåller statliga vägar och järnvägar. Trafikverkets beslut och verksamhet påverkar därmed i stor utsträckning tillgången till transportinfrastruktur. Detta har i sin tur stor betydelse för människors möjligheter att leva och verka i alla delar av landet, bland annat när det gäller näringslivets förutsättningar och arbetsmarknadens funktionssätt.
- *Post- och telestyrelsen (PTS)*. PTS ansvarar för att bevaka områdena elektronisk kommunikation och post, hanterar stöd för att det ska finnas tillgång till bredband i hela Sverige och har i uppdrag att främja digital delaktighet. Myndighetens arbete har därmed stor betydelse för möjligheten till digital kommunikation och inkludering i alla delar av landet.

Även om det ramverk för styrning utredningen presenterar ska fungera med sikte på 2050 kan förändringar behöva göras på medellång eller lång sikt. Till exempel kan regeringen över tid identifiera nya myndigheter vars uppdrag är av särskild betydelse för den samman-

hållna utvecklingspolitiken. Analyser av samhällsutvecklingen och nya utmaningar som regeringen identifierar kan leda till att vissa myndigheters insatser kommer att få en större betydelse för att uppnå en sammanhållen utveckling. I dessa bedömningar kan regeringen bland annat utgå från det underlag de med jämna mellanrum får från Tillväxtverket.

Uppgifter i instruktioner behöver vara verksamhetsanpassade

För att se till att den statliga styrningen inom politikområdet är långsiktig, bör det framgå i dessa myndigheters instruktioner vilka uppgifter de har inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. Skrivningarna bör vara verksamhetsanpassade och utformade med hänsyn till hur just dessa myndigheter bidrar till politikområdet, vilka aktörer det är särskilt viktigt att de samverkar med och så vidare.

Utformningen av myndigheternas uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken bör ta sikte på att myndigheterna i sina prioriteringar ska ta hänsyn till att skapa förutsättningar för en utveckling i alla delar av landet. Det kan innebära att regionala eller lokala hänsyn värderas tyngre i myndigheternas prioriteringar än vad som är fallet i dag.

Uppdrag till utvalda myndigheter

Bland de myndigheter som har störst betydelse för att uppnå målen inom en sammanhållen utvecklingspolitik, bör vissa av dem få tidsbegränsade uppdrag, antingen i regleringsbrev eller särskilda uppdrag, att utveckla sitt arbete med sammanhållen utvecklingspolitik. Dessa uppdrag ska utgå från myndigheternas uppgifter enligt sin respektive instruktion. Uppdragen ska riktas till de myndigheter där det finns ett behov av att åstadkomma en förflyttning i arbetet med sammanhållen utvecklingspolitik. Efter ett antal år, när regeringen bedömer att myndigheterna har åstadkommit den önskvärda förflyttningen, bör uppdragen utgå ur myndigheternas respektive regleringsbrev. En möjlighet är att i stället lägga in ett återrapporteringskrav i regleringsbrevet så att regeringen kan följa att de aktuella uppgifterna även fortsättningsvis genomförs på önskvärt sätt.

Detta förslag bygger delvis på erfarenheterna från regeringens utvecklingsprogram för jämställdhetsintegrering i myndigheter (JiM). Statskontoret har funnit att JiM-programmet varit förhållandevis framgångsrikt, särskilt med tanke på att det ofta är svårt att få genomslag för tvärssektoriella frågor.²² En central del av regeringens styrning var att vissa myndigheter under en period fick i uppdrag i regleringsbrevet att utveckla sitt arbete med att integrera ett jämställdhetsperspektiv. I myndigheternas instruktioner ingick att ett jämställdhetsperspektiv skulle vara integrerat i verksamheten, men myndigheterna hade inte prioriterat dessa uppgifter. Uppdragen i regleringsbrevet satte en press på myndigheterna att prioritera arbetet med jämställdhetsintegrering. Statskontoret konstaterade också att en förutsättning för att JiM-programmet blivit relativt framgångsrikt var att det funnits en tydlig politisk vilja bakom programmet. En annan slutsats var att styrningseffekten hade blivit ännu bättre om uppdragen i regleringsbrevet varit mer anpassade till respektive myndighets verksamhet.²³

Länsstyrelsen bör som statens företrädare i länet ha en viktig roll i den sammanhållna utvecklingspolitiken

Regeringens styrning av statens insatser inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik behöver ske på ett sätt som är samordnat, sektorsövergripande och anpassat till länets och platsens förutsättningar. Länsstyrelserna är statens företrädare i länet, har en förmåga att arbeta tvärssektoriellt och platsbaserat och har många uppgifter som anknyter till sammanhållen utvecklingspolitik. Utredningen bedömer därför att länsstyrelserna bör få en viktig roll inom politikområdet. Denna roll ska komplettera, inte överlappa med, regionernas och de nationella myndigheternas uppgifter. Länsstyrelserna ska bland annat få uppgiften att återkommande och från ett tvärssektoriellt perspektiv analysera de utmaningar och förutsättningar för utveckling i länet som myndigheten har identifierat i sin verksamhet. Dessutom kan regeringen i vissa fall behöva lägga uppdrag på länsstyrelserna när det finns behov kopplade till utveckling som varken ligger inom ansvarsområdet för de nationella myndigheterna eller regionerna.

²² Statskontoret 2019, s. 7.

²³ Statskontoret 2019, s. 37.

Länsstyrelserna har alltså redan i dag uppgifter inom vissa frågor som har stor betydelse för regional utveckling. Inom ramen för dessa uppgifter behöver länsstyrelserna ta hänsyn till ett utvecklings- och tillväxtperspektiv. Det finns dock indikationer på att länsstyrelserna har fått sämre förutsättningar att anlägga ett sådant perspektiv som en följd av att det regionala utvecklingsansvaret fördes över till regionerna. Vi bedömer att länsstyrelserna kommer att ha bättre förutsättningar att anta ett utvecklings- och tillväxtperspektiv i sin bredare verksamhet, i och med att de får tydliga uppgifter inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik.

Vi utvecklar våra bedömningar och förslag om länsstyrelserna i kapitel 7, där vi analyserar statens uppgifter och roller.

Myndigheter som inte särskilt pekas ut har fortfarande ett ansvar

Utredningen betonar tydligt behovet av att prioritera vissa sakområden, och därmed vissa nationella myndigheter, av särskild betydelse för en sammanhållen utvecklingspolitik. Detta innebär dock inte att andra myndigheter och deras verksamheter inte har betydelse för en positiv utveckling i hela Sverige.

Enligt vår uppfattning finns det fortsatt flera grundläggande skyldigheter för ett stort antal myndigheter som sammantaget innebär att de ska ta betydande hänsyn till och bidra till hela landets utveckling inom ramen för sina verksamheter. Dessa skyldigheter framgår av vårt förslag till ny lag och förordning om sammanhållet utvecklingsarbete.

Regionerna främjar strategiskt arbete för utvecklingen inom respektive län

Regionerna har flera styrkor som gör att de bör spela en central roll inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik. Detta diskuterade vi i utgångspunkterna för detta kapitel. Det finns det flera exempel på utvecklingsfrågor, exempelvis kopplade till arbetsmarknad och infrastruktur, som har en logik som innebär att de behöver hanteras i geografiska enheter som är större än kommunerna, och då är länen det mest lämpliga alternativet. Regionerna erbjuder också möjligheten för invånare i respektive län att föra fram sina önskemål när

det gäller länets utveckling, vilket skapar förutsättningar för en mer platsbaserad politik och en regional och lokal förankring.

Utredningen ser däremot inte att regionerna har förutsättningar för att ta sig an det regionala utvecklingsansvar som de har i dag inom ramen för den regionala utvecklingspolitiken. Vi föreslår i stället att regionerna i den sammanhållna utvecklingspolitiken får i uppgift att identifiera behov och genomföra insatser för att främja utveckling i länet, vilka avgränsas till specificerade uppgifter inom följande områden:

- kompetensförsörjning
- transportinfrastruktur
- digital infrastruktur
- näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service.

Regionerna ska inte längre ta fram en regional utvecklingsstrategi utan i stället en strategisk utvecklingsplan, som dels ska avse regionernas egna insatser inom ramen för deras uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken, dels beskriva hur regionerna avser genomföra insatser som främjar samverkan och samordning mellan relevanta aktörer. I planen ska regionerna redogöra för planerade insatser ur ett rumsligt perspektiv, vilket innebär att de ska ha ett geografiskt helhetsperspektiv på länets utvecklingsförutsättningar. Den strategiska utvecklingsplanen ska bygga på en analys av behov och förutsättningar för utveckling i länet. Analysen ska ha ett bredare fokus och alltså inte enbart omfatta de fyra områdena där regionerna har särskilda uppgifter. Regionerna ska lämna analysen till regeringen och kan på så sätt lyfta behov av att regeringen vidtar åtgärder för att stärka förutsättningarna för utveckling i länet.

Utöver dessa lagstadgade uppgifter kan regionerna välja att bedriva ett mer ambitiöst utvecklingsarbete i enlighet med den regionala självstyrelsen. Staten kan över tid också identifiera nya sakområden som ska prioriteras.

Det finns tecken på att regionerna i dag inte tar tillräckligt mycket hänsyn till platsspecifika förutsättningar och inomregionala skillnader när de upprättar de regionala utvecklingsstrategierna.²⁴ Det ska därför framgå i lagen om sammanhållet utvecklingsarbete att olika platserns förutsättningar ska beaktas vid planering, genomförande och uppföljning av insatser.

Det är viktigt att regionerna har en nära samverkan med staten, eftersom deras ansvar inom utveckling även fortsättningsvis kommer att vara nära relaterat till statens ansvar. Dels ska samverkan ske med utpekade statliga myndigheter inom ramen för regionernas uppgifter inom de specificerade områden som återfinns i punktlistan ovan. Dels ska regionerna samverka direkt med regeringen och med Tillväxtverket för att bland annat lyfta problem, utmaningar och möjligheter i länet med koppling till utveckling, och där staten kan behöva göra insatser. För samverkan med regeringen finns en särskild arena i form av Forum för hållbar regional utveckling, som vi föreslår ska finnas kvar, men vid behov anpassas till de uppgifter regionerna och staten kommer att ha inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Regionerna bör även löpande samverka med Tillväxtverket, bland annat i myndighetens uppföljning av den sammanhållna utvecklingspolitiken och myndighetens återkommande arbete med att ta fram förslag på nya prioriteringar för politiken, som ställs till regeringen.

Vi föreslår också ett stärkt statligt stöd till regionernas kapacitet att bland annat ta fram analyser.

Våra analyser och förslag kopplade till regionernas ansvar och uppgifter utvecklas i kapitel 8.

Regeringen bör undvika att styra regionerna med hjälp av erbjudanden eller andra kortsiktiga styrmedel

Styrningen inom den regionala utvecklingspolitiken har delvis skett med hjälp av så kallade erbjudanden, som regeringen har riktat till regionerna. Erbjudandena innebär att en region åtar sig att utföra vissa uppgifter och för detta erhåller medel från staten. Regeringen

²⁴ Tillväxtverket 2025c, s. 13. Se även SLU och Tillväxtverket 2025, s. 73 f. En delvis annan bild ger dock Tillväxtverket 2025g, s. 41. Den senare rapporten konstaterar att i majoriteten av de regionala utvecklingsstrategierna beskrivs specifika geografier inom länet, men att det varierar hur regionerna tillämpar ett territoriellt perspektiv.

kan inte ge regionerna uppdrag på samma sätt som den kan när det gäller statliga myndigheter, och erbjudandena kan därför ses som en alternativ lösning när regeringen har identifierat uppgifter inom regional utveckling som behöver utföras på kortare sikt. Riksrevisionen har konstaterat att erbjudandena ofta är kortvariga och ibland ges och förlängs med kort framförhållning. Det leder till en kortsiktighet och ryckighet som försvårar regionernas arbete med regional utveckling.²⁵ Både Riksrevisionen och Statskontoret har rekommenderat Regeringskansliet att ta fram riktlinjer för utformning av erbjudanden, för att förbättra framförhållningen och samordning av finansiering.²⁶

Utredningen anser att regeringen bör undvika den styrning som sker med hjälp av erbjudanden till regionerna. Utöver den kortsiktighet och ryckighet som Riksrevisionen har påtalat finns det även mer principiella skäl. Erbjudandena kan leda till en osäkerhet om vad som ingår i regionernas långsiktiga uppgifter inom den regionala utvecklingspolitiken, eftersom många erbjudanden i praktiken har förlängts i flera omgångar. Vi ser regeringens upprepade försök att styra regionerna med hjälp av erbjudanden som ett symptom på att regionerna har ett uppdrag som de inte har förutsättningar att hantera. Det finns också en risk att erbjudandena kan komma att inkräkta på den kommunala självstyrelsen. Även om erbjudandena är frivilliga för regionerna att anta, kan det i praktiken vara svårt av politiska skäl för regionerna att tacka nej till dem.

Utredningen ska enligt direktiven ”föreslå hur regeringen kan besluta om vissa tidsbegränsade insatser inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken, samtidigt som det finns en förutsebarhet och långsiktighet”.²⁷ Enligt det ramverk för styrning som vi föreslår ska regionerna ha tydliga, välavgränsade och långsiktiga uppgifter inom en sammanhållen utvecklingspolitik. När regeringen identifierar uppgifter som behöver utföras på kort sikt inom politikområdet kan den välja att lägga uppdrag på nationella myndigheter eller på länsstyrelserna. Förutsättningarna för att lägga sådana uppdrag förbättras i och med att staten och dess myndigheter får en viktigare roll inom den sammanhållna utvecklingspolitiken än som nu är fallet inom den regionala utvecklingspolitiken.

²⁵ Riksrevisionen 2022, s. 32.

²⁶ Riksrevisionen 2022, s. 66; Statskontoret 2021, s. 101.

²⁷ Dir. 2024:69, s. 19.

Regeringen kan också i vissa fall välja att ta fram riktade statsbidrag som regionerna kan söka. Det kan vara ett alternativ om regeringen identifierar ett behov av en tillfällig resurstärkning inom någon av regionernas uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. Det finns dock anledning för regeringen att vara restriktiv med riktade statsbidrag då de ofta uppfattas som kortsiktiga, alltför detaljerat styrande och administrativt betungande. Den senaste parlamentariska utjämningskommittén har föreslagit generella kriterier som nya riktade statsbidrag bör uppfylla, bland annat att de ska ha breda användningsområden, vara tydligt tidsbestämda och vara utformade på så sätt att de minimerar administration.²⁸

Kommunerna behöver få bättre förutsättningar för att bidra till en sammanhållen utvecklingspolitik

Kommunerna bidrar på många sätt till såväl den regionala utvecklingspolitiken som landsbygdspolitiken, och detsamma kommer att vara fallet i den förnyade sammanhållna utvecklingspolitik som utredningen föreslår. Det handlar om kommunernas dagliga verksamhet inom flera, för dem, obligatoriska och frivilliga ansvarsområden, bland annat deras arbete med näringslivsutveckling och kompetensförsörjning, men också med välfärd och utbildning liksom lokal infrastruktur och planering av mark och vatten. Även om kommunerna inte har ett utpekat ansvar inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken på samma sätt som regionerna och staten involveras de på många sätt, till exempel i samverkan med regioner och statliga myndigheter.

Vår bedömning är att kommunernas kunskap, erfarenheter och verksamheter skulle kunna nyttjas i en mer effektiv samverkan med andra relevanta aktörer för att uppnå målen för politiken. Men vi kommer inte att föreslå några nya uppgifter till kommunerna. Däremot presenterar vi ett förslag för att stärka kommunernas förmåga att bidra till en sammanhållen utvecklingspolitik. Vi föreslår ett stöd som syftar till att stimulera vissa kommuners möjligheter att med olika insatser och i samverkan med andra bidra till att målet för den sammanhållna utvecklingspolitiken uppnås. Stödet ska riktas till kommuner som har en liten befolkning och en långsiktig be-

²⁸ SOU 2024:50, s. 201.

folkningsminskning, och som därför har sämre förutsättningar att bidra till utveckling. Detta utvecklar vi i kapitel 9.

6.4 Ett lärande system

Det behövs ett sammanhållet system för uppföljning av den sammanhållna utvecklingspolitiken. Tillväxtverket bör få ansvar för detta system för uppföljning, som ska synkroniseras med processen att ta fram underlag för nya prioriteringar inom politikområdet.

Systemet för uppföljning ska

- utgå från målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken, inklusive delmål.
- omfatta en beskrivning av tillståndet och utvecklingen i landets olika geografier.
- följa upp den samlade sammanhållna utvecklingspolitiken, inklusive regionernas och de statliga myndigheternas arbete.
- följa upp regionernas kapacitet och förutsättningar i övrigt att ta sig an sina uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken.
- ta hänsyn till regionernas och myndigheternas arbete i ett strategiskt och långsiktigt perspektiv.
- ge möjligheter till lärande och sprida kunskap till alla intressenter.

Tillväxtverket ansvarar för uppföljning av politiken

Utredningens förslag

Tillväxtverket ska i sin instruktion få uppgiften att följa upp och redovisa regioners och relevanta statliga myndigheters insatser inom den sammanhållna utvecklingspolitiken, samt att beskriva och analysera tillståndet och förutsättningarna för utveckling i olika delar av landet. Tillväxtverket ska få i uppdrag att ta fram ett förslag till ett system för uppföljning av politiken, inklusive en logik för uppföljningen av målen samt indikatorer som ska kunna följas över tid.

Uppföljning av tillståndet och förutsättningarna för utveckling i olika delar av landet

Tillväxtverket bör återkommande genomföra en fördjupad analys av tillståndet och förutsättningarna för utveckling i olika delar av landet. Analysen bör avse dels län och kommuner, dels andra geografiska kategorier som till exempel olika typer av landsbygder. Analysen bör fokusera på relevanta mått på levnadsnivå och förutsättningar för utveckling och bör knyta an till målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. På så sätt kan analysen utgöra ett underlag för bedömningar om eventuella geografiska klyftor som kan hota sammanhållningen och utgör skäl till ytterligare åtgärder. Regeringen kan utifrån underlaget fatta beslut om nya prioriteringar för den sammanhållna utvecklingspolitiken, inklusive bedömningar om huruvida det behövs fler åtgärder för att till exempel motverka skillnader i utveckling mellan olika delar av landet.

Relevanta mått kan avse bland annat ekonomi och arbetsmarknad, demografi, social tillit, tillgänglighet via transportinfrastruktur och via digital kommunikation, utbildning och kompetensförsörjning, klimat, miljö och energi med mera.

Uppföljning av den sammanhållna utvecklingspolitiken

Tillväxtverket ska också göra återkommande uppföljningar av den sammanhållna utvecklingspolitiken som helhet. Uppföljningen inkluderar regionernas och de statliga myndigheternas insatser. Den ska utgå från politikens mål och delmål samt de prioriteringar som regeringen beslutat om. Uppföljningen ska, i den mån det är möjligt, omfatta effekter av insatser som gjorts, men också analysera förutsättningarna för att uppnå målen i politiken. En viktig del av förutsättningarna är systemets funktionssätt, inklusive om samordning och samverkan fungerar på ett sätt som ger förutsättningar att uppnå målen.

Uppföljningen utgör en del av Tillväxtverkets arbete med att återkommande ta fram förslag till nya prioriteringar för politiken. Tillsammans med analysen av tillståndet i landets olika geografier ska den ligga till grund för regeringens beslut om prioriteringar. Men uppföljningen ska också ge förutsättningar för lärande i ett större perspektiv. Den kunskap som tas fram inom ramen för upp-

följningen ska förmedlas till alla aktörer som har en roll inom systemet, så att den kan användas som ett gemensamt underlag för dem i arbetet med att utveckla sina arbetssätt.

Uppföljningen ska ta hänsyn till regionernas roll i systemet

Regionerna ska utarbeta och fastställa en strategisk utvecklingsplan för sina insatser inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. I planen ska de identifiera utvecklingsbehov i respektive län i ett rumsligt perspektiv och utifrån detta fastställa prioriteringar och åtgärder, inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitikens mål och inom ramen för regionernas uppgifter. Uppföljningen behöver ta hänsyn till regionens uppgifter och roll inom den sammanhållna utvecklingspolitiken och deras förutsättningar att utföra dessa uppgifter. Detta innebär att uppföljningen av regionernas arbete behöver vara långsiktig till sin karaktär. Den bör ta hänsyn till regionernas utrymme att själva formulera prioriteringar inom ramen för den strategiska utvecklingsplanen och att arbeta långsiktigt med dessa.

För att utföra sina uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken behöver regionerna rätt förutsättningar. De behöver till exempel en tillräcklig analyskapacitet samt tillgång till rätt data. Det bör följas upp om regionerna har tillgång till dessa förutsättningar.

Tillväxtanalys ska utvärdera den sammanhållna utvecklingspolitiken

Tillväxtanalys bör få i uppgift att utvärdera den sammanhållna utvecklingspolitiken, såväl vad gäller särskilda insatser som i ett större perspektiv. Tillväxtanalys bör även genomföra andra egeninitierade analyser som kan ge underlag till den sammanhållna utvecklingspolitiken, till exempel när det gäller förutsättningar för utveckling och tillväxt i olika geografier. Genom att Tillväxtanalys till skillnad från Tillväxtverket inte kommer att ha en operativ roll inom den sammanhållna utvecklingspolitiken är myndigheten väl positionerad för att utvärdera politiken.

6.5 Sammanfattning av de centrala beståndsdelarna i ramverket

De centrala beståndsdelarna i ramverket för styrning av politikområdet är:

- Målstrukturen för en sammanhållen utvecklingspolitik.
- Lag och förordning som ersätter och fyller motsvarande funktion som lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.
- Instruktionerna för statliga myndigheter som spelar en särskilt viktig roll inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. Dessa ska specificera myndigheternas uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken på ett verksamhetsanpassat sätt.
- En regelbunden uppföljning av den sammanhållna utvecklingspolitiken, som Tillväxtverket genomför på regeringens uppdrag.

Dessa beståndsdelar utgör sammantaget ett ramverk för politiken, som ska ge de förutsättningar som behövs för ett samverkande system, där olika aktörers insatser bidrar på ett samordnat sätt till Sveriges sammanhållna utveckling.

Den långsiktiga styrningen av politiken kombineras med insatser som sker med ett kortare perspektiv, till exempel inom ramen för en fyraårscykel. Denna cykel omfattar prioriteringar inom den sammanhållna utvecklingspolitiken som regeringen återkommande beslutar om, och tidsbegränsade uppdrag och uppdrag i regleringsbrev till myndigheterna som regeringen tar fram utifrån dessa prioriteringar.

7 Statens roller och uppgifter

I det här kapitlet beskriver vi hur statens roller och uppgifter inom en sammanhållen utvecklingspolitik bör se ut. Vi lägger fram ett antal förslag och bedömningar som ska ge goda förutsättningar för en strategisk och långsiktig statlig styrning och samordning inom politikområdet.

Inledningsvis tar vi upp regeringens styrning. Därefter beskriver vi de roller Tillväxtverket och Tillväxtanalys ska ha inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. Sedan tar vi i tur och ordning upp ett antal sektorer som är av särskilt stor betydelse för den sammanhållna utvecklingspolitikens mål – kompetensförsörjning, transportinfrastruktur, digital infrastruktur, näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service – samt de centrala myndigheterna inom respektive sektor. Avslutningsvis analyserar vi länsstyrelsernas uppgifter och roll.

7.1 Regeringen behöver utveckla sin förmåga till en samordnad styrning

En av de viktigaste orsakerna till att varken den regionala utvecklingspolitiken eller landsbygdspolitiken har fungerat tillräckligt väl är att regeringens styrning har brustit när det gäller bland annat samordning och långsiktighet. Detta har i sin tur flera orsaker, som vi analyserade mer utförligt i kapitel 6:

- Lagstiftningen har inte skapat förutsättningar för en samordnad styrning, eftersom den grundläggande ansvarsfördelningen mellan främst stat och region inte varit tillräckligt tydlig och ändamålsenlig.

- Det har inte funnits tillräckligt effektiva mekanismer för att överbrygga de sektoriserade strukturerna i Regeringskansliets arbets-sätt och för att driva de tvärsektoriella frågorna inom regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik.
- Det har inte funnits en tillräcklig sakpolitisk och strategisk analys som kunnat visa på ett tillräckligt tydligt sätt hur olika myndigheters och andra aktörers bidrag ska komplettera varandra och skapa förutsättningar för att uppnå målen inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken. En sådan analys hade krävts för att ta fram underlag för en effektiv styrning av de statliga myndigheterna, som hade behövts för att skapa förutsättningar för att uppnå målen.
- Den politiska viljan har inte varit tillräcklig tydlig och uthållig för att styrningen inom de båda politikområdena ska kunna få genomslag.

Vi föreslår i detta kapitel ett antal åtgärder som vi bedömer kommer att göra att förutsättningarna för regeringen att bedriva en effektiv styrning inom den sammanhållna utvecklingspolitiken kommer att vara bättre jämfört med vad som är fallet inom den befintliga regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken. Vi sammanfattar dessa åtgärder nedan.

Observera dock att den sista punkten ovan – att den politiska viljan bakom politikområdet behöver bli tydligare och mer uthållig – inte kan lösas genom förslagen i en offentlig utredning utan är upp till de politiska partierna och ytterst väljarna.

Åtgärder för att stärka regeringens styrning

- En ny lagstiftning skapar en tydligare ansvarsfördelning mellan stat och regioner.
- Det sammanslagna politikområdet innebär att det inte längre finns behov av att samordna de två närliggande politikområdena regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik med varandra. Detta bidrar till att minska komplexiteten i regeringens styrningsupp-gift.

- En samordnande funktion i Regeringskansliet för den sammanhållna utvecklingspolitiken skapar bättre förutsättningar för regeringen att styra politikområdet på ett sätt som är samordnat mellan de olika departementens verksamhetsområden.
- Tydligare prioriteringar gör att regeringen kan fokusera sin styrning av den sammanhållna utvecklingspolitiken till de myndigheters verksamhet som har den största betydelsen för att det ska finnas förutsättningar att uppnå målen för politikområdet. Även detta minskar komplexiteten i styrningen för såväl regeringen som myndigheterna.
- Förtydligade uppgifter i instruktionen för de myndigheter vars verksamhet är av störst betydelse för politikområdet.
- En förtydligad roll för Tillväxtverket att utgöra en myndighet med en stabsroll för regeringen i fråga om den sammanhållna utvecklingspolitiken. Detta innebär att Tillväxtverket ska ta fram tvärsektoriella och strategiska analyser med ett rumsligt perspektiv, som skapar bättre förutsättningar för regeringen att styra politikområdet på ett samordnat sätt.
- En förtydligad roll för Tillväxtverket att stödja myndigheters och regioners arbete inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. Denna roll innebär bland annat att ta fram och förmedla verksamhetsanpassade kunskapsunderlag och att underlätta samverkan mellan relevanta aktörer.

Regeringens styrning av regional utvecklingspolitik brister i samordning och långsiktighet

Utredningen konstaterade i delbetänkandet att regeringens styrning av den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken inte är tillräckligt sammanhållen och att ansvars- och uppgiftsfördelning inte är tillräckligt tydliga.¹ Vår analys bygger delvis på Riksrevisionens granskning av regeringens organisering, styrning och uppföljning av den regionala utvecklingspolitiken. Riksrevisionen drar där den övergripande slutsatsen att regeringens hantering av statens insatser inom den regionala utvecklingspolitiken gett svaga förutsättningar

¹ SOU 2025:85, s. 90.

för ett effektivt samlat statligt agerande för att nå politikens mål. Granskningen pekar på en bristande tydlighet, långsiktighet och helhetsperspektiv i regeringens styrning och organisering av statens insatser. Roller och ansvar är otydliga, vilket försvårar politikens genomförande. Dessutom är regeringens styrning av regioner och myndigheter ofta kortsiktig och otydlig.²

En samordnande funktion i Regeringskansliet underlättar tvärssektoriell styrning

Den sammanhållna utvecklingspolitiken är tvärssektoriell och beroende av insatser från myndigheter i ett flertal sektorer för att dess mål ska kunna uppnås. Det innebär också att andra departement än Landsbygds- och infrastrukturdepartementet behöver vara involverade i styrningen av den sammanhållna utvecklingspolitiken. För att myndigheter i andra sektorer i praktiken ska kunna bidra till politiken krävs att de departement där dessa myndigheter har sina huvudmän styr myndigheterna på ett sätt som gör detta möjligt. Detta kräver i sin tur att styrningen av den sammanhållna utvecklingspolitiken är samordnad inom Regeringskansliet. Det finns utmaningar med att driva tvärssektoriella frågor inom Regeringskansliet. Kritiken mot Regeringskansliets förmåga att samordna arbetet med den typen av frågor har varit återkommande.³

Den parlamentariska Ansvarskommittén konstaterade 2007 att den strikta arbetsfördelningen mellan departementen kan skapa låsningar och att svårigheterna att arbeta tvärssektoriellt hämmar förmågan att skapa nya systemlösningar för samhällsfrågor som griper över flera sektorer. Kommittén föreslog därför en samlad översyn av Regeringskansliet i syfte att utveckla processer och en arbetsorganisation som skapar ökat utrymme för tvärssektoriell beredning.⁴

Vi ser att det kan finnas skäl att reformera Regeringskansliets arbetssätt för att stärka möjligheterna till samordning mellan departement i tvärssektoriella frågor. Utredningens direktiv ger oss inte möjlighet att lämna förslag som skulle innebära mer genomgripande för-

² Riksrevisionen 2022:8, s. 5.

³ Jacobsson 2019, s. 18. Utmaningarna med att samordna och driva tvärssektoriella frågor är inget unikt svenskt fenomen utan kännetecknar även motsvarigheterna till regional utvecklingspolitik i andra länder i Europa. Många länder har inrättat formella interdepartementala samverkansstrukturer för den regionala utvecklingspolitiken. EoRPA 2026, s. 11.

⁴ SOU 2007:10, s. 241–246.

ändringar på det området. Däremot bedömer vi att det finns skäl att lägga fram ett mer avgränsat förslag som skulle kunna stärka Regeringskansliets möjligheter att hantera de departementsöverskridande frågorna inom den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Utredningen föreslår att en särskild samordnande funktion för den sammanhållna utvecklingspolitiken i Regeringskansliet inrättas för att stärka förutsättningarna för en samordnad styrning av politiken. Statskontoret konstaterar i en rapport om regeringens styrning i tvärsektoriella frågor att en sådan samordnande funktion kan vara ett bra sätt för regeringen och Regeringskansliet att sprida kunskap om en tvärsektoriell fråga inom organisationen. En sådan funktion kan också fungera som en brygga, genom att förmedla hur regeringens politik i tvärsektoriella frågor kan hanteras i förhållande till olika verksamhetsområden. Statskontoret har bland annat granskat regeringens utvecklingsprogram för jämställdhetsintegrering i myndigheter (JiM), där jämställdhetsenheten vid Arbetsmarknadsdepartementet hade en viktig roll för att stötta och utbilda myndighetshandläggare för JiM-myndigheterna. Jämställdhetsenheten hjälpte även myndighetshandläggarna att analysera myndigheternas arbete, och kunde även verka för att få handläggarna att integrera jämställdhetsperspektiv i myndighetsstyrningen.⁵

Men sådana samordnande funktioner begränsas enligt Statskontoret ofta av att deras roll är otydlig.⁶ Det är därför viktigt att det är tydligt på vilket sätt en samordnande funktion för den sammanhållna utvecklingspolitiken ska bidra till samordning av politiken.

Ett aktuellt exempel på en samordnande funktion är Life science-kontoret, som har i uppgift att samordna regeringens interna arbete inom området och att agera som en kontaktpunkt för externa aktörer, bland annat genom regeringens rådgivande grupp för life science.⁷ Den kontakt med externa aktörer som sker via den rådgivande gruppen innebär en potential att få större genomslag för life science-frågorna i Regeringskansliet genom att lyfta behov som bland annat industri och forskarsamhället uppfattar som angelägna.

⁵ Statskontoret 2022, s. 35 ff.

⁶ Statskontoret 2022, s. 35. Om samordnande funktioner, se även Jacobsson 2019, s. 55 ff.

⁷ Regeringskansliet 2025a, s. 8.

Utredningens förslag

Regeringen ska inrätta en samordnande funktion för den sammanhållna utvecklingspolitiken vid Regeringskansliet. Funktionens huvudsakliga uppgifter ska vara att bidra till att

- samordna styrningen av den sammanhållna utvecklingspolitiken genom att bland annat ge stöd till berörda myndighets-handläggare i styrningen av myndigheter utifrån ett tvärsektorieellt perspektiv och
- utveckla politiken genom att ta fram nya förslag på prioriteringar.

Funktionen ska inrättas vid det departement som ansvarar för den sammanhållna utvecklingspolitiken och ska ha representanter från de departement där myndigheter med en särskilt viktig roll inom den sammanhållna utvecklingspolitiken har sin huvudman. En styrgrupp ska inrättas för funktionen där statssekreterarna för respektive departement medverkar. Funktionen ska samverka med såväl Forum för hållbar regional utveckling som det nationella rådet för den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Regeringen kan i den närmare utformningen av funktionen och dess uppgifter använda sig av erfarenheter från befintliga och tidigare funktioner med liknande roll, till exempel inom jämställdhetspolitiken och life science-området.

I funktionen ska ingå handläggare från de departement där myndigheter med en särskilt viktig roll inom den sammanhållna utvecklingspolitiken har sin huvudman. I ett första skede bör Arbetsmarknadsdepartementet (Arbetsförmedlingen), Finansdepartementet (länsstyrelserna och PTS), Klimat- och näringslivsdepartementet (Tillväxtverket) och Utbildningsdepartementet (MYH) vara representerade. Vid Landsbygds- och infrastrukturdepartementet finns även Trafikverket som också är en myndighet med uppgifter som är särskilt viktiga för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Sammansättningen kan behöva ändras över tid i samband med att regeringen identifierar nya prioriterade områden inom den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Funktionen ska kunna bidra genom att frågor inom den sammanhållna utvecklingspolitiken får en tvärsektoriell belysning som gör det möjligt att identifiera behov och lösningar, göra avvägningar och hitta synergieffekter i frågor som berör fler än ett departements område. För att det ska bli möjligt att ta fram och föreslå nya initiativ på en sådan tvärsektoriell grund ska funktionen använda sig av de analyser Tillväxtverket tar fram. Funktionen ska även samverka med det nationella råd för Sveriges sammanhållna utveckling som utredningen föreslår⁸ och där civilsamhället, näringslivet och akademien ska vara representerade, och med Forum för hållbar regional utveckling. Dessa externa kontakter kommer att göra det möjligt att fånga upp nya behov som kan mötas och frågor som kan lösas inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Statens närvaro i hela landet bör stärkas

Utredningens bedömning

Att staten är fysiskt närvarande i alla delar av Sverige är en viktig förutsättning för att målet för den sammanhållna utvecklingspolitiken ska kunna förverkligas. Regeringen ska därför mer aktivt än i dag styra de statliga myndigheterna så att deras verksamheter lokaliseras på ett sådant sätt att de finns tillgängliga för invånare och företag i hela landet. Då en ny myndighet inrättas ska den, om inte synnerliga skäl föreligger, lokaliseras utanför Stockholms län. Företrädesvis ska den lokaliseras till län och orter som har en svag statlig närvaro.

I kapitel 5 lyfter utredningen vikten av att staten och andra offentliga aktörer agerar för att minska skillnader i förutsättningar för att leva, bo och verka i olika delar av vårt land. Möjligheterna att till exempel starta ett företag måste vara goda också utanför de större städerna. Det ligger därför ett ansvar, på främst staten men även regioner och kommuner, att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra att skillnaderna blir så stora att de utgör ett hot mot tilliten till samhället och Sveriges sammanhållning. Detta hänger samman med vårt

⁸ Vi presenterar detta förslag i kapitel 11.

genomgående tema om att politiken ska vara platsbaserad och ta rumsliga hänsyn.

Bland de hänsyn som måste tas lyfter vi fram det centrala i att staten har en god närvaro i alla delar av landet. Statens närvaro och därmed förmåga att på plats bidra till lokal och regional utveckling i olika delar av landet är en central förutsättning för att uppnå det övergripande målet om ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige. Det är också av vikt för den statliga verksamheten att den genom en fungerande närvaro i hela landet stärker sin kompetens om de olika förutsättningar som föreligger i olika delar av vårt, till ytan, stora land.

Här ligger ett ansvar på regeringen att ha en tydlig styrning av myndigheterna som bidrar till att de väger in målet för den sammanhållna utvecklingspolitik vi nu föreslår i såväl sina beslut om lokalisering av verksamhet som andra beslut av betydelse för den statliga närvaron.

Den parlamentariska landsbygdskommittén ägnande frågan om statens närvaro en hel del utrymme och resonerade kring olika myndigheters betydelse för hela landets utveckling. Bland annat föreslog kommittén ett delmål för landsbygdspolitiken som formulerades som att ”Staten är fysiskt närvarande i landsbygderna med arbetsplatser, myndighetsservice och polis.”⁹

Det är snart tio år sedan kommittén genomförde sin analys och lämnade förslag till en ny landsbygdspolitik. Även om det hänt en del vad gäller enskilda myndigheters organisering och lokalisering ansluter vi oss till den övergripande slutsatsen att statens fysiska närvaro är av avgörande betydelse för att hela Sverige ska kunna leva och utvecklas på ett positivt sätt. Vi vill här lyfta fram kommitténs resonemang om att den centralisering av statlig verksamhet som vi sett under flera decennier inte drivs av någon naturlag. Vi delar kommitténs uppfattning att ”Utvecklingen är ett resultat av medvetna beslut tagna av myndighetsledningar i syfte att effektivisera den egna verksamheten. Vad som är effektivt för en enskild myndighet behöver dock inte vara effektivt för samhället i dess helhet. Ett sådant helhetsperspektiv är det riksdag och regering som måste anlägga.”¹⁰

⁹ SOU 2017:1, s. 171.

¹⁰ SOU 2017:1, s. 171 f.

Mot bakgrund av det ovanstående bedömer utredningen att regeringen mer aktivt än i dag ska styra de statliga myndigheterna så att deras verksamheter lokaliseras på ett sådant sätt att de finns tillgängliga för invånare och företag i hela landet. En viktig del i att vända den centraliserande utvecklingen är att regeringen då en ny myndighet inrättas alltid, om inte synnerliga skäl föreligger, fattar beslut om att lokaliseringen ska ske utanför Stockholms län, företrädesvis till län och orter som har en svag statlig närvaro. Till exempel är den statliga närvaron på västkusten generellt sett sämre än i andra delar av landet. Regeringen kan också behöva se över förordningen (2019:202) om statliga myndigheters lokalisering. Enligt 5 § av denna förordning ska en myndighets beslut om lokalisering fattas av myndighetens ledning. Regeringen bör överväga om förordningen ska ändras så att regeringen får större möjlighet att besluta om myndigheternas lokalisering.

En tydligare styrning av statens fysiska närvaro kan dock inte enbart utgå från ett länsperspektiv. Att staten är närvarande i en residensstad är inte alltid tillräckligt för att den verkliga tillgängligheten till staten ska vara tillräcklig för invånare och företag. Statens lokalisering måste, i enlighet med målet för den sammanhållna utvecklingspolitiken, utgå från ett rumsligt perspektiv och skapa förutsättningar för en sammanhållen utveckling sett till såväl landet som helhet som inom varje län.

Myndigheternas regionala indelning ska samordnas bättre

Utredningens förslag

I instruktionerna för Tillväxtverket respektive Trafikverket ska införas en bestämmelse att respektive myndighet ska ha den regionala indelning som följer av förordningen (2022:593) om vissa förvaltningsmyndigheters regionala indelning.

Olika myndigheters interna regionindelning skiljer sig i viss utsträckning från varandra och stämmer inte alltid överens med länsgränserna. Detta försvårar samverkan mellan statliga myndigheter och regioner i frågor kopplade till regional utveckling.¹¹ Det leder i sin

¹¹ Utredningen diskuterade också dessa frågor i delbetänkandet. SOU 2025:85, s. 98.

tur till att regeringen har sämre förutsättningar att styra myndigheternas verksamhet inom det aktuella politikområdet.

Förordningen (2022:593) om vissa förvaltningsmyndigheters regionala indelning anger en regional indelning i sex olika områden, som vart och ett omfattar mellan två och sju län. Denna indelning gäller för förvaltningsmyndigheter under regeringen i den omfattning som regeringen föreskriver i myndighetens instruktion eller i någon annan förordning eller beslutar särskilt.¹² Arbetsförmedlingen hör till de myndigheter som enligt sin instruktion följer indelningen.¹³

Utredningen ser fördelar med att fler myndigheter har en regionindelning som sammanfaller sinsemellan. En fördel med den indelning som förordning (2022:593) anger är att den inte korsar några länsgränser. Detta underlättar samverkan mellan regioner och statliga myndigheter.

Till de myndigheter som enligt våra förslag ska ha särskilda uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken hör Tillväxtverket och Trafikverket. Tillväxtverket har i dag en regional indelning som sammanfaller med de så kallade NUTS2-områdena. Detta hänger samman med Tillväxtverkets uppgifter inom ramen för EU:s sammanhållningspolitik, där NUTS-indelningen tillämpas. Sammanhållningspolitiken är just nu under omförhandling och utredningen bedömer att NUTS-indelningen kommer att ha mindre relevans för Tillväxtverkets uppgifter framöver. Vi föreslår att det i instruktionen för Tillväxtverket ska införas att myndigheten ska ha den regionala indelning som följer av förordningen (2022:593) om vissa förvaltningsmyndigheters regionala indelning. Detta kommer enligt vår bedömning att stärka förutsättningarna för att samverka med andra myndigheter som kommer att ha centrala uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken och som ska ha samma regionindelning.

Trafikverket har i dag en regionindelning som är identisk med den som framgår av förordning (2022:593). Det är dock inte reglerat i lag eller förordning att myndigheten ska ha denna indelning, vilket skapar en osäkerhet om hur indelningen kommer att se ut på längre sikt. Vi föreslår därför att det i Trafikverkets instruktion ska införas att myndigheten ska ha den regionala indelning som följer av förordning (2022:593).

¹² 1 § förordningen (2022:593) om vissa förvaltningsmyndigheters regionala indelning.

¹³ 23 § förordningen (2022:811) med instruktion för Arbetsförmedlingen.

7.2 Tillväxtverket och Tillväxtanalys ska ha övergripande uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken

Utredningen ser ett behov av en statlig myndighet som har ett samordnande ansvar inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik. I detta samordningsansvar bör ingå att utgöra ett kvalificerat stöd för regeringen i dess styrning av politikområdet, att ge stöd till statliga myndigheter samt regioner i deras arbete med sammanhållen utvecklingspolitik, att ge stöd till samverkan mellan relevanta aktörer samt att följa upp och analysera politikområdet.

Vi bedömer att Tillväxtverket är den myndighet som har bäst förutsättningar för att ta sig an dessa övergripande uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. Förslaget om hur dessa uppgifter ska se ut utgår från de uppgifter Tillväxtverket har redan i nuläget inom ramen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken, men syftar till att ytterligare förtydliga dessa.

Tillväxtanalys ska ha uppgifter som kompletterar Tillväxtverkets uppdrag genom att från ett mer självständigt perspektiv genomföra analyser och utvärderingar av den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Utredningens förslag

Tillväxtverket ska i sin instruktion få samordnande uppgifter inom den förnyade sammanhållna utvecklingspolitiken. I uppgifterna ska ingå att ta fram de underlag som regeringen behöver och ta de initiativ som krävs för att vidareutveckla politiken. I uppgifterna ska också ingå att erbjuda stöd till statliga myndigheter och regioner i deras arbete, samt att följa upp och redovisa regioners och relevanta statliga myndigheters insatser inom den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Utredningens förslag

I instruktionen för Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) ska läggas till att myndigheten ska utveckla och tillhandahålla kvalificerade kunskapsunderlag för,

samt utvärdera, analysera och redovisa effekter av statens insatser för, den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Utredningens bedömning

För att skapa goda förutsättningar för att ta sig an sina uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken bör Tillväxtverkets uppgifter renodlas. Myndigheten bör delas så att en myndighet tar hand om uppgifterna inom den sammanhållna utvecklingspolitiken, samt uppgifterna som rör den europeiska sammanhållningspolitiken, och en annan myndighet tar hand om Tillväxtverkets övriga uppgifter. Den myndighet som får ansvar för uppgifterna inom den sammanhållna utvecklingspolitiken bör placeras under det departement som får ansvar för den sammanhållna utvecklingspolitikens frågor.

Regeringen bör låta utreda förutsättningarna för en sådan organisationsförändring. I utredningsuppdraget bör även ingå att se över om Svenska ESF-rådets verksamhet kan slås samman med den nya myndighet som skulle få övergripande uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Tillväxtverkets uppgifter i den sammanhållna utvecklingspolitiken

Ett kvalificerat stöd till regeringen

I avsnitt 7.1 analyserade vi de utmaningar regeringen möter i att styra en sammanhållen utvecklingspolitik på ett strategiskt, samordnat och långsiktigt sätt. Ett av de förslag vi lägger fram för att skapa bättre förutsättningar för regeringen att möta dessa utmaningar är att ge Tillväxtverket i uppgift att förse regeringen och Regeringskansliet med de analyser och underlag som behövs för att styra och utveckla politiken. I detta uppdrag ingår dels att löpande stödja regeringen med de underlag den behöver, dels att regelbundet lämna ett samlat underlag med analyser av läget inom politikområdet samt förslag på nya prioriteringar och åtgärder. Förslag på prioriteringar och åtgärder ska bygga på bedömningar av vad som behöver göras för att uppnå den sammanhållna utvecklingspolitikens mål. I dessa

analyser ska Tillväxtverket ta hänsyn till platserns betydelse och hur förutsättningar för utveckling skiljer sig åt mellan olika delar av Sverige, mellan städer och olika typer av landsbygder och så vidare. Tillväxtverket ska i detta arbete använda sig av underlag bland annat från regionerna, men också från länsstyrelserna, som föreslås få i uppdrag att regelbundet ta fram tvärsektoriella analyser om läget i respektive län. Se vidare avsnitt 7.7 om länsstyrelserna.

Det är viktigt att det finns en nära och väl fungerande dialog mellan Regeringskansliet och Tillväxtverket för att se till att de analyser och förslag som myndigheten lämnar är relevanta. Regeringskansliet behöver tydligt kommunicera vilken typ av underlag de behöver för att kunna ta förslag vidare och utforma åtgärder.

Komplexiteten i den sammanhållna utvecklingspolitiken, det faktum att den är beroende av insatser från ett stort antal aktörer inom många sektorer, ställer särskilt höga krav på att regeringens styrning bygger på kvalificerade analyser. Analyserna måste bygga på relevanta data och statistiska bearbetningar men även en tillräckligt kvalificerad kvalitativ analys. För att genomföra dessa analyser krävs kunskaper inom de olika sektorer som politiken berör, men också om innebörden av ett rumsligt perspektiv. Det är därför viktigt att Tillväxtverket har tillgång till en bredd av kompetens som motsvarar dessa områden.

Det är viktigt att Tillväxtverkets analyser även ska innehålla förslag och rekommendationer som syftar till att utveckla politiken. Det innebär att Tillväxtverket kommer att få en mer strategisk roll än som är fallet i dag. Utifrån politikens mål, samt uppföljningar och utvärderingar, ska Tillväxtverket identifiera förbättringsområden inom politiken och föreslå åtgärder.

Genom att de analyser och förslag som lämnas är anpassade till de olika sektorer som den sammanhållna utvecklingspolitiken berör, har regeringen bättre underlag för att utforma uppdrag till olika myndigheter inom dessa sektorer som kan skapa förutsättningar för att uppnå målen inom den sammanhållna utvecklingspolitiken, men även identifiera synergieffekter mellan dessa mål och målen inom andra politikområden.

För att kunna genomföra de tvärsektoriella analyser som behövs för att ge inspel till att utveckla politiken behöver Tillväxtverket en god tillgång till kunskap inom olika sektorspolitiska områden. Rapporter och statistik som andra myndigheter publicerar är en viktig

källa till sådan kunskap. Men i vissa fall kanske inte det publicerade materialet kommer att vara tillräckligt och Tillväxtverket kan då behöva samverka med de myndigheter som sitter inne med avgörande kunskap och kompetens. För att sådan samverkan ska kunna ske i tillräcklig utsträckning och på ett tillräckligt fördjupat sätt kan det krävas att de aktuella myndigheterna får ett regeringsuppdrag att samverka med Tillväxtverket för att ta fram de underlag som behövs. Tillväxtverket behöver därför vara proaktiv och ha en god omvärldsbevakning som ger myndigheten möjlighet att identifiera vilka myndigheter de behöver samverka med för att ta fram den kunskap som behövs. Regeringen kan, på Tillväxtverkets förslag, ge i uppdrag till de aktuella myndigheterna att samverka med Tillväxtverket.

Tillväxtverket ska stödja myndigheterna i att tillämpa rumsliga analyser

För att kunna bidra till den sammanhållna utvecklingspolitikens mål behöver de statliga myndigheterna rätt kunskap och metoder. Det gäller särskilt de myndigheter vars insatser är av särskild betydelse för politikområdet och som vi diskuterar i avsnitten 7.3–7.6. Myndigheterna behöver bland annat tillräckliga kunskaper om effekterna av sina insatser i ett rumsligt perspektiv. För detta kan det behövas tvärsektoriella analyser eftersom insatser inom olika sektorer kan interagera med varandra. I ett inledande skede kommer det att vara viktigt att myndigheterna får tillräcklig kunskap om de nya målen inom den sammanhållna utvecklingspolitiken och kan utveckla sina arbetssätt i enlighet med dem.

Tillväxtverket ska ha som uppgift att stödja myndigheterna i arbetet med att ta fram kunskap och metoder för att tillämpa rumsliga perspektiv i sitt arbete. Myndigheterna ska kunna ta hänsyn till förutsättningarna i olika geografier, till exempel landsbygder, öar och skärgårdar med mera. Stödet behöver vara anpassat till de olika myndigheternas behov och förutsättningar. Tillväxtverket ska ge ett riktat stöd till de myndigheter som har behov av det och vars insatser är av särskild betydelse för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Men Tillväxtverket ska också tillhandahålla ett mer generiskt stöd till andra myndigheter, i form av kunskapsstöd som är tillräckligt flexibelt för att kunna tillämpas i många olika myndigheters verk-

samheter. I arbetet med detta generiska stöd kan Tillväxtverket bygga vidare på erfarenheterna från bland annat sitt arbete med landsbygds-säkring och platssäkring.¹⁴

Tillväxtverkets uppgifter bör också omfatta att underlätta sam-verkan mellan relevanta aktörer som bidrar till den sammanhållna utvecklingspolitiken, såsom myndigheter, regioner, kommuner och civilsamhällesaktörer. Detta kan bland annat ske genom att Tillväxt-verket samordnar nätverk för myndigheter som bidrar till genom-förandet av politiken. På så sätt bidrar Tillväxtverket till en samord-ning av myndigheternas övergripande arbete inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. De samordnande uppgifterna ska däremot inte innebära att Tillväxtverket samordnar de *insatser* som myndig-heterna genomför. Detta skulle innebära att Tillväxtverkets roll i förhållande till andra myndigheter blev alltför styrande.

Tillväxtverket ska stödja regionernas arbete med att analysera förutsättningarna i länet

För att regionerna ska ha goda förutsättningar att genomföra sina uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken, bland annat att ta fram en strategisk utvecklingsplan, krävs det att de har en god analyskapacitet. Genom sina analyser ska regionerna kunna beskriva förutsättningarna för utveckling i länet, fånga upp de behov av ut-veckling som finns, identifiera lämpliga åtgärder regionen själv bör vidta och förmedla relevanta analyser till statliga myndigheter. Ut-redningen har dock konstaterat att regionernas kapacitet för att genomföra analyser varierar och att den i vissa regioner inte är till-räckligt utvecklad. Denna bild har framkommit bland annat genom de statliga myndigheter vi har haft kontakt med.

En viktig uppgift för Tillväxtverket är därför att stödja region-erna i arbetet att genomföra analyser. Tillväxtverkets stöd bör vara riktat och anpassat till de behov som finns i varje region. Myndig-heten ska prioritera de regioner där behovet av stöd är större. Till-växtverkets stöd behöver också vara anpassat till förutsättningarna i regionerna i övrigt. Regionerna har självstyrelse och därmed en frihet i *hur* de tar sig an de uppgifter de ska utföra enligt den nya lagen om sammanhållet utvecklingsarbete. Att ge utrymme till en

¹⁴ Se t.ex. Tillväxtverket 2021d.

mångfald av arbetssätt är också ett av skälen till att vi föreslår att regionerna ska ha uppgifter inom det nya politikområdet. Tillväxtverket ska ta hänsyn till denna mångfald i det stöd de erbjuder och kunna anpassa stödet till olika förutsättningar i regionerna.

En metod som Tillväxtverket kan använda sig av i sitt stöd till regionerna är så kallade strategiska regiondialoger. Upplägget av dessa var tidigare att företrädare på ansvarig nivå i Tillväxtverket träffade företrädare på ledningsnivå i regionerna för strategiska samtal om det enskilda länets utveckling. Dialogerna var väl förberedda av båda parter med underlag kring utvalda frågor. Tillväxtverket genomförde denna typ av dialoger tidigare men arbetar numera i andra former när det gäller dialogen med regionerna. Utredningen ser ett värde i att Tillväxtverket har en nära dialog med samtliga regioner. Dialog och samverkan blir än viktigare i det nya samordnande och stödjande uppdrag som utredningen föreslår att myndigheten ska ha inom ramen för den nya politiken. Myndigheten bör därför se över möjligheterna att återigen ta upp dessa strategiska regiondialoger i en form som är lämplig.

Tillväxtverket behåller sina uppgifter inom den europeiska sammanhållningspolitiken

Tillväxtverket ska enligt utredningens bedömning i stort behålla de uppgifter inom den europeiska sammanhållningspolitiken som myndigheten har i dag.¹⁵ De aktuella formuleringarna i instruktionen kommer dock att behöva ändras i och med förändringar med anledning av den nya budgetperioden som börjar 2028. Förhandlingar om EU:s långtidsbudget pågår för närvarande.¹⁶ Utredningen lägger därför inget förslag om de aktuella formuleringarna i Tillväxtverkets instruktion.

Tillväxtverkets förutsättningar behöver stärkas

I det här avsnittet beskriver vi Tillväxtverkets nuvarande uppgifter inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken samt myndighetens förutsättningar för att genomföra dessa uppgifter.

¹⁵ 6 § förordningen (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket.

¹⁶ Europeiska unionens råd (webbplats). *The EU's long-term budget*.

Vi analyserar hur förutsättningarna behöver förbättras för att Tillväxtverket på ett framgångsrikt sätt ska kunna ta sig an de uppgifter myndigheten föreslås få inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik.

Tillväxtverkets övergripande uppgifter inom regional utveckling och landsbygdsutveckling i nuläget

Tillväxtverkets instruktion anger att en av myndighetens fyra huvuduppgifter är att i alla delar av landet främja en hållbar regional utveckling och landsbygdsutveckling. Enligt samma paragraf ska Tillväxtverket bistå regeringen med expertkunskap, underlag och information i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde.¹⁷ Instruktionen anger också ett antal mer specifika uppgifter inom de två politikområdena. Till dessa hör att delta i, samordna och följa upp strategier och program inom det regionala utvecklingsarbetet samt att bidra till samordning och genomförande av den sammanhållna landsbygdspolitiken. Andra viktiga uppgifter är att genomföra insatser som främjar det regionala utvecklingsarbetet och erbjuda stöd till regionerna i fråga om det regionala utvecklingsarbetet och regionalt kompetensförsörjningsarbete, samt att tillhandahålla analyser för kunskapsutveckling och kunskapsförmedling inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken.¹⁸

Tillväxtverket ska också stödja andra statliga myndigheters medverkan i det regionala utvecklingsarbetet.¹⁹

Otydliga uppdrag till andra myndigheter gör det svårt för Tillväxtverket att stödja och samordna

Riksrevisionen konstaterar i sin granskning att Tillväxtverket har en bred och viktig roll inom den regionala utvecklingspolitiken. Tillväxtverket möter dock vissa svårigheter i arbetet med att stödja andra myndigheters medverkan i denna politik. Enligt Riksrevisionen är det svårt för Tillväxtverket att ”ha mandat och verktyg för att få med myndigheterna i sin verksamhet. Det bygger på frivillighet och prio-

¹⁷ 1 § förordningen (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket.

¹⁸ 4 § förordningen (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket.

¹⁹ 19 § förordningen (2017:583) om regionalt tillväxtarbete.

riteringar inom respektive myndighet”. Riksrevisionen konstaterar att Tillväxtverket ”har många uppgifter inom regional utveckling men inte ett helhetsansvar för regional utveckling i statsförvaltningen”.²⁰ Riksrevisionen rekommenderar regeringen att utreda den regionala utvecklingspolitiken. Till de frågor som utredningen kan omfatta hör enligt Riksrevisionen ”behovet av en myndighet med helhetsansvar för regional utveckling i statsförvaltningen”.²¹

Innebörden i begreppet ”helhetsansvar” i Riksrevisionens rapport är inte helt tydlig. Det kan knappast handla om att en myndighet skulle ha i uppdrag att styra vad andra myndigheter ska göra inom ramen för den regionala utvecklingspolitiken. Av regeringsformen framgår att förvaltningsmyndigheterna lyder under regeringen.²² Utredningens bedömning är därför att det är regeringens styrning som behöver tydliggöra att och hur de statliga myndigheterna ska bidra till den sammanhållna utvecklingspolitiken. Tillväxtverkets uppgift bör vara att bland annat stödja andra myndigheter. Förutsättningarna för denna uppgift förbättras genom att dessa myndigheters uppdrag att medverka tydliggörs.

Risk att näringspolitiken överskuggar regional utveckling och landsbygdsutveckling i Tillväxtverkets nuvarande uppdrag

Enligt Tillväxtverkets instruktion är två av myndighetens huvuduppgifter att i alla delar av landet *främja näringslivets konkurrenskraft* respektive *främja en hållbar regional utveckling och landsbygdsutveckling*.²³ Mellan dessa två huvuduppgifter finns ett visst mått av överlapp eftersom målen inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken respektive näringspolitiken till viss del sammanfaller med varandra. Det kan finnas fördelar med att en och samma myndighet, Tillväxtverket, har övergripande uppgifter inom alla tre politikområdena, eftersom detta kan ge möjligheter att hitta synergieffekter. Å andra sidan är såväl regional utveckling som landsbygdsutveckling breda områden som har beröringspunkter och överlappningar med en rad andra politikområden. Att Tillväxtverket har ansvar inom alla tre områden riskerar att leda till att de näringspoli-

²⁰ Riksrevisionen 2022, s. 27 f.

²¹ Riksrevisionen 2022, s. 66.

²² 1 § 12 kap. regeringsformen.

²³ 1 § förordningen (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket.

tiska målen och uppgifterna får ett större utrymme inom regional utveckling och landsbygdsutveckling jämfört med andra politik-områden.

Till detta kommer att det departement där Tillväxtverket har sin huvudman är Klimat- och näringslivsdepartementet, medan det är Landsbygds- och infrastrukturdepartementet som ansvarar för regional utveckling och landsbygdsutveckling. Denna organisation förstärker risken för att de näringspolitiska frågorna i viss mån tränger ut den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken i Tillväxtverkets verksamhet, alternativt att ett näringspolitiskt perspektiv i alltför stor utsträckning får avgöra hur regional utveckling och landsbygdsutveckling tolkas och vilka insatser som prioriteras inom dessa områden.

En verksamhetsförändring krävs för att ge goda förutsättningar för Tillväxtverkets nya uppgifter

Vi har i föregående avsnitt diskuterat riskerna med att Tillväxtverket har ett övergripande ansvar inom å ena sidan regional utvecklings- och landsbygdspolitik, å andra sidan näringspolitik.

Utredningen föreslår följande övergripande mål för den sammanhållna utvecklingspolitiken: *Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige.* (Se kapitel 5.) Detta mål förutsätter att de aktörer som bidrar till politiken antar ett helhetsperspektiv som tar hänsyn till samtliga de tre beståndsdelarna – sammanhållning, robusthet och konkurrenskraft – och att de i vissa fall gör en lämplig avvägning mellan dem. Vår bedömning är att förutsättningarna att göra sådana avvägningar blir bättre om den myndighet som har övergripande uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken, i sin verksamhet lägger samma vikt vid alla de tre beståndsdelarna. Tillväxtverkets nuvarande ansvar för såväl näringspolitiken som regional utveckling och landsbygdsutveckling skulle kunna innebära att beståndsdelens *konkurrenskraft* får större tyngd än de andra.

Vi noterar också Produktivitetskommissionens resonemang kring Tillväxtverkets uppdrag. Kommissionen för i sitt slutbetänkande fram tanken att Tillväxtverkets regionalpolitiska verksamhet, däribland förvaltningen av EU:s strukturfonder, skulle kunna övergå

till en regionalpolitisk myndighet tillsammans med den EU-medels-
hantering som Svenska ESF-rådet har ansvar för i dag.²⁴

Tillväxtanalys ska utvärdera och bidra till utveckling av den sammanhållna utvecklingspolitiken

Tillväxtanalys (formellt Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser) har enligt sin instruktion i uppgift att utveckla och tillhandahålla kvalificerade kunskapsunderlag för tillväxtpolitiken, genom att genomföra, främja och stödja framtagandet av utvärderingar och analyser. Myndigheten ska också utifrån olika perspektiv utvärdera, analysera och redovisa effekter av statens insatser för hållbar nationell och regional tillväxt och näringslivsutveckling.²⁵ Myndigheten får inom sitt verksamhetsområde bedriva egen forskning utifrån statistiskt material.²⁶

Utredningen ser att Tillväxtanalys har en potential att komplettera Tillväxtverket inom den sammanhållna utvecklingspolitik som vi föreslår. Medan Tillväxtverket ska ha en nära samverkan med Regeringskansliet och bidra med policynära analyser, som stödjer regeringen i att fortlöpande styra och utveckla politiken, kan Tillväxtanalys bidra med bland annat egeninitierade studier som ger ytterligare och fördjupade perspektiv på förhållanden som har betydelse för sammanhållen utveckling. Det kan handla om såväl den komplexa interaktionen mellan olika faktorer som bidrar till utveckling i en given geografi, som effekter av åtgärder som det offentliga vidtar för att stärka förutsättningarna för utveckling. Vidare är det en naturlig uppgift för Tillväxtanalys att utvärdera den sammanhållna utvecklingspolitiken, såväl vad gäller särskilda insatser som i ett större perspektiv. Genom att Tillväxtanalys till skillnad från exempelvis Tillväxtverket inte kommer att ha en operativ roll inom den sammanhållna utvecklingspolitiken är myndigheten väl positionerad för att göra denna slags utvärderingar.

²⁴ SOU 2025:96, s. 342. Termen "regionalpolitisk" används i betänkandet. Vår tolkning är att den syftar på regional utvecklingspolitik.

²⁵ 1 § förordningen (2016:1048) med instruktion för Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser.

²⁶ 12 § förordningen (2016:1048) med instruktion för Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser.

Genom att Tillväxtanalys också har i uppgift att bedriva forskning kan myndigheten fungera som en brygga mellan den kunskap som produceras inom akademien respektive inom den statliga förvaltningen. Utredningen har i sammanhanget uppfattat att det pågår diskussioner om ett formaliserat samarbete mellan Tillväxtanalys och Mittuniversitetet inom området regional utveckling. Detta samarbete skulle potentiellt kunna stärka Tillväxtanalys tillgång till aktuell och forskningsbaserade kunskap om området.

Vi föreslår att det införs i instruktionen för Tillväxtanalys att myndigheten ska utveckla och tillhandahålla kvalificerade kunskapsunderlag för, samt utvärdera, analysera och redovisa effekter av statens insatser för, den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Den 1 januari 2027 inordnas myndigheten Trafikanalys i Tillväxtanalys. Skälen för regeringens beslut är bland annat att en samlad analys- och utvärderingsmyndighet med ansvar för tillväxt och infrastruktur skapar bättre förutsättningar för heltäckande och tvärsäkeriella analyser.²⁷ Vi noterar att sammanslagningen kan förbättra förutsättningarna för fördjupade analyser av den sammanhållna utvecklingspolitiken, givet att den nya myndighetens uppgifter omfattar denna politik. Eftersom vi har identifierat transportinfrastrukturfrågorna som några av de mest betydelsefulla för en sammanhållen utveckling, ser vi att en sammanslagning av de båda nuvarande myndigheternas uppgifter och kompetenser bör kunna ge möjligheter till synergieffekter.

7.3 Kompetensförsörjning

Det finns flera anledningar till att området kompetensförsörjning är av central betydelse inom en sammanhållen utvecklingspolitik. Dessa är framför allt följande:

- En väl fungerande regional kompetensförsörjning är en av de viktigaste frågorna för regional utveckling. Detta har konsekvent framhållits i utredningens kontakter med företrädare för regioner, kommuner, näringsliv, statliga myndigheter med flera.

²⁷ Regeringsbeslut 2025-11-27 i ärende LI2025/02012.

- Kompetensförsörjningsfrågorna har en tydlig regional logik, som beror på människors geografiska arbets- och pendlingsmönster, det vill säga arbetsmarknadsregionernas storlek. Det senare innebär att det finns ett tydligt behov av samordning i områden som i genomsnitt är större än kommuner. Länen är den politiska och administrativa nivå som bäst motsvarar dessa behov, även om dess gränser inte alltid sammanfaller med pendlingsmönster.
- Regionerna har i nuläget särskilda uppgifter inom kompetensförsörjning enligt lagen om regionalt utvecklingsansvar.²⁸

Till detta kommer att ett av de strategiska områdena i den nuvarande nationella strategin för hållbar regional utveckling är *kompetensförsörjning och kompetensutveckling i hela landet*.²⁹

En väl fungerande regional kompetensförsörjning hänger nära samman med en väl fungerande matchning på de regionala arbetsmarknaderna. Med matchning menar vi att arbetsgivarnas behov av arbetskraft matchas med rätt kompetens. Insatser som kan förbättra den regionala och lokala kompetensförsörjningen kan vara till exempel att se till att det finns ett utbud av gymnasieutbildningar, arbetsmarknadsutbildningar eller utbildningar inom yrkeshögskolan som matchar arbetsgivarnas behov. Detta ställer i sin tur krav på bland annat att det finns tillgång till data och analyser av arbetsgivarnas behov av kompetens som håller god kvalitet samt väl fungerande regionala strukturer för samverkan mellan de aktörer som påverkar kompetensförsörjningen – myndigheter, privata och offentliga arbetsgivare samt utbildningsanordnare.

De förslag vi presenterar syftar till att förbättra ansvarsfördelningen mellan aktörerna såväl nationellt som regionalt och skapa förutsättningar för såväl tillgången på analyser och underlag av god kvalitet som väl fungerande regionala samverkansstrukturer. Detta skapar i sin tur förutsättningar för insatser som kan förbättra den regionala kompetensförsörjningen.

²⁸ 5 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

²⁹ Skr. 2020/21:133, s. 2.

Sveriges kompetensförsörjning kräver samordnade insatser på såväl nationell som regional nivå

Sverige står inför stora utmaningar vad gäller kompetensförsörjning. Det första kvartalet 2026 var arbetslösheten i Sverige 6,7 procent.³⁰ Samtidigt var bristen på arbetskraft stor i många yrken och branscher.³¹ Detta visar att det finns ett övergripande problem med matchningen på den svenska arbetsmarknaden.

Det finns betydande skillnader mellan olika län. Skåne län hade första kvartalet 2026 den högsta arbetslösheten med 8,8 procent, medan Norrbottens län hade den lägsta med 3,8 procent.³² Förutsättningarna mellan olika län skiljer sig också betydligt vad gäller faktorer som näringslivets struktur och befolkningens utbildningsnivå.

Kompetensproblemen på den svenska arbetsmarknaden går inte att lösa med åtgärder som är begränsade till varje län. Lösningar som innebär till exempel att underlätta att människor flyttar mellan olika delar av landet kan vara nödvändiga och det är därför viktigt att politiken har ett nationellt perspektiv. Men detta behöver kombineras och balanseras med ett regionalt och lokalt perspektiv, inte minst eftersom de flesta människor är obenägna att flytta till en annan del av landet, särskilt efter 20-årsåldern. Det gör att det också krävs åtgärder som ökar matchningen inom de regionala och lokala arbetsmarknaderna. En sammanhållen utvecklingspolitik kan bidra med analyser och insatser som förbättrar förutsättningarna för en god matchning på regionala och lokala arbetsmarknader.

Regeringen bedömer i propositionen *Hela Sverige ska fungera – politik för starkare landsbygder* att det för att skapa en god kompetensförsörjning i Sveriges landsbygder är viktigt att landsbygdernas särskilda förutsättningar, utmaningar och tillgångar beaktas. En anledning till det är att andelen högutbildade är lägre i de glesa landsbygds kommunerna, och landsbygdernas gröna och digitala omställning riskerar att försvåras då näringslivet i stort ställs om till alltmer kunskapsintensiva näringar.³³

Utmaningarna inom kompetensförsörjning hänger samman med utmaningar på andra områden. Ett exempel är bostadsförsörjningen. Bristande tillgång till bostäder kan bli en flaskhals för kompetens-

³⁰ Arbetsförmedlingen 2026, s. 7.

³¹ Tillväxtverket 2023c, s. 19.

³² Arbetsförmedlingen 2026, s. 88, s. 195.

³³ Prop. 2025/26:158, s. 152 f.

försörjningen på orter där tillväxten och efterfrågan på arbetskraft är stark.

Kompetensförsörjning är i sig ett tvärsektoriellt område

Det finns inget departement som har ett samlat ansvar för kompetensförsörjningsfrågorna, utan ansvaret för området kan betraktas som delat mellan Utbildningsdepartementet och Arbetsmarknadsdepartementet. Frågorna berör också flera andra departement, till exempel Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, Klimat- och näringslivsdepartementet samt Socialdepartementet. Kompetensförsörjning är med andra ord ett tvärsektoriellt område. Regeringens styrning inom kompetensförsörjningsområdet är inte alltid samordnad, vilket gör det till en utmaning för myndigheterna under respektive departement att samordna sina insatser.

Det faktum att kompetensförsörjningsfrågorna i sig är tvärsektoriella i sin organisation gör att det är en komplex uppgift att utforma en lämplig styrning av myndigheternas uppgifter kopplat till kompetensförsörjning, som tar hänsyn till målen för en sammanhållen utvecklingspolitik. Den senare innebär att ett extra ”raster” läggs på i politiken vilket kan öka komplexiteten. Utredningen hanterar detta genom att lägga förslag som i så stor utsträckning som möjligt tar hänsyn till och utnyttjar befintliga strukturer för styrning på kompetensförsörjningsområdet, till exempel Myndighets-samverkan för kompetensförsörjning och livslångt lärande.³⁴

Utöver att de är tvärsektoriella, kännetecknas kompetensförsörjningsfrågorna också av att de involverar olika förvaltningsnivåer. Detta bidrar också till att förutsättningarna för styrningen inom området är komplexa. Statliga myndigheter som Arbetsförmedlingen, MYH och Skolverket spelar en viktig roll, men det gör även regionerna i och med det regionala utvecklingsansvaret. Kommunerna har vidare en central roll som huvudmän för bland annat grundskola, gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning.

³⁴ Myndigheten för yrkeshögskolan 2025b, s. 5.

Regionerna behåller sina uppgifter inom kompetensförsörjning och statliga myndigheter ska bidra mer

Regionerna fick 2022 uppgiften att fastställa mål och prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och att tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig och privat sektor på kort och lång sikt.³⁵ Utredningen anser att regionen i huvudsak bör behålla dessa uppgifter. Skälen till detta är följande:

- Det finns ett behov av att relevanta aktörer samordnar sina insatser inom kompetensförsörjning på en geografisk nivå som är större än kommunerna. Länen är då den mest lämpliga geografiska nivån att utgå från. Visserligen matchar länens gränser inte helt med arbetsmarknadsregionerna, men till skillnad från de senare utgör de administrativa och politiska enheter.
- Regionerna fick uppgifterna om regional kompetensförsörjning så sent som för tre år sedan, och många regioner håller fortfarande på att bygga upp sitt arbete. Det behövs mer tid innan det blir möjligt att göra en allsidig prövning av om reformen varit framgångsrik eller inte.
- Studier tyder på att regionernas arbete med regional kompetensförsörjning utvecklats och gett positiva resultat under senare år, även om det finns möjligheter till förbättring.³⁶

Vi utvecklar våra resonemang om regionernas uppgift inom kompetensförsörjning i avsnitt 8.3, som fokuserar på regionernas arbete.

Utredningen ser vidare att statliga myndigheters uppgifter kopplat till kompetensförsörjningsfrågor inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken behöver bli tydligare. Det behövs förstärkta styrsignaler till de myndigheter vars uppgifter har särskilt stor betydelse för kompetensförsörjningsarbetet, och det behöver bli tydligare vad de ska bidra med. Det behöver också bli tydligare hur de statliga myndigheternas uppgifter kopplar an till och kompletterar regionernas uppgifter. I det följande fokuserar vi på de tre myndigheter som vi bedömer har de mest centrala uppgifterna inom området: Arbetsförmedlingen, Myndigheten för yrkeshögskolan (MYH) och Skolverket.

³⁵ 5 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

³⁶ Ramboll 2021, s. 45; Hallin 2026c, s. 20.

Även universitet och högskolor spelar en central roll när det gäller kompetensförsörjning. Lärosätena har dock stor frihet i att besluta om sitt utbildningsutbud och dimensioneringen av det.³⁷ Regeringen har begränsade möjligheter att påverka dessa beslut annat än indirekt, och det skulle krävas omfattande ändringar i lagstiftningen för att ändra detta faktum. Vi har därför valt att inte fokusera på universitet och högskolor i vår analys.

Arbetsförmedlingen

Arbetsförmedlingens verksamhet ska anpassas till förutsättningar och behov i olika delar av landet

Arbetsförmedlingen ska enligt sin instruktion verka för att förbättra arbetsmarknadens funktionssätt, bland annat genom att sammanföra arbetssökande med de arbetsgivare som söker arbetskraft, ge stöd och insatser för att stärka en arbetssökandes möjligheter att få ett arbete, och med hjälp av anställningsfrämjande åtgärder stimulera arbetsgivare att anställa arbetssökande som inte kan få arbete utan stöd.³⁸ Vidare ska myndigheten stödja kompetensförsörjningen på arbetsmarknaden genom att bygga upp och sprida kunskap om arbetsgivarnas kompetensbehov, samt verka för att arbetssökande som har behov av det tar del av utbildning som är relevant för arbetsmarknadens kompetensförsörjning.³⁹ Arbetsförmedlingen ska också ta fram och tillgängliggöra kunskapsunderlag och statistik om arbetsmarknaden och den arbetsmarknadspolitiska verksamheten samt analysera, följa upp och utvärdera den arbetsmarknadspolitiska verksamheten.⁴⁰

Enligt förordning (2000:628) om den arbetsmarknadspolitiska verksamheten, ska denna verksamhet anpassas till de skilda förutsättningar och behov som finns i olika delar av landet så att arbetssökande och arbetsgivare i hela landet kan få likvärdig service och likvärdigt stöd.⁴¹

³⁷ Universitetskanslersämbetet 2018, s. 6.

³⁸ 2 § förordningen (2022:811) med instruktion för Arbetsförmedlingen.

³⁹ 3 § förordningen (2022:811) med instruktion för Arbetsförmedlingen.

⁴⁰ 4 § förordningen (2022:811) med instruktion för Arbetsförmedlingen.

⁴¹ 3 § förordningen (2000:628) om den arbetsmarknadspolitiska verksamheten.

Arbetsförmedlingen ska verka för den regionala utvecklingspolitikens mål och redovisa till regeringen

Arbetsförmedlingen lyder under de generella regelverk som finns för statliga myndigheters verksamhet inom den regionala utvecklingspolitiken. Enligt 10 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar ska statliga myndigheter som bedriver verksamhet i ett givet län beakta den strategi som fastställts för länets utveckling. I 18 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete fastslås att statliga myndigheter inom sina verksamhetsområden ska verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås, och när det är lämpligt i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till regionala förutsättningar.

Tillsammans med elva andra nationella statliga myndigheter samt länsstyrelserna fick Arbetsförmedlingen 2024 i uppdrag att redovisa hur deras verksamhet har bidragit till målen för den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken.⁴²

Regeringens styrning av Arbetsförmedlingen inom den regionala utvecklingspolitiken är svag

Arbetsförmedlingen beskriver i sin redovisning till regeringen hur de genomför sina uppgifter inom regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik. I redovisningen från 2025 skriver Arbetsförmedlingen att myndigheten bland annat deltar i samverkansstrukturer ute i länen, såsom kompetensråd, fattar beslut om arbetsmarknadsutbildningar och bidrar till MYH:s och Tillväxtverkets uppdrag att skapa regionala strukturer för validering. Arbetsförmedlingen har också en nationell samordningsfunktion för stora företagsetableringar och företagsexpansioner, som hittills har fokuserat på de stora industrietableringarna i Norrbottens och Västerbottens län.⁴³

I en konsultrapport beställd av Tillväxtverket analyseras det regionala kompetensförsörjningsarbetet, inklusive de statliga myndigheternas bidrag. Enligt denna rapport framhåller Arbetsförmedlingen att de inte uppfattat att de styrts mot att bidra generellt till det regionala kompetensförsörjningsarbetet.⁴⁴ Vissa regioner pekar

⁴² Regeringsbeslut 2024-03-14 i ärende LI2024/00652.

⁴³ Arbetsförmedlingen 2025, s. 8 f.

⁴⁴ Ramboll 2021, s. 43.

ut samverkan med Arbetsförmedlingen som en utmaning.⁴⁵ I och med att Arbetsförmedlingen inte uppfattat någon tydlig styrning från regeringen att bidra till det regionala kompetensförsörjningsarbetet, kan det ha bidragit till att Arbetsförmedlingen prioriterat ned att samverka med regionerna i vissa fall. Arbetsförmedlingen har i kontakter med utredningen framfört att prioriteringen av samverkan med regionerna skiljer sig åt mellan länen, beroende på lokala beslut och förutsättningar.

Utredningen bedömer att regeringens styrning av Arbetsförmedlingen att arbeta med den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken, inklusive att samverka med regionerna i deras arbete med kompetensförsörjning, varit svag. Den regionala utvecklingspolitiken finns inte med i Arbetsförmedlingens instruktion eller i regeringens regleringsbrev till myndigheten. Det särskilda uppdraget som Arbetsförmedlingen fått tillsammans med ett antal andra myndigheter⁴⁶ handlar endast om åiterrapportering och innebär ingen tydlig förväntan på Arbetsförmedlingen att göra något på annat sätt.

Det finns flera utmaningar i Arbetsförmedlingens arbete med regional utvecklingspolitik

Utöver att regeringens styrning inte har varit stark, möter Arbetsförmedlingen ett flertal utmaningar i arbetet med regional utvecklingspolitik. I möten med utredningen har Arbetsförmedlingen bland annat lyft följande utmaningar:

- Regionerna har uppgiften fastställa mål och prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och för att tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig och privat sektor på kort och lång sikt. Enligt Arbetsförmedlingen försvåras detta arbete av att vissa regioner har en bristande analyskapacitet. Detta kan göra att en del av de underlag som regionerna tar fram inte är användbara för Arbetsförmedlingen.
- Regionen uttrycker ibland behov som Arbetsförmedlingen har svårt att tillgodose utifrån myndighetens uppdrag och förutsättningar. Exempelvis lyfter många regioner behovet av högutbildad och specialiserad arbetskraft. Få av de inskrivna arbetslösa

⁴⁵ Hallin 2026c, s. 18.

⁴⁶ Regeringsbeslut 2024-03-14 i ärende LI2024/00652.

matchar dessa krav, vilket gör att Arbetsförmedlingen ibland har begränsade möjligheter att bidra på det sätt regionerna önskar. Arbetsförmedlingen har också ett tydligt uppdrag från regeringen att prioritera personer som står långt från arbetsmarknaden.

- De insatser olika myndigheter erbjuder, till exempel utbildningsinsatser, är i vissa fall snarlika varandra. Detta gör det svårare att se till att de olika myndigheternas insatser kompletterar varandra i en regional och lokal kontext.

Samtidigt framhåller företrädare för Arbetsförmedlingen som utredningen samtalat med att de i grunden ser positivt på arbetet med regional utvecklingspolitik och bedömer att samverkan med regionerna har en potential att bidra med viktiga underlag i myndighetens arbete med regionala och lokala perspektiv i myndighetens verksamhet.⁴⁷

Arbetsförmedlingens möjligheter att anpassa sin verksamhet efter lokala och regionala förutsättningar har också försämrats i och med att myndigheten har lagt ner ett stort antal lokalkontor runtom i landet. Därigenom har det blivit svårare för dem att föra en dialog med kommuner och regioner. Det har även försämrat Arbetsförmedlingens förutsättningar att föra en aktiv förmedlingsverksamhet med lokal förankring, vilket kan försämra möjligheterna till matchning.⁴⁸ Medarbetare vid Arbetsförmedlingen instämmer i kontakter med utredningen delvis i analysen att myndighetens förmåga att göra regionala och lokala anpassningar i sin verksamhet försämrats. Men de betonar samtidigt att det inte bara är antalet lokala kontor som spelar roll. Myndigheten har påbörjat ett initiativ för att se till att personal som finns placerade i myndighetens olika regioner har god kännedom om den lokala arbetsmarknaden.⁴⁹ Arbetsförmedlingen har i kontakter med utredningen också lyft fram att myndigheten har överenskommelser med nästan alla kommuner i landet.

⁴⁷ Intervju med Arbetsförmedlingen.

⁴⁸ Fredriksson, Graetz, Hensvik och Seim 2023, s. 82–85. Se även SKR 2025a, s. 8.

⁴⁹ Intervju med Arbetsförmedlingen.

Förslag och bedömningar om Arbetsförmedlingen

Här följer våra förslag och bedömningar för att se till att Arbetsförmedlingen har goda möjligheter att bidra till en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik.

Utredningens förslag

I instruktionen för Arbetsförmedlingen införs uppgiften att myndigheten, inom ramen för sitt verksamhetsområde, ska bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. Arbetsförmedlingen ska särskilt verka för en kompetensförsörjning som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning. Myndigheten ska

- samverka med regionerna i deras arbete att fastställa prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet samt
- använda sig av regionernas prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet vid planering och genomförande av arbetsmarknadspolitisk verksamhet.

Utredningens förslag

Regeringen ska ge Arbetsförmedlingen ett tidsbegränsat uppdrag i myndighetens regleringsbrev att utveckla sin verksamhet för att uppfylla den nya bestämmelsen i myndighetens instruktion. I uppdraget ska ingå att myndigheten årligen ska analysera hur myndighetens insatser och resultat fördelar sig mellan olika län och kommuner och hur myndigheten bidrar till en god kompetensförsörjning i hela landet.

Utredningens bedömning

Regeringen bör i sin långsiktiga styrning av och medelstildelning till Arbetsförmedlingen ta hänsyn till myndighetens förmåga att föra dialog med regioner och kommuner samt anpassa sina insatser

till regionala och lokala förutsättningar. För detta krävs att myndigheten kan upprätthålla en tillräcklig regional och lokal närvaro i landet.

Vi ser att regeringens styrning av Arbetsförmedlingen så här långt inte inneburit att myndigheten har prioriterat arbetet med regional utvecklingspolitik. I och med utredningens förslag om en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik bedömer vi att det är motiverat att höja uppgifternas status genom att lägga in dem i myndighetens instruktion. Samtidigt ser vi inte att Arbetsförmedlingen ska utföra några kvalitativt andra arbetsuppgifter än i dag, då själva verktygen för politiken, i form av bland annat arbetsmarknadspolitiska insatser, är desamma. Myndigheten ska redan i nuläget anpassa den arbetsmarknadspolitiska verksamheten till de skilda förutsättningar och behov som finns i olika delar av landet.⁵⁰ Den nya skrivningen i instruktionen innebär en styrsignal att arbeta mer aktivt med anpassningen till dessa förutsättningar och behov. Den innebär en förstärkning i och med att den pekar ut att Arbetsförmedlingen ska bidra till en god kompetensförsörjning i hela landet.

Vi föreslår att Arbetsförmedlingen ska samverka med regionerna i deras uppgifter att fastställa prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet.⁵¹ På så sätt kan dialogen mellan regionerna och Arbetsförmedlingen fördjupas. Förutsättningarna blir därmed bättre för regionerna att anpassa sig till Arbetsförmedlingens uppdrag och förutsättningar i sina förväntningar om insatser inom länet. Samtidigt innebär denna samverkan förbättrade möjligheter för Arbetsförmedlingen att anpassa sin verksamhet till förutsättningar och behov i olika delar av landet. Vi föreslår att formuleringen ”mål och prioriteringar” ändras till ”prioriteringar” för att undvika tolkningen att regionen ställer upp mål som Arbetsförmedlingen ska följa. Arbetsförmedlingen sätter själv upp interna mål för sin verksamhet, utifrån regeringens styrning. Men de ska använda sig av regionernas prioriteringar som ett medel i arbetet med att bidra till en god kompetensförsörjning i hela landet.

⁵⁰ 3 § förordningen (2000:628) om den arbetsmarknadspolitiska verksamheten.

⁵¹ Förslaget byggs delvis på Hallin 2026c, s. 25.

Genom att även andra statliga myndigheter, till exempel MYH, medverkar i processen att ta fram prioriteringar, stärks förutsättningarna för aktörerna att ta fram insatser som kompletterar varandra i en regional och lokal kontext.⁵²

Utredningen lägger också fram förslag för att stärka analyskapaciteten hos regionerna, vilket ska leda till att regionerna tar fram bättre underlag i processen att utveckla mål och prioriteringar. Dessa förslag presenterar vi i avsnitt 8.2.

Myndigheten för yrkeshögskolan

MYH beslutar om medel till yrkeshögskoleutbildningar och ska ta hänsyn till lämplig regional placering

Myndigheten för yrkeshögskolan (MYH) har en viktig roll inom regional kompetensförsörjning. Myndigheten har som huvuduppdrag att ansvara för frågor som rör yrkeshögskolan i Sverige och verka för att utbildningarna tillgodoser arbetslivets behov av kompetens. Myndigheten analyserar arbetsmarknadens behov av utbildningar inom yrkeshögskolan, beslutar vilka utbildningar som ska ingå i yrkeshögskolan och beviljar statliga medel till utbildningsanordnarna.⁵³

När MYH fattar beslut om vilka utbildningar som ska få statliga medel ska myndigheten ta särskild hänsyn till i vilken grad en utbildning svarar mot arbetslivets behov av kvalificerad arbetskraft. Myndigheten ska också ta särskild hänsyn till i vilken grad en utbildning har en utifrån arbetslivets behov lämplig regional eller nationell placering.⁵⁴

⁵² Ramboll 2021, s. 44.

⁵³ MYH har också uppgifter inom ett antal andra utbildningar: konst- och kulturutbildningar, tolkutbildningar inom folkbildningen samt pilotverksamhet med nationell yrkesutbildning. Vi fokuserar i vår analys på yrkeshögskoleutbildningarna, som vi bedömer har mest relevans för den regionala utvecklingspolitiken. Även nationell yrkesutbildning kan dock komma att få stor betydelse för regional kompetensförsörjning om verksamheten blir permanent. Se Myndigheten för yrkeshögskolan 2026b.

⁵⁴ 5 kap. 5 § förordningen (2009:130) om yrkeshögskolan.

MYH ska verka för den regionala utvecklingspolitikens mål och redovisa till regeringen

Enligt 10 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar ska statliga myndigheter som bedriver verksamhet i ett givet län beakta den strategi som fastställts för länets utveckling. 18 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete fastslår att statliga myndigheter inom sina verksamhetsområden ska verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås, och när det är lämpligt i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till regionala förutsättningar. Detta gäller alltså även MYH. Dessutom tillhör MYH, liksom Arbetsförmedlingen, de myndigheter som har fått i uppdrag av regeringen att redovisa hur deras verksamhet har bidragit till målen för den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken.⁵⁵

MYH verkar för den regionala utvecklingspolitiken på flera sätt

Enligt MYH är det regionala perspektivet centralt i flera av myndighetens uppgifter. I sin redovisning av arbetet med regional utvecklingspolitik skriver myndigheten att de bidrar till den regionala utvecklingspolitikens mål bland annat genom att

- vid prövningen av ansökningar om yrkeshögskoleutbildningar ta hänsyn till om utbildningen har en lämplig regional eller nationell placering utifrån arbetslivets behov,
- ställa krav på att de pågående yrkeshögskoleutbildningarna ska vara anpassade till regionala behov på de platser där de bedrivs,
- föra dialog med regionerna om vilka behov som finns av yrkeshögskoleutbildningar,
- tillsammans med andra myndigheter arbeta för att stödja utvecklingen av fler lärcentra för att tillgängliggöra utbildning för individer i hela landet, samt

⁵⁵ Regeringsbeslut 2024-03-14 i ärende LI2024/00652.

- stödja regionalt kompetensförsörjningsarbete inom ramen för Myndighetssamverkan för kompetensförsörjning och livslångt lärande, där MYH är samordnande myndighet.⁵⁶

I utredningens kontakter med MYH har myndigheten framhållit att regionerna bidrar med underlag som är värdefulla i myndighetens prövning av ansökningar om yrkeshögskoleutbildningar. Regionernas underlag ger en bild av behovet av arbetslivets behov av kompetens. Men regionerna skiljer sig åt i sin kapacitet att fånga upp det regionala behovet. Enligt MYH kan en förklaring till detta vara att regionerna haft uppgiften att arbeta med regional kompetensförsörjning under olika lång tid och därmed har kommit olika långt i utvecklingen av arbetssätt, analyser och samverkansformer. MYH lyfter att regionerna också skiljer sig vad gäller organisatoriska, strukturella och resursmässiga förutsättningar.

Den metod som MYH arbetar efter innebär att myndighetens analytiker gör en ”målbild” utifrån dialog med regionerna och med branschföreträdare. Men myndigheten tar inte själva initiativ till specifika utbildningar utan det krävs att ansökningar av tillräcklig kvalitet kommer in. I avsaknad av sådana går det inte alltid att uppnå målbilden.⁵⁷

I analyser av det regionala kompetensförsörjningsarbetet framhålls att regeringen inte styr relevanta myndigheter att prioritera samverkan med regionerna och att myndigheternas bidrag inom området därför tenderar att vara begränsade.⁵⁸ Dock ser vi inte att regionerna lyfter fram samverkan med MYH som särskilt problematisk i jämförelse med andra myndigheter.

MYH följer inte aktivt upp och redovisar statistik över den geografiska fördelningen av utbildningar och utbildningsplatser. På myndighetens webbsida går det att ta fram statistik om antalet utbildningar fördelat på bland annat län och kommun, men materialet sammanställs och publiceras inte i exempelvis myndighetens årsredovisning eller statistiska årsrapport, vilket försvårar jämförelser. Statistik över den geografiska fördelningen av utbildningsplatser saknas.

⁵⁶ Myndigheten för yrkeshögskolan 2025a, s. 5 ff. MYH har till utredningen påpekat att arbetet för fler lärcentra bedrivs inom ramen för Myndighetssamverkan för kompetensförsörjning och livslångt lärande (MSV), men att detta gemensamma utvecklingsarbete nu är avslutat.

⁵⁷ Intervju med MYH.

⁵⁸ Ramboll 2021, s. 43; Hallin 2026c, s. 20.

Förslag och bedömningar om MYH

Här följer våra förslag och bedömningar för att se till att MYH har goda möjligheter att bidra till en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik.

Utredningens förslag

I instruktionen för Myndigheten för yrkeshögskolan införs uppgiften att myndigheten, inom ramen för sitt verksamhetsområde, ska bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. Myndigheten ska särskilt verka för en kompetensförsörjning som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning. Myndigheten ska

- samverka med regionerna i deras uppgifter att fastställa prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och
- använda sig av regionernas prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet vid planering och genomförande av sin verksamhet inom ramen för yrkeshögskolan.

Utredningens förslag

Regeringen ska ge Myndigheten för yrkeshögskolan i uppdrag att årligen redovisa den geografiska fördelningen av utbildningar och utbildningsplatser inom yrkeshögskolan. Detta ska ske inom ramen för myndighetens årsredovisning.

MYH för redan i nuläget en aktiv dialog med regionerna kopplat till det regionala kompetensförsörjningsuppdraget. Underlaget från regionerna är till nytta för MYH i myndighetens uppgift att inom ramen för handläggning av ansökningar ta särskild hänsyn till i vilken grad en utbildning har en utifrån arbetslivets behov lämplig regional eller nationell placering. Men utredningen bedömer att MYH:s uppgift att samverka med regionerna kan tydliggöras genom att det uttryckligen framgår av myndighetens instruktion att den ska samverka med regionerna i deras uppgifter att fastställa prioriteringar

för det regionala kompetensförsörjningsarbetet.⁵⁹ Regionerna kan genom samverkan med MYH få bättre förutsättningar att identifiera hur utbildningar inom yrkeshögskolan kan komplettera det samlade utbildningsutbudet inom länet samt vidta åtgärder för att förbättra förutsättningarna för att sådana utbildningar kommer till stånd.

Skolverket

Skolverket är en av de centrala statliga myndigheterna inom området kompetensförsörjning. Till myndighetens uppgifter hör att sätta ramarna för hur utbildningen i skolväsendet ska bedrivas genom kursplaner och ämnesplaner, analysera och ta fram statistik om skolan, stödja utvecklingen och förbättringsarbetet i skolan samt administrera och fördela statsbidrag.⁶⁰ Skolverket har vissa uppgifter som är direkt kopplade till att stödja regional kompetensförsörjning. Till dessa uppgifter hör att ta fram regionala planeringsunderlag till stöd för huvudmännens planering och dimensionering av vissa utbildningar inom gymnasieskolan och yrkesutbildning inom kommunal vuxenutbildning (komvux).⁶¹ I samband med det inhämtar myndigheten uppgifter från regioner om behovet av kompetens hos arbetsgivare i respektive län. Skolverkets uppgift att ta fram regionala planeringsunderlag infördes i myndighetens instruktion 2022. Året efter fick skolhuvudmännen i uppgift enligt skollagen (2010:800) att ta hänsyn till både arbetsmarknadens behov och elevernas efterfrågan när de planerar och erbjuder vilka nationella program i gymnasieskolan, och viss utbildning på introduktionsprogram, samt vilka yrkesämnen och sammanhållna yrkesutbildningar inom komvux på gymnasial nivå som ska erbjudas, samt antalet platser på utbildningarna.⁶²

Skolverket är också en av de myndigheter som, i likhet med bland andra Arbetsförmedlingen och MYH, ingår i Myndighetssamverkan för kompetensförsörjning och livslångt lärande (MSV). Vi diskuterar denna samarbetsplattform i närmast följande avsnitt.

⁵⁹ Förslaget bygger delvis på Hallin 2026c, s. 25.

⁶⁰ Skolverket (webbplats). *Instruktion och uppdrag*.

⁶¹ 6 a § förordningen (2015:1047) med instruktion för Statens skolverk.

⁶² 15 kap. 30 b, 31 a, och 32 a och 20 kap. 16 a §§ skollagen (2010:800). Den nya bestämmelsen i lagen tillämpas fullt ut för utbildningar som påbörjats från och med hösten 2025.

Såväl gymnasieskolan som komvux har stor betydelse för den regionala kompetensförsörjningen. Skolverket bidrar på flera sätt till att huvudmännen för dessa skolformer ska kunna erbjuda ett utbildningsutbud som ger förutsättningar för en god kompetensförsörjning. Detta sker såväl genom Skolverkets övergripande uppgifter med bland annat kurs- och ämnesplaner, stöd till skolhuvudmännens förbättringsarbete och fördelning av statsbidrag, som genom de regionala planeringsunderlag myndigheten tar fram. Därför är det också angeläget att Skolverket samverkar med såväl regioner som andra relevanta myndigheter i arbetet med regional kompetensförsörjning.

Utredningen bedömer dock att i förhållande till Arbetsförmedlingen och MYH spelar Skolverkets insatser en mer indirekt roll för en god kompetensförsörjning i alla delar av landet. Vi föreslår därför inga förändringar i Skolverkets instruktionsenliga uppgifter.

Samverkan mellan myndigheterna inom området kompetensförsörjning

Våra förslag om hur de statliga myndigheterna ska bidra till en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik ställer krav på samverkan, inte bara med regionerna utan även sinsemellan. Ett mål med samverkan är att myndigheterna i högre utsträckning ska kunna anpassa de insatser de genomför till varandra i en regional kontext. Detta ställer krav på samverkan både på en operativ och en mer strategisk nivå.

Det finns en struktur för samverkan i form av Myndighetssamverkan för kompetensförsörjning och livslångt lärande (i det följande benämnt MSV).⁶³ Denna myndighetssamverkan initierades först på frivillig basis av myndigheter inom områdena arbetsmarknad, näringsliv och utbildning. Sedan 2022 har Arbetsförmedlingen, MYH, Skolverket, Svenska ESF-rådet, Tillväxtverket, Universitetskanslersämbetet och Universitets- och högskolerådet formella uppdrag att samverka via instruktionsförändringar och regleringsbrev. Utöver dessa myndigheter deltar även SCB, Folkbildningsrådet och Vinnova. MYH ansvarar för den administrativa samordningen av samverkan.⁶⁴

⁶³ Det finns ingen officiell förkortning, men utredningen har valt att i slutbetänkandet använda förkortningen MSV. Bl.a. MYH har i vissa sammanhang använt förkortningen MSV KLL.

⁶⁴ Myndigheten för yrkeshögskolan 2025b, s. 5.

OECD bedömer att MSV har goda förutsättningar att bidra till en effektiv samverkan mellan myndigheterna på kompetensförsörjningsområdet, och att myndigheterna genom MSV gjort framsteg i sin samverkan. Men OECD konstaterar också att regeringens styrning av samverkan har varit svag och brustit i att peka ut tydliga mål.⁶⁵

Regeringen har pekat ut prioriterade områden för MSV i MYH:s regleringsbrev 2024. Ett av de prioriterade områdena är stöd till regionalt kompetensförsörjningsarbete. Inom detta område har myndigheterna bland annat gett stöd till strukturer för validering på regional nivå samt tagit fram förslag för mer utvecklade analysunderlag för prognoser och dimensionering av utbildning.⁶⁶ Inom det prioriterade området stöd till regionalt kompetensförsörjningsarbete har de medverkande myndigheterna också arbetat med att utveckla samverkan med regionerna. Myndigheterna har inom ramen för ett projekt som avslutades 2026 tagit fram en struktur för samverkan med regionerna.⁶⁷

Utredningens förslag

Regeringen ska i regleringsbrev för MYH ange ett nytt prioriterat område för Myndighetssamverkan för kompetensförsörjning och livslångt lärande. Det prioriterade området ska innebära att myndigheterna utvecklar sin samverkan för att i högre utsträckning anpassa sina insatser till regionala och lokala förutsättningar. I detta ingår att de medverkande myndigheterna ska fortsätta utveckla sin samverkan med regionerna, med fokus på att de prioriteringar och bedömningar för länens kompetensbehov som regionerna ska ta fram ska kunna komma till användning i myndigheternas verksamheter.

Genom de förslag utredningen presenterar kommer Arbetsförmedlingen och MYH få uppdrag i sina respektive instruktioner att verka för att uppnå den sammanhållna utvecklingspolitikens mål. De skrivningar vi föreslår innebär också att myndigheterna i detta arbete ska samverka både med varandra och med regionerna. Detta förtydligar

⁶⁵ OECD 2024, s. 41 f.

⁶⁶ MYH 2025b, s. 15 ff.

⁶⁷ MYH 2026a.

deras uppdrag att samverka för att bidra till en god kompetensförsörjning i en regional och lokal kontext. MSV är ett naturligt forum för en sådan samverkan. Vi bedömer att regeringen bör peka ut, genom antingen särskilda uppdrag eller uppgifter i regleringsbrev, att ett prioriterat område för MSV är just att utveckla myndigheternas samverkan inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Myndigheterna i samarbetsforumet har tagit fram en struktur för utvecklad samverkan med regionerna, som ska genomföras under 2026. I nästa steg ska myndigheterna också utveckla sitt arbete för att de prioriteringar och bedömningar för länens kompetensbehov som regionerna ska ta fram ska kunna komma till konkret användning i myndigheternas verksamheter.

7.4 Transportinfrastruktur

En väl fungerande och lämpligt utformad transportinfrastruktur har stor betydelse för regional utveckling. Möjligheterna till transporter påverkar många aspekter av människors liv, till exempel var de kan bo, tillgången till jobb och utbildning, den privata och offentliga service de kan använda sig av, och så vidare. För att människor ska ha möjligheter att leva i hela landet, för att företag ska kunna verka och för att platser ska kunna utvecklas på ett sätt som tar vara på de förutsättningar som finns, behöver det därför finnas tillgång till ändamålsenligt utformad transportinfrastruktur. Detta förutsätter i sin tur att planeringen av denna infrastruktur:

- tar hänsyn till människors och företags möjligheter att leva och verka i hela landet, i de prioriteringar som görs mellan investeringar i infrastruktur i olika typer av geografier (städer, mindre orter, landsbygder och så vidare)
- är samordnad med andra processer inom samhällsplanering och -utveckling, till exempel processer kopplade till bostadsbyggande, privat och offentlig service, utbildning och näringslivets förutsättningar, så att dessa processer i ett helhetsperspektiv kan bidra till att olika platser kan utvecklas på det sätt som tar vara på deras förutsättningar.

I det här avsnittet analyserar vi om styrningen inom transportpolitiken skapar förutsättningar för att uppnå den regionala utvecklingspolitikens mål. Vi fokuserar främst på Trafikverket, men tar även upp regeringens övergripande styrning inom ramen för planeringen av transportinfrastrukturen. (Vi analyserar regionernas uppgifter och roll, bland annat arbetet med länsplaner för transportinfrastruktur, i kapitel 8, avsnitt 8.4.) I slutet av detta avsnitt presenterar vi våra förslag och bedömningar som syftar till att styrningen inom transportinfrastrukturuområdet ska skapa förutsättningar för att uppnå målen inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik.

Ramarna för styrningen av transportinfrastrukturen

I detta avsnitt beskriver vi ramarna för styrningen inom transportinfrastrukturen. Först återger och diskuterar vi de transportpolitiska målen. Därefter beskriver vi den statliga processen för planering av transportinfrastruktur.

De transportpolitiska målen

Transportpolitiken har följande mål:

- Övergripande mål: att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning *för medborgarna och näringslivet i hela landet*.⁶⁸
- Funktionsmål: att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt *bidra till utvecklingskraft i hela landet*. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmål: transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

⁶⁸ Prop. 2008/09:93, s. 2.

Vi har lagt till kursiveringarna ovan för att visa på formuleringar som har särskild betydelse utifrån den regionala utvecklingspolitikens perspektiv. Det övergripande målet har en tydlig geografisk komponent i och med att den långsiktigt hållbara transportförsörjningen ska avse medborgare och näringsliv i hela landet. Funktionsmålet slår fast att transportsystemet ska bidra till utvecklingskraft i hela landet. Den senare formuleringen anknyter nära till den regionala utvecklingspolitikens övergripande mål: utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet.⁶⁹

Vi konstaterar att det delvis finns en överensstämmelse mellan transportpolitikens och den regionala utvecklingspolitikens mål. Hur stor överensstämmelsen mellan politikområdenas mål är i praktiken beror dock delvis av vilken aspekt av de transportpolitiska målen som regeringen väljer att lägga tonvikten på.

Regeringens styrning av transportinfrastrukturplaneringen

Planeringsprocessen för transportinfrastrukturen utgår från de transportpolitiska målen och följer en specifik process. Processen inleds med att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag, som syftar till att ange principer och riktningar för den kommande planperioden. Inriktningsunderlaget går ut på remiss och regeringen tar sedan fram en infrastrukturproposition som anger de ekonomiska ramarna för den nationella planen och länsplanerna. Nästa steg är åtgärdsplaneringen där regeringen ger i uppdrag åt Trafikverket att ta fram ett förslag till en nationell plan för transportinfrastruktur, som ska innehålla insatser för såväl vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar, som utveckling av transportsystemet. Investeringar i transportinfrastrukturen med en beräknad totalkostnad över 150 miljoner kronor ska namnges i förslaget.

Förslaget går ut på remiss innan regeringen fattar beslut om planen för transportinfrastruktur med utgångspunkt i Trafikverkets förslag, remissvaren och regeringens egna analyser och prioriteringar. Regionerna tar i en delvis parallell process fram länsplaner för transportinfrastruktur, baserat på de indikativa ekonomiska ramar de får från staten. Trafikverket har i uppgift att genomföra såväl den natio-

⁶⁹ Skr. 2020/21:133, s. 7.

nella planen som länsplanerna. Dessutom ska Trafikverket enligt förordningen om länsplaner för transportinfrastruktur ta fram underlag till länsplanerna, som ska omfatta såväl inriktningsmål som förslag till regionala infrastrukturobjekt som ska genomföras.⁷⁰ Trafikverket har lämnat ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen, som avser perioden 2026–2037,⁷¹ och regeringen har fattat beslut om nationell plan i april 2026.⁷²

Processen för styrning av transportinfrastrukturplaneringen är alltså tydlig och strukturerad. Regionernas uppgifter och tillvägagångssätt för att påverka politikens innehåll är tydliga: dels tar de fram en länsplan för regional transportinfrastruktur, vars genomförande finansieras av staten via en specifik budgetpost, dels kan de ge inspel och synpunkter till regeringens inriktningsunderlag för propositionen och till Trafikverkets förslag till nationell plan.

Regeringen prioriterar samhällsekonomisk effektivitet i sin styrning av transportinfrastrukturen

Regeringen beslutade 2024 om propositionen *Vägen till en pålitlig infrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*. Regeringen konstaterar där att de transportpolitiska målen ska vara utgångspunkter för den statliga transportpolitiken. Det framgår också att regeringen anser att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.⁷³

Utifrån propositionen har regeringen beslutat om ett uppdrag till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan för infrastrukturen. Trafikverket överlämnade sitt förslag till nationell plan till regeringen hösten 2025. Av planen framgår att Trafikverket tagit fasta på regeringens inriktning att samhällsekonomisk effektivitet ska vara den vägledande principen i urvalet av namngivna objekt. I den prioritering av större infrastrukturobjekt som Trafikverket redovisar väger samhällsekonomiska bedömningar och kalkyler tungt.⁷⁴

⁷⁰ 7 § förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

⁷¹ Trafikverket 2025a.

⁷² Regeringsbeslut 2026-04-24 i ärende LI2023/00651 m.fl.

⁷³ Prop. 2024/25:28, s. 7.

⁷⁴ Trafikverket 2025a, s. 6, s. 20.

Trafikverkets förslag till plan remitterades av regeringen. I sitt yttrande lyfter Tillväxtverket fram att det är viktigt att satsningarnas utfall och prioriteringar över hela landet synliggörs. Tillväxtverket önskar att de synergieffekter som uppstår vid prioriteringar tydligare synliggörs i planen, utifrån bland annat näringslivets behov i glesare geografier, landsbygdsutveckling och regional utveckling i hela landet, men också utifrån totalförsvarets behov.⁷⁵ SKR framhåller i sitt remissvar att samhällsnyttoberäkningar blivit kraftigt dominerande, men att de i stället ska vara en delmängd av ett beslutsunderlag.⁷⁶

Trafikverkets uppdrag

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket får även, efter överenskommelse med Sjöfartsverket, ansvara för genomförandet av infrastrukturprojekt i farleder, slussar och kanaler. Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Uppgifter inom den regionala utvecklingspolitiken

Trafikverket styrs inom den regionala utvecklingspolitiken på ett likartat sätt som exempelvis Arbetsförmedlingen och MYH, som vi tog upp i avsnitt 6.3. Enligt 10 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar ska statliga myndigheter som bedriver verksamhet i ett givet län beakta den strategi som fastställts för länets utveckling. 18 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete fastslår att statliga myndigheter inom sina verksamhetsområden ska verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken upp-

⁷⁵ Tillväxtverket 2025d.

⁷⁶ SKR 2025d.

nås, och när det är lämpligt i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till regionala förutsättningar. Trafikverket hör också till de tolv nationella statliga myndigheter som, i likhet med länsstyrelserna, har ett uppdrag att redovisa hur deras verksamhet har bidragit till målen för den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken.⁷⁷

Trafikverket ska enligt sin instruktion medverka i genomförandet av det regionala utvecklingsarbetet.⁷⁸ Av instruktionen framgår alltså även att Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.⁷⁹ Som vi har noterat i föregående avsnitt finns en överlappning mellan målen för transportpolitiken respektive den regionala utvecklingspolitiken.

Trafikverkets bidrag till den regionala utvecklingspolitiken

Trafikverket har redovisat till regeringen hur myndigheten arbetat under 2024 med genomförandet av den regionala utvecklingspolitiken. Detta har bland annat skett genom planeringen av åtgärder för transportinfrastrukturen, som sker i samråd med regioner och kommuner. När Trafikverket tar fram förslag om nationell plan genomför myndigheten så kallade åtgärdsvalsstudier, där de involverade kommunerna är en av parterna. Även regioner och andra berörda parter involveras. Under 2024 påbörjade Trafikverket förarbetet till sitt kommande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Myndigheten anger att samhällsekonomiska kalkyler som grund för prioriteringar bland större infrastrukturprojekt har stärkts jämfört med tidigare planomgångar. Detta kan enligt myndigheten ”inverka menligt på åtgärder i glesbygd som tenderar att uppvisa lägre samhällsekonomisk nytta pga. färre individer eller företag i kalkylen som kan tillgodoräkna sig effekter av åtgärder”.⁸⁰ Utredningen konstaterar att de samhällsekonomiska kalkylerna och bedömningarna i stor utsträckning varit vägledande när det gäller

⁷⁷ Regeringsbeslut 2024-03-14 i ärende LI2024/00652.

⁷⁸ 2 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

⁷⁹ 1 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

⁸⁰ Trafikverket 2025d, s. 7.

de större infrastrukturprojekten i Trafikverkets förslag till nationell plan.⁸¹

Planen för nationell transportinfrastruktur innehåller även poster för vidmakthållande, det vill säga underhåll, samt för så kallade trimningsåtgärder. Trimningsåtgärder är åtgärder upp till en kostnad av 150 miljoner kronor, vilka kan åstadkomma förbättringar huvudsakligen i det befintliga transportsystemet, utan dyra investeringar i ny infrastruktur.⁸² Enligt Trafikverket kan vidmakthållande- och trimningsåtgärderna bidra till tillgänglighet i hela landet genom att till exempel förbättra möjligheten till en fungerande pendling i landsbygden. Medlen kan bidra till att åtgärda eftersatt underhåll, där det är glesbygdsvägar som uppvisar störst brister.⁸³

Utredningen noterar att satsningar på vidmakthållande kan bidra till att förbättra tillgängligheten i landsbygder. Men även när det gäller åtgärderna för vidmakthållande så har Trafikverket tydligt betonat samhällsekonomisk effektivitet i sina prioriteringar inom ramen för förslaget till nationell plan.⁸⁴

Trafikverket redovisar de beräknade effekterna av den nationella planen för infrastruktur i en särskild rapport. Där ingår en geografisk fördelningsanalys, som fokuserar på effekterna av de större, namngivna objekten.⁸⁵ Denna analys visar bland annat att *landsbygdskommuner med besöksnäring* är den kommuntyp som gynnas mest av de föreslagna åtgärderna, medan *landsbygdskommuner* är den kommuntyp som gynnas minst, följd av storstäder.⁸⁶ Det finns ingen analys av vilken geografisk fördelning som är önskvärd eller mindre önskvärd. Rapporten stärker bilden av att ett geografiskt fördelnings- och utvecklingsperspektiv inte ingår på ett tydligt sätt i Trafikverkets förslag till plan. Regeringens prioritering av sam-

⁸¹ Trafikverket 2025a. Trafikverket har gjort vissa avsteg från den prioriteringsordning som de har tagit fram genom de samhällsekonomiska kalkylerna och bedömningarna. Men dessa avsteg är i mycket liten utsträckning kopplade till överväganden som har med regional utveckling att göra. I stället handlar det bl.a. om påbörjade projekt som av Trafikverket inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma men där det finns politiska beslut om att de bör fullföljas. Trafikverket 2025b, s. 395–408.

⁸² Trafikverket 2025a, s. 26.

⁸³ Trafikverket 2025d, s. 8.

⁸⁴ Trafikverket 2025a, s. 161: "Trafikverkets prioriteringar inom *vidmakthållande* av det statliga väg- och järnvägssystemet utgår från att upprätthålla funktion och tillstånd utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt."

⁸⁵ Trafikverket 2025c, s. 75. Notera att vissa järnvägsobjekt inte ingår i analysen p.g.a. begränsningar i det analysverktyg som Trafikverket använder.

⁸⁶ Trafikverket 2025c, s. 81. Trafikverket följer här den klassificering av kommuntyper som SKR tagit fram.

hållsekonomisk effektivitet har fått ett mycket starkt genomslag på myndighetens förslag.

Trafikverket initierade tidigare ett arbete för bättre tillgänglighet i landsbygd men har inte följt upp det

Trafikverket tog 2018–2019 ett initiativ för att bidra till att myndighetens processer, arbetssätt och planeringsverktyg bättre skulle kunna hantera landsbygdernas olika förutsättningar och utmaningar. Bakgrunden till initiativet var dels inriktningen i den landsbygds-politiska propositionen 2018, dels en analys av tillgänglighetspro-blem i glesbefolkade områden i landet. Trafikverket genomförde en studie som mynnade ut i fem förbättringsområden:

- Utveckla dialogen i tidiga skeden av planeringsprocessen
- Utveckla Trafikverkets planeringsunderlag
- Förtydliga landsbygdsperspektivet i inriktningsplaneringen
- Hantera landsbygdens utmaningar i arbetet med att ta fram nationell plan för transportsystemet
- Beakta landsbygdernas behov i vidmakthållande (underhåll) av vägar.⁸⁷

Inom varje förbättringsområde finns ett antal konkreta rekommendationer.

Trafikverket uppger i möten med utredningen att initiativet delvis har genomförts, men att myndigheten inte följt upp i detalj och dokumenterat vad som genomförts och inte.⁸⁸ Vår bedömning är därför att initiativet inte haft någon hög prioritet i myndighetens verksamhet.

⁸⁷ Trafikverket 2019, s. 4, s. 20.

⁸⁸ Intervju med Trafikverket.

Trafikanalys uppföljning visar att skillnaden i tillgänglighet ökat mellan olika delar av landet

Trafikanalys följer regelbundet upp de transportpolitiska målen. Den senaste uppföljningen gjordes 2025. Där konstaterar Trafikanalys att tillgängligheten utvecklats negativt över tid bland annat i mycket glesa landsbygdsregioner.⁸⁹ Trafikanalys skriver vidare att det för samtliga mått och indikatorer finns tydliga tecken på geografiska skillnader i tillgänglighet, skillnader som också tenderar att öka över tid. ”Regioner med en relativt god tillgänglighet tenderar att utvecklas positivt medan regioner med sämre förutsättningar utvecklas negativt eller i en lägre positiv hastighet.”⁹⁰ De ökade skillnaderna i tillgänglighet behöver dock inte enbart bero på transportinfrastrukturen i sig, utan kan också påverkas av förändringar i de mätpunkter som tillgänglighetsberäkningarna utgår från, till exempel att livsmedelsbutiker läggs ner.

Utredningen konstaterar att det inte är något självändamål att tillgängligheten i transportinfrastruktur i samtliga delar av landet ska öka över tid. Utbyggda vägförbindelser exempelvis i landsbygder ger i sig inte nödvändigtvis upphov till utveckling i form av till exempel fler jobb, många andra faktorer spelar också in. Men det finns anledning att följa upp på ett tydligare sätt hur tillgängligheten påverkar förutsättningarna för utveckling exempelvis i landsbygder, och att analysera om det finns skäl att öka tillgängligheten för att stärka förutsättningarna för utveckling.

Vi återkommer till behovet av bättre uppföljning och analys i närmast följande avsnitt.

Trafikverket har planerat att ta bort vägbelysning i glesbygd, men ser över sina processer efter kritik

Trafikverket äger och underhåller vägbelysning på stora delar av det statliga vägnätet. I maj 2026 uppmärksammade SVT att myndigheten planerat att ta bort ett stort antal belysningsstolpar, vilket

⁸⁹ Trafikanalys 2025b, s. 26 f. Med tillgänglighet avses här ett index som mäter andel befolkning som i genomsnitt når målpunkterna i vägnätet inom 20 minuter med respektive färdssätt (gång, cykel, bil och kollektivtrafik). Inkluderade målpunkter är dagligvaruhandel, apotek, paketutlämning, drivmedel, grundskola, gymnasium, flygplats och järnvägsstation. Utredningen ser positivt på att uppföljningen redovisas på kommungruppsnivå då detta möjliggör jämförelse i tillgänglighet mellan exempelvis tätare och glesare befolkade geografier.

⁹⁰ Trafikanalys 2025b, s. 35.

skulle göra att ett stort antal byar i glesbygden enligt SVT helt skulle bli av med sin vägbelysning. Detta hänger samman med att myndigheten prioriterar belysning i mer tätbefolkade områden, där behoven bedöms vara större och belysningsstolparna i stället skulle bli fler.⁹¹

Trafikverket meddelade sedan att processen för vägbelysningen behöver förbättras och en fördjupad dialog med kommunerna och deras invånare säkerställas. I avvaktan på detta kommer enligt Trafikverket inte någon belysning att tas ner.⁹²

Vi bedömer att de planerade åtgärderna kring vägbelysning i glesbygden ger ytterligare stöd till slutsatsen att Trafikverket inte prioriterar i sitt arbete att det ska finnas goda förutsättningar för utveckling i hela landet. Vi ser också att Trafikverkets kommunikation med aktörer på lokal nivå, framför allt kommunerna, kan förbättras.

En sektoriserad styrning gör det svårt att upptäcka och utnyttja möjligheter till utveckling tvärs över sektorer

Förutsättningarna för utveckling kan förbättras genom att transportinfrastruktur planeras i ett helhetsperspektiv. Ett exempel på det är att det finns viktiga kopplingar mellan tillgänglighet via transportinfrastrukturen och digital tillgänglighet. En mer samordnad planeringsprocess gör det möjligt att ta hänsyn till hur tillgänglighet i transportsystemet respektive genom digital kommunikation kan komplettera varandra på en given plats.⁹³

Förutsättningarna för Trafikverket att ta hänsyn till ett sådant helhetsperspektiv är dock begränsade eftersom styrningsmodellen inom transportinfrastrukturuområdet är relativt sektoriserad. Kopplingarna till andra politikområden är relativt svaga. Av Trafikverkets instruktion framgår visserligen att myndigheten *med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv* ska skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem (kursiv tillagd).⁹⁴ Det finns dock inga tydliga styrsignaler från regeringen om att Trafikverket ska prioritera ett sådant samhällsbyggnadsperspektiv och det är inte heller särskilt synligt exempelvis i det aktuella förslaget till nationell plan.

⁹¹ SVT 2026.

⁹² Trafikverket 2026b. Detta gäller inte belysning som utgör en trafik- eller elsäkerhetsrisk.

⁹³ Trafikverket, Boverket och Sveriges kommuner och regioner 2022, s. 14.

⁹⁴ 1 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Positivt är dock att Trafikverket i sitt regleringsbrev för 2025 fick i uppdrag att fram till 2027 vidta åtgärder för att utveckla och öka sin förmåga att tillhandahålla tjänster som mobiloperatörer efterfrågar för att kunna erbjuda bättre mobiltäckning till tågresenärer.⁹⁵ Trafikverket samverkar också med andra myndigheter i regeringsuppdraget till Tillväxtverket, Boverket, Trafikverket och länsstyrelserna att erbjuda regionerna stöd om strategisk planering i det regionala utvecklingsarbetet.⁹⁶ Då detta uppdrag inte är avslutat är det för tidigt att säga vilka resultat det kommer att leda till.⁹⁷

Dåliga förutsättningar för att uppnå målen inom den regionala utvecklingspolitiken

Utredningens bedömning är att styrningen inom transportinfrastrukturuområdet i nuläget skapar dåliga förutsättningar för att uppnå den regionala utvecklingspolitikens mål. Detta har flera orsaker som vi utreder nedan.

Styrningsmodellen är tydlig och strukturerad men används inte till att uppnå den regionala utvecklingspolitikens mål

Styrningen av transportinfrastrukturplaneringen är i en mening tydlig. Den följer en specifik process där nationell plan samt länsplaner för infrastruktur ingår. Regeringen, Trafikverket och regionerna har tydligt avgränsade roller och ansvarsområden inom transportinfrastrukturuområdet. Trafikverket har en central roll både i att samordna och genomföra politiken. Myndigheten tar fram underlag som skapar förutsättningar för regering att styra området på ett sammanhållet sätt, i form av bland annat förslaget till nationell plan. Trafikverket har även en samordnande roll gentemot regionerna i och med att myndigheten både tar fram underlag och ska genomföra länsplanerna.

Styrningsmodellen används dock i nuläget inte på ett sådant sätt att den skapar förutsättningar för att uppnå den regionala utvecklingspolitikens mål. Styrsignalerna från regeringen har inneburit att

⁹⁵ Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2024). Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Trafikverket, s. 4.

⁹⁶ Regeringsbeslut 2024-05-02 i ärende LI2024/01013.

⁹⁷ Tillväxtverket 2026c.

samhällsekonomisk effektivitet starkt har betonats. Trafikverket har tagit till sig dessa styr signaler och tillämpat dem bland annat i sitt förslag till nationell plan. Det geografiska perspektivet i politiken, inklusive förutsättningar för utveckling i olika delar av landet, har därmed prioriterats ned.

Det saknas uppföljning av hur Trafikverkets insatser påverkar förutsättningarna för utveckling i hela landet

Tillgången till en väl fungerande transportinfrastruktur, i form av väg och järnväg, har stor betydelse för människors möjlighet att på ett enkelt sätt ta sig till och från arbetsplatser, utbildningar och fritidsaktiviteter av olika slag. Detta innebär att transportinfrastrukturen påverkar förutsättningarna för utveckling i olika delar av landet i stor utsträckning. Men *hur* transportinfrastrukturen påverkar utvecklingen i olika delar av landet har vi ingen tydlig bild av. Det finns nämligen ingen samlad uppföljning av hur åtgärder inom transportinfrastrukturen påverkar dessa förutsättningar. Trafikverket gör ingen sådan samlad uppföljning, och effektbedömningen i myndighetens förslag till nationell plan är tämligen övergripande. Det innebär att varken regeringen eller Trafikverket har tillgång till någon fördjupad uppföljning som kan visa hur den samlade styrningen inom transportinfrastrukturuområdet påverkar förutsättningarna för utveckling i olika delar av landet. Detta begränsar möjligheterna för regeringen och Trafikverket att styra transportinfrastrukturuområdet på ett effektivt och ändamålsenligt sätt.

Trafikverket bedriver inget samordnat arbete för att ta hänsyn till ett geografiskt perspektiv

Trafikverkets uppdrag och verksamhet har en tydlig geografisk komponent. Myndigheten kan också ge många enskilda exempel på hur den arbetar med ett geografiskt perspektiv. Detta sker bland annat genom de underlag som Trafikverket tar fram till regionernas arbete med länsplaner, genom metoden Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och i samband med att myndigheten beslutar om så kallade trimningsåtgärder. Trafikverket lyfter också fram sitt uppdrag att säkerställa grundläggande interregional kollektivtrafik där kommersiell trafik

saknas, främst genom att upphandla trafikavtal. Arbetet utgår från en tillgänglighetsmodell som har en geografisk komponent.⁹⁸

Men det saknas ett helhetsgrepp i myndighetens arbete med ett geografiskt perspektiv. Det finns ingen samordnad intern styrning av hur myndigheten ska ta hänsyn till hur åtgärder påverkar olika geografier i landet när det gäller exempelvis förutsättningar för utveckling.

Denna slutsats hänger samman med den i föregående underavsnitt. Utan en effektiv uppföljning av hur åtgärder i transportinfrastrukturen påverkar förutsättningar för utveckling i olika delar av landet, kan Trafikverket inte heller ta hänsyn till ett sådant perspektiv i sin interna styrning.

Regeringen behöver se till att Trafikverket har förutsättningar att utföra sina uppgifter på ett effektivt sätt

Trafikverkets effektivitet har varit föremål för granskning under senare år. Trafikanalys har ett pågående uppdrag att granska Trafikverkets arbete för en bättre kostnadskontroll.⁹⁹ Trafikverket har också gjort en genomlysning av sin verksamhet med fokus på effektivitet¹⁰⁰ och regeringen har i budgetpropositionerna för 2025 och 2026 föreslagit besparingar på myndigheten med hänvisning till det pågående effektiviseringsarbetet.¹⁰¹

Utredningen har fått indikationer på att det finns brister i effektiviteten i Trafikverkets arbete. Bland annat har flera regioner, med avseende på samverkan med Trafikverket inom ramen för arbetet med länsplaner, framfört till utredningen att myndighetens processer är långsamma. Dock har Trafikverket också dragit ner på de resurser de lägger på samverkan med regionerna, vilket har en negativ påverkan på arbetet med länsplaner. Detta analyserar vi vidare i kapitel 8. Om besparingar leder till att uppgifter utförs med sämre resultat eller i mindre utsträckning innebär de inte nödvändigtvis effektiviseringar.

⁹⁸ Trafikverket 2026a, s. 147 f.

⁹⁹ Den senaste delredovisningen som publicerats inom uppdraget är Trafikanalys 2025a.

¹⁰⁰ Trafikverket 2024.

¹⁰¹ Prop. 2024/25:1, utgiftsområde 22, s. 60; prop. 2025/26:1, utgiftsområde 22, s. 63.

Trafikverket ska, liksom alla statliga myndigheter, bedriva sin verksamhet effektivt. Samtidigt är det viktigt att regeringen ser till att myndigheten har de förutsättningar som krävs för att utföra de uppgifter myndigheten har enligt lag och förordning. Till dessa förutsättningar hör att myndigheten har tillräckligt med resurser. Till förutsättningarna hör också att regeringen styr myndigheten på ett samordnat sätt. Som vi har beskrivit ovan har regeringens styrsignaler till Trafikverket inte varit helt samstämmiga då myndigheten har i uppdrag att verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås, samtidigt som de ska prioritera samhällsekonomisk effektivitet. Dessa målsättningar kan i vissa situationer komma att stå emot varandra så att svåra avvägningar behöver göras av myndigheten.

Våra förslag och bedömningar om transportinfrastrukturuområdet

Här följer våra förslag och bedömningar för att se till att transportinfrastrukturuområdet kan styras på ett sätt som ger goda möjligheter att bidra till en sammanhållen utvecklingspolitik.

Utredningens bedömning

För att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål ska kunna uppnås behöver regeringen anpassa sin styrning inom transportinfrastruktur, inklusive sin styrning av Trafikverket, efter detta. I det ingår att se över vilken vikt samhällsekonomisk effektivitet bör tillräknas i såväl regeringens som Trafikverkets prioriteringar samt beslut om åtgärder inom transportinfrastrukturen. Regeringen bör också i högre grad uppmärksamma att de transportpolitiska målen även innefattar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Utredningens förslag

I instruktionen för Trafikverket införs uppgiften att myndigheten, inom ramen för sitt verksamhetsområde, ska bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. Trafikverket

ska särskilt verka för en transportinfrastruktur som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning. I detta arbete ska Trafikverket samverka med regionerna.

I Trafikverkets instruktion finns i nuläget en formulering om att myndigheten ska medverka i genomförandet av det regionala utvecklingsarbetet. Utredningen anser att det är en ganska svag och passiv skrivning, som leder tanken till att det är någon annan part som ska driva det regionala utvecklingsarbetet, medan Trafikverket bara ska "medverka i genomförandet". Formuleringen att Trafikverket "ska bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås" visar tydligare att myndigheten förväntas bidra aktivt. Givetvis behöver också "regional utvecklingspolitik" ändras till "sammanhållen utvecklingspolitik" eftersom utredningen föreslår ett nytt politikområde.

Utredningens förslag

Regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att i samverkan med Tillväxtverket och regionerna 1. utveckla metoder för att följa upp hur åtgärder inom transportinfrastrukturen påverkar tillgänglighet och förutsättningar för utveckling i ett geografiskt perspektiv, särskilt med avseende på landsbygderna, 2. utveckla metoder för inriktnings- och åtgärdsplaneringen, i syfte att stärka tillgänglighet och förutsättningar för utveckling i hela landet. Denna tillämpning ska ske med hänsyn till de övergripande transportpolitiska målen.

Trafikverket verkar inte i tillräcklig utsträckning och på ett tillräckligt samordnat sätt för att transportinfrastrukturen ska bidra till tillgänglighet och utveckling i hela landet. Vi föreslår därför att Trafikverket i ett första skede tar fram metoder för hur dessa aspekter kan integreras i myndighetens arbetssätt samt följas upp. Trafikverket kan redovisa ett sådant förslag till regeringen, som sedan kan ta ställning till om myndigheten bör tillämpa det eller ej. Tillväxtverket

kan bidra med sin expertis kopplat till utvecklingsfrågor och ett platsbaserat perspektiv. Genom att Tillväxtverket medverkar i uppdraget finns också en naturlig koppling till den sammanhållna utvecklingspolitiken i stort, då Tillväxtverket ska ha ett samordnande uppdrag i denna politik.

Utredningens bedömning

Regeringen bör ge Trafikverket och Post- och telestyrelsen (PTS) i uppdrag att i samverkan, och inom sina respektive ansvarsområden, utveckla former för en stärkt samordning av analyser av behov samt statliga insatser avseende transportinfrastruktur och digital infrastruktur.

Det finns viktiga kopplingar mellan tillgänglighet via transportsystemet och tillgänglighet via digital kommunikation. Det finns därmed mycket att vinna på att koppla ihop diskussioner om fysisk och digital infrastruktur i olika geografier med varandra samt att i högre grad samordna olika statliga insatser. Samtidigt kan digital infrastruktur inte planeras på samma sätt som transportinfrastruktur eftersom marknadens aktörer fyller en central roll i utbyggnaden av digital infrastruktur.

Utredningen bedömer att regeringen bör ge i uppdrag till Trafikverket och Post- och telestyrelsen (PTS) att i samverkan, och inom sina respektive ansvarsområden, utveckla former för en stärkt samordning av analyser av behov samt statliga insatser avseende transportinfrastruktur och digital infrastruktur. I uppdraget bör ingå att utveckla gemensamma lägesbilder av behov i olika geografier. Sådana behovsbilder kan utgöra grund för mer effektiva statliga insatser och stödmodeller samt fungera som ett viktigt underlag för marknadens aktörer i dess investeringsplanering. I uppdraget bör även ingå att identifiera hur statliga insatser kan samordnas i högre grad för att uppnå ökad samhällsnytta.

Utredningens förslag

Regeringen ska ge Statskontoret i uppdrag att analysera Trafikverkets verksamhet, till exempel genom ett uppdrag till Statskontoret att genomföra en myndighetsanalys.

Vi föreslår att regeringen, som en del i arbetet med att ge goda förutsättningar för Trafikverket att genomföra samtliga delar av sitt uppdrag, ska ge i uppdrag till Statskontoret att analysera Trafikverkets verksamhet. Detta kan till exempel ske i form av en myndighetsanalys. En myndighetsanalys är en typ av utredning som Statskontoret gör utifrån en särskild modell som tagits fram på uppdrag av regeringen. Det är en bred genomlysning av en myndighets förutsättningar, verksamhet, resultat och utmaningar.¹⁰² Till de förutsättningar som analyseras hör regeringens styrning av myndigheten.

Regeringen ska i den närmare utformningen av uppdraget ta hänsyn till andra pågående eller nyligen avslutade uppdrag som avser Trafikverkets verksamhet.

7.5 Digital infrastruktur och konnektivitet

Tillgången till digital infrastruktur i form av väl fungerande bredbandsuppkoppling, mobiltäckning med mera är av central betydelse för att människor ska kunna leva och driva företag i alla delar av landet. I och med den framtidskridande digitaliseringen kommer allt fler områden i människors vardag att vara integrerat med digitala verktyg. Det innebär att betydelsen av att ha tillgång till en väl fungerande digital infrastruktur kommer att öka i framtiden. Frågorna pekas också ut särskilt i den nationella strategin för hållbar regional utveckling, där ett av de strategiska områdena är *tillgänglighet i hela landet genom digital kommunikation och transportsystem*.¹⁰³

Digital infrastruktur bör inte förstås isolerat från andra utvecklingsfrågor, utan tillgång till digital infrastruktur är en av flera samverkande faktorer som skapar tillgänglighet och goda förutsättningar för utveckling på en given plats. Det finns tydliga kopplingar mellan

¹⁰² Statskontoret (webbplats). *Om våra rapporter*.

¹⁰³ Skr. 2020/21:133, s. 2.

digital infrastruktur och transportinfrastruktur. Bland annat beror det på behovet av uppkoppling i transportsystemet, till exempel på tåg.

I det här avsnittet analyserar vi statens verksamhet inom digital infrastruktur inom ramen för regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik samt presenterar våra förslag och bedömningar för en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik. Vi fokuserar särskilt på Post- och telestyrelsens uppdrag och verksamhet.

Post- och telestyrelsens uppdrag

Post- och telestyrelsen (PTS) är den myndighet som ansvarar för att bevaka områdena elektronisk kommunikation och post. Myndighetens uppdrag omfattar såväl främjande insatser som reglering och tillsyn.¹⁰⁴ Utredningen kommer i det följande att fokusera på PTS arbete med tillgänglig digital kommunikation, då vi bedömer att det är dessa frågor som har störst betydelse för regional utveckling och landsbygdsutveckling.

Regeringen har beslutat att PTS och Myndigheten för digital förvaltning (Digg) ska slås samman, vilket ska ske genom att Diggs uppgifter inordnas i PTS. Denna organisationsförändring ska vara genomförd den 1 januari 2027. Regeringen anger att sammanslagningen ska bidra till att öka takten i digitaliseringen av offentlig sektor genom att ta vara på kompetenserna från båda myndigheterna. Den ska också skapa förutsättningar för synergier inom till exempel digital inkludering, kunskaps- och erfarenhetsutbyte och kontinuerliga investeringar i digital infrastruktur.¹⁰⁵ Den nya myndigheten kommer att få namnet Digitaliseringsmyndigheten.¹⁰⁶

PTS uppgifter med relevans för regional utveckling

Enligt 10 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar ska statliga myndigheter som bedriver verksamhet i ett givet län beakta den strategi som fastställts för länets utveckling. I 18 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete slås fast att statliga myndigheter inom sina verksamhetsområden ska verka för att målet för

¹⁰⁴ PTS (webbplats). *Vårt uppdrag*.

¹⁰⁵ Regeringsbeslut 2025-12-11 i ärende Fi2025/00654 och Fi2025/02303.

¹⁰⁶ Finansdepartementet 2026.

den regionala utvecklingspolitiken uppnås, och när det är lämpligt i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till regionala förutsättningar. Detta gäller alltså även PTS, som dessutom hör till de statliga myndigheter som har ett uppdrag att redovisa hur deras verksamhet har bidragit till målen för den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken.¹⁰⁷

Enligt sin instruktion har PTS bland annat i uppgift att främja utbyggnaden av och följa tillgången till bredband och mobiltäckning i alla delar av landet, inbegripet att skapa förutsättningar för samverkan mellan myndigheter som kan bidra till utbyggnaden av bredband.¹⁰⁸ Denna uppgift är av hög relevans för regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik, i och med att tillgången till väl fungerande bredband är en förutsättning för utveckling i alla delar av landet. PTS administrerar det nationella stödet till utbyggnad av bredband, vilket syftar till att öka tillgången till bredband i geografiska områden där det saknas kommersiella förutsättningar och investeringsvilja från marknaden. Stödet pågår till och med utgången av 2027.

Regeringen anger i sin digitaliseringsstrategi följande mål för konnektivitet: ”I Sverige och mot omvärlden ska det alltid finnas tillförlitlig konnektivitet så att det är möjligt att bo, leva och verka i hela landet. Den digitala infrastrukturen ska vara motståndskraftig, säker och främja konkurrenskraft, innovation och hållbarhet.” Begreppet konnektivitet inbegriper, utöver uppkoppling till nät, även överföring av information mellan olika användare, tjänster och utrustning.¹⁰⁹ Regeringen identifierar i strategin ytterligare behov av förbättrad konnektivitet i hela landet. Enligt strategin kommer mobil uppkoppling att bli allt viktigare, och i landsbygder behövs uppkoppling exempelvis längs vägar, järnvägar och i områden med areella näringar. Strategin lyfter också fram PTS som en viktig aktör för att uppnå målet, bland annat genom det nationella stödet för utbyggnad av bredband.¹¹⁰ Regeringen har också i PTS regleringsbrev för 2026 gett myndigheten i uppdrag att med underlag från regionerna om behov och kravbilder, samt med hjälp av nationell

¹⁰⁷ Regeringsbeslut 2024-03-14 i ärende LI2024/00652.

¹⁰⁸ 4 § förordningen (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen.

¹⁰⁹ Regeringskansliet 2025b, s. 37.

¹¹⁰ Regeringskansliet 2025b, s. 39, s. 42.

statistik, återkommande utvärdera användarnas behov och marknadens utbud av konnektivitet.¹¹¹

Hur PTS arbetar med regional utveckling

Enligt sin redovisning till regeringen bidrar PTS till den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken bland annat genom att främja bredbandsutbyggnad genom det nationella bredbandsstödet.¹¹² PTS bedömer att stödet bidrar till att uppfylla uppdraget att ge hushåll och arbetsställen som inte nås på kommersiell grund möjlighet att ansluta sig till snabbt bredband. Vid början av 2025 hade Sverige uppnått regeringens mål i den tidigare bredbandsstrategin att 98 procent av hushållen och företagen ska ha möjlighet till 1 Gbit/s, medan det fortfarande är en bit kvar till EU:s mål att alla hushåll senast 2030 ska ha tillgång till en sådan uppkoppling. De cirka 54 000 hushåll som återstår ligger i delar av Sverige som är glest befolkade eller av andra skäl är dyra att ansluta, vilket innebär att en hel del utmaningar återstår.¹¹³

I arbetet med att främja bredbandsutbyggnaden har PTS samverkat bland annat med regionerna. Regionerna medverkar främst via de så kallade regionala bredbandskoordinatorerna, som finansieras genom ett erbjudande från staten.¹¹⁴ Koordinatorerna samverkar med aktörer inom respektive län och kan på så sätt uppmärksamma problem och föreslå lösningar relaterat till utbyggnad av infrastruktur för konnektivitet i länet. De bidrar i PTS hantering av det nationella bredbandsstödet genom att bland annat kvalitetssäkra underlag. PTS, som också har i uppdrag att stödja de regionala bredbandskoordinatorerna genom att samordna ett nätverk för erfarenhetsutbyte och kompetensutveckling, anser att funktionen är av avgörande betydelse för bredbandsutbyggnaden i hela landet.¹¹⁵

PTS har både i remissvar till utredningens delbetänkande och i möten med utredningen förmedlat att de uppfattar myndighetens uppgifter inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygds-

¹¹¹ Finansdepartementet (2025). *Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Post- och telestyrelsen*, s. 3.

¹¹² PTS 2025b, s. 20.

¹¹³ PTS 2025b, s. 20 f.

¹¹⁴ Regeringsbeslut 2025-06-26 i ärende Fi2025/01463. (Avser det senaste beslutet, som gäller till och med 2027.)

¹¹⁵ PTS 2025a, s. 5 f.

politiken som oklara. Myndigheten efterfrågar en större tydlighet från regeringen när det gäller vilka förändringar i samhället politikområdena ska bidra till. Dessutom önskar myndigheten att regeringen ska vara tydligare i fråga om vad det innebär att tillämpa ett territoriellt perspektiv inom ramen för myndighetens verksamhet.¹¹⁶

PTS har också framfört till utredningen att det är av stor betydelse att utbyggnaden av digital infrastruktur planeras med hänsyn till utbyggnad av transportinfrastruktur. På så sätt kan samordningsvinster uppnås och kostnader hållas nere vid genomförandet av åtgärder. Men styrningen från regeringen om sådan tvärsektoriell samverkan är inte tydlig. PTS är visserligen en av de nio myndigheter som ska bjudas in att delta i arbetet inom ramen för uppdraget att erbjuda stöd om strategisk planering i det regionala utvecklingsarbetet,¹¹⁷ men utredningen bedömer detta som en relativt svag styrsignal.

Våra förslag och bedömningar

Utredningens bedömning

Det nationella bredbandsstödet upphör efter 2027, om regeringen inte skulle fatta beslut om förlängning. Den inriktning som regeringen valt genom den nya digitaliseringsstrategin kan på sikt ge bättre förutsättningar för en god digital tillgänglighet i hela landet. Men det är viktigt att strategin åtföljs av att regeringen, utifrån de behov som bland annat PTS identifierar, tar fram åtgärder som innebär att staten kan träda in där marknaden inte kan lösa de behov av konnektivitet som finns.

Utredningens förslag

I instruktionen för PTS införs uppgiften att myndigheten, inom ramen för sitt verksamhetsområde, ska bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. Myndigheten ska särskilt verka för att det ska finnas en infrastruktur för digital kommunikation som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda

¹¹⁶ PTS 2025c.

¹¹⁷ Regeringsbeslut 2024-05-02 i ärende LI2024/01013.

förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning. PTS ska i detta arbete samverka med regionerna.

Utredningens bedömning

Regeringen bör ge Trafikverket och PTS i uppdrag att i samverkan, och inom sina respektive ansvarsområden, utveckla former för en stärkt samordning av analyser av behov samt statliga insatser avseende transportinfrastruktur och digital infrastruktur.

Utredningen bedömer att PTS uppdrag i stort stämmer väl överens med såväl den regionala utvecklingspolitiken som landsbygdspolitiken, bland annat genom sin instruktionsenliga uppgift att främja utbyggnaden av och följa tillgången till bredband och mobiltäckning i alla delar av landet. Det nationella bredbandsstödet har också genom sin konstruktion ett fokus på mer glesbefolkade delar av landet där förutsättningarna för kommersiell utbyggnad av bredband är sämre. Därmed finns det också goda förutsättningar för PTS att bidra till en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik. Men vi noterar att PTS uppdrag inom regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik uppfattats som otydligt av myndigheten. Vi bedömer att det därför är lämpligt att föra in ett förtydligande i myndighetens instruktion som säger hur PTS förväntas bidra till den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Vi bedömer att PTS uppdrag i förhållande till regionernas är väl anpassade till varandra. Med hjälp av de regionala bredbandskoordinatorerna kan regionerna på olika sätt samverka med aktörer inom länet, inte minst kommunerna, identifiera problem och verka för en förbättrad digital tillgänglighet. Men denna samverkan är beroende av de regionala bredbandskoordinatorerna, en funktion som regionerna har utvecklat med hjälp av tidsbegränsade erbjudanden från staten. Vi föreslår därför även att regionerna ska få en uppgift enligt lag att verka för en god infrastruktur för konnektivitet i hela länet. Detta förslag lägger vi fram i kapitel 8.

Motiveringen av vår bedömning om ett uppdrag till Trafikverket och PTS återfinns i avsnitt 7.4.

7.6 Näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service

Näringslivets förutsättningar är av stor betydelse för hela landets utveckling. Ett konkurrenskraftigt näringsliv som kan växa och sysselsätta fler inom olika branscher och delar av landet är avgörande för vår välfärd och för ett sammanhållet och hållbart Sverige. Näringslivet har också en mycket viktig roll för det fortsatta arbetet med omställning till ett hållbart samhälle. I det arbetet är företagens möjligheter till förnyelse och innovation centralt. I den nationella strategin för hållbar regional utveckling är ett av de strategiska områdena *innovation och förnyelse samt entreprenörskap och företagande i hela landet*.¹¹⁸

Det statliga näringslivsfrämjande arbetet består av ett antal aktiviteter och ansvarsområden som har vuxit fram över tid. I en nyligen genomförd kartläggning har Tillväxtanalys identifierat företagsfrämjande aktiviteter inom 21 utgiftsområden. Enligt rapporten är det 66 myndigheter som har någon form av företagsfrämjande uppgift.¹¹⁹

Förenklingar, innovation och stärkt konkurrenskraft i politikens inriktning

Regeringen uttrycker i budgetpropositionen för 2026 att företag ska ges förutsättningar att utvecklas, växa och sysselsätta fler i hela Sverige.¹²⁰ Avsnittet om näringspolitikens inriktning handlar bland annat om åtgärder för att förenkla regler och snabba på tillståndprocesser, att minska företagens administrativa börda och att främja innovationer. Små och växande företag pekas ut som viktiga för Sveriges ekonomi. En annan satsning som nämns handlar om att stärka kvinnors ställning som företagare.

Insatser för näringslivet och företagen finns också inom utgiftsområde 19 och 23. I den senaste budgetpropositionen står bland annat att näringslivet ska ges goda villkor att stärka sin konkurrens-

¹¹⁸ Skr. 2020/21:133, s. 2.

¹¹⁹ Tillväxtanalys 2025b, s. 14. Definitionen av statligt företagsfrämjande som Tillväxtanalys gör är ”statligt finansierade aktiviteter som i första hand syftar till att främja investeringar, förbättra konkurrenskraften eller stödja företagens ekonomiska utveckling”. Myndigheten skriver själva att valet av definition påverkar resultatet och att även betydande belopp med andra syften utbetalas till företag.

¹²⁰ Prop. 2025/26:1, utgiftsområde 24, s. 12.

kraft, utveckla digitala och gröna innovationer samt bidra till jobb. Insatser för att främja regionala innovationssystem för näringslivets omställning och konkurrenskraft nämns särskilt, liksom vikten av förbättrade ramvillkor för näringslivet.¹²¹ Politikens inriktning för utgiftsområde 23 lyfter bland annat behovet av stärkt konkurrenskraft för de areella näringarnas samt att produktionen inom näringsarna behöver öka på ett hållbart sätt. Tillgänglighet genom digital kommunikation och transportinfrastruktur nämns bland flera områden som viktiga för näringslivets och landsbygders utveckling.¹²²

Kommersiell service bidrar till attraktiva platser och robusta samhällen

Grundläggande kommersiell service¹²³ behövs för att platser ska vara attraktiva att bo, arbeta och driva företag på. Tillväxtverket har flera uppdrag inom ramen för det övergripande syftet att säkerställa tillgången till grundläggande kommersiell service, bland annat att fördela särskilt driftsstöd och investeringsstöd till dagligvarubutiker och drivmedelsstationer i landsbygder. I uppdragen samverkar Tillväxtverket med andra aktörer, främst med regionerna men även med nationella och kommersiella aktörer inom serviceområdet. Myndigheten har bland annat genomfört en särskild satsning för att stärka tillgängligheten till lokal service i landsbygdskommuner, med finansiering från den gemensamma jordbrukspolitiken (GJP).

Tillväxtverkets arbete med kommersiell service styrs av flera förordningar samt av myndighetens regleringsbrev. Genom instruktion har myndigheten i uppgift att främja tillgängligheten till och genomföra analyser av grundläggande kommersiell service och viss offentlig service för företag och medborgare i serviceglesa områden.¹²⁴ Ett centralt regelverk i sammanhanget är förordningen (2024:1243) om stöd för att främja tillgången till grundläggande kommersiell service, som innehåller bestämmelser om stöd till kommuner och till företag med försäljningsställen för dagligvaror eller drivmedel.

¹²¹ Prop. 2025/26:1, utgiftsområde 19, s. 33 f.

¹²² Prop. 2025/26:1, utgiftsområde 23, s. 64.

¹²³ Med grundläggande kommersiell service avses verksamheter som tillhandahåller dagligvaror, drivmedel eller ombudsfunktioner för post-, apotek- eller betaltjänster.

¹²⁴ 4 § p. 9 förordningen (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket.

Genom regeringsuppdrag har Tillväxtverket utvecklat metodstöd för regionala serviceprogram, RSP. Programmen är regionernas verktyg för att stärka samordningen och prioriteringen av olika stöd och insatser riktade till kommersiell service i serviceglesa områden. Vi skriver mer i kapitel 8 om RSP och regionernas arbete med grundläggande kommersiell service. Vidare arbetar Tillväxtverket med att förmedla kunskap om tillgänglighet till kommersiell och viss offentlig service, främst till regionerna, samt driver och samordnar mötesplatsen Centralt samordningsforum (CSF). I forumet ingår ett 20-tal bolag och myndigheter som är viktiga för utvecklingen av service i landsbygder.¹²⁵

Kommersiell service är också väsentligt för att samhället ska fungera vid kriser av olika slag. Krisberedskapen stärks av att befolkningen klarar sig själv i så stor utsträckning som möjligt och den kommersiella servicen är en samhällsfunktion som underlättar för människor att göra det.¹²⁶ I landsbygder kan det vara särskilt viktigt, bland annat för att butiken ofta är en samlingsplats med fler funktioner än att erbjuda dagligvaror. I en studie om hur kommuner, myndigheter och andra organisationer ser på vikten av fungerande kommersiell service för ett robust samhälle uppmärksammades bland annat behovet av ett systemperspektiv där frågor som elförsörjning, transportmöjligheter och tillgång till digital infrastruktur integreras i arbetet med att främja kommersiell service.¹²⁷

Många myndigheter arbetar med förutsättningar för näringslivet

I den sammanhållna utvecklingspolitik som utredningen föreslår har staten en central roll för att bidra till goda förutsättningar för näringslivet i alla delar av landet. Ett antal statliga myndigheter har i dag uppgifter som är viktiga för näringslivets och företagens utveckling. Utifrån statens övergripande uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken och de fyra prioriterade områden vi pekar ut, har vi identifierat några myndigheter vars insatser är särskilt betydelsefulla för bland annat näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning.

¹²⁵ Tillväxtverket 2026d.

¹²⁶ Tillväxtverket 2021c.

¹²⁷ Tillväxtverket 2021c, s. 35.

Som vi har redogjort för tidigare i slutbetänkandet bedömer utredningen att Tillväxtverket bör ha flera uppgifter inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Tillväxtverket arbetar i dag inom tre politikområden – den regionala utvecklingspolitiken, den sammanhållna landsbygdspolitiken och näringspolitiken – alla tre med insatser för att främja företagande och utveckling av näringslivet. Tillväxtverket arbetar också med frågor som regelförenkling för företag, genomförandet av den nationella livsmedelsstrategin och med att stärka företagens gröna och digitala omställning.

Andra myndigheter med uppgifter av betydelse för näringslivets utveckling är till exempel Verket för innovationssystem (Vinnova) som arbetar för att stärka Sveriges innovationsförmåga, och Tillväxtanalys, som har i uppgift att analysera och utvärdera statens tillväxt- och näringspolitiska insatser. Vinnova har både uppgifter i sin instruktion¹²⁸ och i flera uppdrag kopplade till regional utveckling.¹²⁹ Tillväxtanalys ska utifrån olika perspektiv utvärdera, analysera och redovisa effekter av statens insatser för hållbar nationell och regional tillväxt och näringslivsutveckling.¹³⁰ Energimyndigheten är ytterligare en myndighet som arbetar med förutsättningar för näringslivet, bland annat genom stöd till forskning och innovation som bidrar till en trygg energiförsörjning, stärkt svensk konkurrenskraft och en samhällsekonomiskt effektiv klimatomställning.¹³¹

För jordbrukets primärproduktion, inklusive fiskerinäring och vattenbruk, är det Jordbruksverket och länsstyrelserna som hantear EU-stöd inom den gemensamma jordbrukspolitiken och havs-, fiskeri- och vattenbruksprogrammet, samt arbetar med främjandeinsatser och kunskapsutveckling för branscherna. Jordbruksverket har även flera uppdrag från regeringens livsmedelsstrategi med inriktning mot företagsfrämjande och livsmedelsberedskap.¹³²

¹²⁸ Förordning (2009:1101) med instruktion för Verket för innovationssystem, ändrad genom SFS 2018:216.

¹²⁹ I bilaga till beslut 1:10 vid regeringssammanträde den 18 december 2025, Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Verket för innovationssystem, presenteras pågående uppdrag.

¹³⁰ Enligt 1 § förordningen (2016:1048) med instruktion för Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser.

¹³¹ Enligt 10 § förordningen (2025:784) med instruktion för Statens energimyndighet.

¹³² I regeringsbeslut 2025-03-30 i ärende LI2025/00642 finns Jordbruksverkets uppdrag 2025–2030 inom Livsmedelsstrategin 2.0. Andra myndigheter med uppdrag inom Livsmedelsstrategin 2.0 är Tillväxtverket, Livsmedelsverket, Sveriges lantbruksuniversitet, Sveriges export- och investeringsråd samt Länsstyrelsen i Jämtlands län.

Myndigheter som hanterar direkta utbetalningar till företag är, förutom de ovan nämnda, till exempel Havs- och vattenmyndigheten, Livsmedelsverket, Naturvårdsverket, Post- och telestyrelsen, Sametinget, Skogsstyrelsen och Trafikverket.¹³³

Systemet för statligt främjande är komplext

I dag hanteras det statliga företagsfrämjandet av över 70 enskilda aktörer, varav 66 myndigheter. Tillväxtanalys bedömer att systemet är svåröverskådligt, fragmenterat och komplext i sin utformning.¹³⁴ Genomförandeaktörerna är många till antalet och regeringens styrning av dessa skiljer sig åt. De statliga medel som regionerna hanterar för företagsfrämjande styrs av statliga förordningar men beslutas delvis av förtroendevalda regionpolitiker. Tillväxtanalys drar slutsatsen att det finns behov av en förbättrad samordning.¹³⁵

Utredningen håller med om att det statliga systemet för främjande av näringsliv och företagande är komplext och delvis svåröverskådligt. Inom ramen för det här utredningsuppdraget ser vi dock inte att vi har underlag nog för att föreslå förändringar av ansvarsfördelning eller uppgifter för nationella myndigheter eller andra offentliga aktörer när det gäller främjande av näringsliv och företag. Efter vad vi har förstått kommer rapporten från Tillväxtanalys om det statliga företagsfrämjandet att beredas inom Regeringskansliet. Utredningen ser inte anledning att föregripa den processen. Däremot ser vi ett stort behov av att stärka det rumsliga perspektivet för de myndigheter som arbetar med näringslivsfrämjande, för att i betydligt större utsträckning än i dag ta hänsyn till att företag i olika geografier i alla delar av landet ska ges förutsättningar för konkurrenskraft, förnyelse och omställning. Det är något som regeringen bör beakta i den fortsatta hanteringen av underlaget från Tillväxtanalys om det statligt finansierade företagsfrämjandet.

Som vi redogör för i avsnitt 8.6 har regionerna flera uppgifter med syfte att främja och stötta företagen och näringslivet i länen. Vi ser det fortsatt som en lämplig uppgift för regionerna. I det arbetet uppmärksammar vi också betydelsen av regionernas samverkan med kommuner och statliga myndigheter inklusive länsstyrelser.

¹³³ Tillväxtanalys 2025b, s. 16.

¹³⁴ Tillväxtanalys 2026, s. 13.

¹³⁵ Tillväxtanalys 2026, s. 59.

7.7 Länsstyrelsernas roll behöver tydliggöras och stärkas

Även om länsstyrelserna inte längre har ett sammanhållet ansvar för regionala utvecklingsfrågor, så ser vi ändå att de har en viktig roll att spela i framtidens sammanhållna utvecklingspolitik. Detta beror på dels att länsstyrelserna har många uppgifter som på olika sätt berör utvecklingsfrågor, dels att den tvärsektoriella bredden i deras uppdrag gör att de kan bidra till politiken mer än de gör i dag. Våra förslag och bedömningar syftar till att ge länsstyrelserna goda förutsättningar att bidra till en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik genom att deras uppgifter förtydligas. Utredningen ser sammantaget länsstyrelserna som flexibla myndigheter som stödjer regeringen inom olika sakområden anpassat efter regionala och lokala förutsättningar.

Våra utgångspunkter

Här följer utredningens utgångspunkter i analysen av länsstyrelsernas uppgifter och roll inom en sammanhållen utvecklingspolitik. Dessa utgångspunkter utvecklas sedan var och en i de följande avsnitten.

- Länsstyrelserna har en bredd av uppgifter som berör regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik på olika sätt. Utformningen av en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik behöver ta hänsyn till detta.
- Länsstyrelserna har särdrag som gör dem unika bland statliga myndigheter. Till dessa särdrag hör deras starka regionala och lokala förankring, deras bredd i verksamhet och kompetens och deras uppgifter att samordna frågor inom vitt skilda områden. Detta innebär att de bör nyttjas på ett bättre sätt än i dagens regionala utvecklingspolitik och landsbygdspolitik.
- Länsstyrelsernas uppgifter behöver komplettera, inte överlappa, regionernas och andra statliga myndigheters uppgifter, för att skapa goda förutsättningar för samverkan.

- Länsstyrelsernas förutsättningar att bidra till regional utvecklingspolitik och landsbygds politik har i vissa avseenden blivit sämre under senare år. Förflyttningen av det regionala utvecklingsansvaret, men också koncentrationen av vissa uppgifter till utpekade länsstyrelser, riskerar att leda till kompetensförluster som gör att länsstyrelserna har svårt att klara av sina uppgifter kopplade till utveckling. De förslag som utredningen lägger ska stärka länsstyrelsernas förutsättningar att ta sig an de uppgifter som anknuter till den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Länsstyrelserna har en bredd av uppgifter som berör regional utvecklingspolitik och landsbygds politik

Länsstyrelserna har ett stort antal uppgifter, av både bredare och mer specifik karaktär, som bidrar till eller på annat sätt berör regional utvecklingspolitik och landsbygds politik. Både Riksrevisionen och Statskontoret har dock konstaterat att länsstyrelsens roll inom regional utvecklingspolitik är otydlig.¹³⁶ Med andra ord är det inte tydligt hur länsstyrelsernas uppgifter ska bidra till den regionala utvecklingspolitikens mål.

Vi diskuterar här ett urval av de relevanta uppgifter som länsstyrelserna har.

Uppdraget att främja utveckling behöver bättre förutsättningar

Länsstyrelserna ska enligt sin instruktion främja länets utveckling. Dessutom har länsstyrelserna uppgifter i fråga om regional tillväxt.¹³⁷ Vi ser inte dessa uppgifter som separata från länsstyrelsens övriga uppgifter, utan som en dimension av länsstyrelsens uppdrag i stort.

Länsstyrelserna har många uppgifter som innebär myndighetsutövning, i form av till exempel tillståndsgivning och tillsyn. I sin myndighetsutövning såväl som i annat arbete behöver länsstyrelsen ta hänsyn till såväl intresset att skydda och bevara som intresset av utveckling och tillväxt. Ibland kan en avvägning behöva göras mellan intressena, i andra fall är det möjligt att hitta lösningar som kan leda till synergieffekter. Många som utredningen talat med har framhållit

¹³⁶ Riksrevisionen 2022, s. 29; Statskontoret 2021, s. 65.

¹³⁷ 2 och 3 §§ förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion.

att länsstyrelsen i tillämpandet av dessa uppgifter har kommit att väga alltför mycket mot att skydda och bevara, något som innebär att länsstyrelsens myndighetsutövning riskerar att hindra eller försvåra utveckling i alltför stor utsträckning.¹³⁸ Produktivitetskommissionen gör bedömningen att länsstyrelsens förmåga att ta ett utvecklingsperspektiv har försvagats i och med att det regionala utvecklingsansvaret flyttades från länsstyrelserna till regionerna.¹³⁹ Det finns en risk att förflyttningen av dessa uppgifter har lett till en förlust av kompetens kopplat till utveckling och tillväxt. Utredningen instämmer i dessa bedömningar.

Det är inte tydligt hur och i vilket sammanhang som länsstyrelserna ska samordna andra myndigheter

Enligt sin instruktion ska länsstyrelserna utifrån ett statligt helhetsperspektiv arbeta sektorsövergripande samt inom myndighetens ansvarsområde samordna olika samhällsintressen och statliga myndigheters insatser.¹⁴⁰ Men det är svårt för länsstyrelserna att ta denna roll inom ramen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken. En orsak till det är att länsstyrelserna inte har fått några tydliga styrningssignaler från regeringen om hur de ska tillämpa denna roll inom ramen för de båda politikområdena. En annan orsak, som många länsstyrelser framhåller, är att andra statliga myndigheter inte har någon tydlig uppgift att samverka med länsstyrelsen inom den regionala utvecklingspolitiken.¹⁴¹ Det blir därmed svårt för länsstyrelserna att ta denna aktiva samordnande roll, om inte andra myndigheter själva identifierar ett behov av att länsstyrelserna tar denna roll.

Nära relaterad till detta är den uppgift som länsstyrelserna har att inom sitt ansvarsområde främja andra statliga myndigheters medverkan i det regionala utvecklingsarbetet i länet.¹⁴² Länsstyrelsernas redovisningar av hur de bidrar till genomförandet av den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken visar att de möter ut-

¹³⁸ SOU 2024:29, s. 324 f.; Statskontoret 2025, s. 40.

¹³⁹ SOU 2024:29, s. 324 f.

¹⁴⁰ 2 § förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion.

¹⁴¹ Se t.ex. Länsstyrelsen Blekinge 2025. Flera andra länsstyrelser gör samma kommentar i sina respektive remissvar till utredningens delbetänkande. Se exempelvis remissvaren från länsstyrelserna i Dalarna respektive Gävleborg.

¹⁴² 21 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

maningar i denna främjandeuppgift. Tillväxtverket konstaterar att andra myndigheter saknar uppdrag för att möta länsstyrelserna i den rollen.¹⁴³ Vi vill till detta lägga bedömningen att regeringens styrning är otydlig då den inte preciserar i tillräckligt hög utsträckning vad denna främjandeuppgift syftar till och hur den ska komplettera de andra myndigheternas arbete.

Enligt länsstyrelseinstruktionen ska en statlig myndighet samråda med länsstyrelsen innan den meddelar ett beslut som är av väsentlig betydelse för ett län.¹⁴⁴ Flera länsstyrelser har lyft till utredningen att det förekommer att myndigheter underlåter att underrätta länsstyrelsen inför att de till exempel fattar beslut om att lägga ner eller flytta ett kontor i ett län. Bestämmelsen i länsstyrelsernas instruktion tycks vara dåligt känd på en del myndigheter. Vi konstaterar att det krävs en god kommunikation mellan länsstyrelsen och andra statliga myndigheter för att länsstyrelsen ska ha någon möjlighet att ta sig an uppgiften att samordna myndigheters insatser utifrån ett statligt helhetsperspektiv.

Länsstyrelserna har flera andra uppgifter som berör regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik

Länsstyrelserna har en stor bredd av mer specifika uppgifter, som omfattar de flesta politikområden. Många av dessa uppgifter berör på olika sätt regional utvecklingspolitik eller landsbygdspolitik. Några av dessa är:

- samhällsplanering och boende,
- energi och klimat,
- lantbruk och landsbygd,
- kulturmiljö, och
- krisberedskap.¹⁴⁵

¹⁴³ Tillväxtverket 2025a, s. 88.

¹⁴⁴ 8 § förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion.

¹⁴⁵ Statskontoret 2021, s. 72.

Länsstyrelserna redovisar sitt arbete inom många av dessa uppgifter dels när de återskärmar till regeringen om hur de bidrar till genomförandet av den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken.¹⁴⁶ Men det finns ingenting som tyder på att det sker någon särskild samordning och styrning av genomförandet av dessa uppgifter inom ramen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken, vare sig av regeringen eller länsstyrelserna. I stället har redovisningen karaktären av en summering av uppgifter som länsstyrelserna ändå utför, oavsett den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken.

Länsstyrelsernas uppdrag gör att de har en potential att bidra till en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik

Statskontoret har i en nyligen utkommen rapport identifierat två huvudsakliga särdrag hos länsstyrelserna jämfört med andra statliga myndigheter, som regeringen bör ha i åtanke när den överväger vilken typ av uppgifter som passar för olika myndigheter att ta sig an. Statskontorets analys utgår från länsstyrelsernas instruktion samt regeringens vägledande principer för styrning av länsstyrelserna.¹⁴⁷ Dessa två särdrag är:

- kännedom om regionala och lokala förutsättningar och behov, och
- kapacitet för olika typer av samordning.¹⁴⁸

Till dessa två särdrag vill vi lägga till två ytterligare:

- kapacitet för avvägningar av olika typer av intressen, och
- stor bredd i uppgifter.

Vi ser att alla dessa fyra särdrag hos länsstyrelserna har relevans för en sammanhållen utvecklingspolitik. Denna politik ska utgå från platserns betydelse och från regionala och lokala förutsättningar och behov. Den innebär också ofta att insatser inom olika politikområden behöver samordnas och intressen vägas av för att möta tvärs-

¹⁴⁶ Tillväxtverket 2025a, s. 32–39, s. 52–56, s. 66–73, s. 81 ff. Redovisning sker också inom ramen för länsstyrelsernas årsredovisningar.

¹⁴⁷ Statskontoret 2025, s. 11. Regeringens vägledande principer för styrning av länsstyrelserna återfinns i prop. 2020/21:1, utgiftsområde 1, s. 59 f.

¹⁴⁸ Statskontoret 2025, s. 11. Se även SOU 2007:10, s. 235.

torielli utmaningar. För att åstadkomma detta krävs en bred kompetens. Att länsstyrelserna har dessa uppgifter talar alltså för att de är väl positionerade att bidra till en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik.

Länsstyrelsernas uppgifter ska komplettera, inte överlappa, regioners och andra statliga myndigheters uppgifter

Regionerna ska enligt vårt förslag behålla viktiga uppgifter inom en sammanhållen utvecklingspolitik, som de nu genomför inom den regionala utvecklingspolitiken, samtidigt som dessa uppgifter förtydligas. Vi har i detta kapitel pekat på flera nationella myndigheter som också behöver bidra till denna politik för att skapa förutsättningar att uppnå politikens mål. Det är viktigt att länsstyrelsernas uppgifter inom en sammanhållen utvecklingspolitik inte överlappar med regionernas eller med de nationella myndigheternas, på ett sätt som kan skapa otydlighet. Länsstyrelsernas uppgifter bör i stället komplettera de andra aktörernas så att ett samspel för att uppnå målen inom den sammanhållna utvecklingspolitiken blir möjligt.

Uppgiftsfördelningen behöver inte bara vara tydlig i regelverken utan den behöver också förstås och uppfattas på samma sätt av de aktörer som bidrar till en sammanhållen utveckling. Till exempel är det viktigt att länsstyrelsernas uppgift att främja länets utveckling inte förväxlas med regionernas uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. Utredningen bedömer att våra förslag om att förtydliga och avgränsa regionernas uppgifter bidrar till att göra ansvars- och uppgiftsfördelningen mellan regionerna och länsstyrelserna tydligare.

Länsstyrelsernas förutsättningar att bidra till utveckling har försämrats

Utredningen ser att länsstyrelsernas förutsättningar att bidra till utvecklingspolitiken har försämrats i flera avseenden under senare år. När det regionala utvecklingsuppdraget fördes över till regionerna innebar det också att resurser för att utföra uppgifterna till stora delar flyttades till regionerna.¹⁴⁹ Som vi har beskrivit tidigare

¹⁴⁹ Hur mycket medel som fördes över skilde sig från länsstyrelse till länsstyrelse.

har det lett till att länsstyrelserna har fått det svårare att ta sig an den generella uppgift om utveckling och tillväxt som de har. Vissa uppgifter har också flyttats över från länsstyrelserna till nationella statliga myndigheter. Ett aktuellt exempel på detta är att regeringen tagit initiativ för att bilda en ny miljöprövningsmyndighet som ska ta över vissa uppgifter från länsstyrelserna.¹⁵⁰ Det finns också andra förslag som innebär att uppgifter flyttas från länsstyrelserna, som har lagts fram av utredningar men som regeringen ännu inte beslutat om.¹⁵¹ Om länsstyrelserna förlorar alltför många uppgifter riskerar de att inte längre kunna upprätthålla den kritiska massa av kompetens, exempelvis juridisk kompetens, som krävs för att utföra deras uppdrag. Slutligen vill vi lyfta att om fler av länsstyrelsens uppgifter koncentreras till vissa länsstyrelser, kan detta innebära en risk för att den kritiska massan av kompetens riskerar att inte kunna upprätthållas på de länsstyrelser som blir av med uppgifter. Regeringen behöver väga denna möjliga nackdel mot fördelarna när de framöver fattar beslut om eventuell ytterligare koncentration av uppgifter till vissa länsstyrelser.¹⁵²

Regeringens sektoriserade styrning gör det svårare för länsstyrelserna att ta sig an tvärsektoriella frågor

Länsstyrelserna har ett mångfacetterat uppdrag som spänner över många olika departement och utgiftsområden. Det innebär att det är en komplex uppgift för regeringen att styra länsstyrelserna på ett samordnat sätt. Länsstyrelsernas huvudman återfinns formellt på Enheten för statlig förvaltning vid Finansdepartementet, som tillhör civilministerns område. Landshövdingarna har återkommande myndighetsdialoger med civilministern och andra representanter för departementets ledning. Men mycket av styrningen av länsstyrelserna sker i praktiken genom de andra departement inom vars områden länsstyrelserna har uppgifter. Det innebär att styrningen delvis sker genom kontakter direkt mellan aktuellt departement och avdelningschefer eller motsvarande, där länsledningen (landshövding och länsråd) inte medverkar.

¹⁵⁰ Dir. 2026:13.

¹⁵¹ Se t.ex. SOU 2024:91 och SOU 2024:89.

¹⁵² Regeringen lade fram kriterier för koncentration av länsstyrelsernas uppgifter i prop. 2021/22:1, utgiftsområde 1, s. 47.

Enligt Riksrevisionen brister regeringens styrning av länsstyrelserna i samordning och helhetsperspektiv. Styrningen är enligt Riksrevisionen sektoriserad och kännetecknas av att respektive departement arbetar för att länsstyrelserna ska bedriva sin verksamhet enligt de mål och prioriteringar som gäller inom departementets avgränsade område. Detta begränsar länsstyrelsernas möjligheter att bedriva en långsiktig och hållbar verksamhet.¹⁵³ Riksrevisionens rapport publicerades 2019, men de kontakter med länsstyrelserna som utredningen har haft bekräftar att den problembild Riksrevisionen beskriver fortfarande är aktuell. Vi gör också iakttagelsen att länsstyrelsernas uppgift att främja länens utveckling kräver att länsstyrelserna kan anlägga tvärspektoriella perspektiv, vilket regeringens sektoriserade styrning försvårar.

Våra förslag och bedömningar

I det följande presenterar vi våra förslag och bedömningar om hur länsstyrelsernas uppgifter ska se ut inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik samt om deras förutsättningar att utföra dessa uppgifter.

Länsstyrelserna ska stärka utvecklingsperspektivet i sin verksamhet

Utredningens förslag

Regeringen ska ge länsstyrelserna i uppdrag i deras gemensamma regleringsbrev att, inom relevanta delar av sin verksamhet, genomföra åtgärder för att förbättra sitt arbete för att främja länets utveckling och regional tillväxt.

Det finns indikationer på att länsstyrelserna i delar av sin verksamhet kommit att låta intresset av att utveckla väga alltför lätt i förhållande till intressena av att skydda och bevara. Utredningen anser därför att länsstyrelserna behöver förbättra sitt arbete med att främja utveckling och tillväxt. Detta ska ske inom ramen för det utrymme

¹⁵³ Riksrevisionen 2019, s. 5.

som finns i relevanta regelverk. Vidare är det inte bara den rena myndighetsutövningen som är aktuell i sammanhanget. Det kan även handla om exempelvis att ge rätt information till medborgare och företag samt att i myndighetens långsiktiga kompetensförsörjningsarbete se till att det finns tillgång till rätt kompetens för att göra de avvägningar som behövs. Länsstyrelserna kan här dra nytta av bland annat det arbete som de bedrivit för myndighetsutövning i ett främjande perspektiv.¹⁵⁴

För att ge en tydlig signal om att detta arbete bör prioriteras ska regeringen ge ett uppdrag om detta i länsstyrelsernas regleringsbrev.¹⁵⁵

Länsstyrelserna ska få i uppgift att ta fram tvärsektoriella analyser som ger regeringen underlag för beslut

Utredningens förslag

Länsstyrelsen ska återkommande beskriva och från ett sektorsövergripande perspektiv analysera de utmaningar och förutsättningar för utveckling i länet som myndigheten har identifierat i inom sitt ansvarsområde. Analysen ska kunna användas som underlag för regeringens styrning samt till Tillväxtverkets övergripande analyser och samordning av den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Länsstyrelserna skiljer sig från flertalet andra statliga myndigheter i det att deras verksamhet har ett starkt tvärsektoriellt och regionalt baserat perspektiv. På så sätt kan de bidra med kunskap till regeringen som kompletterar den som regeringen får från andra statliga myndigheter. Vi föreslår att länsstyrelserna i sin instruktion ska få i uppgift att återkommande ta fram en tvärsektoriell analys som i ett rumsligt perspektiv beskriver förutsättningar för utveckling i länet, och identifierar hinder och möjliga lösningar.¹⁵⁶ Rapporteringen

¹⁵⁴ Länsstyrelserna 2021, s. 79.

¹⁵⁵ Länsstyrelserna har i sitt regleringsbrev för 2026 i uppgift att redovisa hur de har bidragit till tillväxt, med utgångspunkt i deras uppgifter att utifrån ett statligt helhetsperspektiv arbeta sektorsövergripande och inom sitt ansvarsområde samordna olika samhällsintressen och statliga myndigheters insatser samt att främja länets utveckling. Detta rör sig dock alltså om ett åiterrapporteringskrav och inte ett uppdrag till länsstyrelserna att utveckla sin verksamhet.

¹⁵⁶ Förslaget utgår från ett liknande förslag som presenterades av Ansvarskommittén. Se SOU 2007:10, s. 236 f.

sker till regeringen och analyserna ska kunna utgöra ett underlag för regeringen i dess styrning av den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Analyserna ska i första hand utgå från länsstyrelsens instruktionsenliga uppgifter och den kunskap som länsstyrelserna har byggt upp i och genom dessa. Till de av länsstyrelsernas uppgifter som är av särskild relevans hör till exempel uppgifterna inom samhällsplanering, miljö, energi, kulturmiljö, lantbruk och landsbygd, vattenfrågor och krisberedskap. Länsstyrelserna har många uppgifter som dels har en tydlig rumslig dimension, dels innebär avvägningar och möjliga synergier mellan utveckling och bevarande. Detta innebär att länsstyrelserna bör kunna bidra med analyser av frågor kopplade till förutsättningar för utveckling som kompletterar den som regeringen får från andra statliga myndigheter och från regionerna.

Regeringen ska kunna styra inriktningen på analyserna genom att till exempel ge vissa länsstyrelser i uppdrag att belysa vissa problem utifrån förhållandena i de aktuella länen. Men länsstyrelserna bör också ha en möjlighet att själva ta initiativ för att kunna identifiera och lyfta perspektiv som regeringen inte förutsett.

Analyserna ska kunna utgöra ett underlag för Tillväxtverket i myndighetens uppföljning och samordning av politikområdet. De ska kunna användas av Tillväxtverket när myndigheten återkommande tar fram underlag till nya prioriteringar för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Länsstyrelsernas arbete med att ta fram analyserna bör därför ske efter samråd med Tillväxtverket. Länsstyrelserna bör i detta arbete också samråda med regionerna.

Genom dessa analyser förstärks länsstyrelsernas möjligheter att bidra utifrån sin kunskap om lokala och regionala förhållanden samt bredden i de frågor de hanterar. Den kunskap som länsstyrelserna genererar när de tar fram analyserna bör också kunna komma till nytta i deras uppdrag i övrigt, till exempel vid avvägningar där utveckling och tillväxt ställs mot andra intressen.

Länsstyrelsernas samverkan med kommunerna inom utvecklingsfrågor bör stärkas

Utredningens bedömning

Länsstyrelsernas samverkan med kommunerna inom utvecklingsfrågor bör stärkas. Detta kan ge bättre förutsättningar för att kommunernas kunskap, erfarenheter och verksamheter ska kunna nyttjas för att uppnå målen för politiken. Arbetsformerna för samverkan behöver ske anpassat till förutsättningarna i respektive län, till exempel behoven hos kommunerna i länet.

Kommunernas insatser är i praktiken av avgörande betydelse för att en sammanhållen utveckling ska kunna uppnås. Detta analyserar vi vidare i kapitel 9. Vi ser att förutsättningarna behöver bli bättre för att kommunerna ska kunna bidra till målen för den föreslagna politiken. Detta gäller i synnerhet de kommuner där dessa förutsättningar i dag är sämre, på grund av bland annat demografiska utmaningar.

Både staten och regionerna behöver förbättra sin samverkan med kommunerna för att ge kommunerna bättre förutsättningar att bidra till den sammanhållna utvecklingspolitiken. Här ser vi att länsstyrelserna kan göra viktiga insatser. Länsstyrelsernas samverkan med kommunerna i utvecklingsfrågor bör därför stärkas. Länsstyrelsernas geografiska närvaro och kunskap om lokala och regionala förhållanden, liksom deras kontakter med kommunerna, är en resurs som bör tas till vara. Samverkan bör dock ske utifrån de förutsättningar som finns i respektive län, till exempel behoven hos kommunerna i länet. I län där många kommuner är små och har en minskande befolkning kan behoven förväntas vara större.

Länsstyrelsen kan ta sig an uppdrag som inte faller inom någon annan myndighets uppgifter

Utredningens bedömning

Där regeringen identifierar behov av att det utförs uppgifter med koppling till utveckling, som inte ligger inom nationella myndigheters ansvar och inte heller inom regionernas uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken, bör regeringen överväga att

ge en eller flera länsstyrelser i uppdrag att utföra uppgifterna. Uppdraget bör i så fall komplettera och inte överlappa med andra aktörers uppgifter och ansvar.

Utredningen ser att det kan uppstå situationer där regeringen identifierar behov att utföra uppgifter med koppling till den sammanhållna utvecklingspolitikens mål, men där uppgifterna inte på ett tydligt sätt faller inom en nationell myndighets ansvar och inte heller inom regionernas uppdrag. Det kan till exempel handla om platsspecifika frågor där många statliga myndigheters uppgifter berörs och där samordning kan behövs. I sådana situationer bör regeringen överväga att ge ett uppdrag till länsstyrelserna att utföra dessa uppgifter. Länsstyrelsernas instruktionsenliga uppgifter ger dem breda möjligheter att agera på ett flexibelt sätt och ta sig an exempelvis samordningsuppgifter när behov uppstår. Länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län har exempelvis i uppdrag att genomföra insatser som bidrar till att hantera de målkonflikter som uppstår vid handläggning av ärenden med anledning av den pågående nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i länen.¹⁵⁷ Sådana uppdrag till länsstyrelserna bör vara formulerat på ett sådant sätt att de kompletterar, inte överlappar med, andra aktörers ansvar.

Regeringen behöver ta ett samlat grepp för att styra länsstyrelserna på ett långsiktigt och strategiskt sätt

Utredningens bedömning

För att kunna styra länsstyrelserna på ett långsiktigt och strategiskt sätt, behöver regeringen ta ett samlat grepp om länsstyrelsernas framtida roll och uppdrag i statsförvaltningen. Regeringen kan till exempel göra detta genom att göra en översyn över länsstyrelsens framtida roll och uppdrag.

¹⁵⁷ Finansdepartementet (2025). Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende länsstyrelserna. 2025-12-18.

Utredningens bedömning

Regeringen bör utveckla styrningen av länsstyrelserna genom att de olika departementen i större utsträckning låter sina kontakter med länsstyrelserna ske via länsstyrelseledningen.

Vi har i det här kapitlet diskuterat flera exempel på att regeringens styrning av länsstyrelserna under senare år försämrat länsstyrelsernas förutsättningar att hantera sitt uppdrag. Utredningen ser att länsstyrelserna har ett brett och komplext uppdrag som fyller en viktig funktion i statlig förvaltning och i samhällsorganisationen i stort. Länsstyrelsernas uppdrag bidrar bland annat med ett regionalt och lokalt förankrat perspektiv till statens verksamhet, och genom sin bredd är de väl positionerade att samordna uppgifter och göra avvägningar. Bredden i länsstyrelsens uppdrag innebär också att många departement deltar i styrningen av dem, vilket innebär en risk för att helhetsperspektivet går förlorat.

Regeringen behöver låta varje större planerad förändring i länsstyrelsernas uppdrag föregås av en analys av hur den påverkar länsstyrelsernas samlade kapacitet, inklusive deras förmåga att ta sig an uppgiften att främja länets utveckling. Särskilt bör regeringen beakta detta perspektiv vid beredningen av förslag som innebär att uppgifter hos länsstyrelserna flyttas till en annan myndighet eller att uppgifter koncentreras till vissa länsstyrelser.

Regeringen behöver också ta hänsyn till länsstyrelsernas förutsättningar att långsiktigt utföra sitt uppdrag i sin styrning av länsstyrelserna. Styrningen behöver ta ett helhetsgrepp om länsstyrelsernas uppdrag och vara mer samordnad och strategisk än den är i nuläget. För att få underlag för en sådan strategisk styrning kan regeringen till exempel göra en översyn av länsstyrelsernas framtida uppdrag och roll i statsförvaltningen. En sådan översyn bör ta sin utgångspunkt i att länsstyrelsernas roll kopplat till bland annat utvecklingsfrågor kommit att bli alltmer oklar över tid i och med att vissa uppgifter har förts över till nationella myndigheter eller koncentrerats till vissa länsstyrelser. Frågor som bör ingå i en eventuell översyn är bland annat hur länsstyrelsernas uppdrag kan komplettera nationella statliga myndigheters uppgifter genom att bidra med ett regionalt och lokalt förankrat perspektiv, och hur länsstyrelsernas och regionernas uppgifter och roller kan komplettera varandra. Översynen bör

också omfatta frågor om hur regeringen kan styra länsstyrelserna på ett samordnat sätt och hur regeringen kan skapa förutsättningar för att varje länsstyrelse ska kunna hantera bredden av sin verksamhet på ett samordnat sätt, samtidigt som en likvärdighet i länsstyrelsernas verksamhet sinsemellan kan upprätthållas.

Behovet av ett större, samlat grepp om länsstyrelsernas uppdrag bör inte innebära att regeringen skjuter upp att ta initiativ för att lösa problem avseende styrningen av länsstyrelserna som behöver hanteras skyndsamt.

Vidare bör regeringen ge länsstyrelseledningen bättre möjligheter att styra sin verksamhet på ett samordnat sätt. Detta bör ske genom att de olika departementen inom vilkas områden länsstyrelserna har uppgifter i större utsträckning för dialog direkt med länsstyrelseledningen (landshövding eller länsråd) snarare än med lägre organisatoriska nivåer inom länsstyrelserna.

8 Regionernas roller och uppgifter

I det här kapitlet presenterar vi förslag och bedömningar om regionernas roller och uppgifter inom en sammanhållen utvecklingspolitik. Inledningsvis lägger vi fast några utgångspunkter. Därefter presenterar och diskuterar vi vårt förslag om regionernas övergripande uppgifter. Ett avsnitt ägnas åt den strategiska utvecklingsplan inom sammanhållen utveckling som vi föreslår att regionerna ska ta fram i stället för den strategi för regional utveckling som de ska ta fram i dag. Slutligen tar vi upp våra förslag om regionernas uppgifter inom några specifika områden kopplade till sammanhållen utveckling: i tur och ordning kompetensförsörjning, transportinfrastruktur, digital infrastruktur och konnektivitet, näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service.

8.1 Våra utgångspunkter

Regionerna behöver ha en tydlig roll som de har förutsättningar att hantera

Formellt sett har regionerna en ledande roll i den regionala utvecklingspolitiken. Enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar ska en region "utarbета och fastställa en strategi för länets utveckling och samordna insatser för genomförandet av strategin".¹ Av förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete framgår att "den regionala utvecklingsstrategin ska vara en samlad och sektorsövergripande strategi för det regionala utvecklingsarbetet i ett eller flera län och innehålla mål och långsiktiga prioriteringar för det regionala utvecklingsarbetet".²

¹ 5 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

² 8 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

Utredningen har dragit slutsatsen att regionerna inte har förutsättningar att ta på sig en sådan ledande roll som lagen stadgar. Regionen saknar till stor del rådighet över de insatser som kan bidra till regional utveckling i det breda perspektiv som lagen avser. Denna rådighet finns i stället till mycket stor del hos statliga myndigheter och kommuner. Den uppgift som regionerna har att fastställa en strategi för länets utveckling och *samordna insatser* för genomförandet av den innebär att de behöver inta en styrande roll gentemot de aktörer vars insatser ingår i strategin, alltså bland annat statliga myndigheter och kommuner. Vi bedömer att det inte är praktiskt möjligt för regionerna att ta en sådan styrande roll gentemot statliga myndigheter, eftersom myndigheterna lyder under regeringen. En region kan inte heller ta en sådan styrande roll gentemot kommunerna inom ett län, eftersom kommunerna har självstyrelse på samma sätt som regionerna själva. Utredningen har inte uppfattat att det i praktiken förekommer att regioner verkligen samordnar vare sig statliga myndigheters eller kommuners insatser inom den regionala utvecklingspolitiken. Det regionala utvecklingsansvar som lagen och förordningen beskriver är alltså inte en realitet.

Vår utgångspunkt är att regionerna behöver ha uppgifter och en roll med avseende på utveckling som de har förutsättningar att hantera, och som är förenlig med deras roll i den offentliga förvaltningen i stort. Som vi beskrev i kapitel 6 finns det tungt vägande skäl för att regionerna bör ha en viktig roll inom en sammanhållen utvecklingspolitik. Dels kan utvecklingspolitik inte bedrivas enbart på en nationell och en kommunal nivå; det finns ett behov av en mellanliggande geografisk nivå, där länen är den mest naturliga befintliga geografiska indelningen. Dels kan regionerna med sitt demokratiska uppdrag och sin koppling till regionala aktörer inom näringsliv och civilsamhälle fånga upp de behov av insatser som finns för att olika aktörer ska kunna bidra till utveckling på ett samordnat och platsbaserat sätt. Till stor del genomför regionerna dessa uppgifter redan i nuläget, men en tydligare avgränsning och precisering av uppdraget skapar förutsättningar för ett mer fokuserat och effektivt arbete.

De förslag och bedömningar vi presenterar i det följande har som avsikt att ge regionerna tydliga uppgifter som möjliggör att de kan använda sig av sina styrkor och bidra till en sammanhållen utvecklingspolitik på bästa sätt. Det innebär att regionernas uppdrag blir

tydligare och inte omfattar uppgifter som de inte har förutsättningar att utföra.

Uppdraget behöver vara möjligt att genomföra utifrån samtliga regioners förutsättningar

Det finns betydande skillnader mellan regionerna när det gäller hur de bedriver det regionala utvecklingsarbetet. Antalet årsarbetskrafter som regionerna lägger på uppgifter varierar betydligt. En orsak till detta är att regionerna tilldelas olika mycket av anslaget för regionala utvecklingsåtgärder. År 2025 fick Region Uppsala 13 miljoner medan de fyra nordligaste länen fick över 100 miljoner vardera.³ Förutsättningarna skiljer sig naturligtvis också åt beroende på länens skiftande geografi, befolknings- och näringslivsstruktur med mera.

Men vi kan också konstatera att regionerna tar sig an uppdraget på olika sätt. Vissa regioner är betydligt mer ambitiösa än andra när det gäller hur mycket av regionens egna skattemedel man använder till det regionala utvecklingsarbetet. Det kan i sin tur ha att göra med vid vilken tidpunkt regionen i fråga tog över uppgifterna inom regionalt utvecklingsarbete. De regioner som har haft uppdraget relativt länge, till exempel Västra Götaland och Skåne, tenderar att avsätta mer skattemedel och därmed kunna vara mer ambitiösa i sitt arbete med regional utveckling.

Vi konstaterar att regionernas uppdrag inom en sammanhållen utvecklingspolitik, det vill säga deras uppgifter enligt lag, behöver vara utformat och resurssatt av staten på ett sätt så att samtliga regioner har möjlighet att ta sig an det. Därutöver kan regionen välja att bedriva ett mer ambitiöst arbete med hjälp av regionens egna skattemedel, men det faller då utanför statens uppdrag till regionerna.

³ Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2025). Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende anslag 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling.

Regionernas uppdrag bör koncentreras till de områden där de har förutsättningar att ge ett viktigt bidrag

Regionernas uppgifter enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar är i dag brett formulerade när det gäller vilka frågor och politikområden som de berör. Samtidigt pekar samma lag också ut vissa frågor där regionerna har mer specifika uppgifter, som kompetensförsörjnings- samt transportinfrastrukturfrågor.

Enligt det ramverk för styrning som vi föreslår ska regionerna i stället ha tydliga, välavgränsade och långsiktiga uppgifter inom en sammanhållen utvecklingspolitik. Uppgifterna bör koncentreras och bli tydligare inom områden där regionerna har ett särskilt viktigt bidrag att göra. Detta bör underlätta regionernas prioriteringsarbete så att de kan koncentrera sina uppgifter till dessa områden, snarare än områden där de inte har en nyckelroll.

De områden där utredningen bedömer att regionernas uppgifter bör tydliggöras avhandlas nedan i avsnitt 8.3–8.6.

Regionerna behöver ha ett rumsligt perspektiv som tar hänsyn till hela länet och som omfattar all deras verksamhet

Utredningens förslag till en ny utvecklingspolitik bygger på att platser och deras skiftande förutsättningar har en avgörande betydelse för hur utvecklingsarbetet bör utformas. Det innebär att regionerna behöver tillämpa ett rumsligt perspektiv där förutsättningar och behov för människor och verksamheter på olika platser i hela länet beaktas. Lösningar och insatser för att möta identifierade behov behöver kunna anpassas efter dessa skilda förutsättningar.

Regionala utvecklingsdirektörer som utredningen har träffat presenterar det rumsliga perspektivet som att de har ett geografiskt helhetsperspektiv i det regionala utvecklingsarbetet – samtidigt som de ser till hela länets samlade utveckling är det viktigt att olika platser varierande förutsättningar tillåts påverka genomförandet av insatser. Förutom det inomregionala arbetet är samverkan över regiongränser och ibland även över landsgränser en del av regionens geografiska helhetsperspektiv. Vi utvecklar resonemangen om det rumsliga perspektivet i regionernas insatser i avsnitt 8.2 nedan.

8.2 Övergripande om regionernas uppdrag och roll

Utredningens förslag

Regionernas uppgifter ska framgå av en ny lag om sammanhållet utvecklingsarbete. Lagen ska omfatta uppgifter inom

- kompetensförsörjning
- transportinfrastruktur
- digital infrastruktur
- näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service.

Regionerna ska återkommande utarbeta och fastställa en strategisk utvecklingsplan för de insatser som regionen ansvarar för inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Den strategiska utvecklingsplanen ska upprättas utifrån en analys av förutsättningarna i länet för att uppnå målen med det sammanhållna utvecklingsarbetet. Den strategiska utvecklingsplanen ska upprättas i samverkan med aktörer i länet.

Den strategiska utvecklingsplanen, och den analys som ligger till grund för den, ska lämnas till regeringen, Tillväxtverket och andra relevanta statliga myndigheter och aktörer.

Regionernas uppdrag ska fokusera på fyra områden

Utredningen anser att regionernas uppdrag inom den sammanhållna utvecklingspolitiken ska fokusera på frågor inom fyra områden, som är särskilt viktiga för länets utveckling och där regionerna har goda förutsättningar att bidra. Dessa områden är:

- kompetensförsörjning
- transportinfrastruktur
- digital infrastruktur
- näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service.

Regionerna har redan i nuläget enligt lag uppgifter inom de två förstnämnda av dessa områden. De uppgifter vi beskriver utvecklas i avsnitten 8.3–8.6.

Regionerna ska genomföra insatser i den sammanhållna utvecklingspolitiken för att skapa förutsättningar för utveckling i länet. Dessa insatser innebär bland annat att fördela regionala utvecklingsmedel till insatser som kan stärka förutsättningarna för utveckling. Men det handlar till stor del också om insatser som stärker dessa förutsättningar på ett mer indirekt sätt, till exempel genom att samverka med till exempel statliga myndigheter, kommuner, kommunalförbund, näringslivet, aktörer inom civilsamhället och utbildningsanordnare av olika slag.

Regionerna analyserar och förmedlar behov och önskemål om utveckling

Regionerna har genom sina olika nätverk och kontakter, bland annat med kommuner, kommunalförbund, näringsliv, civilsamhällets organisationer samt med medborgare, en god kännedom om förhållandena i länet. En central uppgift för regionerna är att utifrån denna kännedom förmedla en bild av behoven av utveckling i länet till regeringen och till statliga myndigheter. På så sätt kan regeringen och statliga myndighet, i dialog med regionerna och med andra centrala aktörer, anpassa sin styrning och sina insatser till förhållanden i olika län. Förutsättningarna kan då förbättras för att statens insatser ska kunna bidra till målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Regionernas analys ska inte avgränsas till enbart de frågor de har specifika uppgifter inom (se punktlistan ovan) utan ska även avse andra frågor som har betydelse för förutsättningarna för utveckling i länet. För att regionerna ska kunna förmedla den kunskap och de uppgifter som behövs är det av stor vikt att de har tillgång till relevant data av hög kvalitet samt en god kapacitet för analys.

För att regionerna ska utveckla och upprätthålla en god kunskap om regionala och lokala förhållanden är det viktigt att de för en löpande dialog med såväl kommunerna som företrädare för näringslivets och civilsamhällets organisationer i länet. Dessa organisationer behöver också ha goda förutsättningar för att delta i sådan dialog. Vi utvecklar detta i kapitel 9, 10 och 11.

Forum för hållbar regional utveckling är fortsatt en viktig arena för dialog mellan regeringen och regionerna

Regeringen beslutade i februari 2022 att inrätta Forum för hållbar regional utveckling 2022–2030, som ska vara en del av Regeringskansliet.⁴ Syftet med forumet är att utgöra en mötesplats för formaliserad dialog och samverkan om långsiktiga och strategiska frågor av betydelse för hållbar regional utveckling mellan regeringen respektive regionerna och Gotlands kommun. Det består av ett forum för dialog och samverkan på politisk nivå, Politikerforum, och ett forum för dialog och samverkan på tjänstemannanivå, Tjänstepersonsforum.⁵ Ett kansli vid Tillväxtverket har inrättats för att stödja forumets arbete. Enligt regeringens beslut är syftet med forumet bland annat att ge regeringen ökad kunskap om regionala förutsättningar och prioriteringar, men också att föra dialog och samverka med regionerna om regeringens prioriteringar och ge regionerna möjlighet att komma med inspel och underlag till regeringen.⁶

Utredningen om statens samverkan med kommunsektorn finner att Forum för hållbar regional utveckling har utvecklats från att främst omfatta information från staten till att vara en plattform för dialog. Samma utredning bedömer även att forumet fyller en viktig funktion då det fortsatt efterfrågas av kommunsektorn och används av regeringen.⁷ Regeringskansliet och Tillväxtverket genomför nu en uppföljning av forumet som arena för dialog och samverkan mellan regeringen och regionerna.

Utredningen konstaterar att det förnyade uppdraget för regionerna inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken innebär att det finns en nära koppling mellan regionernas uppgifter och statens. Det finns därför ett fortsatt behov av samverkansformer där regeringen och regionerna kan föra en dialog om utvecklingsfrågor på en strategisk nivå. Vi ser därför att Forum för hållbar regional utveckling bör finnas kvar, huvudsakligen i samma form som i dag. Forumets verksamhet bör dock utvecklas så att det motsvarar mål och uppgifter inom den förnyade sammanhållna utvecklingspoliti-

⁴ Regeringsbeslut 2022-02-17 i ärende N2022/00420. Forumet fanns redan tidigare i en delvis annan form.

⁵ SOU 2025:85, s. 129.

⁶ Regeringsbeslut 2022-02-17 i ärende N2022/00420.

⁷ SOU 2024:43, s. 207, s. 380.

ken. Bland annat bör större utrymme ges åt landsbygders behov och inomregionala skillnader.

Vi ser också att forumets verksamhet bör koordineras med det Nationella råd för Sveriges sammanhållna utveckling som vi föreslår (se vidare kapitel 11). En sådan koordinering underlättas genom att Tillväxtverket har i uppgift att stödja såväl forumet som rådet. Detta kan exempelvis ske genom dialoger med gemensamma teman, där underlag, analyser och rapporteringar delas mellan forumet och det nationella rådet. Genom att det delvis är gemensamma teman som diskuteras vid forumet och det nationella rådet kan frågorna få en mer allsidig belysning, vilket kan underlätta i regeringens arbete med att bereda dem vidare.

Utredningen välkomnar den uppföljning av forumet som Regeringskansliet och Tillväxtverket genomför under 2026 och ser att resultatet från uppföljningen kan vara ett viktigt underlag för att utveckla forumets verksamhet.

En strategisk utvecklingsplan ersätter den regionala utvecklingsstrategin

Enligt den nuvarande lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar ska en region utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling och samordna insatser för genomförandet av strategin. Beskrivningen av den funktion som strategin ska fylla är enligt utredningens bedömning för bred och otydlig i sin ansats. För att strategin ska genomföras ska regionerna alltså samordna insatser. Statliga myndigheter och kommuner är exempel på aktörer vars insatser behövs för att åstadkomma regional utveckling. Som vi har beskrivit ovan har dock regionerna inte möjligheten att styra över dessa aktörer.

De regionala utvecklingsstrategierna har inte heller i praktiken kommit att fylla funktionen av en strategi som andra aktörer ska medverka till att genomföra, under regionens samordning. I stället utgörs de ofta av en allmän beskrivning av förutsättningarna i länet och ett stort antal ganska allmänt formulerade målsättningar.

Ett annat problem är att regionernas uppgift att fastställa en strategi blir en slags kärnpunkt i den regionala utvecklingspolitiken, som övriga uppgifter inom politiken – såväl regionernas som statliga myndigheters uppgifter – utgår från. Detta är olyckligt eftersom det

skapar ett fokus på att ta fram strategidokument. Den regionala utvecklingspolitiken som den ser ut i dag kännetecknas av en mängd olika strategier på olika nivåer, som ofta överlappar varandra och som ofta saknar konkreta åtgärder. Vi noterar också att det är vanligt att regionerna i sina redovisningar till regeringen lyfter fram som en prestation i sig att regionen tagit fram en strategi.⁸

Den nya lagen föreslås slå fast att regionerna återkommande ska ta fram en strategisk utvecklingsplan för sina insatser inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Den strategiska utvecklingsplanen ska

- utgå från en analys av förutsättningarna för utveckling i länet, som omfattar utmaningar, möjligheter, behov av förändring och kapacitet för omställning,
- fokusera på regionernas specificerade uppgifter enligt den föreslagna lagen om sammanhållet utvecklingsarbete,
- omfatta konkreta insatser som regionen ska genomföra,
- beskriva hur regionerna avser genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer, och
- tillämpa ett rumsligt perspektiv, såväl vad gäller analys som prioriteringar och insatser.

Regionerna har andra viktiga uppgifter enligt lag som har en koppling till utveckling i hela landet

Utredningen vill i detta sammanhang även uppmärksamma att regionerna har andra uppgifter enligt lag som har koppling till utvecklingsfrågor men som inte ingår i det regionala utvecklingsarbetet så som det definieras enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Det handlar om uppgifter inom till exempel kollektivtrafik- och kulturområdet, som har en naturlig koppling till det regionala utvecklingsarbetet. Ofta bedriver regionerna det regionala utvecklingsarbetet på ett sätt som tydligt kopplar an till uppgifterna inom kultur och kollektivtrafik med flera områden. Utredningen ser positivt på detta men anser inte att det bör finnas något krav från statligt håll på att regionerna ska ta sig an dessa uppgifter som en stra-

⁸ Tillväxtverket 2025c, s. 29, s. 47.

tegisk helhet eller att de måste samordnas med den strategiska utvecklingsplanen. Det skulle kunna leda till oklarheter när det gäller gränsdragningen mellan regionernas olika statliga uppdrag.

Ett tydligt rumsligt perspektiv i såväl analysen som regionernas insatser

I den politik som utredningen föreslår betonas vikten av ett rumsligt perspektiv i regionernas insatser. Det handlar om att ha ett geografiskt helhetsperspektiv med grundläggande förståelse för att människor lever och verkar på platser som har olika förutsättningar. Genom att identifiera olikheter i förutsättningar för olika platser kan man hitta lösningar som beaktar olikheterna och tar vara på funktionella samband. Det är också ett sätt att komma ifrån tudelningen eller motsatsparet stad–land, där ofta staden betraktas som norm och landsbygden som något avvikande. I stället kan det geografiska helhetsperspektivet ge kunskap om hur olika platser kan stärka varandra och tillsammans bidra till länets utveckling.

Med utgångspunkt från ett rumsligt perspektiv kan regionen synliggöra olika platserns relationer till varandra, och hur funktionaliteter kan utvecklas och förbättras. Sådana funktionaliteter kan till exempel handla om invånarnas pendlings- och resmönster eller näringslivets behov av infrastruktur och transporter. Funktionella områden sträcker sig ofta utanför det egna länet och kräver därför samverkan över länsgränser.

Region Östergötland är en av flera regioner som har ett tydligt rumsligt perspektiv i bland annat den regionala utvecklingsstrategin och det regionala serviceprogrammet. I *Utvecklingsstrategi för Östergötland* står att ”de regionala och närgeografiska rumsliga principerna bidrar till att än mer knyta samman landsbygder, städer, tätorter och platser såväl inom som över länsgränser, för att uppnå en fungerade vardag för invånarna.”⁹ För Region Sörmland är det rumsliga perspektivet framträdande i det regionala utvecklingsarbetet, bland annat genom Strukturbild Sörmland som visar framtida utveckling av platser, funktionella noder samt samband inom länet och med omvärlden.¹⁰ Ytterligare ett exempel är *RUFS 2050*, som är den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen. Där

⁹ Region Östergötland 2025, s. 9.

¹⁰ Region Sörmland 2026, s. 10.

presenteras den rumsliga inriktningen som central för länets utveckling, bland annat med koppling till tillgänglighet, utvecklingen av bostads- och arbetsmarknaden och inte minst för länets landsbygds- och skärgårdsområden.¹¹

Utredningens förslag

Regionerna ska, när de upprättar den strategiska utvecklingsplanen, ta hänsyn till olika platsters förutsättningar. Regionen ska därvid analysera de särskilda förutsättningarna för en sammanhållen utveckling i länet som helhet och i olika delar av länet som landsbygder och tätorter.

Regionerna ska ta fram strategiska utvecklingsplaner som tar hänsyn till olika platsters förutsättningar. Perspektivet ska avspeglas i de insatser som presenteras för att hitta lösningar på behov och utmaningar som finns i olika geografier. I både de strategiska utvecklingsplanerna och de insatser som regionerna medverkar i ska inomregionala skillnader och funktionella samband såväl inom som utanför länet identifieras och hanteras.

Staten behöver ta fram stödjande insatser för att stärka regionernas analyskapacitet

De uppgifter som utredningen föreslår att regionerna ska få inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken kräver att de har en god analyskapacitet för att till exempel kunna analysera behov av utveckling samt planera och genomföra åtgärder med utgångspunkt i ett rumsligt perspektiv. Regionernas insatser inom ramen för deras nuvarande ansvar i den regionala utvecklingspolitiken visar att de har en varierande kapacitet för analys. Detta har bland annat lyfts fram i utredningens kontakter med statliga myndigheter som samverkar med regionerna. Vi analyserar detta mer i detalj i de avsnitt som följer, bland annat 8.3 om kompetensförsörjning.

¹¹ Region Stockholm 2018, s. 54.

Det finns många skäl till att regionernas kapacitet för analys varierar. Viktiga orsaker till det är, som vi diskuterar i avsnitt 8.1, att deras ekonomiska förutsättningar skiljer sig åt, men också att de tar sig an uppdraget på olika sätt.

Vi presenterar våra bedömningar om anslaget för regionala utvecklingsåtgärder i kapitel 12. Där bedömer vi bland annat att samtliga regioner bör tilldelas resurser som ger en långsiktigt hållbar kapacitet för att utföra det statliga uppdraget inom den sammanhållna utvecklingspolitiken, vilket förutsätter att det fastställs en lägsta nivå på de medel som en enskild region kan tilldelas.

Det ska ingå i Tillväxtverkets insatser att stödja regionerna i deras arbete inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Som vi beskriver i kapitel 7 ska detta stöd utgå från regionernas behov och förutsättningar. Tillväxtverket kan på så sätt bidra till en stärkt analytisk kapacitet hos de regioner där behoven är störst. Men vi bedömer att det finns anledning för staten att bidra med ytterligare insatser för att stödja regionerna.

Utredningens förslag

Staten ska öka sitt bidrag till Rådet för kommunala analyser för att föreningen ska kunna utöka sitt arbete med att vidareutveckla möjligheterna till jämförelser och analyser av effektivitet och ett utökat stöd till kommuner och regioner i denna fråga. Regeringen bör ta initiativ för att rådets uppgifter breddas till att på ett uttalat sätt omfatta effektivitet i kommuners och regioners arbete med utvecklingsfrågor.

Rådet för främjande av kommunala analyser kan bidra till att stärka regionernas analytiska kapacitet

En sådan insats kan ske genom statens bidrag till Rådet för främjande av kommunala analyser (RKA). Utjämningskommittén 2022 har funnit att det kan finnas skäl för staten att genom olika åtgärder underlätta kommunernas och regionernas arbete med att effektivisera den kommunala verksamheten, eftersom ett kontinuerligt arbete för att bedriva den kommunala verksamheten effektivt kan

motverka höga och ökande skattesatser.¹² Kommittén föreslår därför att statens bidrag till RKA ska ökas för att föreningen ska kunna utöka sitt arbete med att vidareutveckla möjligheterna till jämförelser och analyser av effektivitet och ett utökat stöd till kommuner och regioner.¹³ RKA är en ideell förening som har bildats i samarbete mellan staten och Sveriges kommuner och regioner (SKR). Föreningens uppgift är att stödja arbetet med uppföljning, jämförelser och analys i kommuner och regioner.

Utredningen ställer sig bakom Utjämningskommitténs förslag och bedömer att RKA:s uppgifter kan breddas så att de på ett uttalat sätt omfattar effektiviteten i kommunernas och regionernas arbete för utveckling. Regeringen bör ta initiativ för att uppgifterna breddas på detta sätt.

8.3 Kompetensförsörjning

I det här avsnittet analyserar vi regionernas arbete med kompetensförsörjning, inklusive deras samverkan med statliga myndigheter, kommuner och andra aktörer i detta arbete. Vi presenterar också ett antal förslag för att ge regionerna bättre förutsättningar att ta sig an sitt uppdrag inom kompetensförsörjning. Avsnittet anknyter till och utvecklar våra analyser och förslag i avsnitt 7.3 om statliga myndigheters uppgifter inom området.

Regionernas uppgifter inom kompetensförsörjning

Enligt 5 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar ska en region fastställa mål och prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig och privat sektor på kort och lång sikt. Denna uppgift infördes i lagen 2022. I praktiken hade regionerna redan tidigare utfört liknande uppgifter, men inom ramen för ett så kallat erbjudande genom mål- och villkorsbeslut från regeringen.¹⁴

¹² SOU 2024:50, s. 798.

¹³ SOU 2024:50, s. 805.

¹⁴ Ramboll 2021, s. 2.

Av den ovan nämnda paragrafen framgår också att en region ska utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling och samordna insatser för genomförandet av strategin. Denna generella skrivning omfattar även kompetensförsörjningsarbetet, eftersom kompetensförsörjning och kompetensutveckling i hela landet är ett av de strategiska områden som ingår i den nationella strategin för hållbar regional utveckling.¹⁵ Men exempelvis uppgiften att samordna insatser pekas alltså inte ut specifikt i lagen när det gäller kompetensförsörjning, utan avser det regionala utvecklingsarbetet generellt.

Regionernas arbete med kompetensförsörjning

Regionerna tar fram mål och prioriteringar för det regionala utvecklingsarbetet, vilka utgår från regionala utvecklingsstrategier. I olika utsträckning genomför de också insatser för att utveckla utbildningsutbudet i länet, attrahera kompetenser till länet och verka för inflyttning generellt, ge stöd till att utveckla strukturer för validering, med mera.¹⁶ Det finns studier som tyder på att regionernas arbete med regional kompetensförsörjning utvecklats och gett positiva resultat under senare år.¹⁷ Tillväxtverket konstaterar dock att det också finns utmaningar, bland annat vad gäller tillgången till statistik, regionernas kapacitet för analys och samverkan med statliga myndigheter.¹⁸

Det finns utmaningar i arbetet med att ta fram analyser och prioriteringar

För att bedöma kompetensbehov i länet använder sig regionerna av statistiska underlag från myndigheter, där ett av de viktigaste är SCB:s återkommande *Trender och prognoser*. Regionerna för också dialog med arbetsgivare och andra relevanta aktörer, bland annat inom ramen för så kallade regionala kompetensråd.¹⁹ Analyser av Tillväxtverket respektive Ramboll tyder på att regionerna har gjort

¹⁵ Skr. 2020/21:133, s. 2.

¹⁶ Tillväxtverket 2025c, s. 35, s. 39 f., s. 50.

¹⁷ Ramboll 2021, s. 45; Hallin 2026b, s. 20.

¹⁸ Tillväxtverket 2025c, s. 38 f., s. 42.

¹⁹ Tillväxtverket 2025c, s. 47, s. 49.

framsteg i detta arbete.²⁰ Det finns dock, som nämnts, fortfarande utmaningar.

För det första behöver regionerna tillgång till statistiska underlag som i högre grad än i dag ger förutsättningar för att ta fram kvalificerade bedömningar av länets kompetensbehov. Det handlar bland annat om statistik som är tillräckligt finfördelad både när det gäller kompetensområde och geografiskt område.²¹

För det andra behöver en del av regionerna förbättra sin analytiska kapacitet för att de ska ha tillräckliga förutsättningar för att göra bedömningar av kompetensbehov samt ta fram mål och prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet. Detta framgår både av publicerade analyser och av våra intervjuer med Arbetsförmedlingen och MYH.²² En av de delar som behöver förbättras är förmågan att göra en kvalificerad analys och omvandla ”önskemål” från arbetsgivare till strategiska mål för regionen.²³

Det är otydligt om uppdraget omfattar mer än att ta fram bedömningar och mål

Som vi har konstaterat begränsas regionernas utpekade ansvar för regionalt kompetensförsörjningsarbete till att fastställa mål och prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov. Men det bredare regionala utvecklingsuppdraget är alltså mer omfattande än så och omfattar även att samordna insatser för genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin.²⁴ Det verkar också som att regionerna i praktiken tolkar uppdraget inom regional kompetensförsörjning olika. Vissa regioner genomför insatser för att förbättra utbudet av utbildningar i länet, stärka strukturerna för validering, genomföra projekt riktade mot personer som står långt ifrån arbetsmarknaden med mera. Men andra regioner lägger sig på en lägre ambitionsnivå.

Enligt MYH kan regionerna fylla en viktig möjliggörande funktion när det gäller utbildningar inom yrkeshögskolan. Genom att förmedla kontakter och skapa strukturer för samverkan kan regi-

²⁰ Ramboll 2021, s. 16; Tillväxtverket 2025c, s. 50.

²¹ Tillväxtverket 2025c, s. 3, s. 38 f., s. 51; OECD 2024, s. 63, s. 92; Myndigheten för yrkeshögskolan 2025b, s. 16 f.

²² OECD 2024, s. 57; Ramboll 2021, s. 18.

²³ Hallin 2026c, s. 20.

²⁴ 5 § lagen (2010:630) om regionalt kompetensförsörjningsansvar.

onerna till exempel föra samman utbildningsanordnare med arbetsgivare. Detta kan resultera i ansökningar till MYH om att anordna yrkeshögskoleutbildningar som annars kanske inte hade kommit till stånd.²⁵ Det är enligt vår mening ett bra exempel på den faciliterande funktion som regionerna kan fylla för att åstadkomma utveckling i ett län. MYH uppger dock att det skiljer sig betydligt åt mellan regionerna hur aktiva de är i detta arbete.

Regionernas uppgifter inom regionalt kompetensförsörjningsarbete har av vissa uppfattats som otydliga. Det har tagit tid för regionerna att hitta sin roll i regional kompetensförsörjning och kommunicera den till samverkanspartner.²⁶ En orsak till detta kan vara att regionernas särskilt utpekade roll begränsar sig till att bedöma kompetensbehov och ta fram prioriteringar, medan det som många regioner i praktiken genomför är betydligt bredare i sin spännvidd av insatser inom regional kompetensförsörjning.

Förutsättningarna för samverkan med myndigheter behöver bli bättre

Det är viktigt att regionernas samverkan med relevanta statliga myndigheter fungerar väl inom ramen för arbetet med kompetensförsörjning. Myndigheter som Arbetsförmedlingen, MYH och SCB har viktiga roller att spela eftersom de bland annat tar fram underlag som regionerna behöver för sitt arbete med bedömningar och prioriteringar samt står för insatser som behövs för att prioriteringar för kompetensförsörjningen ska kunna uppnås.

Vissa regioner lyfter samverkan med myndigheterna, bland annat Arbetsförmedlingen, som en utmaning.²⁷ Som vi konstaterade i avsnitt 7.3 prioriterar de aktuella myndigheterna inte alltid samverkan med regionerna särskilt högt. Detta beror i sin tur på att regeringen inte ger några starka styrningssignaler till myndigheterna att prioritera denna uppgift.

OECD konstaterar i en analys av det svenska systemet för kompetensförsörjning att strukturerna för samverkan mellan regioner och myndigheter är för fragmenterade, i och med att det finns många

²⁵ Intervju med MYH.

²⁶ OECD 2024, s. 60, s. 62; Ramboll 2021, s. 6.

²⁷ Tillväxtverket 2025c, s. 39, s. 42.

parallella forum för samverkan. Strukturerna för samverkan behöver därför bli mer enhetliga.²⁸

Även i samverkan med kommunerna finns möjlighet till förbättringar

Regionernas samverkan med kommuner är av stor betydelse inom ramen för arbetet med regional kompetensförsörjning. Det främsta skälet till det är kommunernas omfattande ansvar som huvudman för gymnasieutbildningar. Kommunerna beslutar om vilka utbildningar inom gymnasieskolan som kommunen ska erbjuda samt antal platser på utbildningarna. Framför allt tillgången på yrkesutbildningar är av stor betydelse för kompetensförsörjningen i länen. Kommunerna är också huvudmän för den kommunala vuxenutbildningen (Komvux), som också spelar en mycket viktig roll för den regionala kompetensförsörjningen.

Det skiljer sig betydligt åt mellan olika län när det gäller hur väl samverkan mellan region och kommuner har fungerat.²⁹ Regionerna har haft utmaningar i att ta den samordnande rollen utan att kommunerna uppfattat att regionen går in i det kommunala uppdraget om dimensionering som kommunen har i egenskap av utbildningsanordnare.³⁰ En del kommuner har bildat kommunförbund som delvis utför liknande uppgifter som regionerna har inom kompetensförsörjning, vilket gör att kommunerna kan ha mindre incitament att samverka med regionen.

Många kommuner har också svaga ekonomiska förutsättningar att arbeta strukturerat med kompetensförsörjning. Det innebär att de har begränsade möjligheter att samverka med regionerna och att driva till exempel lärcentra. Särskilt mindre kommuner efterfrågar mer stöd för att kunna genomföra dessa uppgifter.³¹

²⁸ OECD 2024, s. 60 f.

²⁹ Ramboll 2021, s. 22 f.

³⁰ Hallin 2026c, s. 21.

³¹ Ramboll 2021, s. 23.

Regionerna ska bidra till kompetensförsörjning i en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik

Utredningen bedömer att regionerna bör ha uppgifter inom kompetensförsörjning i en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik. Dessa uppgifter bör utgå från dem som regionerna har i dag enligt lagen om regionalt utvecklingsansvar. De främsta skälen till att vi ser att regionerna bör behålla sina uppgifter är följande:

- Det finns ett behov av att relevanta aktörer samordnar sina insatser inom kompetensförsörjning på en geografisk nivå som är större än kommunerna. Länen är då den mest lämpliga geografiska nivån att utgå från. Visserligen matchar länens gränser inte perfekt med arbetsmarknadsregionerna, men till skillnad från de senare utgör de administrativa och politiska enheter.
- Regionerna fick uppgifterna om regional kompetensförsörjning så sent som 2022, och många regioner håller fortfarande på att bygga upp sitt arbete. Det behövs mer tid innan det blir möjligt att göra en allsidig prövning av om reformen varit framgångsrik eller inte.
- Studier tyder på att regionernas arbete med regional kompetensförsörjning utvecklats och gett positiva resultat under senare år, även om det finns möjligheter till förbättring.³²

Utredningens förslag

En region ska fastställa prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig och privat sektor på kort och lång sikt. Regionen ska vidare genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer och i övrigt bidrar till en god infrastruktur för kompetensförsörjning.

³² Ramboll 2021, s. 45; Hallin 2026c, s. 20.

Utredningens förslag

Regeringen ska ge SCB i uppdrag att tillsammans med Arbetsförmedlingen utveckla sina statistiska underlag så att de blir mer anpassade till regionernas uppgift att göra bedömningar om länets kompetensbehov.

Regionernas uppgifter bör inte begränsas till att enbart göra bedömningar om kompetensbehov och ta fram prioriteringar. De har även en viktig funktion att fylla när det gäller att genomföra konkreta insatser för att stärka kompetensförsörjningen i regionen. Det handlar till exempel om att bidra till en god infrastruktur för kompetensförsörjning i form av utbildningsutbud och strukturer för samverkan mellan relevanta aktörer. Det är uppgifter som många regioner utför redan i nuläget, men ambitionsnivån varierar betydligt. Ett tydligare uppdrag skulle innebära att regionernas möjligheter att bidra till utveckling tas tillvara på ett mer likvärdigt sätt i olika delar av landet.

Vi föreslår att formuleringen ”mål och prioriteringar” ändras till ”prioriteringar” för att undvika tolkningen att regionen ställer upp mål som de statliga myndigheterna ska följa. Myndigheterna sätter själv upp interna mål för sin verksamhet, utifrån regeringens styrning. Men de ska använda sig av regionernas prioriteringar som ett medel i arbetet med att bidra till en god kompetensförsörjning i hela landet.

Samverkan mellan regioner och centrala myndigheter som Arbetsförmedlingen och MYH är av stor betydelse. I avsnitt 7.3 presenterar vi våra förslag för att stärka denna samverkan. Det handlar framför allt om att regeringen behöver styra myndigheterna på ett sådant sätt att de prioriterar uppgifterna inom den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Samverkan mellan region och kommuner fungerar olika bra i olika län. Otillräckliga resurser hos framför allt mindre kommuner är en orsak till att samverkan med regionen brister på vissa håll. Utredningen presenterar i kapitel 9 ett förslag om ett särskilt stöd till kommuner som har en liten befolkning och en långsiktig befolkningsminskning. Vi bedömer att ett sådant bidrag kan stärka förutsättningarna för samverkan mellan region och kommuner i kompetensförsörjningsfrågor.

8.4 Transportinfrastruktur

I det här avsnittet analyserar vi regionernas arbete med transportinfrastrukturfrågor inom ramen för deras regionala utvecklingsarbete. Utifrån detta lägger vi fram förslag om regionernas uppgifter i en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik. I analysen anknyter vi till avsnitt 7.4 om transportinfrastruktur i kapitlet om staten.

Regionernas uppgifter inom transportinfrastruktur

En region ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur.³³ Enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska länsplanen vara till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Den ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.³⁴ Länsplanen avser tolv år och ska bland annat omfatta investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.³⁵ I Västerbottens län, för att ta ett exempel, är det E4, E12 och E45 samt järnvägsnätet som ingår i stamvägnätet, medan övriga statliga vägar omfattas av länsplanen.³⁶ Investeringar i stamvägnätet hanteras i den nationella plan för infrastruktur som Trafikverket upprättar. Trafikverket har en viktig roll även i arbetet med länsplanerna. Myndigheten ska lämna underlag till länsplanen, som ska ange inriktningsmål, vilka särskilda regionala aspekter som bör beaktas och lämna förslag till vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras.³⁷ Det är också Trafikverket som ansvarar för att genomföra länsplanen.

Det finns en tydlig koppling mellan regionernas arbete med regional utveckling och med länsplanerna. Regionernas uppgift att upprätta och fastställa länsplaner framgår alltså av lagen om regionalt utvecklingsansvar. Dessutom ingår transportinfrastruktur också i regionernas allmänna uppgifter inom regional utveckling, alltså att utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling och samordna insatser för genomförandet av strategin, och så vidare.³⁸ Ett av de

³³ 7 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

³⁴ 1 § förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

³⁵ 3 § förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

³⁶ Region Västerbotten 2025, s. 5.

³⁷ 7 § förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

³⁸ 5 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

strategiska områdena i den nationella strategin för hållbar regional utveckling är *tillgänglighet i hela landet genom digital kommunikation och transportsystem*.³⁹

Trafikverket och regionerna utgår båda från de transportpolitiska målen – på nationell respektive regional nivå

Det transportpolitiska målet är följande: *att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Som vi konstaterade i kapitel 7 ingår alltså såväl *samhällsekonomisk effektivitet* som en *hållbar transportförsörjning i hela landet* i målet.

Vi gör följande iakttagelser:

- Både Trafikverket och regionerna utgår från det transportpolitiska målet. Skillnaden är att Trafikverkets planering har ett nationellt perspektiv och regionernas ett regionalt.
- Föreställningen att Trafikverket ska stå för samhällsekonomisk effektivitet, medan regionerna företräder ett regionalt "särintresse", som ibland uttrycks, är därmed inte korrekt. Såväl Trafikverket som regionerna ska ta hänsyn till samhällsekonomisk effektivitet i sin planering, men också till att det ska finnas en hållbar transportförsörjning i hela landet.
- Det är Trafikverkets uppgift att samordna den nationella planeringen med regionernas. Regionerna står för planering av delar av den regionala infrastrukturen genom länsplanerna, men ska också bidra till att Trafikverket kan ta hänsyn till behoven hos medborgarna och näringslivet i alla delar av landet.
- Ansvarsfördelningen förutsätter en väl fungerande samverkan mellan Trafikverket och regionerna.

Regionernas arbete med transportinfrastruktur

Regionernas arbete med transportinfrastrukturfrågor inom ramen för det regionala utvecklingsarbetet kan lite förenklat delas upp i två huvuddelar. Det handlar dels om arbetet med länsplanerna, dels

³⁹ Skr. 2020/21:133, s. 2.

om samverkan med andra aktörer för att bidra till en väl fungerande transportinfrastruktur i länet. I denna samverkan är regionernas dialog med och underlag till Trafikverket, inom ramen för planeringsprocessen för nationell transportinfrastruktur, av central betydelse. I det här avsnittet tar vi först upp arbetet med länsplaner, därefter regionernas bidrag till planering av transportinfrastruktur i en större kontext.

Bättre fungerande samverkan behövs för att processen med länsplaner ska fungera väl

Regionerna framhåller att Trafikverket har en tydlig struktur för samverkan med regionerna, bland annat genom att det finns utpekade kontaktpersoner i Trafikverkets olika regioner.⁴⁰ Men regionerna lyfter också vissa problem i samverkan med Trafikverket kring länsplanerna, bland annat följande:

- Trafikverket prioriterar enligt regionerna inte alltid arbetet med länsplanerna tillräckligt högt. Det gör att samverkan med regionerna ibland blir begränsad och att Trafikverket inte alltid utreder de brister och åtgärdsförslag som regionerna föreslår ska utredas.
- Trafikverket tar enligt regionerna begränsad hänsyn till de perspektiv regionerna bidrar med när det gäller åtgärder som kan bidra till utveckling i en regional och lokal kontext. Myndigheten prioriterar i hög utsträckning samhällsekonomisk effektivitet i ett nationellt perspektiv.
- Trafikverket står för genomförandet av länsplanerna, men enligt regionerna genomförs inte alltid åtgärderna fullt ut och enligt tidplan. Uppgifter i Trafikverkets årsredovisning för 2025 ger ett visst stöd för detta då det där framgår att bara 63 procent av kostnaderna för länsplanerna 2022–2025 upparbetats till och med 2025. Andelen skiljer sig betydligt mellan olika län och i vissa län är den runt 30 procent.⁴¹

⁴⁰ SKR 2026.

⁴¹ Trafikverket 2026a, s. 112.

Trafikverket anser att samverkan med regionerna i huvudsak fungerar väl men att regionerna inte alltid har förståelse för att det inte är möjligt att tillmötesgå alla önskemål om åtgärder. Myndigheten lyfter också fram att minskade förvaltningsanslag innebär att man har mindre medel till att samverka med regionerna och till övrigt planeringsarbete kopplat till länsplanerna.⁴²

Vi bedömer att ansvarsfördelningen mellan regionerna och Trafikverket i arbetet med länsplanerna i grunden är tydlig. Men hela processen bygger på att samverkan mellan Trafikverket och regionerna fungerar väl.

Att regionerna har en roll i planeringen av transportinfrastruktur motiveras av att de kan bidra med ett regionalt och lokalt perspektiv som kompletterar den nationella planeringen. Regionerna ska kunna utnyttja sitt bredare uppdrag inom den regionala utvecklingspolitiken och identifiera potentiella utvecklingsmöjligheter och samhällsnyttor i en regional och lokal kontext som är svåra att upptäcka från ett nationellt perspektiv. Regionerna kan göra funktionella rumsliga analyser och ta hänsyn till ett bredare tillgänglighetsbegrepp som även inkluderar bland annat digital tillgänglighet.

Trafikverket har en stark position inom processen kring länsplanerna genom att de både tar fram underlag för beslut och genomför planen. Fördelen med detta är att det blir lättare att integrera länsplanerna med den nationella planeringen. Men det är av största vikt att regionen i praktiken på allvar inkluderas och får möjlighet att påverka innehållet i och genomförandet av planen. Annars kan inte regionen bidra med sin kunskap och sitt bredare utvecklingsuppdrag på det sätt som är tänkt. För detta krävs en relativt omfattande samverkan. Därför är det en tydlig brist att Trafikverket har dragit ner på de resurser de lägger på samverkan med regionerna kopplat till länsplanerna.

Även om såväl Trafikverket som regionerna utgår från det transportpolitiska målet i arbetet med länsplanerna, så företräder de olika perspektiv i och med att Trafikverket planerar i ett nationellt perspektiv, regionerna i ett länsperspektiv. Om samverkan inte sker i tillräcklig utsträckning, så att den stärker samsynen och aktörernas ömsesidiga förståelse för varandras uppgifter, finns det stor risk att dessa perspektiv glider isär. Aktörerna kan då komma att uppfatta

⁴² Intervju med Trafikverket.

varandra som parter som företräder olika intressen snarare än samarbetspartner med uppgifter som är nära kopplade till varandra.

Trafikverkets tydliga prioritering av samhällsekonomisk effektivitet, som följer styrsignaler från regeringen, kan ha bidragit till att samverkan med regionerna prioriterats ned.

Det rumsliga perspektivet i länsplanerna behöver vara tydligt

Länsplanerna anger vilka åtgärder i form av investeringar i transportinfrastrukturen i länet som regionen bedömer bör prioriteras. Det finns också en analys av åtgärdernas effekter. Något som skiljer sig i relativt stor utsträckning mellan länsplanerna är hur den analys och problembild ser ut som prioriteringen av åtgärder tar sin utgångspunkt i. Vissa regioner gör en relativt utförlig analys av transportinfrastrukturen och de behov och förutsättningar för utveckling som finns i länet ur ett rumsligt perspektiv. I andra länsplaner saknas det en samlad geografisk analys av behov och förutsättningar för utveckling i länet. Vi noterar också att vissa regioner tar upp behoven i landsbygder och glesbefolkade delar av länet i länsplaner, men att det också finns länsplaner där dessa behov är mer eller mindre osynliga.

Regionernas geografiska förutsättningar, när det gäller till exempel befolkningens täthet och fördelning i länet, skiljer sig i stor utsträckning från varandra. Det är därmed naturligt att den problembild och analys som regionerna gör i länsplanen har olika karaktär. Men vi anser ändå att en rumslig analys av förutsättningar för utveckling i länet bör ingå i planen, som en av utgångspunkterna för analysen av vilka åtgärder i länet som bör prioriteras.

I dag finns det inget uttryckligt krav på en sådan analys i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional infrastruktur. Däremot framgår det att länsplanen ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås, med hänsyn till de regionala förutsättningarna.⁴³ Eftersom det övergripande transportpolitiska målet är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar *transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*” (kursiv tillagd) finner utredningen att en sådan analys i rumsligt perspektiv är en naturlig del av planen.

⁴³ 1 § förordningen (1997:263) om länsplaner för regional infrastruktur.

Notera att ett rumsligt perspektiv i detta sammanhang inte behöver vara begränsat till ett inomregionalt perspektiv. Transporter över länsgränser har stor betydelse för till exempel pendlingsmöjligheter och näringslivets förutsättningar och ett större geografiskt perspektiv är därför också nödvändigt för att ta hänsyn till förutsättningarna för utveckling i hela länet.

Det finns en tydlig process för regionerna att ge inspel till nationell planering, men möjligheten att påverka är begränsad

Trafikverket samordnar processen för planering av nationell transportinfrastruktur. Denna process beskrev vi i kapitel 7. I sin planeringsverksamhet, bland annat i sitt förslag till nationell plan, behöver Trafikverket ta hänsyn till de skiftande förutsättningarna i olika delar av landet. Regionerna kan bidra till den samlade bilden genom sin kunskap om regionala och lokala förhållanden, sin samverkan med aktörer i den regionala och lokala kontexten och sitt bredare uppdrag inom utveckling. Denna kunskap bör tas till vara i processen.

Möjligheterna för regionen att bidra med underlag i planeringsprocessen för den nationella transportinfrastrukturen är tydliga. Regeringens inriktningsunderlag för propositionen remitteras till regionerna liksom, i ett senare skede i processen, Trafikverkets förslag till nationell plan. Regionerna uppfattar dock att de praktiska möjligheterna att påverka planens innehåll är relativt begränsade. En orsak till detta är att Trafikverket under de senaste åren, och i enlighet med styrsignaler från regeringen, starkt har betonat samhälls-ekonomisk effektivitet.

Våra förslag

Utredningens förslag

Regeringen ska ge ett uppdrag till Trafikverket att utveckla samverkan med regionerna inom ramen för arbetet med länsplanerna för transportinfrastruktur.

Utredningens förslag

Regeringen ska ge ett uppdrag till Trafikverket att förbättra arbetet med att genomföra länsplanerna, så att genomförandet i större utsträckning genomförs inom beslutade tidsramar.

Utredningens förslag

I förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska införas en skrivning om att den analys som ska ligga till grund för planen ska innefatta ett rumsligt perspektiv och ta hänsyn till platsspecifika förutsättningar.

För att processen kring länsplanerna ska fungera som tänkt krävs det, som vi beskriver ovan, att samverkan mellan Trafikverket och regionerna fungerar väl. Det krävs också att Trafikverket genomför åtgärder i länsplanerna inom beslutade tidsramar. Trafikverket har dragit ner på de resurser de lägger på processen kring länsplanerna och det finns indikationer på att detta har påverkat samverkan och genomförande negativt. Vi presenterar därför två förslag på uppdrag som regeringen ska ge till Trafikverket för att förbättra arbetet med länsplanerna.

Vi lägger fram förslag om ändrat uppdrag för Trafikverket i avsnitt 7.4. I instruktionen för Trafikverket ska införas uppgiften att myndigheten, inom ramen för sitt verksamhetsområde, ska bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. Trafikverket ska särskilt verka för att en transportinfrastruktur som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets tillväxt, förnyelse och omställning. I detta arbete ska Trafikverket samverka med regionerna.

I samma avsnitt föreslår vi också att Trafikverket ska få ett särskilt uppdrag att utveckla metoder för att följa upp hur åtgärder inom transportinfrastrukturen påverkar tillgänglighet och förutsättningar för utveckling i ett geografiskt perspektiv samt ta fram ett förslag till hur myndigheten skulle kunna tillämpa sådana metoder i sin uppföljning och åtgärdsplanering.

Om dessa förslag genomförs kommer de att få betydelse även för regionernas arbete med länsplanerna, eftersom de innebär att Trafikverket då kommer att ta större hänsyn till förutsättningar för

utveckling i hela landet när de bistår regionerna genom att ta fram underlag till länsplaner.

Vi vill också tydliggöra att länsplanen ska ta hänsyn till förutsättningarna för utveckling i hela länet, snarare än att till exempel fokusera enbart på behoven i de orter som uppfattas som ”tillväxtmotorer” i länet.

8.5 Digital infrastruktur och konnektivitet

I detta avsnitt redovisar vi våra förslag och bedömningar om regionernas uppgifter kopplade till digital infrastruktur och konnektivitet inom en förnyad sammanhållen utvecklingspolitik. Analysen hänger samman med vår diskussion om statens verksamhet inom digital infrastruktur och konnektivitet i kapitel 7 (avsnitt 7.5).

Regionernas uppgifter inom digital infrastruktur

I kontrast till kompetensförsörjning och transportinfrastruktur har regionerna inget särskilt utpekat ansvar för digital infrastruktur i lagen om regionalt utvecklingsansvar. Däremot ingår frågor kopplade till digital infrastruktur i den regionala utvecklingspolitiken. Ett av den regionala utvecklingspolitikens strategiska områden är nämligen enligt den nationella strategin för hållbar regional utveckling *tillgänglighet i hela landet genom digital kommunikation och transportsystem*.⁴⁴

Sedan 2015 finns funktionen som regional bredbandskoordinator hos samtliga regioner. Funktionen har sitt ursprung i ett så kallat erbjudande från regeringen, som är kopplat till ett finansiellt stöd. Samtliga regioner har antagit erbjudandet. Erbjudandet har förlängts i två omgångar genom regeringsbeslut 2020 och 2025, och det senare beslutet gäller till och med 2027.⁴⁵ Ursprungligen omfattade finansieringen 18 miljoner kronor som fördelades mellan regionerna, men från och med 2023 är beloppet 12 miljoner kronor.

Enligt regeringsbeslutet från 2025 ska de regionala bredbandskoordinatorerna, med beaktande av de regionala förutsättningarna, verka för övergripande samordning och samarbete gällande utveck-

⁴⁴ Skr. 2020/21:133, s. 2.

⁴⁵ PTS 2025a, s. 6; Regeringsbeslut 2025-06-26 i ärende Fi2025/01463.

lingen av infrastruktur för konnektivitet. Denna uppgift har funnits med även i tidigare regeringsbeslut. Nya uppgifter i 2025 års erbjudande är dock att regionerna ska ta fram underlag för att utvärdera behovs- och kravbild av konnektivitet⁴⁶ avseende användare i länet, samt på begäran bistå PTS med att sammanställa underlag som efterfrågas inom ramen för PTS verksamhet med att tilldela statligt stöd för utbyggnad av elektroniska kommunikationsnät.⁴⁷ Dessa uppgifter innebär ett ökat ansvar för de regioner som väljer att anta erbjudandet. Många regioner har dock argumenterat för att regionerna ska få en än tydligare roll och få i uppgift att ta fram prioriteringar till PTS beslut om stöd.

Regeringen anger också i beslutet att regionerna har förutsättningar att identifiera behovet av konnektivitet för såväl enskilda som näringsliv samt inom områden som exempelvis transport och hälso- och sjukvård.⁴⁸

Regionernas arbete med digital infrastruktur

Tillväxtverket skriver i sin sammanställning av regionernas insatser inom regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik 2024 att regionerna under året genomfört en rad strategiskt viktiga insatser inom området digital kommunikation. Regionerna har arbetat med att främja bredbandsutbyggnaden, särskilt i områden där kommersiella intressen är låga, såsom i landsbygder eller i utkanten av befintliga nät. I det arbetet har regionerna samverkat med PTS, som regionerna ger stöd i form av bland annat kvalitetssäkring inför utbyggnad genom det nationella bredbandsstödet. Regionerna samverkar också med en rad andra aktörer, som kommuner, bredbandsaktörer, fiberföreningar och näringslivet.⁴⁹

PTS anser att de regionala bredbandskoordinatorernas insatser är av avgörande betydelse för bredbandsutbyggnaden i hela landet. Regionerna samverkar med aktörer inom länet, kan uppmärksamma problem och föreslå lösningar relaterat till utbyggnad av infrastruktur för konnektivitet i länet. Genom att bland annat kvalitetssäkra

⁴⁶ Begreppet konnektivitet inbegriper enligt regeringens strategi, utöver uppkoppling till nät, även överföring av information mellan olika användare, tjänster och utrustning. Regeringskansliet 2025b, s. 37.

⁴⁷ Regeringsbeslut 2025-06-26 i ärende Fi2025/01463.

⁴⁸ Regeringsbeslut 2025-06-26 i ärende Fi2025/01463.

⁴⁹ Tillväxtverket 2025c, s. 70 f., s. 80.

underlag bidrar regionerna till att det nationella bredbandsstödet riktas till berättigade områden. Regionerna bidrar särskilt genom att de enligt PTS har en mycket god lokalkännedom.⁵⁰

I sin digitaliseringsstrategi från 2025 för regeringen fram begreppet konnektivitet, som utöver uppkoppling till nät även omfattar överföring av information mellan olika användare, tjänster och utrustning. Regeringen identifierar i strategin ytterligare behov av förbättrad konnektivitet i framtiden. Enligt strategin kommer mobil uppkoppling att bli allt viktigare, och i landsbygder behövs uppkoppling exempelvis längs vägar, järnvägar och i områden med areella näringar.⁵¹ Regeringen konstaterar också att det på regional nivå finns förutsättningar att identifiera såväl konnektivitetsbehovet för enskilda och näringsliv som behov inom områden som exempelvis transport och hälso- och sjukvård. Dessa behov kommer att förändras över tid genom utvecklingen av ny teknik och nya digitala tjänster, och det går därför inte i nuläget att slå fast hur behoven kommer att se ut. Regeringen ser det därför som angeläget att ge regionerna möjlighet att inom ramen för det regionala utvecklingsarbetet bidra med en behovs- och kravbild för konnektivitet för länets utveckling. Vidare pekar regeringen på de regionala bredbandskoordinatorernas viktiga roll för att sprida kunskap, främja och följa upp utvecklingen i regionen samt stötta PTS i arbetet med bredbandsstödet.⁵²

Vårt förslag

Utredningens förslag

I lagen om sammanhållet utvecklingsarbete införs en skrivning om att regionerna ska verka för en god infrastruktur för digital kommunikation i hela länet.

Regionen ska vidare 1. ta fram underlag om behovet av digital infrastruktur hos användarna i länet och lämna detta till Post- och telestyrelsen, och 2. genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer i arbetet för en god infrastruktur för digital kommunikation i länet.

⁵⁰ PTS 2025a, s. 5, s. 18.

⁵¹ Regeringskansliet 2025b, s. 37, s. 39.

⁵² Regeringskansliet 2025b, s. 53 f.

Utredningen bedömer att regionerna spelar en viktig roll i arbetet för digital tillgänglighet i sina respektive län. De uppgifter och den roll som regionerna åtagit sig genom de regionala bredbandskoordinatorerna är väl avpassat i förhållande till PTS uppgifter och ansvar. PTS saknar en regional organisation och regionen kan ta en viktig roll genom att samverka med aktörer inom länet och bland annat bidra med övergripande behovsbilder, även om viss samverkan mellan PTS och kommunerna sannolikt också kommer att vara nödvändig.

Inom ramen för det nuvarande erbjudandet till regionerna har regionerna i uppgift att ta fram underlag för att utvärdera behovs- och kravbild av konnektivitet avseende användare i länet, samt på begäran bistå PTS med att sammanställa underlag som efterfrågas inom ramen för PTS verksamhet med att tilldela statligt stöd för utbyggnad av elektroniska kommunikationsnät. Det är inte säkert att det i framtiden kommer att finnas behov av att regionerna utför de specifika uppgifterna med koppling till det nationella bredbandsstödet. Detta stöd pågår till och med 2027. Däremot ser vi att regionerna även på längre sikt har en viktig roll när det gäller att främja tillgången till infrastruktur för konnektivitet i alla delar av landet. Regionernas roll bör förstås som långsiktig och bred, och omfattar att bidra med övergripande behovsbilder, främja samverkan mellan aktörer samt utgöra en länk mellan nationell nivå och lokala behov. Mot bakgrund av den inriktning som regeringen anger i digitaliseringsstrategin bedömer vi att regionernas centrala och långsiktiga roll i arbetet med digital infrastruktur kvarstår, särskilt i fråga om behovsbilder och samverkan.

8.6 Näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service

I det här avsnittet tittar vi närmare på regionernas uppgifter för att främja näringslivet och företagen i länet, inklusive främjande av tillgänglighet till grundläggande kommersiell service. Avsnittet anknyter till analyser och överväganden i avsnitt 7.6 om statens näringslivsfrämjande arbete samt kapitel 10 om näringslivet och den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Insatser för näringslivet kan bidra till konkurrenskraft och välfärd

Det offentliga systemet för företags- och näringslivsfrämjande⁵³ består av en mängd olika aktörer och insatser. På den regionala nivån har regionerna flera uppgifter med syfte att främja och stötta företagen och näringslivet i länet. Däremot är inte näringslivsfrämjande arbete en tydligt utpekad uppgift för regionerna i vare sig lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar eller i förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete. Det som läggs fast i lagen och förordningen är att regionerna får besluta om användningen av vissa statliga medel för regionalt utvecklingsarbete.⁵⁴ SKR har i en rapport om regionernas arbete med hållbar regional utveckling beskrivit att regionernas näringslivsinsatser har som syfte att stärka länets ekonomiska tillväxt, vilket skapar resurser för välfärden både på kort och lång sikt.⁵⁵ De allra flesta regioner pekar i sina regionala utvecklingsstrategier ut näringslivsfrågor och företagsfrämjande som viktiga områden att arbeta med.⁵⁶ Regionernas insatser har de senaste åren alltmer riktats mot grön och digital omställning i näringslivet.⁵⁷

I arbetet med näringslivsfrämjande behöver regionerna samverka med aktörer som berörda statliga myndigheter, där länsstyrelserna och Tillväxtverket särskilt bör lyftas fram, samt kommuner och näringslivets organisationer.⁵⁸ Samverkan med högskolor och universitet kan ha stor betydelse för näringslivets utveckling på den regionala nivån, inte minst med koppling till tillämpning av ny kunskap och innovationssatsningar. Under utredningens möten och resor runt om i landet har flera företrädare för näringslivet lyft vikten av samverkan med universitet och högskolor i regionen, både kopplat till företagens kompetensförsörjning och företags- och innovationsfrämjande verksamheter som science parks, gröna kluster och inkubatorer.

⁵³ Tillväxtanalys (2026) definierar företagsfrämjande som statligt finansierade aktiviteter som i första hand syftar till att främja investeringar, förbättra konkurrenskraften eller stödja företagens ekonomiska utveckling.

⁵⁴ 5 § p. 3 i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar samt 7 § p. 3 förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

⁵⁵ SKR 2023, s. 46 ff. Insatserna kan bl.a. handla om att organisera och finansiera rådgivning, att underlätta tillgången till kapital, att främja internationalisering och export, att medverka i utvecklingen av innovativa miljöer som science parks.

⁵⁶ Hallin 2026c.

⁵⁷ Prop. 2025/26:1, utgiftsområde 19, s. 31.

⁵⁸ Det kan vara organisationer som Företagarna, Svenskt Näringsliv och branschorganisationer.

Det näringslivsfrämjande arbetet ska också ses i ett större sammanhang, där många faktorer påverkar villkor och förutsättningar för näringslivet. Regionerna bidrar genom insatser inom exempelvis kollektivtrafik, hälso- och sjukvård, kultur och utbildning; områden som alla påverkar hur attraktivt länet är för såväl företag och invånare som besökare.

Regionerna ska arbeta med näringslivsfrämjande och verka för god tillgänglighet till grundläggande kommersiell service

I den sammanhållna utvecklingspolitik som utredningen föreslår är näringslivets förutsättningar fortsatt prioriterade. Politiken ska bidra till att företag i alla delar av landet ges förutsättningar att utvecklas, växa och sysselsätta fler. Utredningen bedömer att näringslivsfrämjande är en lämplig uppgift för regionerna inom ramen för den nya utvecklingspolitiken. Det näringslivsfrämjande arbetet ska utgå från styrkor som finns i länet. Fungerande kompetensförsörjning, transport- och digital infrastruktur är avgörande för näringslivets utveckling. Därför behöver det näringslivsfrämjande arbetet koordineras med regionala insatser för kompetensförsörjning samt transport- och digital infrastruktur.

Kommersiell service behövs för att platser ska vara attraktiva att bo, arbeta och driva företag på. Att det finns grundläggande kommersiell service i hela landet är också viktigt för ett fungerande samhälle i tider av kris. Ett långsiktigt arbete för att främja tillgänglighet till grundläggande kommersiell service är därför en central uppgift för regionerna.

Utredningens förslag

Regionerna ska arbeta med näringslivsfrämjande insatser, och verka för en god tillgänglighet till grundläggande kommersiell service, inom ramen för den nya sammanhållna utvecklingspolitiken. Det näringslivsfrämjande arbetet ska stärka förutsättningarna för företagande och näringslivsutveckling i hela länet och utgå från och beakta inomregionala skillnader. Politikens delmål om stärkta förutsättningar för näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning ska vägleda arbetet. Vikten av regionernas samver-

kan med kommuner och nationella myndigheter samt länsstyrelserna betonas.

Utredningens förslag

Regionerna ska enligt den nya lagen om sammanhållet utvecklingsarbete ha i uppgift att främja näringslivets utveckling, samt verka för en god tillgänglighet till grundläggande kommersiell service, i hela länet. Regionerna ska genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer och i övrigt bidrar till näringslivets utveckling och en god tillgänglighet till grundläggande kommersiell service.

Utredningens förslag

Regionerna ska kartlägga behov, ta fram underlag och göra prioriteringar som syftar till att säkra tillgången till grundläggande kommersiell service i hela länet.

Regionala serviceprogram vägleder vid prioriteringar och bidrar till samverkan⁵⁹

Grundläggande kommersiell service⁶⁰ behövs för att platser ska vara attraktiva att bo, arbeta och driva företag på. Tillväxtverket har flera uppdrag med koppling till kommersiell service, bland annat att fördela särskilt driftsstöd och investeringsstöd till dagligvarubutiker och drivmedelsstationer i landsbygder. I uppdragen samverkar Tillväxtverket med andra aktörer, främst med regionerna men även med kommersiella och offentliga aktörer inom serviceområdet. Under 2025 beviljade regionerna 157 miljoner kronor av statliga medel för olika stöd till kommersiell service.

Regionala serviceprogram (RSP) utgör grunden för länens prioritering av stöden till kommersiell service. Regionernas arbete omfattar både direkta insatser för serviceföretag och mer systeminriktade

⁵⁹ Avsnittet bygger på Tillväxtverket 2026d.

⁶⁰ Med grundläggande kommersiell service avses verksamheter som tillhandahåller dagligvaror, drivmedel eller ombudsfunktioner för post-, apotek- eller betaltjänster.

aktiviteter. Flera regioner erbjuder kunskap, utbildningar och nätverk. Bland annat har de nordliga regionerna haft en gemensam kompetenssatsning för handlare med särskilt driftsstöd. Insatser riktas även mot kommuner för att stärka deras kunskap och integrera service i samhällsplaneringen. Arbetet med att stärka förutsättningarna för kommersiell service är beroende av kommunernas kapacitet, och utmaningar finns med koppling till kommunernas begränsade resurser och svårigheter att prioritera servicefrågor.

Utredningen anser att regionernas arbete med att, med hjälp av regionala serviceprogram, kartlägga behov, ta fram underlag och göra prioriteringar som syftar till att säkra tillgången till grundläggande kommersiell service i hela länet är mycket värdefullt. Vi föreslår därför att detta regleras genom förslaget till förordning om sammanhållet utvecklingsarbete.

Insatser inom krisberedskap och civilt försvar ökar i betydelse och flera regioner lyfter i rapporteringen till Tillväxtverket att stöttning som avser krisberedskap kopplat till betalflöden, drivmedel och försörjning allt oftare efterfrågas.

Regionerna samverkar sedan lång tid tillbaka med länsstyrelserna när det gäller kommersiell service, bland annat med koppling till betaltjänster och beredskapsfrågor. Regionerna samverkar också med företagsfrämjare som Almi AB och Coompanion, samt med leaderområden och det civila samhällets organisationer.

Regionerna beslutar om regionala företags- och projektstöd

Regionerna ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete besluta om användningen av vissa statliga medel för regionalt utvecklingsarbete. Det handlar bland annat om medel från anslag 1:1 inom utgiftsområde 19 (även kallat det regionala anslaget), som i stor utsträckning används för projektverksamhet, regionala företagsstöd samt stöd till kommersiell service.⁶¹ Den nuvarande nationella strategin för hållbar regional utveckling är styrande för vad medel från det regionala anslaget får användas till. Inriktningen styrs även av

⁶¹ Anslag 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder får användas till utgifter för statsbidrag till projektverksamhet (inklusive riskkapitalfonder, lånefonder och garantifonder), regionala företagsstöd, ersättning för vissa kreditförluster samt stöd till kommersiell service. Vidare får anslaget användas för vissa administrativa uppgifter.

flera förordningar.⁶² Regionerna rapporterar hur det regionala anslaget används i Tillväxtverkets ärendehanteringssystem Nyps.

De regionala företagsstöden delas in i investeringsstöd och främjandestöd.⁶³ Det är framför allt regionerna som beslutar om företagsstöd. Regionalt investeringsstöd där investeringar överstiger 25 miljoner kronor beslutas av Tillväxtverket. Regionerna prioriterar beviljandet av regionala företagsstöd baserat på förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete⁶⁴, regionala utvecklingsstrategier och andra regionala förutsättningar.⁶⁵

Platsers behov bör påverka fördelningen av regionala företagsstöd

I den nationella strategin för hållbar regional utveckling i hela landet uttrycks bland annat att de regionala företagsstöden fyller en viktig funktion i områden där marknaden inte fungerar tillfredsställande, eller som kompensation för kostnadsnackdelar i områden med mer permanenta nackdelar.⁶⁶ Sådana områden kan exempelvis vara glesa landsbygder.

Näringslivets struktur och förutsättningar skiljer sig mycket mellan olika län. Utredningen anser att territoriella hänsyn och behov behöver väga tyngre än vad de gör i dag vid fördelning av regionala företagsstöd.

Tillväxtverket har enligt regleringsbrev i uppdrag att följa upp och årligen rapportera till regeringen om regionala företagsstöd, stöd till projektverksamhet och stöd till kommersiell service. Även transportbidraget (anslag 1:2), som handläggs av Tillväxtverket, finns med i rapporteringen.⁶⁷

Regionerna beskriver själva att de genomför betydande insatser inom det strategiska området innovation och förnyelse samt entreprenörskap och företagande i hela landet. Tillväxtverkets uppföljning

⁶² Förordningen (2024:1243) om stöd för att främja tillgången till grundläggande kommersiell service.

⁶³ Företagsstöden regleras genom förordningen (2022:1467) om statligt stöd till regionala investeringar och förordningen (2022:1468) om statligt stöd för att regionalt främja företag.

⁶⁴ 15 § om användningen av statliga medel.

⁶⁵ Tillväxtverket 2025h.

⁶⁶ Skr. 2020/21:133, s. 44.

⁶⁷ Anslag 1:2 Transportbidrag avser kompensation till företag i de fyra nordligaste länen för kostnadsnackdelar till följd av långa transportavstånd för varor samt stimulerar till höjd förädlingsgrad i områdets näringsliv.

bekräftar den bilden; av det totala stödbeloppet under 2024 fördelades nästan 80 procent till satsningar inom innovation, entreprenörskap och företagande.⁶⁸ Under 2024 beviljades mest företags- och projektmedel i Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands, Västernorrlands och Västra Götalands län. Dessa län svarade sammanlagt för drygt två tredjedelar av totalsumman på cirka 2 200 miljoner kronor, varav Norrbottens län tilldelades klart mest.⁶⁹

För att få del av vissa medel från Europeiska regionala utvecklingsfonden (regionalfonden) ska regionerna ta fram strategier för smart specialisering, där länens utvecklingsområden pekas ut.⁷⁰ Syftet med arbetssättet smart specialisering är att med utgångspunkt i en grundläggande analys och dialog stärka företags konkurrenskraft genom att regioner i samverkan med andra aktörer identifierar och prioriterar områden med potential för hållbar regional utveckling.⁷¹ Framträdande områden för smart specialisering är bland annat industrins omställning, livsmedel och besöksnäring.⁷² Samverkan med kommuner, företag, akademi och andra aktörer beskrivs som en avgörande framgångsfaktor för de insatser som regionerna genomför för att öka regional och nationell innovations- och konkurrenskraft.⁷³

Regionernas beslut om insatser ska utgå från hela länets behov

Utredningen anser att mot bakgrund av att regionerna (och deras föregångare som regionalt utvecklingsansvariga) sedan länge har ett tydligt mandat att främja näringslivets utveckling, är det befogat att regionerna i den nya utvecklingspolitiken fortsätter arbeta med näringslivsfrämjande insatser. I det ingår att besluta även i fortsättningen om vissa statliga medel för näringslivsfrämjande insatser.

⁶⁸ Tillväxtverket 2025c, s. 66 samt s. 5.

⁶⁹ Tillväxtverket 2025h, s. 10. I totalsumman ingår främjandestöd, investeringsstöd, stöd för kommersiell service samt projektverksamhet.

⁷⁰ SKR 2023, s. 46.

⁷¹ Skr. 2020/21:133, s. 39.

⁷² Tillväxtverket 2025c, s. 68.

⁷³ Tillväxtverket 2025c, s. 67.

Utredningens förslag

Regionerna ska enligt den nya lagen om sammanhållet utvecklingsarbete även fortsatt ha i uppgift att besluta om användningen av vissa statliga medel. Insatserna ska bidra till att företag i såväl städer som landsbygder i hela länet ges förutsättningar för konkurrenskraft, förnyelse och omställning.

Det rumsliga perspektivet behöver stärkas, vilket innebär att regionen ska ha ett helhetsperspektiv på länets utvecklingsförutsättningar. Samtidigt som näringslivets struktur och förutsättningar skiljer sig mellan län kan det också vara stora skillnader inom länen. Regionernas näringslivsfrämjande insatser ska bidra till att företag i alla delar av länet ges förutsättningar för konkurrenskraft, förnyelse och omställning. Olika platserns behov och funktionella samband dem emellan behöver analyseras och beaktas vid fördelningen av medel.

Uppgiften att besluta om användningen av det regionala anslaget genom regionala företagsstöd, stöd till projektverksamhet och stöd till kommersiell service ger en grund för främjandearbetet. Regionernas ställning stärks också av uppgiften att hantera EU-medel, främst från regionalfonden.⁷⁴ Genom nyttjande av medel från EU-program kan finansiering och rådgivning erbjudas till företag i hela länet.

8.7 Regionerna är en länk för genomförandet av EU-politik

Genomförandet av EU:s sammanhållningspolitik i Sverige är nära integrerad med den regionala utvecklingspolitiken. Regionerna har under flera budgetperioder medverkat i planeringen av hur sammanhållningspolitiken ska genomföras. Genom erbjudanden från regeringen deltog regionerna i utformningen av förslag till regionala program inom Europeiska regionala utvecklingsfonden för programperioden 2021–2027.⁷⁵

⁷⁴ Resonemangen stöds av Hallin 2026c, s. 28 f.

⁷⁵ Regeringsbeslut 2020-04-02 i ärende N2020/00899/RTL.

Utredningens förslag

Det är fortsatt motiverat att regionerna får utföra uppgifter inom ramen för EU:s program och fonder. I sammanhanget betonas vikten av ett geografiskt helhetsperspektiv som inkluderar alla delar av länet.

Regionerna ska enligt den nya lagen om sammanhållet utvecklingsarbete även fortsatt få utföra uppgifter inom ramen för EU:s strukturfondsprogram.

Utredningens bedömning

I kommande programperioder bör medel från berörda EU-fonder nyttjas för att bidra till målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Det gäller inte minst utvecklingen i landsbygder inklusive geografier med särskilda behov av insatser som exempelvis öar och skärgårdar.

Regionerna agerar både som medfinansierare och som mottagare av fondmedel. Medfinansieringen av EU-projekt kommer, förutom från olika statliga myndigheter och kommuner, dels från det regionala anslaget (1:1-anslaget inom utgiftsområde 19), dels från regionernas egna medel som kan vara skattemedel och generellt statsbidrag.⁷⁶ Regionerna beskriver det själva som att de utgör länken mellan politiska mål och strategier på EU-nivå och konkret genomförande i olika delar av landet.⁷⁷

Regionerna får enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar utföra uppgifter inom ramen för EU:s strukturfondsprogram.⁷⁸ I förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete preciseras att den regionala utvecklingsstrategin och, i förekommande fall, programmen för Europeiska regionala utvecklingsfonden och Europeiska socialfonden+ ska vara utgångspunkt vid urvalet av insatser vid beslut om statliga medel för regionala utvecklingsåtgärder.⁷⁹

⁷⁶ SOU 2024:22, s. 145.

⁷⁷ Enligt gemensamt underlag till SVESAM från 21 regionala utvecklingsdirektörer, om det regionala utvecklingsuppdraget.

⁷⁸ 6 § lagen om regionalt utvecklingsansvar.

⁷⁹ 15 § förordningen om regionalt utvecklingsarbete.

Inför budgetperioden 2028–2034 föreslår EU-kommissionen att en gemensam fond ska ersätta nuvarande system med flera olika fonder.⁸⁰ Samtidigt ska bland annat regionalfondsinsatser ingå i en nationell och regional partnerskapsplan (NRP). Den nya gemensamma fonden ska vara genomförs parallellt med Europeiska konkurrenskraftsfonden och Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Regeringen har erbjudit regionerna att ta fram underlag inför framtagandet av Sveriges nationella och regionala partnerskapsplan.⁸¹ Regionerna ska bidra med beskrivningar av regionala utmaningar samt lämna förslag på insatser för att möta utmaningarna. Av regeringsbeslutet framgår att underlagen bör utgå från ett territoriellt perspektiv. Det preciseras som att bland annat ta hänsyn till strukturella skillnader, exempelvis olikheter i tätortsstruktur och lokaliseringsmönster, demografi, socioekonomi och näringsliv.

Utredningen står bakom beskrivningen av regionerna som en länk mellan politiska mål på EU- och nationell nivå och genomförandet av insatser för länets utveckling. Vi anser att det är fortsatt motiverat att regionerna får utföra uppgifter inom ramen för EU:s program och fonder. Även i det här sammanhanget vill vi betona vikten av ett geografiskt helhetsperspektiv som inkluderar alla delar av länet och där landsbygders behov ges utrymme.

Hur regionernas genomförande av insatser påverkas av EU-kommissionens förslag om den nya europeiska fonden och den kommande NRP-planen är ännu inte klarlagt. Ett intensivt arbete med förberedelser och underlag inför den nya perioden pågår under 2026, vid såväl regioner som nationella myndigheter.

Vi gör ändå bedömningen att i kommande programperioder bör medel från berörda EU-fonder i möjligast mån nyttjas för att bidra till målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. En undersökning om regionalfondens bidrag till genomförandet av landsbygdspolitiken visar på flera brister, bland annat med koppling till styrning, uppföljningsrutiner och samverkan med andra finansieringsinstrument.⁸² En av Tillväxtverkets slutsatser baserad på undersökningen

⁸⁰ Europeiska kommissionen presenterade i juli 2025 ett förslag till ny förordning om Europeiska fonden för ekonomisk, social och territoriell sammanhållning, jordbruk och landsbygd, fiske och maritimt, välbefinnande och säkerhet (KOM[2025] 565 slutlig). Enligt förslaget ska medlemsstaterna ta fram nationella och regionala partnerskapsplaner som grund för genomförandet av insatser under perioden 2028–2034.

⁸¹ Regeringsbeslut 2026-01-22 i ärende LJ2026/00120. Regionerna ska ta fram underlagen i dialog med Tillväxtverket och de ska redovisas till Regeringskansliet senast den 12 juni 2026.

⁸² Oxford Research 2025.

är att regionalfonden har potential att bidra mer till landsbygdspolitikens mål, men att flera strukturella hinder begränsar effekterna.⁸³ I en sammanhållen utvecklingspolitik där ansvar och roller tydliggörs, samtidigt som kapaciteten för utveckling och samverkan stärks, bör det finnas förutsättningar för att EU-medlen kan bidra till politikens mål. Det gäller inte minst behovet av att stärka landsbygdernas förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning.

Utredningen bedömer också att betydelsen av ett stabilt inhemskt system för finansiering av regionala insatser kommer öka framöver. Det finns mycket som tyder på att det i det längre perspektivet inte kommer gå att förlita sig på fortsatta omfattande fondmedel från EU.

⁸³ Tillväxtverket 2026b, s. 7.

9 Kommunernas bidrag till en sammanhållen utveckling

Att kommunernas bidrag till den regionala utvecklingen och landsbygdernas utveckling är av avgörande betydelse lyfter utredningen fram i sitt delbetänkande.¹ Även om staten och regionerna har ett tydligare uttalat ansvar för regional utveckling så bidrar våra 290 kommuner på många olika sätt i skapandet av förutsättningar för en positiv utveckling i landsbygder, mindre orter och städer runtom i Sverige.

Utredningen gör därför bedömningen att kommunernas centrala roll i och bidrag till att uppnå målet om ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige behöver tydliggöras, erkännas, och än mer än i dag, lyftas fram i den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Avsikten är att tydliggöra kommunernas betydelse och roll utan att ytterligare uppdrag adderas till den redan omfattande uppdragsportfölj som de har i dag. Vi menar alltså att kommunerna, genom sina lagstadgade och frivilligt påtagna verksamheter, i dag ger avgörande bidrag i arbetet för en positiv och sammanhållen utveckling i hela landet. Det arbetet bör bli tydligare synliggjort än i dagens politik och i styrningen av densamma.

En utvecklad samverkan mellan kommuner och regioner, liksom mellan kommunerna och statens olika delar, är vidare en förutsättning för att dra nytta av den samlade offentliga verksamhetens kompetens i arbetet med att uppnå målen för en sammanhållen utvecklingspolitik.

Vi gör dock bedömningen att ett antal av Sveriges kommuner inte i alla delar har de förutsättningar som krävs för att fullt ut bidra till att uppnå målet för den föreslagna politiken. Utredningen föreslår därför ett särskilt riktat, tidsbegränsat, statligt stöd till vissa

¹ SOU 2025:85, s. 121 f.

kommuner för att stimulera deras arbete med insatser kopplade till målet om ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige.

9.1 Kommunerna bidrar aktivt till regional utveckling och landsbygdernas utveckling

Utredningens bedömning

De 290 kommunernas verksamheter och kompetens är av avgörande betydelse för att målen för den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken ska kunna uppnås. Kommunernas dagliga verksamhet inom flera, för dem obligatoriska och frivilliga, områden är en grundförutsättning för ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige. De insatser kommunerna gör för att bidra till att uppnå målen för en sammanhållen utvecklingspolitik bör därför tydligare lyftas fram och erkännas.

Det kommunala grunduppdraget inom vård, omsorg och utbildning liksom inom lokal infrastruktur och planering av mark och vatten är avgörande för en positiv samhällsutveckling. Kommunernas insatser inom näringslivsutveckling, kompetensförsörjning, energiplanering och annan utveckling är vidare av stor betydelse för den regionala utvecklingspolitikens och landsbygdspolitikens förverkligande.

För till exempel den som väljer att flytta till en kommun eller starta ett företag i densamma är kvaliteten och utformningen av den kommunala verksamheten av avgörande betydelse för det beslut som fattas. Det sätt som kommunen utför sina uppgifter och möter invånare och företag på är av största betydelse för hur en plats bedöms vad gäller dess attraktivitet och utvecklingsförutsättningar.

Utredningens förslag till en framtida sammanhållen utvecklingspolitik utgår från ett tydligt rumsligt perspektiv av politikens utformning och genomförande. Utifrån detta förhållningssätt är det särskilt viktigt att se till kommunernas förutsättningar och arbete med att stärka platsernas attraktivitet och potential för utveckling. I detta sammanhang bör också kommunernas viktiga ansvar för fysisk planering särskilt lyftas fram. Genom att den föreslagna politiken betonar vikten av att anlägga ett rumsligt perspektiv på olika verk-

samheter underlättas också andra aktörers samverkan med kommunerna. Detta gäller inte minst kopplingen till kommunernas översiktsplaner.

Kommunernas roll i det regionala utvecklingsarbetet beskrivs ibland som otydlig och diffus i förhållande till regionernas mer uttalade och formellt tydliga ansvar.² I samtal med kommunala företrädare har vi också mött den uppfattningen. Till exempel får man bilden av en kommun som en plats där utveckling sker snarare än av en aktör som aktivt medverkar i att forma sin egen utveckling.

Kommunernas roll och betydelse som demokratiskt vald aktör och utförare av centrala samhällsuppdrag på lokal nivå kan inte nog betonas. Detta gäller inte minst i en politik för sammanhållning, robusthet och konkurrenskraft. Förutsättningarna för kommunerna att bidra med olika insatser inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken, liksom för att samverka med staten, regionerna, näringslivet och civilsamhället, behöver därför säkerställas och, vid behov, stimuleras.

9.2 Kommunernas kompetens tas tillvara i en utvecklad samverkan med andra aktörer

Utredningens bedömning

Kommunernas möjligheter att långsiktigt och strategiskt bidra till ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige genom såväl den egna verksamheten som genom samverkan med andra aktörer behöver stärkas. Staten och regionerna bör därför underlätta och stödja en konstruktiv och effektiv samverkan med kommunerna.

Kommunerna involveras redan i dag på olika sätt i det regionala utvecklingsarbetet och i landsbygdsutvecklingen. Utredningen delar dock regeringens bild av att kommunernas kunskap, erfarenheter och verksamheter skulle kunna nyttjas än mer i effektiv samverkan med andra relevanta aktörer för att uppnå målen för politiken.³

² Hermelin 2022.

³ Dir. 2024:69, s. 14.

Att stärka regionernas och de statliga myndigheternas, inte minst länsstyrelsernas, samverkan med kommunerna är därför en grundförutsättning för vår analys och de förslag vi här lämnar till regeringen. När det gäller statens kontakter med kommunerna har regeringen också tydliggjort att länsstyrelserna ska vara statens primära kontaktlänk med kommunerna.⁴

Utredningen anser att såväl regionernas som länsstyrelsernas och övriga statliga myndigheters samverkan och dialog med kommunerna bör utvecklas. Vi avser inte här att i detalj ge förslag på hur denna samverkan bör ske. Förutsättningarna för, och behoven av, ett effektivt utbyte mellan olika aktörer skiftar stort mellan kommuner och län. Arbetsformer och upplägg måste därför få variera från län till län och kommun till kommun.

Efter samtal med berörda politiker och tjänstemän, liksom med forskare på området, gör vi dock bedömningen att en samverkan som grundas på en gemensam problembild kring en konkret uppgift ger goda möjligheter för att utveckla konstruktiva arbetsformer. Det krävs med andra ord en tydlighet kring vad det ska samverkas kring och vilka problem som ska lösas för att arbetet ska ha förutsättningar att bli effektivt och upplevas som meningsfullt.

Slutligen är det värt att återigen påpeka det vi lyfte i utredningens delbetänkande om att våra förslag rörande kommunernas medverkan i det sammanhållna utvecklingsarbetet ska bygga på en realistisk bild av kommunernas kapacitet och resurser på kort och lång sikt.⁵ Det är en grannliga uppgift att göra den avvägning som krävs för att se den resurs som kommunerna utgör samtidigt som man undviker att belasta dem på ett orimligt sätt.

⁴ Prop. 2009/10:175, s. 78. Regeringen hänvisar även i senaste budgetpropositionen till detta ställningstagande (prop. 2025/26:1, utgiftsområde 1, s. 50).

⁵ SOU 2025:85, s. 122.

9.3 Ett riktat stöd för att stimulera vissa mindre kommuner till att bidra i den sammanhållna utvecklingspolitiken

Utredningens bedömning

En väl fungerande kommunalekonomisk utjämning är den viktigaste åtgärden för att säkerställa att samtliga kommuner och regioner har likvärdiga förutsättningar att klara sina uppdrag. Det finns dock begränsningar för vilka icke-påverkbara skillnader i förutsättningar som utjämningssystemet rimligen kan fånga upp utan att bli än mer komplext. Vår bedömning är därför att det finns goda skäl för staten att stödja vissa mindre kommuner i syfte att stimulera deras möjligheter att bidra med insatser för att uppnå målet för den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken.

Utredningens förslag

Ett särskilt stöd till kommuner som har en liten befolkning och en långvarig befolkningsminskning ska införas. Syftet med stödet ska vara att stimulera dessa kommuners möjligheter att, med olika insatser och i samverkan med andra, bidra till att målet för den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken uppnås. Förutom ett visst finansiellt stöd bör staten också erbjuda kunskapsstöd och arenor där kommunerna kan dela erfarenheter. Erfarenheterna av stödet bör tas tillvara i en väl utvecklad läroprocess varför uppföljning och utvärdering blir en viktig del av satsningen. Utredningen föreslår att Tillväxtverket ges rollen att hantera det föreslagna stödet och att även erbjuda arenor för utbyte av erfarenheter och kunskap.

Enligt utredningens uppfattning har staten ett ansvar för att samtliga 290 kommuner har rimliga möjligheter att bidra i arbetet med att uppnå målet om ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige. Det finns därför skäl för staten att för detta ändamål fördela ett särskilt riktat stöd till utvalda kommuner.

Utredningens utgångspunkt är att inte lägga nya ofinansierade uppgifter på kommunerna. Som redogörs för ovan söker vi i stället utveckla former för hur kommunernas verksamheter och kompetens bättre tas tillvara i samverkan med staten, regionerna, näringslivet och det civila samhällets organisationer.

En förmåga att agera strategiskt och bidra till utveckling

Mot bakgrund av det ovan sagda är frågan om kommunernas strategiska utvecklingskapacitet, och därmed förmågan att bidra till ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige, helt central för politikens utformning och måluppfyllelse.

Kommunutredningens resonemang om betydelsen av en grundläggande kommunal utvecklingskapacitet som ett komplement till kommunernas driftskapacitet är därför en viktig utgångspunkt för våra förslag.⁶ Enligt Kommunutredningen kan utveckling här handla om att göra sådant som stärker driftskapaciteten, men som inte är en förutsättning för den. Det kan då bland annat handla om att ha förmåga till:

- organisatorisk utveckling och förnyelse,
- att genomföra icke nödvändiga investeringar,
- att utveckla ett fruktbart samarbete med aktörer utanför den kommunala organisationen,
- att planera och agera utifrån en långsiktig målbild vilket kräver att kommunen har förmåga att fatta nödvändiga beslut med viss framförhållning, samt
- att utveckla kommunen som geografiskt område genom att stärka den lokala attraktiviteten på olika sätt.

För att lyckas med det behöver kommunen kunna ta initiativ till och medverka i ett samspel med aktörer som det lokala näringslivet, civilsamhället, grannkommuner, region och statliga myndigheter.

Likasa ger Kommunperspektivutredningens resonemang om politisk styrningskapacitet ytterligare grund för behovet av att stödja vissa mindre kommuners förmåga att klara inte enbart den lagreglerade

⁶ SOU 2020:8, s. 354 ff.

verksamheten utan att också ha en förmåga till ett långsiktigt och strategiskt agerande när det gäller olika utvecklingsfrågor.⁷

I detta begrepp lägger Kommunperspektivutredningen ett tydligt politiskt ledarskap, en väl fungerande organisation, en effektiv styrning och ett starkt lokalt ansvarstagande. Kommunperspektivutredningen ser det som en grundförutsättning att ledningen har en förmåga att styra sin kommun och att fatta de beslut som krävs. Ledningen ska också kunna säkerställa att organisationen genomför besluten och att man har en välgrundad bild av var kommunen befinner sig och i vilken riktning som den bör utvecklas.

I sammanhanget finns det vidare skäl att lyfta fram det arbete som regeringen initierat med så kallade kommunala kapacitetsanalyser i olika samverkansgrupper av kommuner runt om i landet. Regeringen har gett Kammarkollegiet i uppdrag att betala ut högst 1,5 miljoner kronor till olika konstellationer av kommuner för detta ändamål. Berörda samverkansgrupper är Region 10, Dalslandssamverkan, Höglandsförbundet samt Fagersta, Norbergs och Skinnskattebergs kommuner. Stödet ska användas för arbete med analyser av vad som påverkar kapaciteten i de berörda kommunerna och hur utvecklingen av kapaciteten kan bedömas i kommunerna på lång sikt (minst 10 år). Syftet är att stärka kommunernas förmåga att utföra sitt uppdrag gentemot medborgarna och att möta de utmaningar som samhällsutvecklingen innebär, samt att öka kunskapen, både inom staten och i kommunerna, om hur den kommunala kapaciteten utvecklas. Resultatet av arbetet ska redovisas senast den 1 juni respektive 15 december 2026.⁸

Erfarenheter av riktade stöd till grupper av kommuner tas tillvara

Utredningen ser ett behov hos vissa mindre kommuner av ett särskilt stöd som syftar till att stimulera insatser som ger möjlighet att strategiskt bidra i arbetet med genomförandet av den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken. I detta arbete har vi tagit del av hur flera riktade satsningar på grupper av kommuner genomförts under

⁷ SOU 2024:6, s. 28 f.

⁸ Se regeringsbeslut 2025-04-03 i ärende Fi2025/00819 resp. 2026-01-22 i ärende Fi2026/00145.

senare år.⁹ Utredningen har här särskilt tagit del av erfarenheter från Tillväxtverkets arbete med stöd till vissa grupper av kommuner.¹⁰ Även erfarenheter från arbetet i Delegationen för kommunal ekonomi i balans har varit av intresse för hur särskilt riktade stöd till vissa kommuner kan utformas.¹¹

SKR:s programberedning för Velfärd i hela landet för även fram tankar om att allt som kommuner behöver göra inte kan kompenseras genom kommunal utjämning.¹² Resonemanget utgår från att den kommunala utjämningen visserligen är långtgående i vårt land, men att det vare sig är önskvärt eller praktiskt genomförbart att utjämna för alla tänkbara skillnader genom systemet för kommunalekonomisk utjämning. För att få likvärdiga finansiella förutsättningar krävs, enligt beredningen, att systemet kompletteras. Detta kan göras genom att exempelvis bättre kompensera kommuner med långvarig befolkningsminskning och hög socioekonomisk belastning samt via ett särskilt grundstöd till små kommuner.

Vår samlade bedömning är att skillnaderna i förutsättningar när det gäller att upprätthålla en strategisk utvecklingskapacitet är betydande mellan olika kommuner även då hänsyn tas till utjämningens effekter. Det ligger därför ett värde i att staten bidrar genom att stimulera kommunernas arbete med strategiska utvecklingsfrågor i samtliga kommuner. Inte minst för att samtliga 290 kommuner ska kunna bidra i samverkan och utveckling av den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken.

Utredningen ser därför behov av ett särskilt riktat stöd till vissa mindre kommuner för att stimulera insatser som bidrar i arbetet med uppfyllandet av målen för en sammanhållen utvecklingspolitik. Vi vill framhålla att regeringen under senare år genomfört ett antal satsningar med olika upplägg i syfte att stödja kommunernas kapacitet att ta sig an centrala samhällsutmaningar. Erfarenheterna av de

⁹ Regeringen gav i regleringsbrev för 2026 Tillväxtverkets i uppdrag att redovisa vilken verksamhet myndigheten har bedrivit för att sprida kunskap och goda exempel om landsbygdskommuners utvecklingskapacitet och förutsättningar att arbeta med lokala utvecklingsfrågor. Se Klimat- och näringslivsdepartementet 2025. Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Tillväxtverket.

¹⁰ Tillväxtverket (webbplats). *Stärka 30 kommuner med socioekonomiska utmaningar*. Se också Tillväxtverket (webbplats). *Stöd för att utveckla företagsklimatet i 39 landsbygdskommuner*.

¹¹ Kammarkollegiet (webbplats). *Kammarkollegiet avslutar uppdraget Kommunal ekonomi i balans*.

¹² SKR 2025c, s. 34.

satsningarna bedömer vi som mycket relevanta för utformningen av det stöd vi nu föreslår.¹³

När det gäller stöd till kommuner med behov av att stärka sin förmåga att arbeta med utvecklingsfrågor i bredare hänseende har olika former alltså prövats under senare år. Vi har ovan nämnt Tillväxtverkets tre regeringsuppdrag liksom det uppdrag som Delegationen för kommunal ekonomi i balans tidigare hade.

Skälen för stöden liksom såväl urval av kommuner som stödets utformning har skiftat. Vår bild är dock att det finns vissa kommuner som har eller har haft behov av stöd som inte hanteras inom ramen för den kommunalekonomiska utjämningen och inte är så specifika att mer traditionellt riktade statsbidrag varit aktuella.

Förenklat skulle man kunna säga att särskilt när det gäller stöden som hanterats av Tillväxtverket har det funnits ett behov av ett statligt stöd som visserligen ges vid sidan av utjämningen men som inte kan ses som alltför ensidigt riktat vad gäller ändamål eller hur det ska följas upp.¹⁴

Som sagt så har även urvalet av kommuner gjorts på olika sätt beroende på ändamål. Urvalet inom satsningarna på så kallade socialt och ekonomiskt eftersatta kommuner¹⁵ liksom kommuner med socialt och ekonomiskt eftersatta områden¹⁶ har gjorts efter särskilda kriterier som utgått från vad regeringen ansett vara relevant för att mäta socioekonomisk utveckling. I regeringens tidigare insatser för att stärka kommunernas förutsättningar att utveckla näringslivet och företagsklimatet i det så kallade stödområde A gjordes urvalet utifrån kommunernas geografiska hemvist. Stödet riktade sig till kommuner i norra och mellersta Sveriges inland. Urvalet av kommuner och regioner som kunde vara föremål för Delegationen för kommunal ekonomis stödinsatser byggde i stället på värdet på ett finansiellt nyckeltal.¹⁷

Frågan om riktade statsbidrag till kommuner och regioner har debatterats och utretts ett flertal gånger sedan den stora reformen av statens bidrag till kommunerna och de dåvarande landstingen genomfördes med start 1993. Företrädare för kommunsektorn, men

¹³ Se t.ex. Tillväxtverket 2025i.

¹⁴ En tidigare tjänsteman vid SKR karakteriserade denna typ av stöd som "Minimalt riktade, riktade statsbidrag."

¹⁵ SFS 2018:152.

¹⁶ SFS 2018:151.

¹⁷ 3 och 4 §§ förordningen (2021:820) om tillfälligt statsbidrag för kommunala åtgärder för en ekonomi i balans.

också Riksrevisionen och Statskontoret med flera, hävdar att statens bidrag till kommuner och regioner ska vara generella och att regeringen, i möjligaste mån, ska avhålla sig från riktade statsbidrag. Riktade statsbidrag ses inte sällan som kortsiktiga, alltför detaljerat styrande och administrativt betungande.

Samtidigt har regeringar av olika sammansättningar genomgående hävdat behovet av, och rätten att, styra och stimulera kommunsektorn med riktade bidrag av olika slag. Den senaste parlamentariska utjämningskommittén föreslog därför skärpta beredningsrutiner och utformningskriterier för de riktade statsbidragen.¹⁸ Vi har i vårt resonemang nedan sökt ta hänsyn till de kriterier som kommittén föreslog.

Ett stöd till små kommuner med minskande invånarantal

Syftet med det föreslagna stödet ska alltså vara att stimulera dessa utvalda kommuners möjligheter att med olika insatser och i samverkan med andra bidra till att målet för den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken uppnås. Eftersom behoven och förutsättningarna skiftar mellan kommuner och över landet bör inte stödet utformas alltför detaljerat. Kommunerna förutsätts ha kännedom om såväl sina förutsättningar som utmaningar och bör därför ha frihet att själva prioritera hur stödet används. Erfarenheterna av de ovan nämnda stöden som Tillväxtverket ansvarat för ger också argument för den uppfattningen.

Genomförandet av dessa kommunsatsningar har dock visat på att det, förutom ett visst finansiellt stöd, även finns ett behov av att staten i någon form erbjuder ett kunskapsstöd och en arena där kommunerna kan dela erfarenheter från det arbetet som stödet, helt eller delvis, finansierat¹⁹. Erfarenheterna av stödet bör också tas tillvara i en fungerande lärprocess, varför en systematisk uppföljning och utvärdering bör vara en central del av satsningen.

När vi studerat de nämnda kommunsatsningarna har vi också noterat att även relativt begränsade ekonomiska tillskott till kommunerna givit påtagligt förbättrade förutsättningar för att stimulera och bedriva ett aktivt utvecklingsarbete.

¹⁸ SOU 2024:50, s. 201 ff.

¹⁹ Se t.ex. Tillväxtverket 2026a.

Utredningen ser det som naturligt att regeringen utifrån tillgängliga medel och andra relevanta förutsättningar genomför urvalet av de kommuner som ska bli föremål för den föreslagna insatsen. Vi har dock, utifrån jämförbara insatser, dragit slutsatsen att behovet av denna typ av stöd är avgjort störst hos mindre kommuner som också haft en längre tids befolkningsminskning.

Som exempel kan nämnas att om vi räknar in de kommuner som har en befolkning som är mindre än medianen på cirka 16 000 invånare och samtidigt tar hänsyn till vilka av kommunerna som haft en stadig befolkningsminskning sedan år 2000 så torde antalet aktuella kommuner vara runt etthundra.

Vi noterar också att de flesta av de kommuner som varit föremål för tidigare statliga insatser, enligt egen utsago, haft betydande nytta av tämligen begränsade ekonomiska tillskott. I de kommunsatser som Tillväxtverket hanterat har kommunerna vanligen tilldelats stöd i storleksordningen två miljoner kronor årligen, med en viss variation.

Utredningen gör också bedömningen att stödet bör vara långsiktigt, men inte permanent. Efter några års arbete bör satsningen utvärderas och såväl urval av kommuner som utformning av stödet omprövas.

I de kontakter vi haft under utredningens gång har det inte sällan framkommit att kommunerna upplever staten som alltför avlägsen och svår att få kontakt med. Det stöd vi föreslår syftar därför också till att skapa en utvecklad kontakt mellan staten och de aktuella kommunerna.

Tillväxtverkets erfarenheter av denna typ av statliga bidrag liksom det kontaktnät myndigheten byggt upp bör tas tillvara i en framtida satsning av den modell som vi nu föreslår. Utredningen föreslår vidare därför att Tillväxtverket ska ges rollen att hantera det föreslagna stödet och även erbjuda arenor där berörda kommuner kan dela erfarenheter och utveckla kunskap.

Utredningen ser också ett värde i länsstyrelsernas geografiska närvaro och kunskap om lokala och regionala förhållanden, liksom att deras kontakter med kommunerna bör kunna tas tillvara här. Tillväxtverket bör med fördel därför nyttja länsstyrelsernas kunskap och kontakter med berörda kommuner i genomförandet av denna satsning.

10 Näringslivet och den sammanhållna utvecklingspolitiken

Näringslivets förutsättningar är viktiga för hela landets utveckling. Ett konkurrenskraftigt näringsliv som kan växa och sysselsätta fler inom olika branscher och delar av landet är avgörande för vår välfärd och för ett sammanhållet och hållbart Sverige. Näringslivet har en stor roll i det fortsatta arbetet med omställning till ett hållbart samhälle. Omställningen för att möta klimatförändringar och miljöproblem påverkar näringslivet i olika delar av landet på olika sätt. Bland annat kan effekter av klimatförändringar på känsliga natur- och kulturmiljöer ha stor påverkan på möjligheterna att utveckla verksamheter inom områden som besöksnäring, skogsbruk, jordbruk, fiske och rennäring.

Många branscher och produktionskedjor är viktiga för ett robust samhälle. Det handlar bland annat om att säkerställa en livsmedelsproduktion av tillräcklig omfattning som har både primärproduktion och livsmedelsförädling i olika delar av landet. Andra branscher som regeringen i den senaste landsbygdspropositionen lyfter som viktiga för ett robust Sverige är exempelvis skogsnäringen och energisektorn.¹

Vi har i tidigare kapitel skrivit om näringslivets struktur i landet samt redogjort för det näringslivsfrämjande arbete som statliga aktörer respektive regionerna bedriver. Utredningen föreslår i kapitel 8 att regionerna enligt den nya lagen om sammanhållet utvecklingsarbete ska ha i uppgift att bidra till att stärka förutsättningarna för näringslivet i hela länet. Det är uppgifter som regionerna till stor del utför redan i dag, men som inte är fastlagda i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

¹ Prop. 2025/26:158, s. 118, s. 143.

I det här kapitlet redogör vi för utredningens syn på näringslivet och företagen i den sammanhållna utvecklingspolitik som vi föreslår. Vi redogör också för resultat från studier om effekter av företagsfrämjande insatser, bland annat en kartläggning av resultat och effekter av insatser inom utgiftsområde 19 och 23 som är gjord för SVESAM.

De förslag som utredningen lämnar i tidigare kapitel, om mål, styrning, organisering och roller inom den nya politiken, lägger en grund för genomförandet av den sammanhållna utvecklingspolitiken. Det handlar om de förslag vi presenterar angående statens och regionernas utvecklade uppgifter inom för näringslivets konkurrenskraft avgörande områden som kompetensförsörjning, transportinfrastruktur, digital infrastruktur med mera.

Näringslivets förutsättningar för medverkan i att skapa ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige inom bland annat dessa områden ges till stor del genom förslag som är kopplade till andra samhällsaktörer. Inte minst handlar det om förstärkta uppgifter till utvalda statliga myndigheter vars verksamheter har stor påverkan på de långsiktiga villkoren för näringslivets konkurrenskraft i hela landet. I det här kapitlet presenterar vi de överväganden och bedömningar som utredningen gör utöver dessa, som rör näringslivet.

10.1 Näringslivets konkurrenskraft lägger grunden för omställning och välfärd

Utredningens bedömning

Näringsliv och företagande bör vara fortsatt prioriterat i en utvecklingspolitik för alla delar av landet. Företag i alla geografier behöver ges förutsättningar att växa och utvecklas. Tydliga ramvillkor, väl fungerande myndighetskontakter och fortsatt arbete med förenklingar lägger grunden.

Ett rumsligt perspektiv bör vägleda det näringslivsfrämjande arbetet, såväl inom den sammanhållna utvecklingspolitiken som andra berörda politikområden, för att stärka förutsättningarna för konkurrenskraft, förnyelse och omställning i alla delar av landet. Det finns ett fortsatt behov av regionala och lokala insatser för näringslivet inom ramen för en sammanhållen utvecklingspolitik.

Potentialen för utveckling i alla delar av landet behöver tas tillvara för att människor och företag ska vara delaktiga i samhällsutvecklingen och omställningen till ett robust och hållbart samhälle. Ett konkurrenskraftigt näringsliv med lönsamma företag lägger grunden för omställning och välfärd på lokal, regional och nationell nivå.

Utredningen anser att näringsliv och företag bör vara fortsatt prioriterade i en utvecklingspolitik för hela landet. I den politik som utredningen föreslår handlar ett av delmålen om att stärka förutsättningarna för näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning. Företag i alla geografier behöver ges förutsättningar att växa och utvecklas.

Ett av utredningens huvudbudskap handlar om vikten av att ta geografiska hänsyn, det vi kallar att arbeta utifrån ett rumsligt perspektiv. Det gäller förstås för den sammanhållna utvecklingspolitiken men också för sektorspolitiken inom olika områden av relevans för politikens genomförande. Vi menar att det finns starka motiv för att utgå från ett rumsligt perspektiv, för att stärka förutsättningarna för utveckling i alla delar av landet. Det gäller inte minst för det näringslivsfrämjande arbetet. Vi preciserar hur utredningen ser på statens respektive regionernas näringslivsfrämjande arbete inom den sammanhållna utvecklingspolitiken i kapitel 7 och 8.

Grundläggande villkor avgörande för konkurrenskraftiga företag

Ett gott näringslivsklimat behövs för att fler ska vilja starta, driva och utveckla företag i hela landet. I den nationella strategin för hållbar regional utveckling i hela landet pekar regeringen på vikten av goda ramvillkor och fungerande kapitalförsörjning för att företagets konkurrens- och innovationskraft ska kunna stärkas.² Betydelsen av långsiktiga och stabila ramvillkor är också något som har lyfts i de näringslivskontakter som vi har haft under utredningen. Företrädare för företag av olika storlek och från olika branscher som utredningen har träffat efterfrågar tydliga och förutsägbara regelverk som inte skapar onödigt administration eller andra höga kostnader.

² Skr. 2020/21:133, s. 43.

Ett konkurrenskraftigt näringsliv med lönsamma företag i hela landet lägger grunden för omställning och välfärd på lokal, regional och nationell nivå. Utredningen anser, som sagt, att det viktigaste de offentliga aktörerna kan göra för näringslivet och företagen är att se till att grundförutsättningarna genom ramvillkor är goda. Det handlar om regelverk och generella insatser för att förbättra villkoren för näringslivsutveckling och företagande, oavsett var i landet verksamheterna finns. I det ingår bland annat kunskapsspridning och förutsättningar för företagens förnyelse, innovationer och omställning. Detta kan främst uppnås genom insatser i andra politikområden än regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik. Vi har i tidigare kapitel redogjort för hur vi ser på statens och regionernas uppgifter för att främja näringslivet i en sammanhållen utvecklingspolitik. Vi menar dock att det kan finnas skäl för riktade insatser, inom vissa områden och till vissa geografier, inom ramen för den utvecklingspolitik som utredningen föreslår.

Det finns en vilja att växa i alla geografier men kompetensbrist hindrar tillväxten

Resultaten från Tillväxtverkets enkätundersökning *Företagens villkor och verklighet* visar att företagens tillväxtvilja är lika hög i landsbygder som i städer.³ Även om skillnaderna mellan olika typer av kommuner är små visar undersökningen att viljan att växa är allra störst hos företag i kommuntypen mycket glesa landsbygdskommuner. Den senaste publicerade undersökningen gjordes 2023. Resultaten visar på en ökad vilja att växa för första gången sedan 2011. Företagen uppgav kompetensutveckling som den viktigaste åtgärden för att växa samtidigt som kompetensförsörjning sågs som det största hinder för tillväxt. Störst andel företag som angav kompetensförsörjning som det främsta tillväxthindret finns i Norrbottens, Västernorrlands, Dalarnas och Västerbottens län. I de länen upplevde 40 procent eller fler av företagen tillgången på rätt kompetens som ett stort tillväxthinder.

³ Tillväxtverket 2023c. Enkätundersökningen riktar sig till små och medelstora företag i Sverige. Drygt 6 600 företag har besvarat enkäten.

Småföretagen⁴ utgör den största andelen av företagen i hela Sverige, och det är särskilt tydligt i landsbygdskommuner. Sedan 2024 är svag efterfrågan det största tillväxthindret som småföretagen upplever.⁵ Enligt Småföretagsbarometern 2025 anger var fjärde företag oavsett branschtillhörighet det. Sedan 2015 och fram till 2023 var kompetensförsörjningen det största hindret för småföretagens tillväxt. I den senaste mätningen var företagets kompetensförsörjning det näst största tillväxthindret, följt av höga kostnader för arbetskraft. Andra hinder för tillväxt som nämns i undersökningen är politisk oförutsägbarhet, skatter samt lagar och myndighetsregler. Fyra procent av de tillfrågade småföretagen upplever inte några hinder för tillväxt, medan 13 procent inte är intresserade av att växa.⁶

En nyligen gjord undersökning av Svenskt Näringsliv bekräftar bilden av kompetensförsörjning som ett stort hinder för företagets tillväxt. Andra tillväxthinder som företagen i undersökningen upplever är ökad regelbörda och byråkrati samt höga arbetsgivaravgifter.⁷

Förenklingar fortsatt viktigt för företagen

Utformningen och tillämpningen av lagar och regler ska fungera för företag på alla platser och geografier i Sverige. Det kan bland annat handla om företagets myndighetskontakter och uppgiftslämnande. Många företag upplever långa handläggningstider hos myndigheter som ett problem, liksom den mängd uppgifter som behöver lämnas till myndigheter inom olika områden.⁸ Kontakter som utredningen har haft med företagare och företrädare för näringslivet bekräftar den bilden, och många önskar ett fortsatt och förstärkt arbete med att förenkla för företagen.

Alla företagare har olika typer av myndighetskontakter, ofta på lokal och regional nivå när det handlar om regler och tillstånd. I den nationella strategin har regeringen påtalat att kostnader till följd av regler ska minska, handläggningstider ska kortas och det ska bli enklare att lämna uppgifter till myndigheter.⁹ I regeringens proposition om landsbygdspolitiken presenteras ett pågående förenklingss-

⁴ Företag med färre än 10 anställda.

⁵ Företagarna, Sparbankernas riksförbund och Swedbank 2026, s. 15.

⁶ Företagarna, Sparbankernas riksförbund och Swedbank 2026, s. 14.

⁷ Svenskt Näringsliv 2026b.

⁸ Tillväxtverket 2023c, s. 24.

⁹ Skr. 2020/21:133, s. 43.

arbete med insatser för att skapa villkor som är begripliga, rättvisa och funktionella i hela landet. Det handlar till exempel om uppdrag till myndigheter, förstärkt metodstöd, samt inrättandet av Förenklingsrådet och Implementeringsrådet. Exempel på konkreta frågor som nämns är reformeringen av strandskyddet och förbättringar inom byggregelverken.¹⁰

Många företag ser grön omställning som nödvändig

Som vi har redogjort för tidigare har näringslivet en viktig roll för omställningen till ett hållbart samhälle. Förutsättningarna för omställning varierar mellan olika delar av landet. Regeringen bedömer att företag i landsbygder har stor potential att bidra i omställningen till en biobaserad och fossilfri ekonomi.¹¹

Gröna industrisatsningar pågår och planeras, inte minst i norra Sverige. Industrins satsningar innebär stora investeringar inom områden som vindkraft, batteritillverkning, grön stålproduktion och utvinning av viktiga mineraler.¹² Flera statliga insatser pågår för att påskynda industrins gröna omställning.¹³

Näringslivets förmåga till innovation och förnyelse, bland annat inom digital teknik, har stor betydelse för omställningen. Företagen bidrar genom exempelvis nya affärsmodeller och utveckling av hållbara produktionssystem. Såväl stora företag som små och medelstora företag i hela landet behöver förutsättningar att medverka i utvecklingen av innovativa lösningar för digital och grön omställning. I en ny rapport från Svenskt Näringsliv diskuteras vikten av att arbeta för ökad robusthet och resiliens, för såväl enskilda företag som för stärkt konkurrenskraft i det svenska näringslivet.¹⁴ Enligt rapporten är cirka 75 procent av företagen i Europa direkt eller indirekt beroende av naturen med dess ekosystem och tjänster. En slutsats som författarna lyfter är att vi nu ser ett skifte där företa-

¹⁰ Prop. 2025/26:158, s. 80.

¹¹ Prop. 2025/26:158, s. 140.

¹² Tillväxtanalys 2025a, s. 7.

¹³ Bland annat har regeringen inrättat ett så kallat accelerationskontor, med syfte att underlätta industrins omställning till fossilfria produktionsprocesser, t.ex. genom att bidra till en mer effektiv tillståndsprövning, andra åtgärder inom statlig förvaltning samt genom att identifiera och omhänderta investerings- och etableringshinder (dir. 2024:57). Regeringen meddelade i april 2026 att uppdraget till Accelerationskontoret kommer att förlängas med ytterligare två år.

¹⁴ Svenskt Näringsliv 2026a.

gen inte enbart hanterar risker kopplade till miljö och klimat utan är med och bidrar till lösningar på samhällsutmaningar som även skapar nya marknader och affärsmodeller.

En undersökning av hur små och medelstora företag som arbetar med grön omställning uppfattar sin roll och framtida utveckling visar att innovation och utveckling av ny teknik är viktiga delar av företagens omställningsarbete.¹⁵ Många av de små och medelstora företagen i en nyligen gjord intervjuundersökning ser grön omställning som nödvändig för att behålla konkurrenskraften. Samtidigt ser företagen ökade kostnader, osäkerhet och bristande långsiktighet när det gäller regleringar som hinder i arbetet med omställning.¹⁶

Insatser för näringslivet i både sektorspolitiken och den sammanhållna utvecklingspolitiken

De geografiska perspektiven i sektorspolitiken behöver stärkas, bland annat när det handlar om insatser för näringsliv och företagande. Insatser inom exempelvis utbildningspolitik, transportpolitik, samhällsplanering och arbetsmarknadspolitik har stor betydelse för utvecklingen av näringslivet i alla delar av landet. Samtidigt anser vi att det fortsatt finns behov av regionala och lokala insatser för näringslivet inom ramen för en sammanhållen utvecklingspolitik.

Flera undersökningar visar att det generellt är svårt att mäta och verifiera effekter av insatser för att främja företag och näringsliv.¹⁷ Inom ramen för det här utredningsuppdraget har vi inte gjort någon genomgripande omprövning av insatser för företag och näringsliv inom nuvarande regionala utvecklingspolitik och landsbygds politik. Vi föreslår inte heller några större förändringar av ansvarsfördelning eller uppgifter för nationella myndigheter eller andra offentliga aktörer när det gäller främjande av näringslivet. Däremot vill vi understryka det fortsatta behovet av systematisk uppföljning och utvärdering av pågående företagsfrämjande insatser.

¹⁵ Tillväxtverket 2023b, s. 6.

¹⁶ Tillväxtverket 2026e, s. 22.

¹⁷ Se till exempel Tillväxtanalys 2026 och Kindström 2026 för resonemang om effekter av insatser.

Utredningen vill betona vikten av att stärka det rumsliga perspektivet för de aktörer som arbetar med näringslivsfrämjande, så att företag i alla geografier ges goda möjligheter att växa och utvecklas. Det är avgörande för såväl omställningen till ett hållbart samhälle som möjligheterna för boende, arbete och välfärd i alla delar av landet. Vi bedömer att de förändringar vi föreslår av politiken i stort, det vill säga de mål samt den organisering och styrning inom bland annat utvalda sektorsområden som utredningen föreslår i en sammanhållen utvecklingspolitik, kommer bidra till stärkta förutsättningar för näringslivet i alla delar av landet.

10.2 En mångfald av branscher och företag

I kapitel 3 gör vi en övergripande beskrivning av näringslivet i landet. Vi konstaterar bland annat att av den dryga miljonen företag är de allra flesta småföretag med mindre än 10 anställda, samt att enmansföretag är särskilt vanligt i landsbygder. Vi redovisade också uppgifter om att det i landsbygdskommuner finns många arbetstillfällen inom tillverkning samt jord- och skogsbruk, medan det i storstäder är en större andel sysselsatta inom tjänstesektorer av olika slag.

Den sammantagna bilden är att det är en mångfald av branscher och företag som tillsammans bidrar till landsbygdsutveckling och regional utveckling. Näringslivets regionala och lokala struktur varierar och utvecklas över tid, vilket också påverkar det näringslivsfrämjande arbetet som bland annat regionerna bedriver. Vi beskriver några av de mer traditionella näringarna nedan. Förutom dessa har till exempel försvarsindustrin, besöksnäringen, kulturella och kreativa näringar och framväxande näringar med koppling till tech-branschen, life science och cirkulär ekonomi många gånger stor betydelse för såväl lokal och regional utveckling och sysselsättning som för Sveriges samlade ekonomi och konkurrenskraft.

Skogsnäring och livsmedelsproduktion har betydelse för hela landets hållbara utveckling

Sveriges yta täcks till nästan 70 procent av skog. Skogen och skogsbruket är av avgörande betydelse för såväl Sveriges ekonomi som miljö- och klimatarbetet, inte minst i landsbygderna.¹⁸ Till skogsnäringen räknas skogsbruket samt trävaru-, massa- och pappersindustrin. Det finns många värden förknippade med skogen – förutom dess ekonomiska värde genom produktionen erbjuder skogen omfattande naturvärden och sociala värden.¹⁹ Besöksnäring och rekreation med skogen och naturen som bas är omfattande.

Sveriges livsmedelsproduktion beskrivs av regeringen som en strategiskt viktig näring för jobb, tillväxt och hållbar utveckling i hela landet.²⁰ I Livsmedelsstrategin 2.0 som beslutades 2025 presenterar regeringen insatser för en ökad svensk livsmedelsproduktion till 2030. Det övergripande målet för strategin är en konkurrenskraftig livsmedelskedja där den totala livsmedelsproduktionen ökar, samtidigt som relevanta nationella miljömål nås, med syfte att skapa tillväxt och sysselsättning och bidra till hållbar utveckling i hela landet. Livsmedelsstrategin 2.0 fokuserar på stärkt lönsamhet och konkurrenskraft samt ökad robusthet i livsmedelskedjan.²¹ Med livsmedelskedjan avses primärproduktionen med jordbruk, fiske och vattenbruk, livsmedelsindustrin, livsmedelshandeln samt restaurang och storkök. Regeringen har prioriterat att stärka konkurrenskraften inom jordbruket, bland annat genom regelförenklingar.

Sedan 2020 klassas livsmedelsproduktionen i Sverige som samhällsviktig verksamhet. En tryggad livsmedelsförsörjning är avgörande både för ett robust Sverige och för att de globala målen om hållbar utveckling ska kunna nås.

De areella näringarna är på flera sätt viktiga för omställningen till ett hållbart samhälle. Det svenska skogsbruket bidrar i klimatarbetet i form av biobränsle från restprodukter, och genom att skogen binder en stor mängd koldioxid både medan den växer och när den används i långlivade produkter som till exempel byggmaterial.

¹⁸ Prop. 2025/26:158, s. 118.

¹⁹ Se till exempel Skogsstyrelsen 2023 och Skogsstyrelsen 2026.

²⁰ Prop. 2025/26:158, s. 103.

²¹ Regeringsbeslut 2025-03-20 i ärende LI2023/00161 m.fl.

Jordbruket står för cirka 18 procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Utsläppen består framför allt av metan från idisslare samt koldioxid och lustgas från jordbruksmark.²² Samtidigt är jordbrukets djurhållning avgörande för den biologiska mångfalden i våra ängs- och betesmarker. Jordbruket bidrar också i klimatarbetet, bland annat genom produktion av biobränslen som kan ersätta fossila bränslen. Vidare skapar jordbrukets produktion av biomassa förutsättningar för kolinlagring. Behovet av effektiva styrmedel för att jordbruket ska ges förutsättningar att bidra till såväl livsmedelsproduktion som att miljö- och klimatmål och andra relevanta samhällsmål kan nås har påtalats av flera nationella myndigheter.²³

Det samiska företagandet har särskilda förutsättningar

Samiska näringar bidrar på flera sätt till regional utveckling och landsbygdsutveckling. I det samiska samhället är naturmiljö och kultur ofta integrerade med näringslivet; det handlar om verksamheter som renskötsel och hantverk, med grund i traditionell kunskap och identitet. Utöver traditionellt samiska näringar finns samiska företag inom andra branscher, till exempel inom besöksnäring, skogsbruk, småskalig livsmedelsförädling och detaljhandel. Det samiska kulturlivet har på senare år fått ett större genomslag och bidrar till regional utveckling och livskraftiga landsbygder.²⁴

Det samiska företagandet är småskaligt och har på många sätt särskilda förutsättningar. Enligt Sametingets näringspolitiska handlingsprogram finns det en stor okunskap i samhället om det samiska näringslivets förutsättningar och villkor. Bland annat saknas officiell statistik vilket innebär ett osynliggörande av det samiska företagandet. En stor utmaning är att kunna utveckla samiska näringar på ett hållbart sätt i ett förändrat klimat och förändrad miljö i Sápmi.²⁵

Det finns omkring 1 000 yrkesverksamma renskötare i Sverige, varav cirka 18 procent är kvinnor. Renskötseln är en näring som i Sverige är förbehållen samerna. Renskötselrätten bygger på urminnes hävd och regleras i rennäringslagen. Rennäringen behöver bland annat hantera utmaningar som rovdjursangrepp och minskad till-

²² Jordbruksverket 2023.

²³ Naturvårdsverket och Jordbruksverket 2022.

²⁴ Prop. 2025/26:158, s. 115.

²⁵ Sametinget 2022, s. 8.

gång till renbete på grund av klimatförändringar och ökad konkurrens om marken i norra Sverige.

10.3 Näringslivsfrämjande med många aktörer och aktiviteter

Det offentliga näringslivsfrämjande arbetet har vuxit fram över tid och består av ett stort antal aktörer och aktiviteter. Tillväxtanalys, som har haft regeringsuppdrag²⁶ att kartlägga det statligt finansierade företagsfrämjandet, anser att systemet är svåröverskådligt, fragmenterat och komplext i sin utformning.²⁷ Genomförandeaktörerna är många till antalet och regeringens styrning av dessa skiljer sig åt. De statliga medel som regionerna hanterar för företagsfrämjande styrs av statliga förordningar men beslutas ofta av förtroendevalda regionpolitiker. Tillväxtanalys drar slutsatsen att det finns behov av en förbättrad samordning.²⁸ I rapporten tittar de särskilt på regionernas roll i arbetet med export- och investeringsfrämjande och föreslår att området utreds vidare. Tillväxtanalys lyfter också frågan om användning av det regionala anslaget för insatser inom säkerhet, motståndskraft och beredskap. Det hänger ihop med diskussionerna om att sammanhållningspolitikens medel i högre utsträckning skulle kunna riktas mot kritisk infrastruktur och beredskap.²⁹

Positiva effekter för företagen men svårt att dra slutsatser om effektivitet

I en undersökning beställd av SVESAM kartläggs resultat och effekter av insatser utifrån uppföljningar och utvärderingar inom utgiftsområde 19 och 23.³⁰ Kartläggningen visar att positiva effekter för företagen, som exempelvis handlar om ökad omsättning och sysselsättning samt företagens överlevnad, ofta kan påvisas. Däremot är det ovanligt att se några effekter av insatserna för företagens produktivitet.³¹

²⁶ Regeringsbeslut 2024-06-13 i ärende KN2024/01306.

²⁷ Tillväxtanalys 2026, s. 13.

²⁸ Tillväxtanalys 2026, s. 59.

²⁹ Tillväxtanalys 2026, s. 41.

³⁰ Kindström 2026.

³¹ Se t.ex. Tillväxtanalys 2024.

Enligt undersökningen är underlagen i utvärderingarna ofta för begränsade och resultaten inte tillräckliga för att kunna dra generella slutsatser om effekter av insatser. Rekommendationerna fokuserar generellt mer på målformuleringar och stärkta förutsättningar för utvärdering än på specifika förändringar av enskilda insatser. I uppdraget ingick även att bedöma den samhällsekonomiska effektiviteten av stöd från anslag 1:1 inom utgiftsområde 19. Ett antal effektutvärderingar har genomförts inom området men inga fullständiga kostnads-nyttoanalyser kunde identifieras.

Sammantaget visade det sig vara svårt att dra slutsatser om vilka insatser som är effektiva respektive vilka insatser som inte är det, baserat på befintliga uppföljningar och utvärderingar inom utgiftsområde 19 och 23. När det gäller samhällsekonomisk lönsamhet och effektivitet för insatser inom anslag 1:1 var evidensen än mer begränsad.

10.4 Stärkta förutsättningar för innovationer för företag i landsbygder

Utredningens bedömning

Regeringen bör ge Vinnova, Energimyndigheten och Tillväxtverket i uppdrag att utveckla arbetssätt och metoder för att stärka förutsättningarna för innovationer för företag i alla delar av landet, med inriktning på grön och digital omställning för företag i landsbygder. Uppdraget bör genomföras i samråd med regionerna.

Företagens förmåga till innovation och förnyelse har stor betydelse för utvecklingen i alla delar av landet och inte minst för omställningen till ett hållbart samhälle. För att skapa förutsättningar för en hållbar utveckling där hela landet är med i omställningen kan företag behöva stöttning inom flera områden, bland annat digitalisering.

Regeringen har lyft vikten av att insatser för att främja innovationer utformas så att de inkluderar företag i landsbygder.³² Även OECD pekar på betydelsen av att främja innovationer i landsbygder, inte minst för att utveckla synergier och samverkan mellan stä-

³² Prop. 2025/26:158, s. 132.

der och landsbygder.³³ Företag i landsbygder kan ha särskilda nackdelar att hantera när det handlar om innovationer, på grund av bland annat begränsad tillgång till lärosäten och andra strukturer för forskning och innovation. Regionala innovationsmiljöer, som science parks, inkubatorer, test- och demonstrationsanläggningar och klusterorganisationer, till exempel gröna kluster³⁴, kan spela stor roll för företagens tillgång till ny kunskap och miljöer för samverkan och innovation. Sådana företagsfrämjande miljöer kan också bidra till att stärka platserns attraktivitet när det gäller kompetenser av olika slag.

Utredningen anser att Vinnova, Energimyndigheten och Tillväxtverket bör ges i uppdrag att utveckla arbetssätt och metoder för att stärka förutsättningarna för innovationer med inriktning på grön och digital omställning för företag i landsbygder.

En del i ett sådant uppdrag kan vara att tillgängliggöra ny kunskap genom forskning och innovationer till företagen, bland annat genom att utveckla stödjande funktioner vid exempelvis science parks och gröna kluster. I det kan ingå möjligheter för företagen att testa nya metoder och arbetssätt som inte redan är etablerade. En annan del i ett sådant uppdrag kan handla om företagens digitalisering och utveckling av digital mognad. Ett sådant behov har identifierats av Tillväxtverket för små företag i landsbygder. En undersökning av företags digitala mognad visar att digitalisering är en naturlig och väsentlig del i verksamhets- och affärsutvecklingsarbetet för små företag i landsbygder.³⁵ Tillväxtverket bedömer att digital mognad är viktigt för företagens konkurrenskraft och rekommenderar företagsfrämjande insatser riktade till små företag i landsbygder.³⁶

Utredningen anser att uppdraget bör genomföras i samråd med regionerna. Regionerna har genom sitt näringslivsfrämjande arbete en viktig roll för att stärka förutsättningarna för företagande och näringslivsutveckling i hela länet. Vi har tidigare i slutbetänkandet betonat vikten av regionernas samverkan med bland annat nationella myndigheter i arbetet med näringslivsfrämjande. Regionerna är bland annat med och bygger upp kapacitet och regionala innovations- och

³³ OECD 2022.

³⁴ Gröna kluster är regionala kompetens- och utvecklingscentra, som bildats utifrån regionala behov. De gröna klustren främjar utvecklingen i gröna näringar genom att arbeta med hela livsmedelskedjan men med tyngdpunkt i primärproduktion.

³⁵ Tillväxtverket 2025j, s. 3.

³⁶ Tillväxtverket 2025j, s. 20.

främjandesystem samt står för medfinansiering av projekt- och företagsstöd genom både det regionala anslaget och andra regionala medel.

Platsbaserad innovation genom lokal kunskap och samverkan

Utredningen gör en bred tolkning av begreppet innovation. Det är inte någon annan definition än den som tillämpas inom till exempel innovationspolitiken, men med en perspektivförskjutning som innebär en anpassning till behov för olika platser och geografier. Vikten av ett sådant bredare perspektiv när det handlar om innovationer i landsbygder har också lyfts av OECD.³⁷

Forskning har visat att platsbaserad och social innovation kan vara särskilt betydelsefullt för företag i landsbygder.³⁸ Genom lokal kunskap, och ofta genom samverkan mellan näringslivet, civilsamhället och offentliga aktörer inklusive universitet och högskolor, kan utmaningar och behov identifieras. För små företag i landsbygder kan det bland annat handla om att beakta platsberoende verksamheters behov av nya arbetssätt, kontaktnät och samarbetsformer.

Även forskare vid SLU har skrivit om hur sociala värden ofta blir betydelsefulla för företagare med platsberoende verksamheter, som exempelvis lokal livsmedelsproduktion eller besöksnäring som bygger på nyttjande av mark och natur i ett visst område.³⁹

Många av företagen i glesare delar av landet kan, som vi har nämnt tidigare, inte utnyttja agglomerationsfördelar på samma sätt som företag i tätare miljöer. För företag i landsbygder kan möjligheterna att nyttja kunskapsmiljöer som science parks och gröna kluster vara av stor betydelse i det avseendet. För småskaliga verksamheter som inte kan dra nytta av skalfördelar genom specialisering och större volymer kan diversifiering till flera produktionsgrenar vara ett sätt att utveckla verksamheten. En väg att gå för att minska nackdelar kopplade till småskalighet och platsberoende kan vara att utveckla samarbeten med andra företagare. Det har beskrivits som ett små-

³⁷ OECD 2022.

³⁸ Lindberg 2022 beskriver social innovation som utveckling och förverkligande av nya verksamheter, tjänster, metoder, mötesplatser eller andra lösningar. Det främsta syftet med social innovation är att förbättra människors livsvillkor, med avseende på välmående, inkludering och egenmakt.

³⁹ Melin och Gaddefors 2025.

skaligt entreprenörskap, där relationsbyggande och social kompetens är viktigare än i mer storskalig och platsberoende verksamhet.⁴⁰

Den kooperativa sektorn bidrar till innovation och utveckling

Att stärka lokalsamhällens möjligheter till utveckling med människors och samhällets intressen i första rummet är positivt för såväl den lokala ekonomin som för social sammanhållning och gemenskap. Det är grunden för den sociala ekonomin där Kooperation är en form av organisering.⁴¹ Kooperativ utveckling kan vara pådrivande för delaktighet och lokal handlingskraft, till exempel när det gäller innovationer som leder till lösningar på lokala behov och problem. Genom kontakter som vi har haft under utredningen har vi fått kännedom om exempel på hur invånare i en bygd eller ett lokalsamhälle blir aktiva medskapare till lösningar på gemensamma behov.⁴² På så vis kan samverkan genom exempelvis Kooperation bidra till att både bygdens attraktivitet och sociala sammanhållning stärkas.

Många exempel finns på hur lokala behov tas om hand genom kooperativ organisering i ideella eller ekonomiska föreningar. Det kan vara gemensamt ägda fiberföreningar och energikooperativ som bygger robust lokal infrastruktur. Andra exempel finns på lösningar för att möta lokala behov när det gäller grundläggande service eller livsmedelsförsörjning. Gräsrotsinitiativ i kooperativ form kan också fungera som en drivkraft för social innovation, där lösningar växer fram ur konkreta lokala behov.

10.5 Näringslivet involveras i den sammanhållna utvecklingspolitiken

Näringslivet medverkar i genomförandet av politiken

Den potential som finns i att inkludera andra delar av samhället förutom de offentliga organen, i arbetet för hela Sveriges sammanhållna utveckling, har varit en central utgångspunkt för utredningen. Vi anser att en involvering av näringslivet och civilsamhällets organisa-

⁴⁰ Melin & Gaddefors 2025.

⁴¹ Läs mer om social ekonomi i ett regionalt sammanhang i Kossack och Wallenklint 2007.

⁴² Bland annat dialog i Järvsö 2025-06-16 med företagare, civilsamhälle och kommunföreträdare.

tioner är centralt för att uppnå målen för politiken. I vårt delbetänkande lämnade vi därför ett förslag som förtydligar att civilsamhällets organisationer ska involveras i det regionala utvecklingsarbetet genom samråd med regionerna. Att regionerna ska samråda med näringslivet i länet framgår av lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och kommer även vara tydligt i utredningens förslag till ny lag om sammanhållet utvecklingsarbete.

Näringslivet medverkar och bidrar på många sätt till genomförandet av politiken för regional utveckling och landsbygdsutveckling. Det kan handla om att på olika sätt bidra i utvecklingsarbete på lokal och regional nivå, eller att medverka till samverkan och dialog genom referensgrupper eller andra sammanhang med koppling till Regeringskansliet eller nationella myndigheter. Näringslivets medverkan är också ofta mer operationell, exempelvis genom samhandling med offentliga aktörer, akademin och civilsamhället på lokal eller regional nivå för att genomföra aktiviteter som bygger kompetens eller utvecklar innovationer. Nedan redogör vi kort för ett förslag och en bedömning som utredningen lämnar och där näringslivet är involverade.

Nationellt råd för Sveriges sammanhållna utveckling

Utredningen anser att det finns ett långsiktigt behov för regeringen att få tillgång till kunskap och insikter från civilsamhället, näringslivet och akademin när det gäller frågor av betydelse för landsbygdersnas, regionernas och hela landets utveckling. Därför föreslår vi att ett nationellt råd för den sammanhållna utvecklingspolitiken inrättas. Erfarenheter från den referensgrupp som har funnits vid Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med anledning av översynen av den sammanhållna landsbygdspolitiken bör tas tillvara inför bildandet av det nationella rådet. Vi presenterar utredningens förslag om ett nationellt råd kopplat till den sammanhållna utvecklingspolitiken i kapitel 11.

Landsbygdsnätverket kan bidra till målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken

Det nationella nätverket för den gemensamma jordbrukspolitiken (GJP), kallat Landsbygdsnätverket, är en arena för samverkan, erfarenhetsutbyte och metodutveckling. I nätverket samlas organisationer från civilsamhället, näringslivet, forskning och utbildning samt statliga myndigheter och SKR. Utredningen bedömer att nätverket fortsatt bör ges förutsättningar att vara en plattform för att utveckla kunskaper och arbetssätt för bland annat landsbygdsutveckling, men med en delvis ny inriktning för att kunna bidra till målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Utredningens bedömning om detta finns i kapitel 11.

11 Civilsamhället och den sammanhållna utvecklingspolitiken

I utredningens delbetänkande lämnade vi ett förslag om förtydligande av skrivningarna i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar, om regionernas skyldighet att samråda med det civila samhällets organisationer.¹ Syftet med förslaget är att säkerställa att det civila samhällets potential och förmåga tas tillvara i utvecklingsarbetet på regional nivå. Förslaget har tagits vidare till riksdagen genom regeringens proposition Hela Sverige ska fungera – politik för starkare landsbygder, som har beslutats av riksdagen.²

Det civila samhället bidrar till hållbar regional utveckling och landsbygdsutveckling på många olika sätt, bland annat som en viktig del av människors vardag, delaktighet och livskvalitet. Involvering av civilsamhällets organisationer är centralt för att uppnå målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. Därför ser vi det som viktigt att värna möjligheterna för föreningslivet och olika organisationer inom det civila samhället att vara delaktiga och medverka i utvecklingsarbetet på olika nivåer.

De förslag som utredningen lämnar i tidigare kapitel, om mål, styrning, organisering och roller inom den nya politiken, lägger en grund för genomförandet av den sammanhållna utvecklingspolitiken. Förutsättningarna för civilsamhällets medverkan i att skapa ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige ges alltså på många sätt genom förslag som är kopplade till andra samhällsaktörer. Det gäller inte minst de förslag vi lägger om hur regeringen bör styra politiken i en riktning som stödjer föreslagna mål för den sammanhållna utvecklingspolitiken. I det här kapitlet presenterar vi de

¹ SOU 2025:85, s. 23, s. 167.

² Prop. 2025/26:158, bet. 2025/26:NU21, beslutades i kammaren 2026-05-20.

överväganden, bedömningar och förslag som utredningen gör utöver dessa, som rör det civila samhället.

Kapitlet inleds med ett avsnitt om det civila samhällets betydelse för sammanhållning och hela landets utveckling. I nästa avsnitt presenteras våra bedömningar och förslag om hur civilsamhällets förutsättningar för att bidra till inkludering, medverkan och förankring av den nya politiken kan stärkas. Kapitlet avslutas med ett avsnitt om Leader och leadermetoden i en förnyad utvecklingspolitik.

11.1 Det civila samhällets betydelse för sammanhållning och hela landets utveckling

Det civila samhället och dess organisationer har många viktiga funktioner i samhället, och bidrar bland annat till demokrati, välfärd och social sammanhållning.³ I de styrande dokumenten för den sammanhållna landsbygdspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken finns formuleringar om det civila samhällets betydelse för landsbygdsutveckling och regional utveckling.⁴ Utredningen bedömer att det civila samhället spelar stor roll för hela landets hållbara utveckling och inte minst för ett sammanhållet Sverige. I utredningens delbetänkande konstaterade vi att det är viktigt att erkänna, uppmärksamma och bekräfta det civila samhällets aktörer och verksamheter i utvecklingsarbete på olika nivåer samt att såväl etablerade som nya organisationer ska erbjudas möjlighet att medverka.⁵

I den senaste landsbygdspropositionen gör regeringen bedömningen att det civila samhället är en förutsättning för landsbygdernas utveckling, för ett fungerande samhällsliv och för ett öppet demokratiskt samhälle. I propositionen pekar regeringen bland annat på betydelsen av det civila samhället för lokalt ledd utveckling, vikten av långsiktig finansiering genom statsbidrag till det civila samhällets organisationer, samt att folkbildning är en viktig del av det civila samhället.⁶

Utredningen ställer sig bakom de bedömningar som regeringen gör om det civila samhället. Som vi har uttryckt i vårt delbetänkande anser utredningen att det civila samhällets medverkan i utvecklings-

³ Se SOU 2016:13 för resonemang om civilsamhällets funktioner i samhället.

⁴ Se till exempel prop. 2017/18:179, kap. 10, och skr. 2020/21:133, s. 12.

⁵ SOU 2025:85, s. 138.

⁶ Prop. 2025/26:158, s. 56.

arbetet på den regionala nivån behöver uppmärksammas och tas tillvara. Vår bedömning är att den verksamhet som det civila samhället och dess organisationer genomför har stor betydelse för möjligheten att uppnå målen för den sammanhållna utvecklingspolitik som utredningen föreslår. Samtidigt som vi behöver erkänna civilsamhällets betydelse kan vi inte förutsätta att civilsamhällets aktörer och aktiviteter ska ersätta offentliga insatser.

Många olika verksamheter skapar värdefulla sociala nätverk

Inom det civila samhället ryms en mångfald av verksamheter. Det finns många organisationer där människor samlas kring ett gemensamt intresse som de vill utveckla, det kan till exempel vara inom idrott, kultur, friluftsliv eller andra områden. Det kan även handla om att man sluter sig samman för att göra insatser tillsammans, antingen genom direkt verksamhet eller genom påverkansarbete. Viss verksamhet sker på uppdrag av eller i samverkan med det offentliga och annan verksamhet kan ha mer kommersiell karaktär, men med ett ideellt ändamål.⁷ Undersökningar visar att andelen som arbetar ideellt är större i landsbygder och i kommuners centralorter än bland dem som bor i storstäder.⁸

Den här bredden av verksamheter som finns runt om i landet innebär ett engagemang hos många människor som det är viktigt att ta vara på i arbetet med att uppnå målet om ett sammanhållet, konkurrenskraftigt och robust Sverige. Engagemanget skapar sociala nätverk som är värdefulla på många sätt, inte minst med koppling till lokala lösningar som en del i uppbyggnaden av ett robust samhälle. Studieförbunden och andra organisationer inom civilsamhället erbjuder verksamheter med syfte att stärka beredskapen och det civila försvaret.⁹

Såväl staten som kommuner och regioner stödjer det civila samhällets organisationer genom bland annat ekonomiska bidrag, kunskapsutveckling och olika former av samverkan, samråd och dialog.

⁷ SOU 2016:13, s. 74.

⁸ Lundberg, Henrekson och von Essen 2025.

⁹ Prop. 2025/26:158, s. 57.

Inkludering, delaktighet och folkbildning är viktiga byggstenar för sammanhållning

Deltagande i det civila samhället är en av vägarna till inkludering och delaktighet i samhället. Många organisationer fungerar som en arena för gemenskap, och bidrar till att stärka det sociala kapitalet. Det kan både handla om att binda samman en grupp, och att överbrygga gränser mellan olika grupper och på så vis bidra till att hålla samman samhället i stort.¹⁰ Det civila samhällets organisationer har stor betydelse för att minska utanförskap och underlätta integration, inte minst bland barn och unga i storstäder och tätorter. Deras för många att erbjuda mångsidiga och behovsanpassade aktiviteter har tagits upp som en styrka för att möta socioekonomiska utmaningar.¹¹

Civilsamhället fungerar också som en bro mellan medborgarna och det offentliga, vilken kan bidra till att stärka tilliten till både offentliga aktörer och samhället som helhet. I vårt delbetänkande har vi pekat på att tilliten i samhället är en viktig grundförutsättning för såväl fungerande samverkan som för den övergripande målsättningen om ett sammanhållet land.¹² Även om undersökningar indikerar att tilliten i Sverige är relativt god finns det tecken på en minskande tillit till samhället och staten, som bland annat grundas på en uppfattning om ojämn maktfördelning mellan storstäder och landsbygder.¹³

Folkbildningen är en viktig del av det civila samhället. Folkbildningens aktörer bidrar bland annat till att förbättra människors möjligheter att få eller komplettera en utbildning för etablering på arbetsmarknaden. Det skriver regeringen i landsbygdspropositionen 2026¹⁴ och utredningen håller med till fullo.

Genom den bredd av verksamheter som finns spridd över hela landet kan det civila samhällets organisationer erbjuda meningsfulla aktiviteter för personer med olika bakgrund, förutsättningar och intressen. Att öka ungas engagemang i samhället är ett av de viktiga områden som föreningslivet och studieförbunden arbetar med. Ett problem som har tagits upp av företrädare för unga som utredningen har träffat är att det i många av civilsamhällets organisationer finns

¹⁰ Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor 2018, s. 16.

¹¹ Elgenius 2023.

¹² SOU 2025:85, s. 117, s. 156.

¹³ Stiernström 2023.

¹⁴ Prop. 2025/26:158, s. 57.

en underrepresentation av unga personer. Andra synpunkter som har förts fram till utredningen är att invandrare och unga kvinnor i landsbygder ofta känner sig mindre inkluderade än andra i samhället samt att det finns behov av både ekonomiskt och strukturellt stöd för ungas aktiviteter.¹⁵ Ett annat område där arbete har pågått under lång tid inom ramen för det civila samhället är jämställdhet och jämställd regional utveckling.¹⁶

Det civila samhället med föreningsliv och studieförbund har stor betydelse för tillgången till kultur och fritidsaktiviteter, särskilt utanför städer. Kartläggningar har visat att kulturutbudet i landsbygdskommuner och mindre kommuner ofta är mer beroende av enskilda, ideella arrangörer jämfört med i storstäderna.¹⁷

Samlingslokaler fyller en funktion för bland annat trygghet och beredskap

Samlingslokaler fyller många funktioner i samhället och har sedan lång tid tillbaka fungerat som mötesplatser för människor med olika bakgrund och intressen.¹⁸ Allmänna samlingslokaler¹⁹ används för bland annat bildningsverksamhet, förenings- och kulturliv och de finns på många platser både i landsbygder och städer. I den senaste propositionen om den sammanhållna landsbygdspolitiken gör regeringen bedömningen att samlingslokaler även kan ha en viktig funktion för kommuners och regioners beredskapsplanering samt i trygghetsarbete. Samverkan med föreningar nämns som en möjlighet för bland annat kommuner i förberedande arbete med trygghet och beredskap.²⁰ Betydelsen av att kommuner kan erbjuda samlingsplatser

¹⁵ Synpunkter från Förbundet Vi unga, vid möte samt remissvar på utredningens delbetänkande SOU 2025:85.

¹⁶ Bland annat arbetar Winnet Sverige, som är en ideell organisation som har funnits sedan 1999, på såväl lokal, regional och nationell som internationell nivå med kvinnors delaktighet och jämställda medverkan i tillväxt- och utvecklingsarbete. Arbetet har sin grund i engagemang från kvinnor på landsbygden och under 1980-talet arbetade med byutveckling och frågor om kvinnors villkor.

¹⁷ Se Myndigheten för kulturanalys 2019 och Myndigheten för kulturanalys 2026.

¹⁸ Samlingslokalerna har en historia som sträcker sig tillbaka till slutet av 1800-talet då de första folkrörelserna som nykterhetsrörelsen och arbetarrörelsen skaffade egna lokaler.

¹⁹ Boverket definierar allmänna samlingslokaler som lokaler som ägs eller disponeras av ideella organisationer och som utnyttjas allsidigt. De ska vara lättillgängliga för föreningslivet och verksamheter som till exempel möten, sammankomster, studieverksamhet, kulturarrangemang och fritidsaktiviteter. De flesta som driver allmänna samlingslokaler är medlemmar i någon av organisationerna Bygdegårdarnas Riksförbund, Folkets Hus & Parker och Våra gårdar.

²⁰ Prop. 2025/26:158, s. 59.

vid fredstida krissituationer eller höjd beredskap behandlas också av Utredningen om kommuners och regioners beredskap.²¹

Samlingslokalerna betydelse för kris och beredskap är något som företrädare för Bygdegårdarnas riksförbund och Riksföreningen Våra gårdar har tagit upp när utredningen har träffat dem. Vikten av att bygga upp kompetens inom krishantering, beredskap och ett robust samhälle tillsammans med aktörer som länsstyrelser och Svenska kyrkan lyftes särskilt.

Sedan den 1 juli 2025 prioriteras landsbygdsområden på ett tydligare sätt när det gäller statsbidrag till allmänna samlingslokaler, genom att Boverket ska prioritera ansökningar i områden där det saknas offentlig och kommersiell service. Sedan tidigare ska ansökningar i socioekonomiskt utsatta områden prioriteras.²²

Utredningens uppfattning är att en god tillgänglighet till samlingslokaler är en viktig förutsättning för ett levande och aktivt civilsamhälle i såväl städer som landsbygder. Därmed är det också en grundförutsättning för trygga och robusta samhällen i alla delar av Sverige.

Civilsamhället bidrar i omställningen till ett robust och hållbart samhälle

Utredningen vill understryka civilsamhällets roll i att bidra till ett robust och hållbart Sverige. Många aktörer runt om i landet är engagerade i arbetet med omställningen till ett robust och hållbart samhälle. Förutom offentliga aktörer och näringslivet spelar det civila samhällets organisationer en viktig roll. Civilsamhället erbjuder många verksamheter som främjar människors delaktighet och inflytande på olika sätt.

Studieförbunden spelar en central roll genom att mobilisera engagemang och sprida kunskap om bland annat krisberedskap och civilt försvar. Studieförbundens och folkhögskolornas roll för att många människor ska få del av kunskaper och komplettera utbildningar för att bland annat bidra till god beredskap lyfts också av regeringen i landsbygdspropositionen 2026.²³

²¹ SOU 2024:65.

²² Förordning om ändring i förordningen (2016:1367) om statsbidrag till allmänna samlingslokaler, beslutad den 27 maj 2025.

²³ Prop. 2025/26:158, s. 57.

Utredningen vill även peka på vikten av samverkan mellan civilsamhället och offentliga aktörer, inte minst på regional nivå, när det gäller frågor av betydelse för samhällets beredskap och robusthet. I en ny rapport lyfter forskare betydelsen av ett systematiskt arbete för att skapa och stärka samverkan och synergier mellan landsbygdsutveckling och beredskapsfrågor, bland annat genom stödjande strukturer för civilsamhället.²⁴

Vikten av samverkan mellan det offentliga och civilsamhället har också framförts vid våra kontakter med bland annat Sveriges Civilförsvarsförbund och Svenska kyrkan. De lyfte särskilt betydelsen av att många aktörer från det civila samhället kan och vill bidra i arbete med beredskap inför kriser av olika slag, men att det offentliga behöver leda och organisera arbetet. I det sammanhanget har mottagar- och beställarförmåga hos offentliga aktörer för att ta vara på möjligheter som civilsamhället kan erbjuda vid kris tagits upp som ett förbättringsområde.

En mångfald av organisationer i det samiska civilsamhället

Samerna har en särskild ställning som urfolk i Sverige. Det framhålls bland annat i regeringens direktiv till utredningen.²⁵ Samernas särskilda ställning ska respekteras och efterlevnaden av de rättigheter som tillkommer det samiska folket ska säkerställas.²⁶

Det samiska civilsamhället beskrivs som en mångfald av organisationer som arbetar för samiska rättigheter, den samiska kulturen och språket. Det handlar bland annat om samverkan för att förbättra kunskapen om Sápmi och att stärka samers inflytande. Beskrivningen stämmer väl med den bild som utredningen har fått vid vår dialog med företrädare för samiska organisationer.

I en rapport från OECD om samer och svensk landsbygdspolitik konstateras att det samiska samhället, den samiska kulturen och de samiska näringarna är nödvändiga för landsbygdsutveckling och regional utveckling i norra Sverige.²⁷

²⁴ Kvarnlöf, Kolmodin och Strandh 2026, s. 24.

²⁵ Dir. 2024:69, s. 17.

²⁶ Prop. 2025/26:158, s. 115.

²⁷ OECD 2019.

11.2 Civilsamhället ska involveras i arbetet med den sammanhållna utvecklingspolitiken

Nationellt råd för Sveriges sammanhållna utveckling

Utredningens förslag

Regeringen ska inrätta ett nationellt råd för Sveriges sammanhållna utveckling. Rådet ska ha till uppgift att identifiera behov och utvecklingsmöjligheter inom den sammanhållna utvecklingspolitikens område som bidrar till politikens övergripande mål om ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige. Tillväxtverket får i uppdrag att stödja regeringens arbete med rådet.

Det nationella rådet ska inrättas vid Landsbygds- och infrastrukturdepartementet och ska ledas av ansvarigt statsråd. Deltagarna i rådet ska representera organisationer från det civila samhället, näringslivet och akademien.

Utredningen anser att det finns ett långsiktigt behov för regeringen att få tillgång till kunskap och insikter från civilsamhället, näringslivet och akademien när det gäller frågor av betydelse för landsbygds-ernas, regionernas och hela landets utveckling. Sådan kunskap kan utgöra ett viktigt komplement till underlag som regeringen får via statliga myndigheter och regioner, och kan bidra till nya perspektiv inom den sammanhållna utvecklingspolitikens område. Därför föreslår vi att ett nationellt råd för den sammanhållna utvecklingspolitiken inrättas. Erfarenheter från den referensgrupp som har funnits vid Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med anledning av översynen av den sammanhållna landsbygdspolitiken bör tas tillvara inför bildandet av det föreslagna nationella rådet.

Behovet av någon form av landsbygdspolitiskt råd har diskuterats i olika sammanhang under åtminstone tiotalet år. Den parlamentariska landsbygdskommittén föreslog att det skulle inrättas landsbygdsdelegationer i varje län.²⁸ Flera forskare har också tagit upp behovet av ett nationellt råd kopplat till landsbygdsutveckling och regional utveckling.²⁹

²⁸ SOU 2017:1, s. 204 ff.

²⁹ Se till exempel Stiernström, Cras och Norrby 2026, s. 14 och Stiernström, Berg, Norrby och Gustafsson 2025, s. 14.

I Finland finns både ett landsbygdspolitiskt råd och en regionalpolitisk kommitté, båda på nationell nivå och med representation från ministerier, myndigheter, näringslivet och civilsamhället. Rådets och kommitténs betydelse för effektiv tvärsektoriell samordning mellan politikområden och ministerier i det finska regeringskansliet är något som lyfts särskilt vid utvärderingar.³⁰

Utredningen anser att rådet ska ledas av det statsråd som ansvarar för den sammanhållna utvecklingspolitiken och vara sammansatt av representanter för civilsamhälle, näringsliv och akademi. Rådets arbete ska bidra till en större effektivitet i den sammanhållna utvecklingspolitiken. I uppdraget ingår att ta del av uppföljningar samt analyser och uppföljningar av politiken och vid behov lämna synpunkter på politikens genomförande. Rådet ska identifiera behov och utvecklingsmöjligheter som bidrar till politikens övergripande mål om ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige. Tvärsektoriella perspektiv och dialog ska genomsyra arbetet.

Det nationella rådet föreslås inte följa upp eller samordna insatser inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. Regeringen har tidigare bedömt att en ny organisatorisk ordning för den typen av uppgifter riskerar att leda till en betungande administrativ börda och kostnader för nationella och regionala statliga myndigheter och andra aktörer.³¹

Vi föreslår att Tillväxtverket får i uppdrag att stödja regeringen i arbetet med det nationella rådet. Detta kan till exempel ske genom att ta fram analyser och underlag som behövs för att följa politiken och diskutera dess genomförande och utveckling. Vid behov kan Tillväxtverket samverka med andra myndigheter och deras verksamheter i arbetet med analyser och underlag, till exempel genom det analysnätverk för regional utveckling och landsbygdsutveckling som samordnas av Tillväxtverket.³²

Rollen att stödja rådet bör koordineras med Tillväxtverkets uppdrag kopplat till Forum för hållbar regional utveckling.³³ Denna koordinering kan till exempel innebära att basera dialoger på gemensamma teman, där underlag, analyser och rapporteringar delas mellan forumet och det nationella rådet. Genom att diskutera gemensamma teman vid forumet och det nationella rådet kan frågorna få en mer

³⁰ EoRPA 2026, s. 15.

³¹ Prop. 2017/18:179 s. 29 f.

³² Regeringsbeslut 2022-06-30 i ärende N2022/01543.

³³ Regeringsbeslut 2022-02-17 i ärende N2022/00420.

allsidig belysning, vilket kan underlätta i regeringens arbete med att bereda dem vidare. Vi bedömer att ett sådant utbyte mellan å ena sidan civilsamhället, näringslivet och akademien, och å andra sidan politiker och tjänstepersoner från regionerna, även skulle vara värdefullt för Tillväxtverket i sitt arbete med bland annat landsbygdsperspektiv och kunskapsstöd för regionerna.

Det nationella rådet ska även samverka med den samordnande funktion för den sammanhållna utvecklingspolitiken som vi föreslår ska inrättas vid Regeringskansliet för att stärka förutsättningarna för en samordnad styrning av politiken.³⁴

Landsbygdsnätverket kan bidra i arbetet med att uppfylla målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken

Utredningens bedömning

Det nationella nätverket för GJP, Landsbygdsnätverket, bör i sitt fortsatta arbete med att utveckla kunskaper och arbetssätt för bland annat landsbygdsutveckling även bidra till arbetet för ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige. För detta behövs finansiering som medger ett sådant breddat uppdrag.

Det nationella nätverket för den gemensamma jordbrukspolitiken (GJP), kallat Landsbygdsnätverket, är en arena för samverkan, erfarenhetsutbyte och metodutveckling. I nätverket samlas organisationer från civilsamhället, näringslivet, forskning och utbildning samt statliga myndigheter och SKR. Landsbygdsutveckling genom Leader är en del av verksamheten.

Nätverket arbetar med att utveckla kunskaper och arbetssätt för jordbruk och landsbygdsutveckling inom ramen för GJP med målet att medlemmarna tillsammans ska genomföra aktiviteter som på nationell och internationell nivå utvecklar kunskap och samarbeten inom landsbygdsutveckling.³⁵

Som vi har redogjort för i utredningens delbetänkande visar Tillväxtverkets uppföljning att ambitionen att etablera Landsbygdsnätverket som en plattform för politikutveckling inom den samman-

³⁴ Vi presenterar förslaget om en samordnande funktion i kapitel 7.

³⁵ Prop. 2025/26:158, s. 20.

hållna landsbygdspolitiken inte har blivit verklighet.³⁶ Utredningen bedömer att nätverket bör ges förutsättningar att vara en sådan plattform, men med en delvis ny inriktning för att kunna bidra till målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Nätverkets verksamhet är nära kopplad till inriktningen för GJP och Sveriges styrande dokument för genomförandet.³⁷ Den nuvarande strategiska planen för GJP är i stor utsträckning inriktad på lantbruk och livsmedel, vilket även speglas i nätverkets finansiering och verksamhet. Under tidigare budgetperioder, med landsbygdsprogram som innehöll fler åtgärder och större andel av budgeten inom landsbygdsutveckling, hade nätverkets verksamhet en större andel aktiviteter inom landsbygdsutveckling. Det innebär att det sedan tidigare finns gedigen erfarenhet av att samla civilsamhället och andra aktörer för att arbeta med utmaningar och behov för landsbygderna och hela landets utveckling.

I dag ingår landsbygdsutveckling genom Leader i nätverkets verksamhet. Utredningen anser att Landsbygdsnätverket även bör ges möjlighet att på andra sätt främja utvecklingen i alla delar av landet. Det kan bland annat vara att stötta och medverka i arbetet med genomförandet av EU:s landsbygdsvision i Sverige.³⁸ Avsikten från Europeiska kommissionen vid lanseringen av landsbygdsvisionen var att de nationella landsbygdsnätverken skulle få en sådan aktiv roll. Externa utvärderare har också rekommenderat nätverket att arbeta med bred landsbygdsutveckling.³⁹ För att Landsbygdsnätverket ska få möjlighet att göra det behövs finansiering som medger ett sådant breddat uppdrag.

Under nuvarande programperiod har Landsbygdsnätverket samarbetat med Tillväxtverket när det gäller frågor som rör landsbygdsutveckling. Genom samarbetet har verksamheten i viss mån kunnat inkludera aktiviteter inom landsbygdsutveckling som inte har sin bas i Leader, bland annat med inriktning på det metodstöd för livs-

³⁶ Tillväxtverket 2024b, återges på s. 155 i SOU 2025:85.

³⁷ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2021/2115 preciserar mål och uppgifter för det europeiska och de nationella GJP-nätverken. I Sveriges strategiska plan för den gemensamma jordbrukspolitiken 2023–2027 (den strategiska planen) beskrivs hur GJP genomförs i Sverige. Nätverket har också verksamhet inom fiske och vattenbruk, som finansieras via Havs-, fiskeri- och vattenbruksprogrammet.

³⁸ Vi har skrivit mer om landsbygdsvisionen i SOU 2025:85, s. 76.

³⁹ Oxford Research har på uppdrag av Jordbruksverket genomfört en utvärdering av Landsbygdsnätverket som publicerades i slutet av 2023. En av fem rekommendationer var att arbeta aktivt för att behålla bredden i Landsbygdsnätverket, trots att GJP i större utsträckning inriktas mot jordbruksfrågor.

kraftiga landsbygder som riktas till kommuner, regioner och myndigheter.⁴⁰ Utredningen bedömer att samarbetet har varit givande för både nätverket och Tillväxtverket och att det bör kunna utvecklas inom ramen för inriktningen för den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Statligt stöd kan åtföljas av villkor för ökad medverkan

Utredningens bedömning

Det civila samhällets organisationer behöver långsiktiga förutsättningar för sin medverkan i det sammanhållna utvecklingsarbetet. Vi ser positivt på den förstärkta finansiering som regeringen har beslutat om. Civilsamhällets förutsättningar för att bidra till inkludering, medverkan och förankring av den nya politiken bör stärkas. Det kan till exempel åstadkommas genom att knyta vissa uppgifter till finansieringen genom statsbidragen.

Regeringen beslutade i december 2024 om verksamhetsbidrag 2025–2027 till Hela Sverige ska leva med 17 miljoner kronor årligen, till Skärgårdarnas Riksförbund med 3 miljoner kronor årligen samt till Bygdegårdarnas Riksförbund med 3 miljoner kronor årligen.⁴¹ I januari 2025 beslutades om verksamhetsbidrag 2025–2027 till Lokal Utveckling Sverige med 1 miljon kronor årligen.⁴² Statsbidragen ska stärka organisationernas förutsättningar att verka och göra insatser för en hållbar regional utveckling och landsbygdsutveckling.

Utredningen ser positivt på det ökade statsbidraget till ovan nämnda organisationer. Beslutet om en treårig finansiering bidrar till goda möjligheter för planering och genomförande av organisationernas verksamheter. Långsiktighet och förutsägbarhet är också avgörande för att civilsamhället ska kunna vara en stabil samverkanspart för kommuner och regioner.

För att stärka civilsamhällets medverkan i arbetet med den sammanhållna utvecklingspolitiken kan vissa uppgifter till ovan nämnda organisationer kopplas till finansieringen genom statsbidragen. Exempelvis kan sådana uppgifter formuleras i samband med kommande

⁴⁰ Läs om metodstödet i Tillväxtverket 2021d.

⁴¹ Regeringsbeslut 2024-12-19 i ärende LI2024/01433, LI2024/01498, LI2024/01614.

⁴² Regeringsbeslut 2025-01-30 i ärende LI2024/02344.

regeringsbeslut om verksamhetsbidrag. På så vis kan också regeringens avsikt med finansieringen via statsbidragen tydliggöras. Utredningen vill i sammanhanget betona vikten av det civila samhällets självständighet och oberoende, med stort utrymme för egna initiativ. Därför bör inte uppgifterna vara alltför detaljerade utan bör inriktas mot att stärka förankringen och genomförandet av den sammanhållna utvecklingspolitiken, genom att engagera och inkludera fler individer och organisationer i arbetet. För detta är civilsamhällets förutsättningar att bidra till inkludering och medverkan avgörande.

11.3 Leadermetoden ger mervärden för utvecklingen i hela landet

Leader är en metod för landsbygdsutveckling som introducerades i Sverige i samband med det svenska medlemskapet i EU.⁴³ Regeringen har konstaterat att leadermetoden bidrar till lokal utveckling både genom verksamheterna i insatserna och genom det lokala engagemang, lärande och partnerskap som metoden främjar.⁴⁴ Utredningen håller med om beskrivningen av Leaders betydelse för lokal utveckling men ser också att leadermetoden kan få större genomslag på regional nivå samt för hela landets utveckling. Metoden skulle även kunna användas för utvecklingsarbete i andra geografier än landsbygd.

Mervärden som har identifierats i samband med utvärderingar av Leader handlar bland annat om ett förstärkt socialt kapital genom stärkta samarbeten och ökad tillit mellan berörda aktörer, och om förbättrat resultat genom nya typer av projekt och resultat som annars inte hade förverkligats.⁴⁵ Andra effekter som har visats är att leadermetoden genom sin lokala förankring och konkretion bidrar till stärkt sammanhållning och ett synliggörande av hur EU kan bidra till landsbygdsutveckling.⁴⁶

⁴³ Genom det så kallade trepartnerskapet mellan privat, ideell och offentlig sektor arbetar man inom Leader gemensamt för att utveckla ett område eller en bygd. Ideellt engagemang är grunden för arbetet inom Leader.

⁴⁴ Prop. 2025/26:158, s. 57.

⁴⁵ WSP 2025.

⁴⁶ Hallin 2026b.

Formaliserat partnerskap en styrka för utvecklad samverkan och nya lösningar

Utredningen ser ett värde i leadermetoden som ett arbetssätt där civilsamhällets kompetens och kraft kan kanaliseras, samtidigt som partnerskapet är formaliserat och förankrat genom staten och EU. Leadermetoden innebär ett trepartnerskap mellan ideell, privat och offentlig sektor, där man även pekar på vikten av samverkan med akademien och i det sammanhanget lyfter leadermetodens roll för innovation och nya lösningar.

Inom Leader samverkar aktörer från olika samhällssektorer för att bland annat arbeta för ett hållbart och robust samhälle inom ramen för landsbygds- och lokal utveckling. Ett sätt att göra det är genom konceptet Smarta landsbygder, som handlar om att arbeta tillsammans för att hitta kreativa och nya lösningar på utmaningar som finns i en ort eller en bygd med utgångspunkt i ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet, ofta genom innovation och med hjälp av digital teknik. Samverkan och nätverkande med andra platser i både städer och landsbygder uppmuntras inom Smarta landsbygder.⁴⁷

Lokal kunskap behöver få större genomslag på regional nivå

Utredningens bedömning

Det är viktigt att lokal kunskap och lokalt utvecklingsarbete tas tillvara i regionernas utvecklingsarbete. Genom att skapa länkar mellan det lokala och regionala utvecklingsarbetet kan regionerna bland annat få kunskap och underlag för att identifiera landsbygdsområden i behov av särskilda utvecklingsinsatser.

Utredningens förslag

Regionerna ska vara skyldiga att samråda med lokala aktionsgrupper som handlägger ärenden om stöd inom lokalt ledd utveckling enligt förordningen (2015:407) om lokalt ledd utveckling. Detta ska anges i förordningen om sammanhållet utvecklingsarbete.

⁴⁷ Konceptet Smart Villages utvecklades 2016 i samband med ett EU-möte i Cork där medlemsländerna formulerade en vision för unionens landsbygder; "A Better Life in Rural Areas".

För att lokal kunskap ska tas tillvara i utvecklingsarbetet på regional nivå ges regionerna en skyldighet att inkludera lokalt utvecklingsarbete genom att samråda med lokala aktionsgrupper. Lokalt utvecklingsarbete bedrivs också av aktörer utanför den samverkan som sker inom Leader, bland annat genom utvecklingsgrupper inom Hela Sverige ska leva. Utredningen ser ett stort värde i dessa olika typer av lokala utvecklingsinitiativ.

Vi menar att det i dag inte är tydligt i vilken utsträckning leadermetoden förväntas bidra till det regionala utvecklingsarbetet. Utredningen ser ett behov av att stärka samverkan mellan lokalt och regionalt utvecklingsarbete. Regionerna samverkar i varierande grad med Leader och utredningen anser att arbetsformerna för denna typ av samverkan kan utvecklas. Det handlar bland annat om att lokala utvecklingsstrategier bör vara en del av utvecklingsarbetet på regional nivå. Genom att skapa länkar mellan det lokala och regionala utvecklingsarbetet kan regionerna få kunskap och underlag för att identifiera landsbygdsområden i behov av särskilda utvecklingsinsatser. Den här inriktningen stöds av forskare vid SLU som efterlyser en tydligare inriktning från regeringen om vilken roll Leader ska ha på den regionala nivån.⁴⁸

Lokal Utveckling Sverige (LUS) har vid samtal med utredningen framfört att Leaders samverkan med regionerna fungerar olika bra i olika län. Samtidigt som leadergrupperna ska känna till och beakta inriktning för och innehåll i regionala utvecklingsstrategier⁴⁹, i sitt arbete med lokala utvecklingsstrategier, finns det inte någon motsvarande skyldighet för regionerna att samråda med Leader. Det är en brist som gör det svårare för lokal kunskap att bidra till utvecklingsarbetet på regional nivå. Flera utvärderingar tar också upp frågan om hur regionernas engagemang i Leader kan stärkas, bland annat genom en ökad integrering mellan lokala och regionala utvecklingsstrategier och genom ökad samverkan med regioner.⁵⁰

⁴⁸ Stiernström, Cras och Norrby 2026, s. 10.

⁴⁹ I den strategiska planen för GJP står att det i den lokala utvecklingsstrategin ska anges att strategin är avstämd mot och samordnad med relevanta regionala planer och strategier i utvecklingsområdet. Europeiska kommissionen (2026). Strategisk plan för genomförande av den gemensamma jordbrukspolitiken i Sverige 2023–2027. Version 7.2. C(2026)1674, s. 481 f.

⁵⁰ Hallin, Karlberg och Pädam 2023; WSP 2025, s. 4.

Leadermetoden kan bidra till inomregional sammanhållning

Utredningens bedömning

Lokalt ledd utveckling genom leadermetoden bör tillämpas i hela landet och med huvudsaklig inriktning på bred landsbygdsutveckling. Möjligheter att även använda leadermetoden för utveckling i andra geografier än landsbygder bör prövas. Det kan handla om inomregional sammanhållning, till exempel mellan stad och land. Det kan också vara att undersöka möjligheterna att använda metoden i geografier som inte följer var sig leaderområden eller administrativa gränser, som öar och skärgårdar eller fjällbygder.

Ett av den parlamentariska landsbygdskommitténs förslag var att lokalt ledd utveckling med leadermetoden skulle tillämpas rikstäckande.⁵¹ I den pågående programperioden finns det 40 leaderområden i Sverige som omfattar de allra flesta kommuner. I nuläget pågår förberedelser inför den programperiod som ska börja 2028. I Europeiska kommissionens förslag till långtidsbudget finns flera delar som berör Leader, bland annat om ett ökat krav på medfinansiering från medlemsstaterna.

Att fånga upp det engagemang som finns hos civilsamhällets organisationer och erbjuda medverkan i utvecklingsarbete på lokal, regional och nationell nivå är något som utredningen ser som prioriterat. Många av civilsamhällets organisationer är involverade i samverkan inom Leader. I vårt delbetänkande drar vi slutsatsen att erfarenheter från lokalt ledd utveckling genom Leader är av stort intresse för arbetsformer och samverkan inom ramen för en förnyad utvecklingspolitik.⁵² Utredningen anser att leadermetoden kan nyttjas för att möjliggöra lokal och ideell förankring av en landsbygdsdimension i utvecklingsarbetet på regional och nationell nivå.

Vid utredningens samtal med LUS har det framförts att leadermetoden skulle fungera bra i andra geografier än landsbygder, och hållbar stadsutveckling har nämnt som exempel. Utredningen bedömer att möjligheterna att använda leadermetoden för utveckling även i andra geografier än landsbygder bör prövas. I ett underlag till utredningen konstaterar Hallin att det finns ett behov av att stärka

⁵¹ SOU 2017:1, s. 219.

⁵² SOU 2025:85, s. 123.

sammanhållningsinslaget inte bara mellan regioner utan också inom regioner, exempelvis mellan stad och land.⁵³ I det sammanhanget ser vi leadermetoden som intressant. Något som också har diskuterats är möjligheten att använda leadermetoden i geografier som inte följer vare sig leaderområden eller administrativa gränser, som öar och skärgårdar eller fjällbygder.

⁵³ Hallin 2026a.

12 Anslaget för regionala utvecklingsåtgärder

Utredningen ska enligt regeringens direktiv analysera om fördelningen av medel från anslaget 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling mellan regionerna och statliga myndigheter är ändamålsenlig. Vid behov ska utredningen lämna förslag på kriterier och principer för en ändamålsenlig fördelning av medel från anslaget.¹

12.1 Anslaget 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder²

Syftet med anslag 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling är att tillhandahålla statliga medel för att genomföra den regionala utvecklingspolitiken i hela landet. Insatserna som finansieras via anslaget ska bidra till att uppnå målet för politiken som är utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet.

Genom anslaget tillförs regionerna och Tillväxtverket, samt i vissa delar länsstyrelserna och andra statliga myndigheter, resurser för att planera, genomföra och följa upp regionala utvecklingsinsatser i enlighet med lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar, relevanta förordningar samt de regionala utvecklingsstrategierna. Anslaget ska möjliggöra insatser som tar sin utgångspunkt i regionala och lokala förutsättningar och som bidrar till att hantera strukturella och funktionella utmaningar i olika delar av landet.

¹ Dir. 2024:69, s. 20.

² Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende anslag 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling.

Medel från anslaget får användas för bland annat projektverksamhet, regionala företagsstöd, stöd till kommersiell service samt förvaltningsrelaterade insatser kopplade till de uppgifter som regionerna ålagts av staten inom det regionala utvecklingsarbetet liksom till Tillväxtverket. Regionalt investeringsstöd kan endast beviljas till investeringar som sker inom de angivna stödområdena. Stödområdena regleras i förordningen (1999:1382) om stödområden för vissa regionala företagsstöd.

Förordningen (2024:1243) om stöd för att främja tillgången till grundläggande kommersiell service anger att syftet är att främja tillgången till grundläggande kommersiell service i områden där servicen är gles. Stödet syftar till att säkerställa tillgången till dagligvaror, drivmedel eller ombudsfunktioner för post-, apotek- eller betaltjänster.

Enligt förordningen (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala utvecklingspolitiken ska projektverksamhet som finansieras vara förenlig med regionala strategier och program. Även projektverksamhet som finansieras av regionerna ska bedrivas i linje med länets regionala utvecklingsstrategi.³

Även särskilda uppdrag och insatser finansieras via anslaget. Exempelvis statsbidrag till de socioekonomiskt eftersatta kommuner och områden som diskuteras i kapitel 9.⁴

EU:s långtidsbudget kan påverka fördelning och användning av anslaget

Den 16 juli 2025 presenterade den Europeiska kommissionen sitt förslag till en ny flerårig budgetram⁵ för åren 2028–2034. Kommissionen argumenterar för att EU behöver en mer ambitiös budgetram som är enklare, mer strategisk och resultatinriktad för att möta framtida utmaningar inom säkerhet, konkurrenskraft, grön omställning och digitalisering. Kommissionen föreslår att en högre grad av flexibilitet tillåts mellan budgetens olika element för att möjliggöra snabba anpassningar vid kriser eller nya prioriteringar. Budgetramen föreslås innehålla färre rubriker och finansieringsprogram och mer harmoniserade regelverk för att underlätta för individer, företag och

³ 9 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

⁴ Förordningen (2018:152) om statsbidrag till socioekonomiskt eftersatta kommuner.

⁵ Multiannual Financial Framework, MFF.

offentlig förvaltning att hitta och få tillgång till finansieringsmöjligheter.

Den regionala utvecklingspolitiken är, som vi tidigare framhållit, på flera sätt kopplad till EU:s sammanhållningspolitik och de medel som är knutna till denna. För att bedöma användning och fördelning av det aktuella anslaget är det därför viktigt att ha en mer fullständig bild än vad som nu är tillgänglig, då förhandlingarna om EU:s långsiktiga budget fortfarande pågår.

Även Tillväxtanalys lyfter i en nyligen presenterad rapport vikten av att väga in EU:s budget i en analys av fördelningen av anslaget. Myndigheten skriver därför med hänsyn till SVESAM att: "... Utifrån att EU-budgeten fortfarande förhandlas ser vi att det kan bli svårt att ta fram eventuella principer och kriterier för nationell medfinansiering, i förhållande till en förändrad sammanhållningspolitik, till dess att utredningen ska lämna sin slutredovisning senast den 1 juni 2026. Vi vill därför understryka vikten av att det ges möjlighet för utredningen att lämna ett sådant förslag.⁶"

12.2 Behov av en samlad översyn av anslaget

Utredningens bedömning

- Frågan om anslagets användning och fördelning är alltför komplex för att fullt ut behandlas inom ramen för denna utredning. Den fördelning som nu används bygger delvis på information som inte längre är tillgänglig. Förutsättningarna för användningen av anslaget är därför inte transparenta. Den grundläggande analys som behöver göras för att få ett fullgott beslutsunderlag har inte rymts inom ramen för utredningen. Utredningen kan därför inte ta ställning till frågan om fördelningen är ändamålsenlig.
- Därtill kommer att det saknas kännedom om hur EU:s långsiktiga budget kommer att se ut för perioden 2028–2034. Detta är en central faktor för att på allvar kunna bedöma hur anslaget bör fördelas och därmed användas ändamålsenligt.

⁶ Tillväxtanalys 2026, s. 42.

- Utredningens bedömning är därför att regeringen, i särskild ordning, bör genomföra en samlad översyn som behandlar vad anslaget bör användas till och hur en ändamålsenlig och transparent modell för fördelning bör se ut i framtiden.
- Frågan om hur styrningen av anslaget bör se ut i ett långsiktigt perspektiv som ger förutsättningar för en transparent hantering bör också ingå. Därmed finns det skäl att även återgå till grundfrågan om huruvida dagens fördelning är ändamålsenlig. En sådan översyn sker lämpligen när processen angående EU:s långtidsbudget är avslutad.

Som utredningen redogjort för ovan används anslagets medel till flera och tämligen olikartade ändamål. Vi har också uppfattat att användningen av anslagsmedel har förändrats under åren. Utredningen har vidare uppfattat att den fördelning som nu sker delvis bygger på information som inte längre är tillgänglig. Förutsättningarna för användningen av anslaget är därför inte transparenta. Man bör också ha i åtanke att under den tid anslaget har använts har betydande förändringar skett i såväl geografiska och demografiska förhållanden som i näringslivets struktur, arbetsmarknadens funktionssätt och de offentliga aktörernas roller och ansvar.

Utredningen har vidare fått information om att det för ett antal år sedan genomfördes en översyn av principerna för fördelningen av anslaget mellan länen. Översynen syftade då till att tydliggöra de strukturella och dynamiska utmaningar som länen stod inför och att dessa skulle kunna utgöra en grund för fördelningen av medel. Utredningen känner dock inte till vare sig vad översynen utmynnade i eller hur regeringen valde att gå vidare med arbetet.

Att ta ställning till ändamålsenligheten i hur anslaget fördelas mellan olika aktörer, och därmed hur man ska se på användningen av dessa statliga medel, är därmed en mycket komplex uppgift. Vi har därför sökt öka vår förståelse för grunderna för nuvarande fördelning och studerat hur utfallet av fördelningen av anslaget sett ut under olika perioder. I detta arbete har vi prövat olika vägar för att angripa frågan. Vi har också tagit hjälp av sakkunniga på området. Vi har vidare fått stöd i arbetet av, och fört dialog med, bland andra Tillväxtverket, den myndighet som under lång tid haft en central roll i hanteringen av anslaget och dess föregångare. I dialoger runt

om i landet, med främst företrädare för regionerna men också med länsstyrelserna, har vi dessutom fått viktiga inspel till vårt arbete.

Vår sammantagna slutsats i denna del av utredningsarbetet är att frågan om anslagets fördelning, och därmed användning, är alltför komplex för att fullt ut behandlas inom ramen för denna utredning. Den grundläggande analys som behöver göras för att få ett fullgott beslutsunderlag har därför inte kunnat rymmas inom ramen för vårt arbete. Utredningen kan därför inte ta ställning till frågan om fördelningen är ändamålsenlig.

Utredningens bedömning är vidare att regeringen bör genomföra en samlad översyn som behandlar vad anslaget bör användas till och hur en ändamålsenlig och transparent modell för fördelning bör se ut i framtiden. Frågan om hur styrningen av anslaget bör se ut i ett långsiktigt perspektiv som ger förutsättningar för en transparent hantering bör också ingå. Därmed finns det skäl att även återgå till grundfrågan om huruvida dagens fördelning är ändamålsenlig. En översyn av det slag vi ser framför oss genomförs lämpligen när processen kring EU:s långtidsbudget är avslutad.

12.3 Den framtida användningen av anslaget

Mot bakgrund av de svårigheter vi redogjort för ovan gör utredningen alltså inte någon bedömning om den fördelning som nu gäller för anslaget är ändamålsenlig. I det följande resonerar vi dock kortfattat om några tänkbara utgångspunkter för anslagets användning och fördelning i den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken. Utredningen är medveten om att ytterligare utgångspunkter bör kunna bli aktuella att lyfta fram i en översyn av principer och kriterier för anslagets fördelning.

Utredningens bedömning

- Fördelningen av anslaget bör baseras på relevanta och uppdaterade kriterier som grundas på ändamålet med anslaget och som har en tydlig koppling till målen för den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken.

- Fördelningen bör även bidra till att ge långsiktiga förutsättningar i användningen av anslagsmedlen. Anslagets fördelning bör inte ändras alltför ofta eftersom medlen används till insatser som i många fall har ett flerårigt perspektiv.
- Samtliga regioner bör tilldelas resurser som ger en långsiktigt hållbar kapacitet för att utföra de av staten angivna uppgifterna inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. Det förutsätter att det i fördelningen fastställs en lägsta nivå på de medel som en enskild region kan tilldelas.
- Vår bedömning är vidare att den lägsta nivån på medel en enskild region får i dag är för låg i förhållande till de uppgifter regionerna förväntas ansvara för.
- För att stärka sammanhållningen inom länen bör medlen från anslaget komma hela länet till gagn genom att regionen åläggs att ta hänsyn till inomregionala skillnader och olika platser förutsättningar och behov i användningen av medlen.

En första, utifrån vårt resonemang ovan tämligen självklar, utgångspunkt för den framtida fördelningen av anslaget är att den bör baseras på relevanta och uppdaterade kriterier. Dessa bör vidare grundas på ändamålet med anslaget och ha en tydlig koppling till målen för den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken. Det innebär att principerna för fördelningen av anslaget bör prövas och uppdateras löpande så att deras aktualitet och relevans i förhållande till ändamålen för anslaget säkras.

Detta kan underlättas om det läggs fast en ordning där såväl datainsamling som arbetssätt för att uppdatera och pröva fördelningsmodellen sker systematiskt och med god kvalitetssäkring. Det skulle även kunna bli aktuellt att ge en, för uppgiften lämplig, myndighet i uppdrag att regelbundet följa fördelningsmodellen och dess utfall. Utifrån detta kan den ansvariga myndigheten sedan ge regeringen underlag för att fatta beslut om ändringar när så är motiverat. Ett sådant uppdrag bör då ges till en myndighet som inte själv har en roll i användningen av anslaget.

Även om det är önskvärt att anslagsfördelningen uppdateras löpande för att hållas aktuell är det också viktigt med en långsiktighet i medelsfördelningen. Det krävs därför att det sker en avvägning mellan

att hålla fördelningen uppdaterad utifrån rådande förhållanden och att bibehålla en lämplig långsiktighet i fördelningen. Om till exempel anslaget även fortsättningsvis ska användas till att medfinansiera olika EU-finansierade insatser och program bör man betänka att EU:s programperioder är relativt långsiktiga. Många företagsstöd och projektmedel betalas också ut under till exempel upp till tre år.

Det är vidare vår bedömning att vissa regioner i dag har en för låg tilldelning av anslaget i förhållande till den kapacitet som krävs för att utföra de uppgifter som samtliga regioner förväntas göra enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Motsvarande kommer att gälla om utredningens förslag till ny lag om sammanhållet utvecklingsarbete införs. Vi anser därför att en utgångspunkt för en framtida fördelning bör vara att samtliga regioner tilldelas resurser som ger en långsiktigt hållbar kapacitet för att utföra det statliga uppdraget inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. Det förutsätter att det i fördelningen fastställs en lägsta nivå på de medel som en enskild region tilldelas.

Vidare är vår bedömning att den region som i dag har den lägsta nivån på medel från anslaget får en för låg tilldelning i förhållande till de uppgifter som samtliga regioner har ålagts av staten. Regeringen bör därför se över vad som kan anses vara en rimlig lägsta nivå på tilldelning av resurser för att samtliga regioner ska kunna utföra de uppgifter staten ålägger dem. Motsvarande gäller om de förslag som utredningen nu lägger realiserar.

Utredningen har på olika sätt framhållit vikten av att anlägga ett rumsligt perspektiv och att ta hänsyn till att olika platser har olika förutsättningar och behov. Vi föreslår också att regionerna ska beakta olika platserns förutsättningar vid planering, genomförande och uppföljning av insatser. Detta är viktigt inte minst för att det sammanhållna utvecklingsarbetet ska bidra till att stärka sammanhålningen inom länen. Medel från anslaget bör därför styras så att de kommer hela länet till gagn och att särskilda hänsyn tas till de platser och orter som har störst behov inom länet. I detta bör särskild hänsyn tas till landsbygder.

13 Konsekvenser av utredningens förslag

Vi lämnar i det här slutbetänkandet förslag på inriktning för och utformning av en politik för Sveriges sammanhållna utveckling, med ett antal förslag som vi bedömer kommer stärka en sådan utveckling. Förslagen bedöms få konsekvenser för statliga myndigheter, regioner, kommuner samt företag och det civila samhället. Vi redogör för dessa konsekvenser i kapitlet.

13.1 Om konsekvensutredningen

Vilka konsekvenser som ska utredas framgår av kommittéförordningen (1998:1474), av förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar och av utredningens direktiv.

Enligt våra kommittédirektiv ska vi särskilt analysera konsekvenserna för olika utgiftsområden och bedöma konsekvenser av våra förslag ur ett territoriellt perspektiv, ur ett perspektiv där hänsyn tas till regionala förutsättningar, ur ett landsbygdsperspektiv eller ur de perspektiv som utredaren föreslår samt ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv, inklusive ett integrations- och jämställdhetsperspektiv. I de fall förslagen får betydande konsekvenser för enskilda statliga myndigheters verksamhet ska detta analyseras.¹

13.2 Samhällsekonomiska konsekvenser

Målet för den politik som vi föreslår är ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige. Förenklat kan man säga att den utveckling som eftersträvas ska skapa nytta för människor och företag

¹ Dir. 2024:69, s. 20.

på olika platser och i olika geografier och för landet som helhet. Ett sammanhållet och robust land handlar till stor del om ökad delaktighet och inkludering i samhället, vilket även kan bidra till en stärkt beredskap inför kriser av olika slag. En annan och nog så viktig del är minskad polarisering mellan olika geografier, som kan uppnås genom en tydligare politik för att arbeta mer med inomregionala skillnader och länkar mellan städer och landsbygder.

Den politik vi föreslår har också en utjämnande ambition, där utgångspunkten är att skillnader i förutsättningar för utveckling mellan olika delar av landet inte ska vara för stora. För att nå dit behöver ett rumsligt perspektiv etableras i beslutsfattandet, där olika platser betydelse och särskilda förutsättningar tillåts påverka prioriteringar och genomförandet av insatser. Rumsliga perspektiv behöver också ta plats i den nationella sektorspolitiken, där insatser inom många politik- och utgiftsområden är avgörande för Sveriges sammanhållna utveckling. Vidare föreslår vi ett riktat stöd till kommuner som har en liten befolkning och en långvarig befolkningsminskning. Syftet med stödet ska vara att stimulera dessa kommuners möjligheter att bidra till målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Att mäta och kvantifiera kostnader och nyttor som kan tänkas uppstå är dock svårt, inte minst för den typen av uppdrag och utredningsfrågor som vi har haft att hantera. I stället för en traditionell kostnadsnyttoanalys för vi ett resonemang om möjliga nyttor och kostnader med anledning av utredningens förslag.

Utredningen föreslår att den regionala utvecklingspolitiken och sammanhållna landsbygdspolitikerna ska ersättas av en ny gemensam politik för Sveriges sammanhållna utveckling. Vi har även analyserat alternativet att behålla de två politikområdena och i det sammanhanget hitta vägar att etablera en mer sammanhållen styrning och samordning. Som vi har redogjort för i slutbetänkandet finns det ett antal likheter mellan de två politikområdena, bland annat när det gäller dess mål. Skulle man försöka utveckla områdena var för sig ser vi en avsevärd risk att det skulle leda till både otydligheter och ett än större dubbelarbete än i dagsläget. Dessutom bedömer vi att vare sig den regionala utvecklingspolitiken eller sammanhållna landsbygdspolitikerna uppfyller grundläggande krav som behöver ställas på en politik där alla delar av Sverige har förutsättningar att utvecklas. Den hittills förda politiken inom dessa två områden har inte varit tillräckligt effektiv för att bidra till ett sammanhållet Sverige

där platserns förutsättningar tas tillvara och omsätts i åtgärder på ett systematiskt sätt. Vi ser inte heller att vare sig den regionala utvecklingspolitiken eller landsbygdspolitiken har tillräckliga förutsättningar för att möta framtidens krav på en utvecklingspolitik som vi menar ska kunna bidra till ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige.

Vi gör bedömningen att en sammanslagning av de två politikområdena kan bidra till större samhällsnytta, där måluppfyllelse, synergieffekter av olika slag och effektivitet är viktiga delar. En gemensam politik i stället för två separata innebär att det inte längre finns behov av att samordna regional utvecklingspolitik och landsbygdspolitik med varandra. Detta bidrar till att minska komplexiteten i regeringens styrningsuppgift. Vi föreslår även tydligare prioriteringar inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken, vilket även det minskar komplexiteten i styrningen för såväl regeringen som myndigheterna. I nuläget innebär arbetet med två så pass närliggande politikområden både överlappningar och behov av samordningsinsatser som berör såväl statliga myndigheter och regioner som andra aktörer som är involverade i genomförandet av de två politikområdena.

Det samlade statliga agerande som vi föreslår bedöms ge förutsättningar för ett effektivt genomförande av politiken. Vi ser också flera troliga synergieffekter av en sammanslagning av de två politikområdena; potentiellt lägre kostnader på grund av samordning av uppgifter vid ansvarig myndighet och andra berörda myndigheter, liksom samordningsfördelar i arbetet med genomförandet av politiken vid regioner och kommuner. I en gemensam politik för landsbygds- och regional utveckling kan verksamheter och insatser organiseras så att de kompletterar varandra, ökar tydligheten för berörda aktörer och stärker möjligheterna att uppnå politikens mål. Utredningen menar att en gemensam politik på så vis har potential för en mer effektiv användning av offentliga medel. Att kvantifiera detta har dock inte varit möjligt.

Att ersätta de två politikområdena med en sammanhållen utvecklingspolitik kan också innebära vissa kostnader, främst under en övergångsperiod. Det kan till exempel handla om att se över behovet av ny kompetens eller att erbjuda kompetensutveckling för befintlig personal vid berörda myndigheter, regioner och kommuner. En ökning av administrativa kostnader är också troligt i en uppstarts-

fas, till exempel med anledning av rekrytering och andra personalfrågor eller informationsinsatser. Efter en sådan uppstartsfas bör det däremot finnas potential för samordningsvinster och effektivisering av verksamheterna, som vi har beskrivit ovan. Sammantaget gör vi bedömningen att omställningskostnader med anledning av en sammanslagning av de två politikområdena är begränsade i relation till de fördelar som kan uppnås genom synergieffekter och samordning av berörda aktörers verksamheter.

13.3 Konsekvenser för de statliga myndigheterna

Vi beskriver här konsekvenserna för de statliga myndigheterna som främst berörs av utredningens förslag. Det rör sig om de myndigheter där vi föreslår ändringar i myndighetens instruktion, nämligen Arbetsförmedlingen, länsstyrelserna, Myndigheten för yrkeshögskolan, Post- och telestyrelsen, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Tillväxtverket samt Trafikverket. Vi avgränsar oss här till ändringar i myndighetsinstruktioner som är tillräckligt omfattande till sin karaktär för att de inte ska betraktas som följdändringar.

Gemensamt för de förändringar vi föreslår är att de innebär att myndigheternas uppgifter blir tydligare inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken, jämfört med den nuvarande regionala utvecklingspolitiken. Vi bedömer att denna ökade tydlighet bör förbättra förutsättningarna för myndigheterna att omsätta styrsignalerna i insatser av olika slag, snarare än att de prioriteras ned i myndigheternas verksamhet, vilket ofta varit fallet fram tills nu. Detta bör i sin tur förbättra förutsättningarna för att politiken får de önskvärda effekterna. En annan konsekvens av att uppgifterna blir tydligare är att förutsättningarna blir bättre för regeringen att följa och bedöma myndigheternas insatser och vid behov vidta ytterligare styrningsåtgärder.

Arbetsförmedlingen

Utredningen föreslår att det i instruktionen för Arbetsförmedlingen ska införas att myndigheten, inom ramen för sitt verksamhetsområde, ska bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. Arbetsförmedlingen ska särskilt verka för en kompetensförsörjning som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt för näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning. I detta arbete ska myndigheten samverka med regionerna.

Arbetsförmedlingen ska redan i nuläget anpassa den arbetsmarknadspolitiska verksamheten till de skilda förutsättningar och behov som finns i olika delar av landet.² Myndigheten ska också verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås, och när det är lämpligt i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till regionala förutsättningar.³ Arbetsförmedlingen samverkar också med regionerna, bland annat inom ramen för sitt arbete för den regionala utvecklingspolitiken.

Vår bedömning är att Arbetsförmedlingen har prioriterat arbetet med den regionala utvecklingspolitiken lågt. Det förslag till ändring i instruktionen som utredningen föreslår, där det skrivs in att myndigheten ska bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås, innebär en viss ambitionshöjning, men inte att Arbetsförmedlingen ska utföra några kvalitativt andra arbetsuppgifter än i dag. Det kan innebära att myndigheten delvis behöver omprioritera genom att prioritera samverkan med bland annat regionerna högre samt använda sina analytiska och utredande resurser på ett delvis annorlunda sätt. Men eftersom förändringen inte innebär att myndigheten ska göra några väsentligen andra uppgifter än de som myndigheten redan har, bedömer vi att myndigheten ska kunna hantera förändringen inom ram.

Länsstyrelserna

Utredningen föreslår att det i länsstyrelseinstruktionen införs att länsstyrelsen återkommande ska beskriva och från ett sektorsövergripande perspektiv analysera de utmaningar och förutsättningar

² 3 § förordningen (2000:628) om den arbetsmarknadspolitiska verksamheten.

³ 18 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

för utveckling i länet som myndigheten har identifierat inom sitt ansvarsområde. I länsstyrelseinstruktionen ingår i dag uppgiften att länsstyrelsen ska främja länets utveckling och noga följa tillståndet i länet samt underrätta regeringen om dels det som är särskilt viktigt för regeringen att ha vetskap om, dels händelser som inträffat i länet.⁴ Detta innebär att länsstyrelserna redan utför uppgifter som innebär att sammanställa, analysera och redovisa underlag till regeringen, i ett brett perspektiv och avseende tillståndet i länet. Den föreslagna ändringen kan ses som ett förtydligande av denna uppgift. Därför bedömer utredningen att länsstyrelserna ska kunna hantera förändringen inom ram.

Utredningen lägger också fram en bedömning om att regeringen bör göra en översyn i syfte att kunna ta ett samlat grepp om länsstyrelsernas framtida roll och uppdrag i statsförvaltningen. Utredningen finner att en sådan översyn behövs för att regeringen ska kunna styra länsstyrelserna på ett långsiktigt och strategiskt sätt. I en sådan översyn bör också ingå att regeringen låter undersöka om länsstyrelserna har tillräckliga resurser för de uppgifter som anknyter till den sammanhållna utvecklingspolitiken, inklusive uppgifterna att främja länets utveckling samt utredningens föreslagna uppgift att länsstyrelserna ska beskriva och analysera de utmaningar och förutsättningar för utveckling i länet som myndigheten har identifierat.

Myndigheten för yrkeshögskolan

Utredningen föreslår att det i instruktionen för Myndigheten för yrkeshögskolan (MYH) införs att myndigheten, inom ramen för sitt verksamhetsområde, ska bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. Myndigheten ska särskilt verka för en kompetensförsörjning som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning. I detta arbete ska myndigheten samverka med regionerna.

MYH ska i dag, liksom andra statliga myndigheter verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås, och när det är lämpligt i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till regionala

⁴ 2 § förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion.

förutsättningar.⁵ När MYH fattar beslut om vilka utbildningar som ska få statliga medel ska myndigheten ta särskild hänsyn till i vilken grad en utbildning svarar mot arbetslivets behov av kvalificerad arbetskraft. Myndigheten ska också ta särskild hänsyn till i vilken grad en utbildning har en utifrån arbetslivets behov lämplig regional eller nationell placering.⁶ För att kunna göra detta samverkar MYH redan i dag med regionerna. Vi bedömer att även om de föreslagna ändringarna kommer att innebära att MYH:s samverkan med regionerna kommer att ha en delvis ny inriktning, är förändringarna i uppgifter inte större än att myndigheten bör kunna hantera dem inom ram.

Post- och telestyrelsen

Utredningen föreslår att det i instruktionen för Post- och telestyrelsen (PTS) införs att myndigheten, inom ramen för sitt verksamhetsområde, ska bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. Myndigheten ska särskilt verka för att det ska finnas en infrastruktur för digital kommunikation som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning. PTS ska i detta arbete samverka med regionerna.

PTS ska i dag, liksom andra statliga myndigheter, verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås, och när det är lämpligt i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till regionala förutsättningar.⁷ Vidare ska myndigheten enligt sin instruktion främja utbyggnaden av och följa tillgången till bredband och mobiltäckning i alla delar av landet, inbegripet att skapa förutsättningar för samverkan mellan myndigheter som kan bidra till utbyggnaden av bredband.⁸ PTS samverkar vidare, enligt ett särskilt regeringsuppdrag, med regionerna i de senares arbete med att upprätthålla funktionen som bredbandskoordinator, vilket de gör enligt ett tidsbegränsat så kallat erbjudande från regeringen.⁹ Utredningen bedömer att samverkan med regionerna är av stor betydelse för PTS uppgift

⁵ 18 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

⁶ 5 kap. 5 § förordningen (2009:130) om yrkeshögskolan.

⁷ 18 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

⁸ 4 § förordningen (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen.

⁹ Regeringsbeslut 2025-06-26 i ärende Fi2025/01463.

att främja utbyggnaden av och följa tillgången till bredband och mobiltäckning i alla delar av landet.

Vi ser att de uppgifter PTS genomför i dag, inom ramen för sitt instruktionsenliga uppdrag och genom det särskilda regeringsuppdraget, till stor del sammanfaller med de uppgifter utredningens föreslagna instruktionsändring innebär. Den föreslagna instruktionsändringen innebär dock att uppgifterna får ett tydligare fokus mot att myndigheten ska verka för goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning i hela landet. Den föreslagna ändringen innebär också att uppgifterna får en mer långsiktig karaktär, snarare än att vara beroende av det tidsbegränsade erbjudandet till regionerna och det särskilda uppdraget till PTS.

Eftersom den föreslagna instruktionsändringen inte bedöms innebära några stora förändringar i sak vad gäller PTS uppdrag, utan snarare förtydliga dessa och göra dem mer långsiktiga, bedömer utredningen att myndigheten ska kunna hantera förändringen inom ram.

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) ska enligt utredningens förslag i sin instruktion få uppgiften att utveckla och tillhandahålla kvalificerade kunskapsunderlag för, samt utvärdera, analysera och redovisa effekter av statens insatser för, den sammanhållna utvecklingspolitiken. Myndigheten ska i nuläget enligt sin instruktion utifrån olika perspektiv utvärdera, analysera och redovisa effekter av statens insatser för hållbar nationell och *regional tillväxt* och näringslivsutveckling (kursiv tillagd). Myndigheten ska vidare ta fram beslutsunderlag och rekommendationer för utveckling, omprövning och effektivisering av de statliga åtgärderna samt, om det är relevant, peka på viktigare målkonflikter.¹⁰

Att uppgifter kopplat till hållbar regional tillväxt redan i dag ingår i Tillväxtanalys instruktionsenliga uppgift visar att myndigheten har uppgifter att analysera och utvärdera insatser inom regional utveckling. Vi bedömer därför att myndigheten bör kunna hantera den

¹⁰ 1 § förordningen (2016:1048) med instruktion för Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser.

föreslagna förändringen inom ram. Det kan dock krävas att myndigheten ser över sina prioriteringar inom ramen för den interna resursfördelningen.

Tillväxtverket

Enligt utredningens förslag ska Tillväxtverket i sin instruktion få samordnande uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken. I uppgifterna ska ingå att ta fram de underlag som regeringen behöver och ta de initiativ som krävs för att vidareutveckla politiken. I uppgiften ska också ingå att stödja statliga myndigheter och regioner i deras arbete, samt att följa upp och redovisa statliga myndigheters och regioners insatser inom den sammanhållna utvecklingspolitiken.

Tillväxtverket har i nuläget samordnande uppgifter inom den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken. Utredningens förslag innebär dock ett förtydligande av myndighetens uppgifter att bland annat ta fram underlag som regeringen behöver och ta de initiativ som krävs för att vidareutveckla politiken, samt att erbjuda stöd till statliga myndigheter och regionerna i fråga om det sammanhållna utvecklingsarbetet. Dessa förtydligade uppgifter innebär att Tillväxtverket kommer att behöva prioritera resurser till uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken jämfört med vad myndigheten i dag använder till den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken. Tillväxtverket har dock ett relativt brett uppdrag där en av myndighetens huvuduppgifter, vid sidan av att främja en hållbar regional utveckling och landsbygdsutveckling, är att främja näringslivets konkurrenskraft. Utredningen bedömer att Tillväxtverket kan hantera de förtydligade uppgifterna inom ram genom att myndigheten ser över och vid behov omprioriterar fördelningen av medel sett till sitt uppdrag som helhet.

Utredningen bedömer vidare att Tillväxtverket bör delas så att en myndighet tar hand om uppgifterna inom den sammanhållna utvecklingspolitiken, samt uppgifterna som rör den europeiska sammanhållningspolitiken, och en annan myndighet tar hand om Tillväxtverkets övriga uppgifter. Regeringen bör enligt utredningens bedömning låta utreda förutsättningarna för en sådan organisationsförändring. Då det rör sig en bedömning och inte ett förslag, gör vi

ingen konsekvensutredning. Men vi konstaterar att en sådan renodling skulle förbättra förutsättningarna för myndigheten att avsätta tillräckligt mycket resurser för den sammanhållna utvecklingspolitiken, genom att detta område och näringspolitiken inte längre behöver konkurrera om resurser inom myndigheten.

Trafikverket

Utredningen föreslår att det i instruktionen för Trafikverket införs att myndigheten, inom ramen för sitt verksamhetsområde, ska bidra till att den sammanhållna utvecklingspolitikens mål uppnås. Trafikverket ska särskilt verka för en transportinfrastruktur som bidrar till att det i alla delar av landet finns goda förutsättningar för boende, arbete och välfärd samt näringslivets konkurrenskraft, förnyelse och omställning. I detta arbete ska Trafikverket samverka med regionerna.

Trafikverket ska i dag, liksom andra statliga myndigheter, verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås, och när det är lämpligt i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till regionala förutsättningar.¹¹ Trafikverket ska enligt sin instruktion medverka i genomförandet av det regionala utvecklingsarbetet.¹² Av instruktionen framgår även Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.¹³ Det finns en viss överlappning mellan målen inom den regionala utvecklingspolitiken och de transportpolitiska målen. Detta analyserade vi i kapitel 7.

Detta innebär att den ändring vi föreslår i Trafikverkets instruktion inte innebär någon stor förändring i myndighetens uppgifter vad gäller sakinnehåll. Det är i stället ett förtydligande och en signal att tillgänglighet i transportsystemet i hela landet, som ska skapa förutsättningar för utveckling, bör prioriteras högre i Trafikverkets verksamhet. En av våra slutsatser i kapitel 7 är att detta arbete inte har varit prioriterat i Trafikverkets verksamhet. Vi bedömer därför att Trafikverket ska kunna hantera de förändrade uppgifterna inom ram.

¹¹ 18 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete.

¹² 2 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

¹³ 1 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

13.4 Konsekvenser för kommuner och regioner

Den kommunala självstyrelsen och proportionalitetsprincipen

Av regeringsformen framgår att den svenska folkstyrelsen förverkligas dels genom det representativa och parlamentariska statsskicket, dels genom kommunal självstyrelse.¹⁴ Där anges också att kommunerna sköter lokala och regionala angelägenheter av allmänt intresse på den kommunala självstyrelsens grund, att närmare bestämmelser om detta finns i lag och att kommunerna sköter de övriga angelägenheter som bestäms i lag på samma grund.¹⁵ I riket finns kommuner på lokal och regional nivå.¹⁶ Enligt den så kallade proportionalitetsprincipen bör en inskränkning i den kommunala självstyrelsen inte gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de ändamål som har föranlett inskränkningen.¹⁷

Av proportionalitetsprincipen i regeringsformen följer således att en bedömning ska göras av förslag till ny lagstiftning som inskränker den kommunala självstyrelsen. Vid en sådan bedömning ska en analys av de konsekvenser förslaget får för den kommunala självstyrelsen göras. Analysen omfattar även förslag som rör regionerna. Därefter ska en avvägning mellan de kommunala självstyrelseintressena och de nationella intressena som motiverar den föreslagna lagstiftningen göras.

Utredningen föreslår att nya bemyndiganden förs in i lagen om sammanhållet utvecklingsarbete. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om uppföljning och redovisning av användningen av vissa statliga medel som regionerna beslutar om. Regeringen får även meddela föreskrifter om regionernas årliga redovisning till regeringen enligt 2 kap. 11 § i den föreslagna lagen.

Bemyndigandena kan potentiellt påverka den kommunala självstyrelsen på så vis att regeringen i förordning kan komma att ställa ytterligare krav på regionernas redovisning av resultaten av de insatser som har genomförts.

¹⁴ 1 kap. 1 § regeringsformen.

¹⁵ 14 kap. 2 § regeringsformen.

¹⁶ 1 kap. 7 § regeringsformen.

¹⁷ 14 kap. 3 § regeringsformen.

Bemyndigandet bör dock inte föra med sig att en omotiverat stor administrativ börda läggs på regionerna genom utökade krav på inrapportering av underlag. Inte heller är avsikten att regionerna på indirekt väg ska tilldelas nya uppgifter genom regler om uppföljning och redovisning. Regler om regionernas befogenheter och åligganden ska även fortsättningsvis regleras i lag.

Förslaget motiveras vidare med den ökade överskådlighet som uppnås om samtliga bestämmelser som gäller resultatuppföljning finns samlade i en förordning. Det har hittills varit svårt att åstadkomma detta utan ett normgivningsbemyndigande i lag.

Sett mot denna bakgrund bedöms förslaget inte gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de ändamål som föranlett det.

Utredningen föreslår att regionernas roll förtydligas genom att deras uppgifter preciseras i lag. Vissa uppgifter tillkommer, eller rättare sagt förtydligas i lag, och andra lyfts bort. Liksom hittills föreslås regionerna ges ett förhållandevis stort utrymme att själva bestämma hur de specifika uppgifterna ska utföras. Inskränkningen i den kommunala självstyrelsen får därför betraktas som begränsad.

Sammantaget bedöms våra förslag som godtagbara vid beaktande av proportionalitetsprincipen i 14 kap. 3 § regeringsformen.

Övriga konsekvenser för kommuner och regioner

Kommunerna

Kommunerna har i dag inget ansvar inom den regionala utvecklingspolitiken som framgår av lag. Utredningen konstaterar att kommunerna samtidigt bidrar på många sätt till att skapa förutsättningar för utveckling i hela landet. Dessutom ska en region samverka med länets kommuner inom ramen för det regionala utvecklingsarbetet.¹⁸

Utredningen föreslår inte att kommunerna ska få några nya eller förändrade uppgifter inom den nya sammanhållna utvecklingspolitiken. Däremot föreslår utredningen att det införs ett stöd till kommuner som har en liten befolkning och en långsiktig befolkningsminskning. Syftet med stödet ska vara att stimulera också dessa kommuners möjligheter att med olika insatser och i samverkan med andra bidra till att målet för den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken uppnås. Detta stöd kommer att innebära ökade kostnader för staten.

¹⁸ 8 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

Utredningens förslag slår inte fast i detalj hur stödet ska utformas eller hur omfattande det ska vara. Vi lämnar till regeringen att avgöra hur stor resursramen ska vara utifrån regeringens bedömning om hur behoven i kommunerna ser ut samt vilka resurser som finns tillgängliga.

Regionerna

Våra förslag när det gäller regionernas uppgifter inom den sammanhållna utvecklingspolitiken innebär att regionerna får ett förtydligat uppdrag jämfört med de breda uppgifter de har i dag inom den regionala utvecklingspolitiken. Det innebär att de inte behöver utföra vissa uppgifter som de utför i dag. Samtidigt blir uppgifterna delvis mer omfattande inom vissa specifika områden som utredningen pekar ut.

I dag ska regionerna enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling och samordna insatser för genomförandet av strategin. Eftersom "länets utveckling" är ett brett och otydligt definierat område blir också dessa strategier mycket breda i sin syftning och tangerar eller överlappar ett stort antal frågor. Detta innebär att det för regionerna är en omfattande och komplex uppgift att ta fram en ny strategi, eftersom det innebär att de behöver ha kontakt med ett stort antal aktörer och ta ställning i många komplexa frågor. Utredningen föreslår att regionerna inom ramen för den nya sammanhållna utvecklingspolitiken i stället ska ta fram en strategisk utvecklingsplan. Eftersom denna plan avser regionernas egna insatser, inom de specifika uppgifter regionerna ska ha enligt utredningens förslag, bör uppgiften att ta fram en strategisk utvecklingsplan vara mindre resurskrävande jämfört med att ta fram en regional utvecklingsstrategi enligt nuvarande regelverk.

Utredningen föreslår att regionernas uppdrag avgränsas tydligare och att de ska ha uppgifter inom fyra områden: kompetensförsörjning, transportinfrastruktur, digital infrastruktur samt näringslivsfrämjande arbete och stöd till kommersiell service. Att uppdraget blir mer avgränsat innebär att regionen har möjlighet att fokusera på dessa uppgifter och lägga mindre resurser på andra insatser de i dag gör inom ramen för det regionala utvecklingsarbetet.

Regionerna ska enligt lag fastställa mål och prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig och privat sektor på kort och lång sikt.¹⁹ Enligt utredningens förslag ska regionerna, utöver detta, även genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer och i övrigt bidrar till en god infrastruktur för kompetensförsörjning. Detta innebär alltså att regionernas uppgifter inom kompetensförsörjning utvidgas.

Regionerna har i uppgift att upprätta länsplaner för regional transportinfrastruktur.²⁰ Enligt utredningens förslag ska en analys ligga till grund för planen som ska innefatta ett rumsligt perspektiv och ta hänsyn till platsspecifika förutsättningar. Detta innebär ett förtydligande av vad analysen ska innehålla snarare än en ny uppgift. För enskilda regioner kan förslaget innebära att regionen behöver genomföra en mer fördjupad analys än de gjort tidigare.

Enligt utredningens förslag ska det införas i den föreslagna lagen om sammanhållet utvecklingsarbete att regionerna ska ha i uppgift att främja näringslivets utveckling i hela länet samt verka för en god tillgänglighet till grundläggande kommersiell service i hela länet. Dessa uppgifter innebär inte att regionerna ska göra något väsentligen annat än det de gör i dag. Att de föreslås införas i den nya lagen beror på tydlighetsskäl. Detta analyserar vi kapitel 8.

Vi konstaterar att regionerna bör kunna göra besparingar genom att de inte längre behöver upprätta en regional utvecklingsstrategi utan i stället ska ta fram en strategisk utvecklingsplan, samt genom att deras uppgifter inom den föreslagna sammanhållna utvecklingspolitiken blir mer avgränsade än deras uppgifter inom den nuvarande regionala utvecklingspolitiken. Vi har ingen anledning att anta att de kostnadsökningar vi beskriver kommer att bli större än kostnadsminskningarna.

Utredningen föreslår också att regionerna i den föreslagna lagen om sammanhållet utvecklingsarbete ska få uppgifter inom området digital infrastruktur. Eftersom det rör sig om nya uppgifter som regionerna inte tidigare haft enligt lag, kan regionerna inte förväntas hantera dem inom ram. Regioner som tilldelas uppgifter ska få adekvat finansiering med stöd av den kommunalekonomiska finansieringsprincipen, vilket som huvudregel sker genom de generella

¹⁹ 5 § lagen (2010:530) om regionalt utvecklingsansvar.

²⁰ Förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

statsbidragen. Regionerna har i nuläget frivilliga uppgifter inom digital infrastruktur enligt ett så kallat erbjudande från staten. Erbjudandet innebär att 12 miljoner kronor tillförs de regioner som antar det.²¹ Med utgångspunkt i detta bedömer vi att regeringen framöver bör bidra med 12 miljoner kronor för regionernas uppgifter inom digital infrastruktur enligt den föreslagna lagen om sammanhållet utvecklingsarbete.

13.5 Konsekvenser för näringslivet

Näringslivets förutsättningar är ett prioriterat område i den sammanhållna utvecklingspolitik som vi föreslår. För en sammanhållen utveckling är en mångfald av branscher med företag som är verksamma på olika platser i hela landet avgörande. Företag i landsbygder är på många sätt viktiga för ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige, och behöver ofta kunna hantera nackdelar på grund av bland annat gleshet och långa avstånd till marknader. Sammantaget innebär inte utredningens förslag någon väsentligt annan inriktning när det gäller näringsliv och företagande, jämfört med nuvarande inriktning för den regionala utvecklingspolitiken och sammanhållna landsbygdspolitiken.

Flera av de förslag som vi lämnar påverkar dock företagen och näringslivet. Staten och regionerna föreslås få utvecklade och delvis nya uppgifter inom kompetensförsörjning, transportinfrastruktur, digital infrastruktur samt näringslivsfrämjande arbete och stöd för grundläggande kommersiell service. Samtliga områden är av stor betydelse för företag i alla delar av landet och har potential att bidra till stärkt konkurrenskraft för näringslivet.

Utredningen föreslår bland annat att ett nationellt råd för Sveriges sammanhållna utveckling med deltagande från civilsamhället, näringslivet och akademien ska inrättas. Näringslivets förutsättningar varierar i olika delar av landet, med företag i olika branscher, storlekar och så vidare. I ett nationellt råd kan representanter för näringslivet lyfta behov och utvecklingsmöjligheter inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken, som är förankrade både geografiskt och med koppling till företagandets villkor.

²¹ Regeringsbeslut 2025-06-26 i ärende Fi2025/01463.

Våra förslag pekar inte särskilt ut insatser för små och medelstora företag, utan träffar näringslivet mer generellt. Däremot är andelen små företag större i landsbygdskommuner jämfört med landet som helhet. Det innebär att den föreslagna politikens inriktning på att i större utsträckning beakta inomregionala skillnader och att stärka förutsättningarna för bland annat företag i landsbygder torde vara gynnsamt för små företag.

13.6 Konsekvenser för det civila samhället

Inom det civila samhället ryms en mångfald av verksamheter. De är ofta organiserade som ideella och ekonomiska föreningar, stiftelser och registrerade trossamfund men det kan även handla om nätverk, upprop och andra aktörer.

Vi bedömer att förutsättningarna för civilsamhällets medverkan i utvecklingsarbetet på olika nivåer kommer att förbättras genom våra förslag om hur regeringen bör styra politiken i en riktning som stödjer målen för den sammanhållna utvecklingspolitiken. De prioriteringar som vi föreslår för inriktningen av politiken skulle kunna innebära att det blir svårare att fånga upp och hantera en lika stor bredd av behov och utmaningar på en plats eller i ett län. I det sammanhanget blir kunskaper och insikter från de som är verksamma lokalt och regionalt, inte minst företrädare för det civila samhället, viktiga för regeringen av få del av. De prioriteringar vi föreslår för den sammanhållna utvecklingspolitiken är också tänkta att verka i ett kortare tidsperspektiv, till exempel en fyraårsperiod. I regeringens arbete med att identifiera och besluta om kommande prioriteringar för politiken kommer samråd med bland annat civilsamhället vara av stort värde.

Vi lämnar också några förslag som mer direkt rör det civila samhället. I utredningens delbetänkande lämnade vi ett förslag om förtydligande av skrivningarna i lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar, om regionernas skyldighet att samråda med det civila samhällets organisationer. Förslaget säkerställer att det civila samhällets potential och förmåga tas tillvara i utvecklingsarbete på regional nivå.

Utredningens förslag om att inrätta ett nationellt råd för Sveriges sammanhållna utveckling med deltagande från civilsamhället, näringslivet och akademien bygger bland annat på erfarenheter från den referensgrupp med civilsamhället som har funnits vid Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med anledning av översynen av den sammanhållna landsbygdspolitiken. Ett sådant nationellt råd är ett sätt för regeringen att få del av kunskaper och insikter som behövs för att fånga upp den bredd av behov och utmaningar för olika platser och geografier, som vi nämner ovan, som behövs för både genomförande och utveckling av den sammanhållna utvecklingspolitiken. Vidare föreslår vi en skyldighet för regionerna att samråda med lokala aktionsgrupper (LAG) inom Leader. Både förslaget om ett nationellt råd och förslaget om en skyldighet för regionerna att samråda med LAG stärker civilsamhällets medverkan inom den utvecklingspolitik som vi föreslår.

13.7 Konsekvenser för miljön

Sammantaget innebär inte utredningens förslag någon väsentligt annan inriktning när det gäller miljö och klimat, jämfört med nuvarande inriktning av den regionala utvecklingspolitiken och sammanhållna landsbygdspolitiken. Den inriktning som vi föreslår för politiken innebär att olika platser förutsättningar och behov ges större tyngd. Förutsättningarna för boende, arbete och välfärd i alla delar av landet ska stärkas. I det ingår att aktivt motverka att skillnader i förutsättningar för utveckling mellan olika delar av landet blir för stora. Det kan till exempel handla om förutsättningar för att bidra i omställningen och att hantera effekter av klimatförändringar och miljöproblem.

Flera av de myndigheter som vi pekar ut som särskilt prioriterade inom den sammanhållna utvecklingspolitiken har uppgifter i sina instruktioner att bidra till att miljömålen nås. Av dessa har länsstyrelserna i uppgift att samordna arbetet med miljömålen i länen. I det ingår att verka för att generationsmålet och de nationella miljökvalitetsmålen får genomslag i det regionala utvecklingsarbetet. I uppföljningar av regionernas arbete med miljö och hållbarhet har en slutsats varit att deras arbetssätt för att främja omställning behöver utvecklas och stödjas. Genom det stärkta utvecklingsperspektiv som vi

föreslår att länsstyrelserna ska ha inom ramen för den sammanhållna utvecklingspolitiken finns det goda förutsättningar för att miljö- och klimatfrågor ges utrymme i utvecklingsarbetet på regional nivå, inte minst genom länsstyrelsernas samverkan med regionerna.

13.8 Konsekvenser för jämställdhet och integration

Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Målet för integrationspolitiken är att utrikes födda kvinnor och män ska ha samma skyldigheter, rättigheter och möjligheter som den övriga befolkningen att leva ett fritt, värdigt och självständigt liv inom samhällsgemenskapen.

De förslag som utredningen lämnar bedöms inte i någon större omfattning påverka möjligheterna att nå de jämställdhetspolitiska eller integrationspolitiska målen.

En av grundstenarna för den utvecklingspolitik som vi föreslår är ett sammanhållet Sverige där skillnaderna i förutsättningarna för att leva och verka inte är för stora. Det ska gälla för kvinnor och män i olika åldrar och med olika bakgrund, på platser i såväl städer som landsbygder i alla delar landet. Den sammanhållna utvecklingspolitik som vi föreslår kräver ett tvärsektoriellt arbetssätt som involverar många andra sektorspolitiska områden. Argument har framförts om att tvärsektoriella arbetssätt i offentliga förvaltningar generellt kan förbättra förutsättningarna att arbeta med horisontella perspektiv som jämställdhet och integration.

13.9 Övriga konsekvenser

Utredningen bedömer att våra förslag överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen. Enligt våra direktiv omfattar utredningens uppdrag inte frågor som rör EU:s lagstiftning om och nationellt genomförande av den framtida sammanhållningspolitiken och den gemensamma fiskeripolitiken. Uppdraget omfattar inte heller frågor som rör EU:s lagstiftning om, nationellt genomförande av eller processer vad gäller den

nuvarande och framtida gemensamma jordbrukspolitiken, exklusive samverkan som omfattar Leader.²²

Av utredningens direktiv framgår vidare att vi bland annat ska bedöma konsekvenser av våra förslag ur ett territoriellt perspektiv, ur ett perspektiv där hänsyn tas till regionala förutsättningar och ur ett landsbygdsperspektiv. Dessa analyser har vi gjort löpande i slutbetänkandet, där så är relevant för våra utredningsfrågor.

²² Dir. 2024:69, s. 5.

14 Författningskommentar

SVESAM lämnar förslag till en ny lag om sammanhållet utvecklingsarbete. Samtidigt upphävs lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Bakgrunden till att vi föreslår en ny lag är att de förändringar vi föreslår är relativt omfattande. Vidare föreslår utredningen att de båda nuvarande politikområdena slås samman till ett nytt politikområde, vilket bör återspeglas i en ny lag.

Lagens rubrik är ny och speglar att det regionala utvecklingsansvaret har utmönstrats. Lagen i övrigt kommenteras nedan.

Utredningen lämnar också ett förslag till ändring i kommunallagen (2017:725). Även detta lagförslag kommenteras nedan.

Förslagen föranleder följdändringar i ett antal författningar. Dessa anges i bilaga 3.

14.1 Förslaget till lag om sammanhållet utvecklingsarbete

1 kap. Inledande bestämmelser

Lagens innehåll

1 § I denna lag finns bestämmelser om regionernas och de statliga myndigheternas arbete för att uppnå en sammanhållen utveckling (sammanhållet utvecklingsarbete).

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 1 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. En ändring i sak är att det framgår att det i lagen finns bestämmelser om såväl regionernas som de statliga myndigheternas arbete för att uppnå en sammanhållen utveckling. Arbetet benämns sammanhållet utvecklingsarbete.

2 § Det som sägs i denna lag om regioner gäller också kommuner som inte ingår i en region, med undantag för 2 kap. 9 § 1.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 3 §. Vissa språkliga justeringar har gjorts och det anges inte att lagen gäller för regionerna. Detta anges i stället i 1 §.

Bestämmelsen om beteckningen regionfullmäktige och regionstyrelsen i Gotlands kommun i nuvarande 4 § har utgått och återfinns i stället i 3 kap. 14 § kommunallagen (2017:725).

Det sammanhållna utvecklingsarbetet

3 § Med sammanhållet utvecklingsarbete avses i denna lag insatser som bidrar till ökad sammanhållning, robusta samhällen och stärkt konkurrenskraft i ett län och i hela landet.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 2 §, dock innehåller den en definition av sammanhållet utvecklingsarbete i stället för av regionalt utvecklingsarbete.

Det sammanhållna utvecklingsarbetets mål

4 § Målet med det sammanhållna utvecklingsarbetet är ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige. Arbetet ska bidra i omställningen till ett hållbart samhälle.

Paragrafen är ny och anger det sammanhållna utvecklingsarbetets mål. Förslaget behandlas i avsnitt 5.2.

Olika platsters förutsättningar ska beaktas

5 § Det sammanhållna utvecklingsarbetet ska utgå från en analys av olika platsters förutsättningar.

Vid planering, genomförande och uppföljning av insatser ska olika platsters förutsättningar beaktas. Hänsyn ska tas till funktionella samband såväl inom som över läns- och landsgränserna samt till olika typer av landsbygder och tätorter.

Paragrafen är ny och klargör att det sammanhållna utvecklingsarbetet ska utgå från en analys av olika platser förutsättningar. Även vid planering, genomförande och uppföljning av insatser ska olika platser förutsättningar beaktas. Hänsyn ska tas till funktionella samband såväl inom som över läns- och landsgränserna samt till olika typer av landsbygder och tätorter.

Liksom övriga inledande bestämmelser gäller paragrafen för statliga myndigheter och regioner.

Förslaget behandlas i avsnitt 8.2.

2 kap. Regionens uppgifter

Strategisk utvecklingsplan

1 § En region ska utarbeta och fastställa en strategisk utvecklingsplan för genomförande av de insatser som regionen ansvarar för enligt denna lag.

Planen ska omfatta följande uppgifter:

1. användningen av statliga medel enligt 2 §,
2. EU:s strukturfondsprogram enligt 3 §,
3. främjande av näringslivets utveckling enligt 4 §,
4. tillgänglighet till grundläggande kommersiell service enligt 5 §,
5. regionalt kompetensförsörjningsarbete enligt 6 §,
6. länsplaner för transportinfrastruktur enligt 7 §,
7. digital infrastruktur enligt 8 §, och
8. redovisning av resultat enligt 11 §.

Den strategiska utvecklingsplanen ska upprättas utifrån en analys av förutsättningarna i länet för att uppnå målen med det sammanhållna utvecklingsarbetet. Planen ska upprättas efter samverkan enligt 9 § och samråd enligt 10 §.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 5 §. I stället för en regional strategi ska regionen utarbeta och fastställa en strategisk utvecklingsplan för genomförande av de insatser som regionen ansvarar för enligt lagen. Uppdraget att samordna samtliga aktörers insatser har utgått.

Enligt *andra stycket* ska planen omfatta insatser gällande de uppgifter som regionen ansvarar för enligt 2–8 och 11 §§.

Paragrafens *tredje stycke* är nytt och anger att planen ska upprättas utifrån en analys av förutsättningarna i länet för att uppnå det sammanhållna utvecklingsarbetets mål. Vidare ska planen upprättas efter samverkan enligt 9 § och samråd enligt 10 §. Hur samverkan och samrådet ska utformas får avgöras från fall till fall.

Förslaget behandlas i avsnitt 8.2.

Användningen av statliga medel

2 § En region ska trots 2 kap. 8 § andra stycket kommunallagen (2017:725) besluta om användningen av vissa statliga medel för sammanhållet utvecklingsarbete.

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 § 3.

EU:s strukturfondsprogram

3 § En region får utföra uppgifter inom ramen för EU:s strukturfondsprogram.

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 §.

Främjande av näringslivets utveckling

4 § En region ska främja näringslivets utveckling i hela länet.
Regionen ska därvid genomföra insatser som främjar samverka mellan relevanta aktörer och i övrigt bidrar till näringslivets utveckling.

Paragrafen är ny och syftar till att tydliggöra att främjande av näringslivets utveckling är en uppgift för regionerna. Regionerna genomför redan i dag insatser av detta slag och då med stöd av 5 § 1 och 3 lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

Regionen ska enligt *andra stycket* genomföra insatser för att främja samverkan mellan relevanta aktörer och i övrigt bidra till näringslivets utveckling.

Förslaget behandlas i avsnitt 8.6.

Tillgänglighet till grundläggande kommersiell service

5 § En region ska verka för en god tillgänglighet till grundläggande kommersiell service i hela länet.

Regionen ska därvid genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer och i övrigt bidrar till en god tillgänglighet till grundläggande kommersiell service.

Paragrafen är ny och syftar till att tydliggöra att regionen ska verka för god tillgänglighet till grundläggande kommersiell service i länet. Regionerna genomför redan i dag insatser på området och då med stöd av 5 § 1 och 3 lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

Regionen ska enligt *andra stycket* genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer och bidrar till en god tillgänglighet till grundläggande kommersiell service.

Förslaget behandlas i 8.6.

Regionalt kompetensförsörjningsarbete

6 § En region ska fastställa prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig och privat sektor på kort och lång sikt.

Regionen ska vidare genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer och i övrigt bidrar till en god infrastruktur för kompetensförsörjning.

Paragrafen *första stycke* motsvarar nuvarande 5 § 2. Det *andra stycket* är nytt och klargör att regionernas uppgifter inte begränsas till att enbart göra bedömningar om kompetensbehov och ta fram prioriteringar. De ska även genomföra konkreta insatser för att stärka kompetensförsörjningen i regionen. Det handlar till exempel om att bidra till en god infrastruktur för kompetensförsörjning i form av utbildningsutbud och strukturer för samverkan mellan relevanta aktörer. Det rör sig om uppgifter som många regioner utför redan i dag.

Förslaget behandlas i avsnitt 8.3.

Länsplaner för regional transportinfrastruktur

7 § En region ska upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 §.

Digital infrastruktur

8 § En region ska verka för en god infrastruktur för digital kommunikation i hela länet.

Regionen ska vidare

1. ta fram underlag om behovet av digital infrastruktur hos användarna i länet och lämna detta till Post- och telestyrelsen,
2. genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer i arbetet för en god infrastruktur för digital kommunikation i länet.

Paragrafen är ny och syftar till att tydliggöra regionernas uppgifter på området digital infrastruktur. Regionerna utför redan i dag arbete på området inom ramen för så kallade erbjudanden. Detta gäller även uppgiften att ta fram underlag som bidrar till kartläggning av behovet av digital infrastruktur hos användare i länet.

I *andra stycket* 2 klargörs att regionen ska genomföra insatser som främjar samverkan mellan relevanta aktörer. Det kan gälla länets kommuner, Post- och telestyrelsen och övriga berörda statliga myndigheter. Hur samverkan ska utformas får avgöras från fall till fall.

Förslaget behandlas i avsnitt 8.5.

Samverkan och samråd

9 § En region ska samverka med

1. länets kommuner,
2. Tillväxtverket, och
3. länsstyrelsen samt övriga berörda statliga myndigheter.

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 8 §. I *punkt* 2 har Tillväxtverket lagts till eftersom myndigheten har en samordnande roll på området.

10 § En region ska inom länet samråda med företrädare för näringslivet, berörda organisationer inom det civila samhället och enskilda utbildningsanordnare inom högskoleområdet.

I lagen (2009:724) om nationella minoriteter och minoritetsspråk finns bestämmelser om samråd med de nationella minoriteterna i frågor som berör dem.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 9 §. Förslaget överensstämmer i huvudsak med förslaget i prop. 2025/26:158 Hela Sverige ska fungera Politik för starkare landsbygder. Riksdagen sa ja till reger-

ingens förslag och de nya reglerna börjar gälla den 1 juli 2026 (Näringsutskottets betänkande 2025/26:NU21).

Redovisning av resultat

11 § En region ska beskriva, följa upp och utvärdera de insatser som regionen ansvarar för enligt denna lag. Regionen ska årligen till regeringen beskriva de insatser som har genomförts och redovisa resultaten av insatserna.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 5 § 4. Vissa språkliga och redaktionella ändringar har gjorts.

3 kap. Statliga myndigheters uppgifter

1 § Statliga myndigheter ska inom sina verksamhetsområden verka för att målen för det sammanhållna utvecklingsarbetet uppnås. Myndigheterna ska i sin verksamhet ta hänsyn till lokala och regionala förutsättningar.

Myndigheterna ska i planeringen av verksamheten beakta insatser som bidrar till det sammanhållna utvecklingsarbetet.

Paragrafen är ny, men överensstämmer delvis med nuvarande 18 § förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete. De statliga myndigheterna har – vid sidan av regionerna – en central roll i genomförandet av den sammanhållna utvecklingspolitiken. Det är därför lämpligt att vissa av de statliga myndigheternas uppgifter regleras i lag vid sidan av den reglering som finns i myndighetsinstruktioner och andra förordningar.

De statliga myndigheterna ska enligt *första stycket* i sin verksamhet verka för att den sammanhållna utvecklingsarbetets mål uppnås. De ska även ta hänsyn till lokala och regionala förutsättningar. Enligt *andra stycket* ska myndigheterna i sin verksamhetsplanering beakta insatser som bidrar till det sammanhållna utvecklingsarbetet.

2 § Statliga myndigheter ska samverka med regionen i frågor som är av betydelse för det sammanhållna utvecklingsarbetet i länet.

Paragrafen är ny, men överensstämmer delvis med nuvarande 20 § 1 förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete. Statliga myndigheter är skyldiga att samverka med regionen i frågor som är av betydelse för det sammanhållna utvecklingsarbetet i länet.

3 § Statliga myndigheter ska inom sina verksamhetsområden

1. lämna regionen det stöd som behövs för att regionen ska kunna fullgöra uppgifter inom det sammanhållna utvecklingsarbetet, och
2. löpande informera regionen om pågående och planerade verksamheter som har betydelse för regionens uppgifter enligt denna lag.

Paragrafen motsvarar delvis nuvarande 10 § andra stycket. Vissa språkliga ändringar föreslås för att markera att stödet och informationen som lämnas ska avse regionens uppgifter enligt lagen.

4 kap. Bemyndigande**1 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. uppföljning och redovisning av användningen av vissa statliga medel som regionerna beslutar om enligt 2 kap. 2 §, och
2. regionernas årliga redovisning till regeringen enligt 2 kap. 11 §.

Paragrafen är ny. För att öka överskådligheten och underlätta vid tillämpningen är det lämpligt att samtliga bestämmelser som gäller resultatuppföljning finns samlade i en förordning. Det har hittills varit svårt att åstadkomma detta utan ett normgivningsbemyndigande i lag.

Bemyndigandet i *punkt 1* bör inte föra med sig att en omotiverat stor administrativ börda läggs på regionerna genom utökade krav på inrapportering av underlag. Inte heller är det lämpligt att regionerna på indirekt väg tilldelas nya uppgifter genom regler om uppföljning och redovisning. Regler om regionernas befogenheter och åligganden ska även fortsättningsvis regleras i lag.

Enligt *punkt 1* får regeringen även meddela föreskrifter om uppföljning och redovisning av användningen av sådana statliga medel som regionerna beslutar om.

Regeringen får i sin tur överlåta normgivningskompetens helt eller delvis till en förvaltningsmyndighet.

Ikraftträdandebestämmelse

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2027.
2. Genom lagen upphävs lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar.

Det anges att lagen träder i kraft den 1 juli 2027. Samtidigt upphävs lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Utredningen gör bedömningen att det inte finns något behov av övergångsbestämmelser.

14.2 Förslaget till lag om ändring i kommunallagen (2017:725)

3 kap.

Beteckningen regionfullmäktige och regionstyrelsen

14 §

Gotlands kommun får besluta att kommunfullmäktige och kommunstyrelsen i stället ska betecknas regionfullmäktige och regionstyrelsen. Det som sägs i andra författningar om kommunfullmäktige och kommunstyrelsen gäller i sådant fall regionfullmäktige och regionstyrelsen.

Vid genomförande av val enligt vallagen (2005:837) i Gotlands kommun ska dock beteckningen kommunfullmäktige användas.

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 § lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. Bestämmelsen föreslås flyttas till kommunallagen eftersom den här typen av reglering passar bättre i den lagen än i den nya lagen om sammanhållet utvecklingsarbete.

Ikraftträdandebestämmelse

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2027.

Det anges att lagen träder i kraft den 1 juli 2027.

Särskilda yttranden

Särskilt yttrande av experten Karin Hermansson, Region Jönköpings län

Jag delar utredningens ambition om en mer sammanhållen utvecklingspolitik och bedömningen att staten behöver ta ett tydligare ansvar för utvecklingsfrågor. Ett starkare nationellt ansvar och bättre samordning mellan olika nivåer är viktiga förutsättningar för att skapa en mer likvärdig utveckling i hela landet. Däremot delar jag inte slutsatsen att regionerna därför bör fräntas sitt samordnande ansvar för regional utveckling i länen.

Min huvudsakliga invändning gäller utredningens syn på samordning. Att regionerna har ansvar för att ta fram och samordna genomförandet av en regional utvecklingsstrategi innebär inte att regionerna styr andra aktörer. Samordning och styrning är inte samma sak. Regionernas arbete bygger på frivillighet, dialog och gemensamma prioriteringar, inte på överordning eller formell beslutanderätt över kommuner eller myndigheter.

Kommuner, statliga myndigheter, näringsliv och civilsamhälle deltar i utvecklingsarbetet utifrån gemensamma intressen och på frivillig grund. Det innebär att den kommunala självstyrelsen inte åsidosätts. Tvärtom har regionernas uppdrag varit att skapa en gemensam arena där aktörer kan mötas, prioritera insatser tillsammans och bygga kapacitet och förmåga att hantera gemensamma utvecklingsutmaningar.

Utredningen menar att samverkan kan fortsätta även utan ett regionalt samordningsansvar. Jag ser en risk i den bedömningen. Ett tydligt samordningsuppdrag handlar inte enbart om att samordna insatser här och nu, utan också om att långsiktigt bygga kapacitet, relationer och gemensam förmåga mellan aktörer i länet. Utan ett samordningsuppdrag och ett demokratiskt förankrat mandat finns en

risk att utvecklingsfrågor hanteras mer fragmenterat och att olika aktörer arbetar parallellt snarare än tillsammans.

Särskilt yttrande av experten Ellinor Ivarsson, Sveriges Kommuner och Regioner

Utredningen menar att regionerna inte har fått rätt förutsättningar för att ta sig an det regionala utvecklingsansvar som de har idag samt att regionerna saknar rådighet att genomföra de styrande och samordnande insatser riktade gentemot bland annat statliga myndigheter och kommuner, som skulle krävas för att ta det ansvaret. Utredningen föreslår därmed att regionerna inte längre ska ha en samordnande roll för utvecklingsarbetet på regional nivå.

Jag delar utredningens uppfattning att det finns brister i den statliga styrningen av den nuvarande regionala utvecklingspolitiken. Jag håller däremot inte med om att samordning förutsätter en styrande roll gentemot de aktörer som förväntas bidra i det regionala utvecklingsarbetet.

Att samordna insatser för genomförandet av en regional utvecklingsstrategi innebär att samla länets aktörer och tillsammans med dem staka ut en gemensam riktning för utvecklingen i länet. I det nuvarande uppdraget ingår att skapa en struktur för att insatser ska kunna koordineras liksom att skapa kapacitet för utveckling.

Att samordna insatser för genomförandet innebär således att etablera en samverkan mellan aktörer med olika ansvar och mandat samt att koordinera det gemensamma arbetet för länets bästa. Det innebär inte att regionen ska ge direktiv till andra aktörer.

Den samordnande rollen ställer krav på ett starkt politiskt ledarskap. Det handlar om att driva, leda och samordna utan att ha det formella beslutsmandatet för alla insatser. Det handlar om att samla och förankra – genom samverkan med kommuner, lärosäten, staten, näringslivet och civilsamhället. Olika intressen ställs mot varandra och i många frågor krävs politiska avvägningar utifrån det samlade geografiska området.

Arbetet kräver tid och uthållighet. Flertalet regioner fick det regionala utvecklingsansvaret så sent som 2019. Det tar tid att växa in i rollen och att etablera bestående samverkansstrukturer. Arbetet pågår och utvecklas från år till år.

Att frånta regionerna den samordnande rollen får betydelse för det politiska mandatet på regional nivå. En starkare och mer demokratiskt förankrad utvecklingspolitik var ett bärande argument då regionerna övertog ansvaret från staten. Direktvalda politiker med

lokal förankring ansågs lämpligare att väga olika regionala intressen mot varandra, än statliga tjänstepersoner. Den demokratiska legitimiteten för det regionala utvecklingsarbetet riskeras om regionerna fråntas det breda utvecklingsansvaret.

En sådan genomgripande förändring av regionernas uppdrag och roll som utredningen föreslår, riskerar att kraftigt försvaga den kapacitet och den utvecklingsförmåga som regionerna vikt stora resurser till att bygga upp under många år. Detta innebär sammantaget att förutsättningarna för en sammanhållen utveckling på regional nivå väsentligt försvagas.

Referenser

- Accelerationskontoret (2025). *Här och nu i hela landet – en kartläggning av pågående och planerade investeringar av vikt för den gröna omställningen.*
- Agrifood Economics Centre (2023). *Att rädda butiker på landsbygden – fungerar det särskilda driftstödet?* Policy brief 2023:2.
- Arbetsförmedlingen (2025). *Redovisa genomförandet av den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken.* Dnr: Af-2024/00311230.
- Arbetsförmedlingen (2026). *Arbetsmarknadsläget i Sveriges län. Kvartal 1 2026.* Analys 2026:06.
- Bet. 2025/26:NU21.
- Boendesegregationsutredningen (Fi 2022:20). *Boendesegregation och verktyg för att räkna på sociala värden. En kunskapsöversikt för samhällsbyggnadssektorn.*
- Bornhäll, A., Lark, O., Mihaescu, O. och Thunman, R. (2026). *Ska hela Sverige leva? En utvärdering av det statliga stödet till livsmedelsbutiker i glesbygden.* Handelsrådet. Forskningsrapport 2026:6.
- Boverket (2022). *Ramverk för nationell planering – Förslag till utvecklad nationell planering i Sverige.* Slutrapport. Rapport 2022:05.
- Boverket (2024). *Fördjupad analys om utanförskap.* Slutrapport regeringsuppdrag 2024:2.
- Boverket (2025). *Regionala bostadsmarknadsanalyser 2025. En sammanställning av länsstyrelsernas rapporter.* Rapport 2025:22.
- Braunerhielm, L., Hedman, P., Holmström, P. och Ottoson, H. (2025). *Platssäkring – Ett inspel till SVESAM och Regeringskansliet från Uppdrag Landsbygd.* SLU.

- Dir. 2024:57. *Accelerationskontor för att underlätta industrins omställning.*
- Dir. 2024:69. *Den framtida regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken.*
- Dir. 2026:13. *Inrättande av en ny myndighet för miljöprövning.*
- Elgenius, G. (2023). *Civilsamhällets bidrag till integration i bostadsområden med socioekonomiska utmaningar.* Delegationen för Migrationsstudier (Delmi) och Vetenskapsrådet. Delmi Policy brief 2023:12.
- Enflo, K., Henning, M. och Westlund, H. (2025). *Sveriges regionala dynamik. Historiska trender och framtidens utmaningar.* SNS Analys 108.
- EoRPA, European Regional Policy Research Consortium (2026). *EoRPA Briefing note. Support to SVESAM Inquiry.*
- Eriksson, E. (2025). *En breddad roll för kollektivtrafiken. En kunskapsöversikt.* Shift Sweden 2025:1.
- Erlingsson, G., Öhrvall, R., Wallman Lundåsen, S. och Zerne, A. (2021). *Centrum mot periferi? Om missnöje och framtidstro i Sveriges olika landsdelar.* Centrum för kommunstrategiska studier. Linköpings universitet.
- Europaparlamentet (2021). *Transport infrastructure in low-density and depopulating areas.* Study requested by the TRAN committee.
- Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2021/2115.
- Europeiska kommissionen (2025). *Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Europeiska fonden för ekonomisk, social och territoriell samman hållning, jordbruk och landsbygd, fiske och sjöfart, välbefinnande och säkerhet för perioden 2028–2034 och om ändring av förordning (EU) 2023/955 och förordning (EU, Euratom) 2024/2509 (KOM[2025] 565 slutlig).*
- Europeiska kommissionen (2026). *Strategisk plan för genomförande av den gemensamma jordbrukspolitiken i Sverige 2023–2027. Version 7.2.* C(2026)1674.
- Europeiska unionens råd (webbplats). *The EU's long-term budget.* <https://www.consilium.europa.eu/sv/policies/eu-long-term-budget/> (hämtad 2026-05-22).

- Fahlbeck, E. (2025). *Ett eller två områden för regional utvecklingspolitik och landsbygds politik?* Underlag framtaget till SVESAM.
- Finansdepartementet (2024). Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende länsstyrelserna.
- Finansdepartementet (2025). Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Post- och telestyrelsen.
- Finansdepartementet (2026). Digg och PTS blir Digitaliseringsmyndigheten. Pressmeddelande 2026-05-18.
- Folkhälsomyndigheten (2015). *Utbildningsnivå och hälsa – hur hänger de ihop? Socioekonomiska skillnader i hälsa ur ett utbildningsperspektiv*. Faktablad.
- Formas (2024). *En hållbar bostadsförsörjning på landsbygden – om sociala dynamiker och mobilitet*. Policy brief.
- Forsstedt, S. (2018). *Tänk efter före! En ESO-rapport om samhälls-ekonomiska konsekvensanalyser*. Rapport till Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi 2018:5.
- Fredriksson, J. och Björling, N. (2026). *Sambanden mellan städer och landsbygder*. Chalmers och SLU. Rapport från Uppdrag landsbygd.
- Fredriksson, P., Graetz, G., Hensvik, L. och Seim, D. (2023). *Konjunkturrådets rapport 2023. Strukturuomvandling på svensk arbetsmarknad: konsekvenser och policyåtgärder*. SNS Förlag.
- Företagarna, Sparbankernas riksförbund och Swedbank (2025). *Småföretagsbarometern 2025*.
- Hallin, G. (2025). *Sveriges regionala utvecklingspolitik – Vart tog den territoriella sammanhållningspolitiken vägen?* Underlag framtaget till SVESAM.
- Hallin, G. (2026a). *Avterritorialiseringen av den regionala utvecklingspolitiken – orsaker och konsekvenser*. Underlag framtaget till SVESAM.
- Hallin, G. (2026b). *Leaders roll i det regionala utvecklingsarbetet*. Underlag framtaget till SVESAM.
- Hallin, G. (2026c). *Samverkan i den regionala utvecklingspolitiken – exemplet kompetensförsörjning*. Underlag framtaget till SVESAM.

- Hallin, G., Karlberg, J. och Pädam, S. (2023). *Att "få ut EU till köksborden". Utvärdering av lokalt ledd utveckling genom leader-metoden i Sverige 2014–2020*. Utvärderingsrapport 2023:5. Jordbruksverket.
- Handelns forskningsinstitut, HFI (2026). *Ska hela Sverige leva? En utvärdering av det statliga stödet till livsmedelsbutiker i glesbygden*. Rapportering av regeringsuppdrag.
- Hela Sverige ska leva (webbplats). <https://www.helasverige.se/> (hämtad 2026-05-22).
- Henning, M., Westlund, H. och Enflo, K. (2023). Urban–rural population changes and spatial inequalities in Sweden. *Regional Science Policy & Practice*. 15(4).
- Hermelin, B. (2022). Decentraliserad regional utvecklingspolitik med mål om hållbar regional utveckling. Hur kommer kommunerna in i bilden? Ingår i Hermelin, B. (red.) (2022). *Kommunerna och hållbar utveckling – demokrati, välfärd och lokal utveckling*. Centrum för kommunstrategiska studier 2022:8.
- Hult, Å. och Lund, E. (2026). *Utbyggnad av kollektivtrafik i glesa geografier. Policy brief inom Uppdrag Landsbygd*. IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Jacobsson, Bengt (2019). *Den svåra samordningen – regeringen och Agenda 2030*. Södertörns högskola. Förvaltningsakademin nr 18.
- Johansson, M., Bäck, U. och Rosvall, P. (2023). *Behov av ökade kunskaper om utbildning i landsbygd(er). Resultatrapport från kartläggning av aktuell forskning om utbildning i landsbygd inom ramen för regeringsuppdraget*. Uppdrag landsbygd 2022.
- Jordbruksverket (2012). *Hållbar samhällsutveckling – vad innebär det?* Rapport 2012:40.
- Jordbruksverket (2023). *Jordbrukets roll i arbetet med det nationella klimatmålet*. Rapport 2023:12.
- Jämställdhetsmyndigheten (2025). *Resultatrapporten 2025. Jämställdhet som strategi för att hantera och förebygga vår tids samhällsutmaningar*. Rapport 2025:15.

- Kammarkollegiet (webbplats). *Kammarkollegiet avslutar uppdraget Kommunal ekonomi i balans*.
<https://www.kammarkollegiet.se/aktuellt/nyheter/2025-01-10-kammarkollegiet-avslutar-uppdraget-kommunal-ekonomi-i-balans>
(hämtad 2026-06-05).
- Kindström, G. (2026). *Resultat och effekter av insatser inom utgiftsområde 19 och 23*. Underlag framtaget till SVESAM.
- Klimat- och näringslivsdepartementet (2025). Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Tillväxtverket.
- Kløcker Larsen m.fl. (2020). *Omtvistade landskap. Navigering mellan konkurrerande markanvändning och kumulativa effekter*. Naturvårdsverket. Rapport 6908.
- Kossack, P. och Wallenklint, J. (2007). *Social ekonomi i Stockholms län. Kartläggning av företagen inom den sociala ekonomin*. Länsstyrelsen i Stockholms län.
- Kulturrådet (2025). *Vidareutveckla kultursamverkan. Trepårtssamverkan för kulturpolitisk måluppfyllelse*. Rapport.
- Kvarnlöf, L., Kolmodin, S. och Strandh, V. (2026). *Utmaningar och möjligheter för landsbygders beredskap – Ett inspel till SVESAM och Regeringskansliet från Uppdrag Landsbygd*. SLU och Mittuniversitetet.
- Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2024). Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Trafikverket.
- Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2025). Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende anslag 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling.
- Landsbygdsnätverket (2011). *Landsbygdsutveckling och stad-land-interaktioner i kommunal fysisk planering*.
- Larsson, Y., Hedberg, P. och Holmberg, S. (2020). *Ökad polarisering mellan landsbygd och storstad 1986–2019?* Rapport 2020:40. SOM-institutet, Göteborgs universitet.
- Lindberg, M. (2022). Social innovation i landsbygdens civilsamhällen – från lokala servicepunkter till världskända besöksmål.
I Agnidakis, P. m.fl. (red.): *Landsbygdernas och de mindre orternas civilsamhällen*. SLU Urban and Rural Reports 2022:3.

- Lovén, L., Nordin, M. och Hammarlund, C. (2016). *Vem stannar kvar? – närhet till högskola och val av bostadsort*. Agrifood Rapport 2016:3.
- Lundberg, E., Henrekson, E. och von Essen, J. (2025). *Många bidrar, få orkar bära: Ideellt arbete i Sverige 1992–2024*. Marie Cederschiöld högskola. Arbetsrapportserie nr 123.
- Länsstyrelsen Blekinge (2025). *Yttrande. Remiss om Ökad tydlighet, stärkt samverkan – förutsättningar för framtidens utvecklingspolitik* (2025:85). Dnr: 3569-2025.
- Länsstyrelserna (2021). *Framtidens länsstyrelser. Rapport till regeringen, beslutad vid landshövdingemötet 10 juni 2021*.
- Länsstyrelserna (2025). *Bevakning av grundläggande betaltjänster 2025*. Rapport 2025:04.
- Melin, E. och Gaddefors, J. (2025). Storskaleri i lokal ekonomi. Skalans betydelse för entreprenörskap på landsbygden. I Syssner, J. och Sandström, E. (red.): *Sätt ekonomin på plats. Lokal ekonomi i teori och praktik*. Utgiven med stöd av Formas och SLU.
- Myndigheten för kulturanalys (2019). *Kulturens geografi. Tillgång till kulturutbud i landets kommuner*. Kulturfakta 2019:3.
- Myndigheten för kulturanalys (2024). *Kulturvanor 2023*. Kulturfakta 2024:4.
- Myndigheten för kulturanalys (2025). *Kulturvanor 2024*. Faktablad 2025:3.
- Myndigheten för kulturanalys (2026). *Studieförbundens kulturella verksamhet. Utveckling och geografisk variation*. Kulturfakta 2026:1.
- Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor (2018). *Civilsamhället på landsbygder och i tätort. Villkor och roller för ideella föreningar och samfälligheter 2017*.
- Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor (2024). *Platsens betydelse. Unga på landsbygd*.
- Myndigheten för yrkeshögskolan (2025a). *Redovisning av MYH:s genomförande av den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken*. Dnr: MYH 2024/2237.

- Myndigheten för yrkeshögskolan (2025b). *Återrapportering av regeringsuppdrag om myndighetssamverkan för en väl fungerande kompetensförsörjning*. Dnr: MYH 2024/55.
- Myndigheten för yrkeshögskolan (2026a). *Myndighetssamverkan KLL: Modell ska skapa större samverkan mellan myndigheter och regioner*. <https://www.myh.se/nyhetsrum/nyheter/myndighetssamverkan-modell-ska-skapa-storre-samverkan-mellan-myndigheter-och-regioner> (hämtad 2026-05-22).
- Myndigheten för yrkeshögskolan (2026b). *Årsredovisning 2025*. Dnr: MYH 2025/5796.
- Naturvårdsverket (2023). *Förslag till regeringen. Underlag till den fördjupade utvärderingen av Sveriges miljömål 2023*. Rapport 7091.
- Naturvårdsverket och Jordbruksverket (2022). *Jordbrukssektorns klimatomställning*. Underlagsrapport om jordbrukssektorn inom regeringsuppdraget om näringslivets klimatomställning. Naturvårdsverket. Rapport 7060.
- Nordin, M. och Rehn, E. (2025). *Landsbygdernas socioekonomiska förutsättningar. En utvärdering av hur landsbygdsprogrammet 2014–2022 har påverkat landsbygdernas utveckling*. Jordbruksverket. Utvärderingsrapport 2025:8.
- Nordregio (2026). *Regional- och landsbygdspolitik i Norden – ett, två eller flera politikområden?* Underlag framtaget till SVESAM.
- Näringsdepartementet (2021). *Hållbar regional utveckling – analys av förändringar i Sverige och omvärlden*. Promemoria N2021/00775.
- OECD. *OECD Data Explorer*. Webbverktyg. <https://data-explorer.oecd.org/> (hämtad 2026-06-06).
- OECD (2019). *Linking the Indigenous Sami People with Regional and Rural Development in Sweden*. OECD Rural Policy Reviews, OECD Publishing, Paris.
- OECD (2022). *Unlocking Rural Innovation*. OECD Rural Studies, OECD Publishing, Paris.
- OECD (2023). *OECD Regional Outlook 2023. The Longstanding Geography of Inequalities*. OECD Publishing, Paris.

- OECD (2024). *Strengthening the Governance of the Swedish Skills System: Final Report*. OECD Skills Studies, OECD Publishing, Paris.
- OECD (2025a). *Country report: Sweden. Improving the quality of multi-level governance and strengthening the resilience of island economies of Croatia, Greece, and Sweden*. TSI – MCP/23EL34.
- OECD (2025b). *Place-Based Policies for the Future*. OECD Regional Development Studies, OECD Publishing, Paris.
- OECD (2026). *Working Party on Urban Policy. Unlocking the potential of intermediary cities for regional development*. CFE/RDPC/URB(2026)13.
- Oxford Research (2025). *Regionalfondens bidrag till landsbygdspolitiken*. Rapport beställd av Tillväxtverket.
- Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*.
- Prop. 2009/10:175. *Offentlig förvaltning för demokrati, delaktighet och tillväxt*.
- Prop. 2017/18:179. *En sammanhållen politik för Sveriges landsbygger – för ett Sverige som håller ihop*.
- Prop. 2020/21:1. *Budgetpropositionen för 2021*.
- Prop. 2021/22:1. *Budgetpropositionen för 2022*.
- Prop. 2023/24:1. *Budgetpropositionen för 2024*.
- Prop. 2024/25:1. *Budgetpropositionen för 2025*.
- Prop. 2024/25:28. *Vägen till en pålitlig infrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*.
- Prop. 2025/26:1. *Budgetpropositionen för 2026*.
- Prop. 2025/26:158. *Hela Sverige ska fungera – politik för starkare landsbygder*.
- PTS (webbplats). *Vårt uppdrag*. <https://pts.se/om-oss/vart-uppdrag/> (hämtad 2026-05-22).
- PTS (2025a). *De regionala bredbandskoordinatorernas verksamhet 2025*. Rapport PTS-ER-2025:16.
- PTS (2025b). *Redovisning av genomförandet av den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken*. Dnr: 24-3687.

- PTS (2025c). *Remissvar – betänkandet Ökad tydlighet, stärkt samverkan – förutsättningar för framtidens utvecklingspolitik* (SOU 2025:85) LI2025/01327. Dnr: 25-9424.
- Ramboll (2021). *Att stödja och främja det regionala kompetensförsörjningsarbetet. Utvärdering av Tillväxtverkets uppdrag 2018–2020*. Rapport beställd av Tillväxtverket.
- Regeringsbeslut 2020-04-02 i ärende N2020/00899/RTL.
- Regeringsbeslut 2022-02-17 i ärende N2022/00420.
- Regeringsbeslut 2022-06-30 i ärende N2022/01543.
- Regeringsbeslut 2024-03-14 i ärende LI2024/00652.
- Regeringsbeslut 2024-05-02 i ärende LI2024/01013.
- Regeringsbeslut 2024-06-13 i ärende KN2024/01306.
- Regeringsbeslut 2024-12-19 i ärende LI2024/01433 m.fl.
- Regeringsbeslut 2025-01-30 i ärende LI2024/02344.
- Regeringsbeslut 2025-03-20 i ärende LI2023/00161 m.fl.
- Regeringsbeslut 2025-03-30 i ärende LI2025/00642.
- Regeringsbeslut 2025-04-03 i ärende Fi2025/00819.
- Regeringsbeslut 2025-06-26 i ärende Fi2025/01463.
- Regeringsbeslut 2025-11-27 i ärende LI2025/02012.
- Regeringsbeslut 2025-12-11 i ärende Fi2025/00654 och Fi2025/02303.
- Regeringsbeslut 2026-01-22 i ärende Fi2026/00145.
- Regeringsbeslut 2026-01-22 i ärende LI2026/00120.
- Regeringsbeslut 2026-04-24 i ärende LI2023/00651 m.fl.
- Regeringskansliet (2025a). *Kraftsamling för excellens, långsiktig konkurrenskraft och stärkt patientnytta – nya målsättningar för den nationella life science-strategin*. KN2025:01.
- Regeringskansliet (2025b). *Sveriges digitaliseringsstrategi 2025–2030*.
- Regeringssammanträde 2025-12-18, bilaga till beslut 1:10.
- Region Stockholm (2018). *RUFS 2050. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen*.
- Region Stockholm (2026). *Modernisering av anslag 1:1. En förutsättning för ökad regional och nationell konkurrenskraft*.
- Region Sörmland (2026). *Sörmlands regionala utvecklingsstrategi*.

- Region Västerbotten (2025). *Länstransportplan 2022–2033 Västerbottens län*.
- Region Östergötland (2025). *Utvecklingsstrategi för Östergötland*.
- Riksrevisionen (2019). *Vanans makt – regeringens styrning av länsstyrelserna*. RiR 2019:2.
- Riksrevisionen (2022). *Den regionala utvecklingspolitiken – svaga förutsättningar för ett effektivt samlat statligt agerande*. RiR 2022:8.
- Riksrevisionen (2025). *Statens arbete med Agenda 2030*. RiR 2025:22.
- Sametinget (2022). *Näringspolitiskt handlingsprogram 2022–2025*.
- SCB (2024). *Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2024–2040*. Demografiska rapporter 2024:3.
- Skarin, A., Sandström, P., Brandão Niebuhr, B., Alam, M. och Adler, S. *Renar, renskötsel och vindkraft*. Naturvårdsverket. Vindval, Rapport 7011.
- Skogsstyrelsen (2023). *Skogens rekreationsvärden*. Rapport 2023/08.
- Skogsstyrelsen (2026). *Biologisk mångfald i skogen*. Rapport 2026/07.
- Skolverket (webbplats). *Instruktion och uppdrag*.
<https://www.skolverket.se/om-skolverket/det-har-gor-skolverket/instruktion-och-uppdrag> (hämtad 2026-05-22).
- SKR (2023). *21 vägar till hållbar regional utveckling. Med konkreta exempel från Skåne till Norrbotten*.
- SKR (2025a). *Aktivitetskrav & utvecklad arbetsmarknadspolitik. Från bidrag till jobb – underlag till regeringens aktivitetskravsreform, del 5*.
- SKR (2025b). *Landsbygdsperspektiven i det regionala utvecklingsarbetet – en sammanfattning*. Underlag framtaget till SVESAM.
- SKR (2025c). *Välfärd i hela landet. Hur skapar vi en likvärdig välfärd när förutsättningarna är så olika?*
- SKR (2025d). *Yttrande. Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*. Dnr: SKR2025/03064.
- SKR (2026). *Regionernas samverkan med myndigheter*. Underlag framtaget för SVESAM.
- Skr. 2020/21:133. *Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030*.

- SLU och Tillväxtverket (2025). *Lika men olika. Tas särskild hänsyn till landsbygders förutsättningar i planeringen för regional utveckling?* Tillväxtverkets rapport nr 0500.
- SOU 2007:10. *Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft*. Ansvarskommitténs slutbetänkande.
- SOU 2015:56. *Får vi det bättre? Om mått på livskvalitet*. Betänkande av Utredningen om mått på livskvalitet.
- SOU 2016:13. *Palett för ett stärkt civilsamhälle*. Betänkande av Utredningen för ett stärkt civilsamhälle.
- SOU 2016:26. *På väg mot en ny politik för Sveriges landsbygder – landsbygders utveckling, möjligheter och utmaningar*. Delbetänkande av Parlamentariska landsbygdskommittén.
- SOU 2017:1. *För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd*. Slutbetänkande av Parlamentariska landsbygdskommittén.
- SOU 2019:23. *Styrkraft i funktionshinderspolitiken*. Betänkande av Styrtutredningen för funktionshinderspolitiken.
- SOU 2020:8. *Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppgiften*. Slutbetänkande av Kommunutredningen.
- SOU 2023:58. *Kultursamhället – utvecklad samverkan mellan stat, region och kommun*. Betänkande av Kultursamverkansutredningen.
- SOU 2024:6. *Steg mot stärkt kapacitet*. Betänkande av Kommunperspektivutredningen.
- SOU 2024:22. *En ny organisation för förvaltning av EU-medel*. Betänkande av Utredningen om hantering av EU-medel.
- SOU 2024:29. *Goda möjligheter till ökat välbefinnande*. Delbetänkande av Produktivitetskommissionen.
- SOU 2024:43. *Staten och kommunsektorn – samverkan, självstyrelse, styrning*. Betänkande av Utredningen om statens samverkan med kommunsektorn.
- SOU 2024:50. *Nätt och jämnt: Likvärdighet och effektivitet i kommunsektorn*. Betänkande av Utjämningskommittén 2022.
- SOU 2024:65. *Kommuners och regioners grundläggande beredskap inför kris och krig*. Betänkande av Utredningen om kommuners och regioners beredskap.

- SOU 2024:89. *Vindkraft i havet. En övergång till ett auktionssystem.* Betänkande av Utredningen om havsbaserad vindkraft.
- SOU 2024:91. *Ett tydligt regelverk för aktivt skogsbruk.* Delbetänkande av 2024 års skogspolitiska utredning.
- SOU 2025:13. *En effektivare organisering av mindre myndigheter – analys och förslag.* Betänkande av Utredningen om en översyn av mindre myndigheters uppgifter och organisering.
- SOU 2025:85. *Ökad tydlighet, stärkt samverkan – förutsättningar för framtidens utvecklingspolitik.* Delbetänkande av SVESAM – Utredningen för Sveriges sammanhållna utveckling.
- SOU 2025:96. *Fler möjligheter till ökat välbefinnande.* Produktivitetskommissionens slutbetänkande.
- Statskontoret (2019). *Utvärdering av regeringens utvecklingsprogram för jämställdhetsintegrering i myndigheter. Slutrapport.* Rapport 2019:14.
- Statskontoret (webbplats). *Om våra rapporter.*
<https://www.statskontoret.se/uppdrag-och-rapporter/om-vara-rapporter/> (hämtad 2026-05-22).
- Statskontoret (2021). *Regional utveckling – regionernas erbjudanden och länsstyrelsernas roll.* Rapport 2021:11.
- Statskontoret (2022). *Regeringens styrning i tvärsektoriella frågor. En studie om erfarenheter och utvecklingsmöjligheter.* Skriftserien Om offentlig sektor.
- Statskontoret (2023). *Kunskapssammanställning om nationella strategier.* Dnr 2023/72-5.
- Statskontoret (2025). *I gränslandet mellan nationellt och lokalt. En studie av länsstyrelsernas roll gentemot kommunerna.* Skriftserien Om offentlig sektor.
- Stiernström, A. (2023). Sustainable development and sacrifice in the rural North. *Sociologia ruralis* nr 3 vol. 63.
- Stiernström, A. (2024). *Beyond the Minefield: Mining, Development, and Open Moments in Northern Sweden.* SLU. Acta Universitatis Agriculturae Sueciae 2024:17.
- Stiernström, A., Berg, T., Norrby, T. och Gustafsson, I. (2025). *Ett forskarinspel till den nya landsbygdspolitiken.* Institutionen för stad och land, SLU. Urban and Rural reports 2025:2.

- Stiernström, A., Cras, P. och Norrby, T. (2026). *Nya strukturer för den svenska landsbygdspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken*. Ett inspel till SVESAM och Regeringskansliet från Uppdrag landsbygd.
- Svenska FN-förbundet (webbplats). *Globala målen för hållbar utveckling*. <https://fn.se/globala-malen-for-hallbar-utveckling/> (hämtad 2026-05-20).
- Svenskt Näringsliv (2021). *Nollställ underhållsskulden. En rapport om varför underhåll av transportinfrastrukturen är viktigt, tillväxteffekter och vad som bör prioriteras*.
- Svenskt Näringsliv (2026a): *Från risk och resursberoende till resiliens. Hur naturrelaterade risker kan påverka näringsliv, ekonomi och samhälle*.
- Svenskt Näringsliv (2026b). *Företagens regionala utveckling 2026*.
- SVT (2026). *Släcker ner hundratal byar – Trafikverkets huvudkontor badar i ljus*. <https://www.svt.se/nyheter/granskning/ug/slacker-ner-hundratal-byar-trafikverkets-huvudkontor-badar-i-ljus> (hämtad 2026-05-07).
- Syssner, J. (2026). *Den svenska sammanhållningspolitiken – Anpassning, utveckling och sammanhållning*. SLU. Rapport från Uppdrag landsbygd.
- Tangnäs, J. (2024). *Utveckling, konkurrens och möjliga framtider: En studie om görandet av hållbarhet i regional utvecklingspolitik*. Karlstad University studies 2024:12. Karlstads universitet.
- Tillväxtanalys (2010). *Städer och tillväxt. Vad säger forskningen?* Dnr 2010/065.
- Tillväxtanalys (2015). *Kultur gör skillnad! Livskraft och attraktivitet – om kulturens betydelse i Sveriges gles- och landsbygder*. PM 2015:14.
- Tillväxtanalys (2017). *Näringslivsdynamik, städer och agglomerationsekonomier*. PM 2017:08.
- Tillväxtanalys (2018). *Regional agglomeration of skills and earnings – from convergence to divergence?* PM 2018:09.
- Tillväxtanalys (2021). *Nordisk studie om regionalpolitik och omställningsförmåga*. Rapport 2021:05.

- Tillväxtanalys (2023). *Work from home and big city out-migration before and after the pandemic*. WP 2023:05.
- Tillväxtanalys (2024). *Effektutvärdering av regionala investeringsstödet åren 2010–2016*. Rapport 2024:08.
- Tillväxtanalys (2025a). *Effekter av företagsetableringar på lokal ekonomi – två exempel från norra Sverige*. Rapport 2025:13.
- Tillväxtanalys (2025b). *Kartläggning av det statligt finansierade företagsfrämjandet. Delredovisning av regeringsuppdrag KN2024/01306*. PM 2025:05.
- Tillväxtanalys (2026). *Mot ett mer effektivt och ändamålsenligt företagsfrämjande. Slutredovisning av regeringsuppdrag KN2024/01306*. PM 2026:01.
- Tillväxtverket (webbplats). *Breddat mått på regional utveckling (BRP+)*. <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikomregionalutveckling/breddatmattparegionalutvecklingnbrp.1624.html> (hämtad 2026-05-20).
- Tillväxtverket (webbplats). *Stärka 30 kommuner med socioekonomiska utmaningar*. <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/omtillvaxtverket/varauppdrag/allauppdrag/starka30kommunermedsocioekonomiskautmaningar.5410.html> (hämtad 2026-06-05).
- Tillväxtverket (webbplats). *Stöd för att utveckla företagsklimatet i 39 landsbygdskommuner*. <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/omtillvaxtverket/varauppdrag/allauppdrag/stodforattutvecklaofretagsklimateti39landsbygdskommuner.2558.html> (hämtad 2026-06-05).
- Tillväxtverket (2020). *Städer och landsbygder – forskning, fakta och analys*. Rapport 0343.
- Tillväxtverket (2021a). *Att sätta fokus på landsbygder. Del 1: Så gör kommuner och regioner*. Rapport 0373.
- Tillväxtverket (2021b). *Ett uppföljningssystem för den sammanhållna svenska landsbygdspolitiken*. Dnr Å 2020–85.
- Tillväxtverket (2021c). *Kommersiell service ger robustare samhälle. En undersökning för ökad förståelse av servicens samhällsfunktioner i vardag och kris*. Rapport 0363.

- Tillväxtverket (2021d). *Uppdrag om förslag till samlat metodstöd för landsbygdsbedömning samt förslag utifrån en samverkans- och dialogprocess med regionala nivån. Återrapportering av regeringsuppdrag*. Dnr Ä 2020–83.
- Tillväxtverket (2023a). *Att utveckla och stärka regionernas arbete med hållbar utveckling inom det regionala utvecklingsarbetet*. Dnr Ä 2019–751.
- Tillväxtverket (2023b). *Företagens gröna omställning. Drivkrafter, hinder och stödbehov*. Rapport 0458.
- Tillväxtverket (2023c). *Företagens villkor och verklighet 2023*. Rapport 0454.
- Tillväxtverket (2023d). *Vägledning för livskraftiga landsbygder*. Rapport 0389.
- Tillväxtverket (2024a). *Regionalt utvecklingsarbete 2023*. Rapport 0479.
- Tillväxtverket (2024b). *Uppföljning av den sammanhållna svenska landsbygdspolitiken – fördjupad rapport 2024*. Dnr: Ä 2024–1725.
- Tillväxtverket (2025a). *Från politik till praktik. Så bidrar myndigheter till utveckling i hela landet*. Rapport 0509.
- Tillväxtverket (2025b). *Industri och handel i beredskap. Förslag på definition och avgränsningar för området*. Rapport 0516.
- Tillväxtverket (2025c). *Regionalt utvecklingsarbete 2024. Sammanställning av redovisningar från regioner*. Rapport 0507.
- Tillväxtverket (2025d). *Remissvar – nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*. Dnr: Ä2025-2212.
- Tillväxtverket (2025e). *Tillgänglighet till grundläggande kommersiell service 2024*. Rapport 0478.
- Tillväxtverket (2025f). *Tillstånd och trender 2025. För regional utveckling och tillväxt*. Rapport 0510.
- Tillväxtverket (2025g). *Uppföljning av nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030. Slutrapport*. Dnr Ä 2025-1031.
- Tillväxtverket (2025h). *Uppföljning av regionala företagsstöd, stöd till projektverksamhet och stöd till kommersiell service. Budgetåret 2024*. Dnr Ä 2025-52.

- Tillväxtverket (2025i). *Utveckling av näringslivet och företagsklimatet i landsbygdskommuner. Slutrapport för uppdrag att utbetala stöd för utveckling av företagsklimat och näringsliv i vissa gles- och landsbygdskommuner*. Dnr: 2021-11427.
- Tillväxtverket (2025j). *Ökad digital mognad i små företag i landsbygder. Resultat och lärdomar från insatser genomförda 2021 – 2025*. Rapport 0524.
- Tillväxtverket (2026a). *Delrapport 2025 – Uppdrag att stärka 30 kommuner med socioekonomiska utmaningar. Återrapportering av genomförda insatser och resultat*. Dnr Å 2018-1303:28.
- Tillväxtverket (2026b). *Delrapport Genomförandet av landsbygdspolitiken 2025*.
- Tillväxtverket (2026c). *Erbjuda stöd om strategisk planering i det regionala utvecklingsarbetet. Delredovisning 2026*. Diarienummer: Å 2024-1035.
- Tillväxtverket (2026d). *Redovisning av arbetet med att främja tillgänglighet till grundläggande kommersiell service och viss offentlig service för företag och medborgare i serviceglesa områden*. Dnr Å 2025-3091.
- Tillväxtverket (2026e). *Små och medelstora företag i den gröna omställningen. Intervjustudie med fokus på företagens drivkrafter, hinder och behov*. Rapport 0549.
- Trafikanalys (2025a). *Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning 2*. Rapport: 2025:3.
- Trafikanalys (2025b). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2025*. Rapport 2025:2.
- Trafikverket (2019). *Sammanfattande rapport – förbättringsinitiativet Transportsystemet i landsbygd*. Version: 1.0.
- Trafikverket (2024). *Genomlysning av Trafikverket*. Ärendenummer: 2023/126975.
- Trafikverket (2025a). *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*. Publikationsnummer: 2025:111.
- Trafikverket (2025b). *Namngivna investeringar. Underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*. Publikationsnummer: 2025:115.

- Trafikverket (2025c). *Planförslagets samlade effekter. Transportinfrastruktur 2026–2037*. Publikationsnummer: 2025:118.
- Trafikverket (2025d). *Trafikverkets redovisning till regeringen med kopia till Tillväxtverket, februari 2025*. Dnr: TRV 2024/32276.
- Trafikverket (2026a). *Årsredovisning 2025*.
- Trafikverket (2026b). *Vägbelysning längs statliga vägar kräver en stärkt dialog mellan Trafikverket, kommuner och invånare*. Pressmeddelande. <https://via.tt.se/pressmeddelande/4369642/vagbelysning-langs-statliga-vagar-kraver-en-starkt-dialog-mellan-trafikverket-kommuner-och-invanare?publisherId=44450&lang=sv>. (hämtad från pressverktyget Via TT 2026-05-07).
- Trafikverket, Boverket och SKR (2022). *Handbok för trafikstrategiskt arbete. Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Publikationsnummer 2022:164.
- Universitetskanslersämbetet (2018). *Samverkan för dimensionering av utbildning*. Rapport 2018:4.
- WSP (2025). *Leaders mervärden*. Utvärdering för Leader Region Syd.
- Öhrvall, R., Erlingsson, G. och Wittberg, E. (2024). *Geografisk polarisering i röstningsbeteende: Nationella och lokala skillnader*. Statsvetenskaplig tidskrift 125(5).

Kommittédirektiv 2024:69

Den framtida regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken

Beslut vid regeringssammanträde den 11 juli 2024

Sammanfattning

En särskild utredare ska lämna förslag på hur den framtida regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken ska inriktas och utformas. Syftet med förslagen ska vara att stärka möjligheterna att uppnå målen för den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken.

Utredaren ska bl.a.

- för det fall den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken föreslås slås ihop till ett område med ett gemensamt mål, föreslå ett nytt gemensamt mål med beaktande av målen och inriktningarna för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken,
- analysera om det finns behov av att förändra statliga myndigheters (inklusive länsstyrelsernas) och regionernas ansvar och uppgifter inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken samt i så fall föreslå förändringar, och
- identifiera hinder och vid behov föreslå hur samordningen mellan statliga myndigheter (inklusive länsstyrelser) och samverkan mellan statliga myndigheter (inklusive länsstyrelser), regioner och kommuner kan utvecklas för att bidra till att uppnå målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken.

Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 juni 2026. Det står utredaren fritt att dessförinnan redovisa delar av arbetet i ett eller flera delbetänkanden.

Den nuvarande inriktningen för den regionala utvecklingspolitiken och den sammanhållna landsbygdspolitiken

Den regionala utvecklingspolitiken

Regionalpolitiska utredningen, som i september 2000 överlämnade sitt slutbetänkande Regionalpolitiska kommitténs slutbetänkande (SOU 2000:87), är den senaste parlamentariska utredningen om den framtida regionalpolitiken. En ny regional utvecklingspolitik presenterades av regeringen 2001 i propositionen En politik för tillväxt och livskraft i hela landet (prop. 2001/02:4).

Målet för den regionala utvecklingspolitiken är utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet (prop. 2019/20:1 utg.omr. 19 s. 11, bet. 2019/20:NU2, rskr. 2019/20:113).

Av budgetpropositionen för 2024 framgår att för att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken ska villkoren för att bo, verka och leva i hela landet stärkas. Vidare framgår att utvecklingskraften i städer, tätorter samt gles- och landsbygder ska stärkas och bidra till ett robust samhälle. Alla människor ska kunna känna trygghet och delaktighet, påverka sin livsmiljö, forma sina liv samt få tillgång till utvecklingsresurser utifrån sina förutsättningar oavsett var i landet man bor. Hållbarhet, inklusive ett jämställdhetsperspektiv, är betydelsefullt i genomförandet av den regionala utvecklingspolitiken. Näringslivet ska ges goda förutsättningar att stärka konkurrenskraften, skapa jobb och bidra till gröna innovationer och därmed till omställningen till en hållbar utveckling. För att möta olika samhällsutmaningar, ta till vara möjligheter och hitta lösningar krävs en regional utvecklingspolitik där hela landet ges möjligheter att utvecklas utifrån sina särskilda förutsättningar. Det gäller såväl städer och tätorter som gles- och landsbygder (prop. 2023/24:1 utg.omr. 19 s. 33).

Inom utgiftsområde 19 Regional utveckling finns anslaget 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder som får användas till utgifter för bl.a. statsbidrag till projektverksamhet, regionala företagsstöd samt stöd till kommersiell service. Medlen fördelas främst till regionerna och Tillväxt-

verket. Inom utgiftsområdet finns även anslaget 1:2 Transportbidrag som får användas till utgifter för statsbidrag till regionalt transportbidrag. Inom utgiftsområdet finns dessutom anslaget 1:4 Europeiska regionala utvecklingsfonden och Fonden för en rättvis omställningsperioden 2021–2027. Anslaget får användas för utbetalningar av EU-medel.

Projektverksamhet, regionala företagsstöd och stöd till kommersiell service kan beviljas i alla delar av landet utifrån bestämmelser i förordningar. Det regionala företagsstödet regionalt investeringsstöd kan dock endast beviljas i stödområden som ingår i Sveriges regionalstödslista enligt förordningen (1999:1382) om stödområden för vissa regionala företagsstöd. För transportbidrag finns ett eget stödområde.

I regeringens skrivelse Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030 (skr. 2020/21:133) anges strategiska områden och prioriteringar för den regionala utvecklingspolitiken. Strategin har bl.a. tagits fram för att främja en ändamålsenlig medverkan från statliga myndigheter i det regionala utvecklingsarbetet. Strategin syftar vidare till att stärka förutsättningarna för samordnade och kompletterande insatser inom och mellan de fyra strategiska områdena och prioriteringarna som anges i strategin och därigenom skapa goda förutsättningar för ett mer effektivt genomförande av den regionala utvecklingspolitiken.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2024 identifierat vad som behöver utvecklas i det statliga genomförandet av den regionala utvecklingspolitiken. Det är omställning till en hållbar regional utveckling, betydelsen av ett territoriellt perspektiv där hela landet ges ökad möjlighet att utvecklas samt ett samordnat genomförande där ansvar och uppgifter är tydliga. Med territoriellt perspektiv menas bl.a. att hänsyn ska tas till strukturella skillnader, t.ex. olikheter i tätortsstruktur och lokaliseringsmönster, demografi, socioekonomi och näringsliv (prop. 2023/24:1 utg.omr. 19 s. 34).

Den regionala utvecklingspolitiken och det svenska genomförandet av EU:s sammanhållningspolitik är nära integrerade. EU:s sammanhållningspolitik ska främja en harmonisk utveckling inom hela unionen för att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen inom unionen.

Europeiska regionala utvecklingsfonden ska i Sverige för perioden 2021–2027 bidra till omställningen till en hållbar regional utveckling genom att stödja den regionala utvecklingskraften samt närings-

livets konkurrenskraft och sysselsättning. Genomförandet sker genom åtta regionala och ett nationellt program. Sverige deltar även inom ramen för fonden i tolv Interregprogram. Dessa program syftar till att främja samarbete över nationsgränser och därmed bidra till en integrerad och hållbar regional utveckling i Sveriges närområde. Fonden för en rättvis omställning ska i Sverige bidra till omställningen av stålindustrin i Norrbottens län, metallindustrin i Västerbottens län och mineralindustrin i Gotlands län.

Den sammanhållna landsbygdspolitiken

Parlamentariska landsbygdskommittén lämnade 2017 sitt slutbetänkande För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd (SOU 2017:1). I propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) lämnade regeringen förslag till en sammanhållen politik för Sveriges landsbygder. Det övergripande målet för den sammanhållna landsbygdspolitiken (landsbygdspolitiken) föreslogs vara en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd som leder till en långsiktigt hållbar utveckling i hela landet. Riksdagen antog regeringens förslag till övergripande mål (bet. 2017/18:NU19, rskr. 2017/18:360).

I budgetpropositionen för 2024 framgår att landsbygdernas utveckling är avgörande för hela Sveriges framgång och att regeringen har ett samlat fokus på att hela Sverige ska fungera. Villkoren för att bo, leva och verka i landsbygderna ska stärkas (prop. 2023/24:1 utg.omr. 23 s. 56).

Landsbygdernas förutsättningar skiljer sig åt i olika delar av landet och mellan olika typer av landsbygder, t.ex. landsbygder med tätare eller glesare strukturer och landsbygder nära eller avlägsna från större befolkningskoncentrationer. Öar och skärgårdar har också särskilda förutsättningar.

Landsbygdsområden förekommer även i kommuner som inte i övrigt klassificeras som landsbygdskommuner. Efter riksdagens beslut med anledning av propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop antog kommissionen 2021 meddelandet En långsiktig vision för EU:s landsbygdsområden – för starkare, sammanlänkade, resilianta och välmående landsbygdsområden 2040 (COM/2021/345 final).

Ytterligare fonder och program inom EU som bidrar till regional utveckling och landsbygdsutveckling

Inom EU finns det ett antal fonder och program som på olika sätt och i olika omfattning bidrar till regional utveckling och landsbygdsutveckling. EU:s gemensamma jordbrukspolitik syftar till att stärka jordbrukssektorn, bidra till EU:s miljö- och klimatmål samt förbättra den socioekonomiska strukturen i landsbygderna. Insatser görs bl.a. för ökad produktion av livsmedel i alla delar av landet och för att utveckla landsbygderna genom Lokalt ledd utveckling (Leader).

Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden 2021–2027 stöder genom förändret av EU:s gemensamma fiskeripolitik samt delar av EU:s integrerade havspolitik. Insatserna ska främja en långsiktigt hållbar utveckling av de blå näringarna och stimulera företag, myndigheter och andra aktörer inom fiske och vattenbruk att bidra till social och miljömässig hållbarhet, jämställdhet och ökad konkurrenskraft.

Europeiska socialfonden 2021–2027 är EU:s viktigaste instrument för att investera i människor. Fonden stöder insatser inom sysselsättning, utbildning och social inkludering.

Avgränsning av uppdraget

De förslag som utredaren lämnar ska i första hand påverka utgiftsområde 19 Regional utveckling och vissa delar av utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel som rör landsbygdsutveckling och landsbygdspolitik. Om förslagen påverkar andra delar av utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel eller andra utgiftsområden får förslagen inte innebära förändringar av etablerade mål som gäller för de utgiftsområdena.

Uppdraget omfattar inte frågor som rör EU:s lagstiftning om och nationellt genomförande av den framtida sammanhållningspolitiken och den gemensamma fiskeripolitiken. Utredaren ska dock ta hänsyn till att den regionala utvecklingspolitiken och det svenska genomförandet av EU:s sammanhållningspolitik är nära integrerade. Uppdraget omfattar inte heller frågor som rör EU:s lagstiftning om, nationellt genomförande av eller processer vad gäller den nuvarande och framtida gemensamma jordbrukspolitik, exklusive samverkan som omfattar Leader.

I uppdraget ingår inte att lämna förslag som omfattas av det kommunala planmonopolet enligt plan- och bygglagen (2010:900). I uppdraget ingår inte heller att lämna förslag på förändringar av den statliga infrastruktur planeringsprocessen och inte heller förslag på enskilda infrastrukturobjekt eller satsningar då det hanteras inom ramen för regeringens arbete med en nationell plan för transportinfrastrukturen.

Uppdraget att göra en samlad bedömning av mål, omfattning, avgränsning, finansiering och uppföljning samt förhållandet mellan den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken

Medel för att genomföra insatser inom den regionala utvecklingspolitiken anslås inom utgiftsområde 19 Regional utveckling, medan medel för den sammanhållna landsbygdspolitiken anslås inom utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel. Vid sidan av dessa medel finns stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. För att en likvärdig offentlig service ska kunna erbjudas i landets olika delar är det kommunalekonomiska utjämnningssystemet viktigt. För att målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken ska uppnås är det dessutom viktigt med en bredd av insatser även inom många andra utgiftsområden.

Bedömning av den framtida regionala utvecklingen och landsbygdsutvecklingen i regionerna och i landsbygderna

Genom indikatorer som redovisas i budgetpropositionen är det möjligt att följa den regionala utvecklingen och landsbygdsutvecklingen. Den sammantagna bilden är, enligt indikatorerna inom utgiftsområde 19 Regional utveckling (prop. 2022/23:1 s. 11–20), stora och i vissa fall ökade skillnader i utveckling mellan länen och mellan kommuntyperna storstadskommuner, blandade kommuner och landsbygds-kommuner. Även indikatorerna inom utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel (prop. 2023/24:1 s. 12–16) visar ofta påtagliga skillnader mellan och inom olika kommuntyper. Med kommuntyper menas Tillväxtverkets indelning av kommuner efter andel invånare inom och utanför befolkningstäta områden.

För att bedöma den framtida utvecklingen behövs en översiktlig analys av den regionala utvecklingen och utvecklingen i landsbygderna. Indikatorerna i budgetpropositionen bör användas som utgångspunkt i denna bedömning.

Uppföljningar och utvärderingar inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken

I dag utvärderas de insatser som finansieras inom utgiftsområde 19 Regional utveckling respektive utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel bl.a. inom ramen för myndigheternas ordinarie arbete. Uppföljning av mål och resultat inom utgiftsområdena genomförs årligen i budgetpropositionen. Någon samlad utvärdering av insatsers resultat och effekter inom samtliga utgiftsområden som bidrar till målen för den regionala utvecklingspolitiken eller landsbygdspolitiken görs inte. Det är därför svårt att få en helhetsbild av hur olika insatser bidrar till målen för den regionala utvecklingspolitiken eller landsbygdspolitiken.

Riksrevisionens granskning av den regionala utvecklingspolitiken

Riksrevisionen har uppmärksammat samma avsaknad av en samlad utvärdering i sin rapport Den regionala utvecklingspolitiken – svaga förutsättningar för ett effektivt samlat agerande (RiR 2022:8). Riksrevisionen konstaterar att det är svårt att utvärdera den regionala utvecklingspolitiken.

I rapporten granskar Riksrevisionen regeringens organisering, styrning och uppföljning av den regionala utvecklingspolitiken. Granskningens övergripande slutsats är att regeringens hantering av statens insatser inom den regionala utvecklingspolitiken har gett svaga förutsättningar för ett effektivt samlat statligt agerande för att nå politikens mål. Riksrevisionens granskning visar att den regionala utvecklingspolitiken präglas av otydlighet, kortsiktighet och bristande helhetsperspektiv. Riksrevisionen rekommenderar regeringen att utreda den regionala utvecklingspolitiken.

En tydlig omfattning och avgränsning

Utöver att det inte görs någon samlad utvärdering finns det vissa otydligheter vad gäller den regionala utvecklingspolitikens och landsbygdspolitikens omfattning och avgränsning. Det beror bl.a. på att det inte har gjorts någon övergripande kartläggning av alla relevanta insatser eller den totala finansieringen. En beskrivning av insatser som särskilt har bidragit till en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar regional utveckling i hela landet och därmed till målet för den regionala utvecklingspolitiken finns i budgetpropositionen 2024 för utgiftsområde 19 Regional utveckling (prop. 2023/24:1 utg.omr. 19 s. 29–30). Beskrivningen saknar dock resultat- och effektutvärdering.

Behovet av en samlad bedömning av den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken

Den regionala utvecklingspolitiken har ett nära samband med landsbygdspolitiken bl.a. eftersom de två politikområdena har likartade mål. Det nära sambandet medför att gränsdragningen mellan områdena är otydlig. Alltför omfattande likheter mellan områdena kan försvåra styrning, genomförande och uppföljning. Det behöver därför göras en samlad bedömning av den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken i syfte att analysera, effektivisera och tydliggöra såväl den regionala utvecklingspolitikens som landsbygdspolitikens omfattning, avgränsning, finansiering och uppföljning.

Ett sätt att minska otydligheten kan vara att tydliggöra gränsdragningen mellan den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken. Ett annat sätt kan vara att slå ihop dem till ett område.

Beaktande av medfinansiering av insatser inom EU-finansierade program

Insatserna inom EU:s sammanhållningspolitik 2021–2027 och EU:s gemensamma jordbrukspolitik kan medfinansieras av bl.a. insatser inom utgiftsområde 19 Regional utveckling. Regionala utvecklingsfondens inriktning på olika tematiska områden och medlens fördelning mellan geografiska program påverkar därmed inriktningen av insatser inom det regionala utvecklingsarbetet. Fördelning av medel mellan geografiska program påverkas också av allokeringsbestämmel-

ser från EU, bl.a. gäller detta de fyra nordliga länen som har tilldelats mer medel på grund av gleshet.

En bedömning av resultat och effekter av insatser

Ett kontinuerligt lärande utifrån analyser, uppföljningar och utvärderingar av genomförda insatser på lokal, regional, nationell och internationell nivå, kan bidra till ett effektivare och mer resultatbaserat genomförande av den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken.

Utredaren ska därför

- översiktligt analysera den regionala utvecklingen och utvecklingen i landsbygderna och utifrån det bedöma den framtida utvecklingen,
- sammanställa resultat och effekter av insatser utifrån de uppföljningar och utvärderingar som har gjorts inom utgiftsområdena 19 Regional utveckling respektive 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel,
- utifrån ovanstående sammanställning, i den utsträckning det är möjligt, bedöma den samhällsekonomiska effektiviteten av stöd som betalas ut från anslaget 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling och utifrån det föreslå lämplig inriktning av stöd,
- översiktligt bedöma hur andra utgiftsområden har bidragit till att uppnå målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken,
- med beaktande av den inriktning som beslutats för det svenska genomförandet av EU:s sammanhållningspolitik 2021–2027 och EU:s gemensamma jordbrukspolitik, översiktligt analysera förhållandet mellan den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken vad gäller mål, omfattning, avgränsning, finansiering och uppföljning,
- bedöma om den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken även i fortsättningen ska vara två separata områden med varsitt mål, eller om de bör slås ihop till ett område med ett gemensamt mål,

- för det fall den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken föreslås slås ihop till ett område med ett gemensamt mål, föreslå ett nytt gemensamt mål med beaktande av målen och inriktningarna för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken,
- utifrån de befintliga målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken föreslå omfattning, avgränsning, finansiering och
- uppföljning för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken eller, för det fall utredaren föreslår att den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken ska slås ihop till ett område med ett gemensamt mål, för det nya området, och
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Uppdraget att analysera hur vissa samhällsutmaningar påverkar möjligheterna att uppnå målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken samt att tydliggöra vissa grundläggande begrepp

Samhällsutmaningar påverkar den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken

Det finns ett antal stora samhällsutmaningar som i hög grad påverkar utvecklingen i Sverige och omvärlden. Flera av dem påverkar möjligheterna att uppnå målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken. I regeringens skrivelse Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030 (skr. 2020/21:133 s. 20–23) och i budgetpropositionen för 2024 utgiftsområde 19 Regional utveckling (prop. 2023/24:1 utg.omr. 19 s. 33) redogör regeringen för vissa samhällsutmaningar av betydelse för den regionala utvecklingspolitiken. I promemorian Hållbar regional utveckling – analys av förändringar i Sverige och omvärlden framgår samhällsutmaningar och dess territoriella konsekvenser (N2021/00775). Samhällsutmaningarna har också betydelse för landsbygdspolitiken. Dessa samhällsutmaningar är

- demografiska förändringar
- miljöproblem och klimatförändringar

- social sammanhållning.

Konsekvenserna av de samhällsutmaningar som regeringen särskilt har pekat ut varierar mellan olika delar av landet. De kommer tillsammans med globalisering, teknisk utveckling, geopolitiska konflikter samt konsekvenser av behov av försörjningsberedskap att påverka samhällsutvecklingen.

Flera av samhällsutmaningarna påverkar möjligheterna att uppnå syftet med EU:s sammanhållningspolitik, dvs. att den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen ska stärkas (artikel 174 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, förkortat EUF-fördraget). Bland annat ska Europeiska regionala utvecklingsfondens, Europeiska socialfondens, Sammanhållningsfondens och Fonden för en rättvis omställnings mål stämma överens med målet att främja en hållbar utveckling i enlighet med artikel 11 i EUF-fördraget, med beaktande av bl.a. FN:s mål för hållbar utveckling, Parisavtalet och principen om att inte orsaka betydande skada. Insatserna inom Europeiska regionala utvecklingsfonden ska för perioden 2021–2027 främja den digitala och gröna omställningen samt klimatomställningen (prop. 2023/24:1 utg.omr. 19 s. 36).

Begreppen territoriellt perspektiv, hänsyn till regionala förutsättningar och landsbygdsperspektiv behöver tydliggöras

Regionernas ansvar för det regionala utvecklingsarbetet framgår av lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar. I förordningen (2017:583) om regionalt utvecklingsarbete anges att en regional utvecklingsstrategi ska upprättas utifrån en analys som ska ha ett territoriellt perspektiv. Vidare framgår av förordningen bl.a. att statliga myndigheter inom sina verksamhetsområden ska verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås. När det är lämpligt ska myndigheterna i sin verksamhet i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till regionala förutsättningar. I regeringens styrning inom den regionala utvecklingspolitiken används således flera olika begrepp, bl.a. ett territoriellt perspektiv och hänsyn till regionala förutsättningar. I regeringens skrivelse Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030 beskrivs betydelsen av ett territoriellt perspektiv (skr. 2020/21:133 s. 25).

I fråga om landsbygdspolitiken används i propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop begreppet landsbygdsperspektiv, som bl.a. innebär att statliga myndigheter i sina verksamheter beaktar vilka konsekvenser som deras beslut eller åtgärder får för landsbygder (prop. 2017/18:179 s. 24).

Begreppen territoriellt perspektiv, hänsyn till regionala förutsättningar och landsbygdsperspektiv är delvis överlappande.

Utredaren ska därför

- analysera konsekvenserna av de samhällsutmaningar som har och kan få särskilt stor påverkan på den regionala utvecklingen och landsbygdsutvecklingen,
- analysera begreppen territoriellt perspektiv, hänsyn till regionala förutsättningar och landsbygdsperspektiv samt föreslå vilka begrepp som bör användas i styrning och uppföljning av den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken, och
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Uppdraget att lämna förslag på ansvarsfördelning

Ansvarsfördelning inom den regionala utvecklingspolitiken

Lagen om regionalt utvecklingsansvar reglerar vilket ansvar regioner och Gotlands kommun har för det regionala utvecklingsarbetet inom den regionala utvecklingspolitiken. Med begreppet regioner avses här även Gotlands kommun. I lagen anges också att statliga myndigheter som bedriver verksamhet i länet ska beakta den strategi som fastställs för länets utveckling. Vidare anges att länsstyrelsen och övriga statliga myndigheter inom sina verksamhetsområden ska lämna regionen det stöd som den behöver för bl.a. regionalt utvecklingsarbete. De ska också enligt lagen löpande informera regionen om pågående och planerade verksamheter som har betydelse för länets utveckling.

Det regionala utvecklingsansvaret formuleras i 5 § lagen om regionalt utvecklingsansvar. I bestämmelsen anges att regionerna ska utarbeta och fastställa en strategi för länets utveckling och samordna insatser för genomförandet av strategin samt fastställa mål och prioriteringar för det regionala kompetensförsörjningsarbetet och tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig

och privat sektor på kort och lång sikt. Regionerna ska också besluta om användningen av vissa statliga medel för regionalt utvecklingsarbete och följa upp, låta utvärdera och årligen till regeringen redovisa resultaten av det regionala utvecklingsarbetet. Regioner ska dessutom upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. Av 8 § framgår att en region ska samverka med bl.a. länets kommuner, länsstyrelser och övriga berörda statliga myndigheter. I Hallands, Skåne och Stockholms län har regionerna ansvar för regional fysisk planeringen enligt 7 kap. 1 § plan- och bygglagen. Utöver detta genomför regionerna olika insatser på eget initiativ.

Vissa statliga myndigheters uppgifter och ansvar inom den regionala utvecklingspolitiken framgår därutöver av myndigheternas instruktioner som t.ex. förordningen (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket, förordningen (2009:1101) med instruktion för Verket för innovationssystem och förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktion. Kommunerna har, genom flera av sina obligatoriska uppgifter och frivilliga insatser, betydelse för en hållbar regional utveckling t.ex. vad avser boende, utbildning, omsorg, planläggning av mark och vatten samt byggande, kultur och fritid. Likaså är regionernas ansvar för hälso- och sjukvård samt kollektivtrafiken väsentligt för utvecklingen.

Riksrevisionen har i rapporten Den regionala utvecklingspolitiken – svaga förutsättningar för ett effektivt samlat statligt agerande (RiR 2022:8) granskat regeringens organisering och styrning av den regionala utvecklingspolitiken. Av rapporten framgår bl.a. att Riksrevisionen i fråga om roller och ansvar anser att regeringen i de statliga insatserna ibland har varit otydlig med vem som har huvudansvar för områden och frågor av betydelse för det regionala utvecklingsarbetet. När det gäller styrningen är Riksrevisionens övergripande slutsats att denna i flera avseenden har varit otydlig och inte anpassats efter regionernas och de statliga myndigheternas förutsättningar. Riksrevisionen pekar bl.a. på att samverkan och samordning mellan sektorer och förvaltningsnivåer är centralt i det regionala utvecklingsarbetet och att förutsättningarna för detta brister på både nationell och regional nivå. Ett grundläggande problem är enligt Riksrevisionen att det regionala utvecklingsansvaret inte är tydligt avgränsat i förhållande till statliga myndigheter, vilket försvårar samarbete mellan regioner och statliga myndigheter. Riksrevisionen påpekar vidare att länsstyrelsernas otydliga roll innebär en risk för att läns styrelsernas breda

verksamhet och kunskap av relevans för regional utveckling inte kommer till användning. Riksrevisionen påpekar också att det inte finns någon myndighet med helhetsansvar för den regionala utvecklingspolitiken och rekommenderar regeringen att utreda frågan. Övergången av det regionala utvecklingsansvaret till regionerna har för statens del vidare enligt Riksrevisionen inneburit att möjligheterna att direkt styra den regionala utvecklingspolitiken har försvagats. Slutligen konstaterar Riksrevisionen att de utmaningar som präglar området har varit kända sedan länge och att regeringens initiativ och förbättringar på området, t.ex. de nationella strategierna, inte har åstadkommit några avgörande förändringar i detta avseende. Regeringen har i skrivelsen Riksrevisionens rapport om den regionala utvecklingspolitiken huvudsakligen instämt i Riksrevisionens iakttagelser (skr. 2022/23:5 s. 5).

Statskontoret bedömer i rapporten Regional utveckling – regionernas erbjudanden och länsstyrelsernas roll (Statskontoret 2021:11) att det sker en samverkan mellan regionerna och länsstyrelserna, men att den kan bli bättre. Regionerna och länsstyrelserna har ett stort ansvar för att få samverkan att fungera, men även regeringen har ett ansvar för att skapa förutsättningar för en fungerande samverkan.

Mot bakgrund av bl.a. Riksrevisionens rapport kan det konstateras att den nuvarande lagstiftningen är otydlig när det gäller omfattningen och avgränsningen av det regionala utvecklingsansvaret och hur ansvaret förhåller sig till statliga myndigheters uppgifter och uppdrag inom den regionala utvecklingspolitiken.

Länsstyrelserna har tidigare haft det regionala utvecklingsansvaret, men sedan 2019 har regionerna det i samtliga län. I förordningen med länsstyrelseinstruktion anges att länsstyrelsen har i uppgift att främja länets utveckling samt har uppgifter i fråga om bl.a. regional tillväxt. Statskontoret konstaterar att länsstyrelserna arbetar på flera sätt för att bidra till hållbar utveckling, men när det gäller den ekonomiska dimensionen av hållbarhet har länsstyrelserna generellt förlorat kompetens efter att det regionala utvecklingsansvaret gick över till regionerna. Länsstyrelserna har numera inte heller kvar medel från anslag 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling, vilket de också ser som en förklaring till att deras roll i tillväxtarbetet har försvagats. Statskontorets bedömning är att länsstyrelserna generellt i dag har begränsade förutsättningar att främja en ekonomiskt hållbar utveckling (Statskontoret 2021:11 s. 10). Regeringen

har i budgetpropositionen för 2024 framfört att avsikten är att fortsatt arbeta för att länsstyrelserna i sin verksamhet har förutsättningar att balansera olika samhällsintressen och därigenom bidra till tillväxt och en hållbar omställning i hela landet (prop. 2023/24:1 utg.omr. 1 s. 75).

Statliga myndigheter har uppgifter och ansvar inom den regionala utvecklingspolitiken och det kan finnas behov av ett tydligare reglerat övergripande ansvar inom den regionala utvecklingspolitiken med ett uttalat ansvar för att stödja regionerna och andra statliga myndigheter i deras regionala utvecklingsarbete. Det betyder dock inte att en sådan statlig myndighet i så fall ska ta över andra statliga myndigheters uppgifter. Såväl statens som regionernas uppgifter och ansvar behöver vara tydliga.

Behov av ett bemyndigande för att stärka uppföljningen av resultat av det regionala utvecklingsarbetet

I lagen (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning, som reglerade sådan försöksverksamhet, fanns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela de närmare föreskrifter som behövs för försöksverksamheten. I förarbetena till lagen angav regeringen att de ändringar som behövde göras för att genomföra försöksverksamheten i huvudsak omfattas av regeringens normgivningskompetens men att det kan visa sig att det finns ett behov av att meddela föreskrifter om själva genomförandet. Genom bemyndigandet gavs regeringen därför rätt att meddela de föreskrifter som behövdes för genomförandet av försöksverksamheten även i de fall de innehåller befogenheter och åligganden för de i försöksverksamheten ingående kommunerna, landstingen eller för de regionala självstyrelseorganen (prop. 1996/97:36 s. 70). Bemyndigandet fördes inte över till lagen om regionalt utvecklingsansvar. I propositionen Regionalt utvecklingsansvar i vissa län konstaterade regeringen att det under försöksverksamheten inte hade framkommit något behov av att meddela föreskrifter med stöd av bemyndigandet och att det därför inte fanns något behov av ett bemyndigande i den nya lagen (prop. 2009/10:156 s. 35).

Enligt 4 § förordningen (2024:99) om resultatredovisning av det regionala utvecklingsarbetet ska regionerna lämna en årlig redovisning av resultaten av regionernas utvecklingsansvar till Regeringskansliet.

Förordningen ersätter delvis de tidigare s.k. villkorsbesluten. Regeringen har genom förordningen bestämt vilka resultat som ska återrapporteras av regionerna. Regeringen har emellertid ett större behov av att följa upp resultaten än vad som är möjligt enligt den förordningen och har i avsaknad av ett bemyndigande i lagen om regionalt utvecklingsansvar även meddelat ett särskilt villkorsbeslut. Enligt beslutet Villkor för budgetåret 2024 för regionerna och Gotlands kommun inom utgiftsområde 19 Regional utveckling ska regionerna förse Tillväxtverket med det underlag som myndigheten behöver för bl.a. resultatuppföljning och arbetet med Tillväxtverkets årsredovisning inom utgiftsområde 19 Regional utveckling (LI2024/00237). Regeringen vill att samtliga bestämmelser som gäller resultatuppföljning av det regionala utvecklingsarbetet ska vara samlade i en förordning. Uppföljningen måste också kunna förändras över tid. Regeringens möjligheter till uppföljning av resultatet av regionernas verksamhet behöver därför stärkas.

Ansvarsfördelning inom landsbygdspolitiken

Det är många statliga myndigheter som utifrån sina uppgifter och uppdrag bidrar till landsbygdernas utveckling. Regionerna genomför insatser av betydelse för att utveckla landsbygderna inom ramen för den regionala utvecklingspolitiken.

Kommunerna har inget direkt ansvar inom landsbygdspolitiken men har inom flera olika områden ansvar som är av betydelse för utvecklingen av landsbygderna, t.ex. inom utbildning, vård, boende och infrastruktur. Regionerna och kommunerna genomför även insatser på frivillig väg, t.ex. inom fritid, kultur och näringslivsutveckling.

Regeringen gav i juli 2018 Tillväxtverket i uppdrag att, i enlighet med vad som framgår av regeringsbeslutet, stärka genomförandet av landsbygdspolitiken och verka för att de landsbygdspolitiska målen nås (N2018/04123). Av uppdraget framgår att Tillväxtverket ska vara en myndighet som verkar för ett samordnat agerande inom landsbygdspolitiken. Tillväxtverket ska bl.a. verka för att bättre ta tillvara synergimöjligheter, öka samverkan med andra statliga myndigheter och föreslå hur myndighetssamverkan kan utvecklas. Av uppdraget framgår även vilka statliga myndigheter som berörs. Vidare ska Tillväxtverket nyttja befintliga uppdrag att stödja statliga myndigheters medverkan i det regionala utvecklingsarbetet. Tillväxtverket ska även ta tillvara de

synergier som finns mellan landsbygdpolitiken, den regionala utvecklingspolitiken, näringspolitiken samt övriga berörda politikområden. En annan del av uppdraget är att Tillväxtverket ska ta fram metodikstöd för landsbygdsanalys och konsekvensbedömningar. Tillämpningen av metodiken ska ta sin utgångspunkt i myndigheternas ordinarie verksamhet, rapportering och analys och inte öka den administrativa bördan hos myndigheterna.

Länsstyrelsernas uppgift inom lantbruk och landsbygd framgår av förordningen med länsstyrelseinstruktion, och Statens jordbruksverks uppgift inom jordbruksområdet, fiskeområdet och därtill knuten landsbygdsutveckling framgår av förordningen (2009:1464) med instruktion för Statens jordbruksverk.

Statliga myndigheter har uppgifter och ansvar inom landsbygdspolitiken och det kan finnas behov av ett tydligare reglerat övergripande ansvar inom landsbygdspolitiken med ett uttalat ansvar för att stödja andra statliga myndigheter. Det betyder dock inte att en sådan statlig myndighet i så fall ska ta över andra statliga myndigheters uppgifter.

Gemensamma utgångspunkter vid analys av områdena

Ansvarsfördelningen mellan staten och regionerna måste vara tydlig samtidigt som lagstiftningen bör ge utrymme för olika bedömningar, prioriteringar och insatser.

Regionerna bedriver det regionala utvecklingsarbetet utifrån lagen om regionalt utvecklingsansvar och på den kommunala självstyrelsens grund. Detta innebär att regionerna kan och ska genomföra sina insatser utifrån lokala och regionala förutsättningar och behov, t.ex. skillnader i folkmängd, demografi, ytstorlek, arbetsmarknad och näringslivsstruktur. Detta innebär i sin tur skillnader t.ex. i prioriteringar men även hur regionerna väljer att bedriva sin verksamhet och att resurser, analyskapacitet, erfarenheter och kompetens skiljer sig åt mellan regionerna vad gäller det regionala utvecklingsarbetet och arbetet med landsbygdsutveckling.

Utredaren ska därför

- analysera hur olika regionala förutsättningar påverkar resultatet av regionernas verksamhet,

- analysera om det finns behov av att förändra statliga myndigheters (inklusive länsstyrelsernas) och regionernas ansvar och uppgifter inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken samt i så fall föreslå förändringar,
- föreslå hur regionernas möjligheter att genomföra det regionala utvecklingsarbetet kan effektiviseras och vid behov stärkas,
- för att få en helhetsbild av de aktörer som samverkar i framtagandet och genomförandet av de regionala utvecklingsstrategierna, analysera regionernas samverkan med kommunerna,
- lämna förslag på hur regeringen kan styra och organisera den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken på ett sätt som innebär att länsstyrelsernas möjligheter att inom sin verksamhet även beakta ett tillväxtorienterat perspektiv kan stärkas,
- om utredaren bedömer att en statlig myndighet bör ha ett övergripande ansvar inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken, lämna förslag på vilka uppgifter som bör ingå i den statliga myndighetens ansvar och hur ansvaret kan avgränsas i förhållande till andra statliga myndigheters ansvar,
- analysera om det finns behov av och i så fall föreslå bemyndiganden som ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om uppföljningen av landsbygdspolitiken och uppföljningen av resultatet av det regionala utvecklingsarbetet, och
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Uppdraget att utveckla aktörernas samverkan för ett effektivt genomförande av den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken

Samverkan mellan aktörer är betydelsefull för att få ett effektivt genomförande av såväl den regionala utvecklingspolitiken som landsbygdspolitiken. Samordning mellan statliga myndigheter och en väl fungerande samverkan mellan EU och andra internationella aktörer, statliga myndigheter (inklusive länsstyrelser), regioner och kommuner samt samråd med näringslivet och det civila samhällets organisationer är avgörande för att uppnå målen för regional utvecklingspolitik och

landsbygdspolitik. Genom samordning och samverkan mellan olika aktörer kan synergieffekter mellan olika insatser uppnås.

Samverkan med det civila samhället och näringslivet

Det civila samhället ger viktiga bidrag till den regionala och lokala utvecklingen, och dess organisationer ska erbjudas möjligheter till samverkan i det regionala utvecklingsarbetet och i arbetet med att främja landsbygdsutveckling. Det civila samhällets potential och förmåga till omställning bör tas till vara för att kunna möta samhällsutmaningarna.

Samerna har en särskild ställning som urfolk i Sverige. Sametinget har här en central roll som förvaltningsmyndighet inom rennäringens område och för samisk kultur samt som företrädare för det samiska folket. Sedan 2011 anges i regeringsformen (1 kap. 2 §) att det samiska folkets möjligheter att behålla och utveckla ett eget kultur- och samfundsliv ska främjas.

Näringslivet ska ges goda förutsättningar till samverkan i det regionala utvecklingsarbetet och i arbetet med att främja landsbygdsutveckling.

Förutsättningar för samverkan och Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen konstaterar i rapporten Den regionala utvecklingspolitiken – svaga förutsättningar för ett effektivt samlat statligt agerande (RiR 2022:8) att samverkan och samordning mellan sektorer och förvaltningsnivåer är centralt i det regionala utvecklingsarbetet. Enligt Riksrevisionen brister dock förutsättningarna för samordning och samverkan på både nationell och regional nivå. Revisionen konstaterar vidare att ett grundläggande problem för förutsättningarna för samordning och samverkan är att det regionala utvecklingsansvaret inte är tydligt avgränsat (RiR 2022:8 s. 5).

För att på en övergripande nivå skapa bättre förutsättningar för samverkan på regional nivå beslutade regeringen i maj 2022 om en gemensam regional indelning för vissa statliga myndigheter genom förordningen (2022:593) om vissa förvaltningsmyndigheters regionala indelning. En gemensam regional indelning kan underlätta samordningen inom staten och samverkan mellan staten, regionerna och kommunerna.

I propositionen Offentlig förvaltning för demokrati, delaktighet och tillväxt gör regeringen bedömningen att principen om den samordnande länsförvaltningen ligger fast (prop. 2009/10:175 s.78). Principen innebär att länsstyrelserna inom sitt ansvarsområde ska samordna olika samhällsintressen och statliga myndigheters insatser, att regional statlig verksamhet ska inordnas i länsstyrelserna i de fall då det är lämpligt och att länsstyrelserna ska utgöra statens primära kontaktlänk gentemot kommunerna.

Riksrevisionen konstaterar också i den nämnda rapporten att regeringens uppdrag till statliga myndigheter, erbjudanden till regioner och utlysningar till regioner via statliga myndigheter ofta är kortvariga och att de ibland ges med kort framförhållning. Finansieringen av det regionala utvecklingsarbetet sker till stor del med projektmedel över några år. Enligt Riksrevisionen blir resultatet en kortsiktighet och ryckighet som passar dåligt med samverkan över sektorer och nivåer, regionernas interna planering och processer och möjligheterna till långsiktigt lärande (RiR 2022:8 s. 32). I skrivelsen Riksrevisionens rapport om den regionala utvecklingspolitiken instämmer regeringen huvudsakligen i Riksrevisionens iakttagelser (skr. 2022/23:5).

Regeringen kan inte ge regioner uppdrag på samma sätt som den kan ge uppdrag till statliga myndigheter. I stället har regeringen gett regionerna s.k. erbjudanden som är frivilliga för regionerna att utföra. Erbjudandena har oftast varit kortvariga men även längre erbjudanden har getts. Dessutom har de ibland getts med kort framförhållning. Riksrevisionen har framfört flera synpunkter mot regeringens erbjudanden. Regeringen kan dock ha behov av tidsbegränsade insatser av mindre omfattning och som är anpassade utifrån regionala förutsättningar. Mot bakgrund av regeringens behov och Riksrevisionens synpunkter bör det analyseras på vilket sätt regeringen kan agera för att tillgodose sina behov av att få utfört vissa specifika och tidsbegränsade insatser.

Samverkan och samråd mellan regioner och olika aktörer fungerar i flera fall även om ytterligare anpassning till regionala behov och förutsättningar hos vissa statliga myndigheter skulle kunna bidra till mer ändamålsenliga insatser (prop. 2023/24:1 utg.omr. 19 s. 21).

Utredaren ska därför

- analysera hur den regionala indelningen för vissa statliga myndigheter kan underlätta samordning och samverkan för att uppnå målen inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken,
- identifiera hinder och vid behov föreslå hur samordningen mellan statliga myndigheter (inklusive länsstyrelser) och samverkan mellan statliga myndigheter (inklusive länsstyrelser), regioner och kommuner kan utvecklas för att bidra till att uppnå målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken,
- analysera hur regionernas samordningsansvar enligt lagen om regionalt utvecklingsansvar förhåller sig till länsstyrelsernas uppgifter att inom myndighetens ansvarsområde samordna olika samhällsintressen och statliga myndigheters insatser samt att inom sin verksamhet främja samverkan mellan kommuner, regioner, statliga myndigheter och andra relevanta aktörer i länet,
- vid behov föreslå hur näringslivet och det civila samhällets organisationer, representanter från urfolk och nationella minoriteter kan erbjudas utvecklade möjligheter till samverkan vid utarbetande och genomförande av strategin för länets utveckling, utan att det innebär ökad administrativ börda för berörda myndigheter, och därmed bidra till att uppnå målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken,
- föreslå hur regeringen kan besluta om vissa tidsbegränsade insatser inom den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken, samtidigt som det finns en förutsebarhet och långsiktighet, och
- lämna nödvändiga författningsförslag.

Uppdraget att föreslå insatser för att uppnå målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken

En tvärspektoriell styrning av resurser inom många utgiftsområden samt regional hänsyn och ett territoriellt perspektiv är av betydelse för att skapa mer ändamålsenliga insatser för att nå såväl målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken som andra

mål. Det innebär att insatser inom många utgiftsområden behöver ta hänsyn till lokala och regionala förutsättningar och prioriteringar.

Förutsättningarna för en hållbar utveckling varierar i landet. Insatser som främjar hållbar regional utveckling och landsbygdsutveckling bör ha ett territoriellt perspektiv, ta hänsyn till regionala förutsättningar, ha ett landsbygdsperspektiv eller ha ett perspektiv som utredaren föreslår. Även användningen av begreppet funktionella regioner är betydelsefullt. Med funktionella regioner avses geografiska områden där invånare och verksamheter interagerar med varandra inom t.ex. ett ekonomiskt eller socialt sammanhang. En särskild aspekt är ömsesidigt utbyte och beroendeförhållande mellan invånare och verksamheter i städer, tätorter samt gles- och landsbygder av olika storlek och karaktär. Samtidigt ska näringslivet ges goda förutsättningar att stärka konkurrenskraften, skapa jobb och bidra till bl.a. gröna innovationer och därmed till omställningen till en hållbar utveckling.

Fördelningen av anslaget 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling tar i dag hänsyn till de strukturella och dynamiska utmaningar som olika delar av landet står inför. Det har dock inte gjorts någon större översyn av fördelningen av medlen mellan länen eller av fördelningen mellan regionerna och statliga myndigheter.

Utredaren ska därför

- analysera om fördelningen av medel från anslaget 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling mellan regionerna och statliga myndigheter är ändamålsenlig,
- vid behov lämna förslag på kriterier och principer för ändamålsenlig fördelning av medel från anslaget 1:1 Regionala utvecklingsåtgärder inom utgiftsområde 19 Regional utveckling mellan län,
- med utgångspunkt i analysen av konsekvenserna av de samhällsutmaningar som har störst påverkan på den regionala utvecklingen och landsbygdsutvecklingen, lämna förslag på möjliga kostnads-effektiva insatser eller omprioriteringar som är förenliga med EU:s statsstödsregler och som uppfyller målen för den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken, och
- i förslagen beakta möjligheterna att främja näringslivets konkurrenskraft och omställningen till en hållbar utveckling, inklusive ett integrations- och jämställdhetsperspektiv.

Konsekvensutredningar

I förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar finns bestämmelser om den konsekvensutredning som en särskild utredare ska redovisa. När det är relevant ska samhällsekonomiska kostnader och vinster bedömas för de förslag utredaren lämnar. Enligt kommittéförordningen (1998:1474) ska, om förslagen medför kostnadsökningar eller intäktsminskningar för staten, kommuner eller regioner, en finansiering som i första hand har anknytning till utredningens område föreslås. Skälen för den föreslagna finansieringen ska också anges.

I konsekvensutredningen ska utredaren särskilt analysera konsekvenserna för olika utgiftsområden och bedöma konsekvenser av sina förslag ur ett territoriellt perspektiv, ur ett perspektiv där hänsyn tas till regionala förutsättningar, ur ett landsbygdsperspektiv eller ur de perspektiv som utredaren föreslår samt ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv, inklusive ett integrations- och jämställdhetsperspektiv. I det fall utredarens förslag får betydande konsekvenser för enskilda statliga myndigheters verksamhet ska dessa analyseras.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Utredaren ska i den utsträckning det behövs föra dialog med och inhämta upplysningar från statliga myndigheter, kommuner, organisationer, företag och andra relevanta aktörer. Utredaren ska särskilt föra dialog med regionerna, länsstyrelserna, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Sametinget, Tillväxtverket samt Sveriges Kommuner och Regioner.

Internationella erfarenheter och forskning, bl.a. från Nordregio, European regional policy research consortium vid European Policies Research Centre och OECD ska beaktas i arbetet.

Utredaren ska hålla sig informerad om och beakta relevant arbete som pågår inom EU, särskilt kommissionens arbete om den framtida sammanhållningspolitiken, den översyn av Territoriella agendan för 2030 – En framtid för alla platser som ska göras enligt agendan samt relevanta delar av den framtida gemensamma jordbrukspolitiken och den gemensamma fiskeripolitiken.

Utredaren ska också hålla sig informerad om och beakta pågående arbeten och processer med koppling till den regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken samt pågående utredningar inom

kommittéväsendet, särskilt beredningen av de förslag och bedömningar som redovisats i betänkandet En ny organisation för förvaltning av EU-medel (SOU 2024:22). Utredaren ska även i övrigt hålla sig informerad om och beakta pågående relevanta utrednings- och lagstiftningsarbeten inom Regeringskansliet. Utredaren ska vidare beakta övriga relevanta rapporter och underlag på området.

Utredaren ska hålla Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) informerat om hur arbetet fortskrider.

Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 juni 2026. Det står utredaren fritt att dessförinnan redovisa delar av arbetet i ett eller flera delbetänkanden.

(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Kommittédirektiv 2026:22

Tilläggsdirektiv till SVESAM – Utredningen om Sveriges sammanhållna utveckling (LI 2024:06)

Beslut vid regeringssammanträde den 26 mars 2026

Förlängd tid för uppdraget

Regeringen beslutade den 11 juli 2024 kommittédirektiv om den framtida regionala utvecklingspolitiken och landsbygdspolitiken (dir. 2024:69). Uppdraget skulle enligt direktiven slutredovisas senast den 1 juni 2026.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället slutredovisas senast den 30 juni 2026.

(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Följdändringar i författningar

I dessa författningar har vi identifierat behov av följdändringar med anledning av utredningens förslag. De paragrafer som behöver ändras anges efter författningens titel.

Riksdagsordningen, Tillägsbestämmelse 9.5.3 och Bilagan (tilläggsbestämmelse 7.5.1)

Förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, 6 §

Förordningen (2003:596) om bidrag för projektverksamhet inom den regionala utvecklingspolitiken, 1–3 §§

Förordningen (2022:1467) om statligt stöd till regionala investeringar, 1, 3–4 §§

Förordningen (2022:1468) om statligt stöd för att regionalt främja företag, 1, 3–4 §§

Förordningen (2022:1469) om statlig medfinansiering för åtgärder inom det nationella programmet för Fonden för en rättvis omställning, 3 §

Förordningen (2024:1243) om stöd för att främja tillgången till grundläggande kommersiell service, 2–3 §§

Förordningen (2001:588) om behandling av uppgifter i Skatteverkets beskattningsverksamhet, 8 j §

Förordningen (2019:202) om statliga myndigheters lokalisering, 4 §

Förordningen (2009:1101) med instruktion för Verket för innovationssystem, 2 §

Förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys, 9 §

Kontakter under arbetet

Landsbygdspolitiken och den regionala utvecklingspolitiken är två områden där många aktörer i olika delar av samhället deltar eller är berörda på olika sätt. En viktig del av utredningsarbetet har därför varit att ha kontakt med ett antal av dessa aktörer för att ta del av deras erfarenheter och synpunkter. Det har handlat om representanter för såväl statliga myndigheter som regioner, kommuner, det civila samhället, näringslivet och forskarsamhället. Nedanstående förteckning redovisar de aktörer vi haft kontakt med under utredningsarbetet.

Statliga myndigheter

Accelerationskontoret för att underlätta industrins omställning

Arbetsförmedlingen

Boverket

Folkhälsomyndigheten

Jämställdhetsmyndigheten

Kungliga biblioteket

Landshövdingemöten

Landsbygdsdirektörernas nätverk LD21

Länsstyrelsen i Blekinge län

Länsstyrelsen i Dalarnas län

Länsstyrelsen i Gotlands län

Länsstyrelsen i Gävleborgs län

Länsstyrelsen i Hallands län

Länsstyrelsen i Jämtlands län

Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen i Kalmar län

Länsstyrelsen i Kronobergs län
Länsstyrelsen i Norrbottens län
Länsstyrelsen i Uppsala län
Länsstyrelsen i Värmlands län
Länsstyrelsen i Västerbottens län
Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Länsstyrelsen i Västmanlands län
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Länsstyrelsen i Örebro län
Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
(Tillväxtanalys)
Myndigheten för yrkeshögskolan (MYH)
Myndighetsnätverket för regional utveckling och landsbygds politik
– generaldirektörer
Myndighetsnätverket för regional utveckling och landsbygds politik
– handläggare
Mötesplats Landsbygd Västerbotten
Nationellt analysnätverk för hållbar regional utveckling
Naturvårdsverket
Post- och telestyrelsen (PTS)
Produktivitetskommissionen
Riksantikvarieämbetet
Riksrevisionen
Sametinget
Shift Sweden
Skogsstyrelsen
Statens skolverk
Statens jordbruksverk
Statens kulturråd
Tillväxtverket
Trafikanalys
Trafikverket
Utredningen om statens samverkan med kommunsektorn
Utredningen om styrmedel för ett fossilfritt samhälle
Vårdansvarskommittén

Landshövdingar, särskilda möten

Lotta Finstorp, Norrbottens län
Helene Hellmark Knutsson, Västerbottens län
Marita Ljung, Jämtlands län
Carin Jämtin, Västernorrlands län
Helena Höij, Dalarnas län
Stefan Attefall, Uppsala län
Johan Sterte, Västmanlands län
Georg Andréén, Värmlands län
Sten Tolgfors, Västra Götalands län
Gunilla Svantorp, Östergötlands län
Charlotte Petri Gornitzka, Gotlands län
Allan Widman, Kalmar län
Brittis Benzler, Jönköpings län
Maria Arnholm, Kronobergs län
Anders Thornberg, Hallands län
Ulrica Messing, Blekinge län

Kommun- och regionsektorn

Beredningen för hållbar utveckling i Västra Götalands län
Erfarenhetsträff 30 kommuner med socioekonomiska utmaningar
Erfarenhetsträff 39 kommuner för näringslivsutveckling
Forum för hållbar regional utveckling – Politikerforum
Forum för hållbar regional utveckling – Tjänstepersonsforum
Göteborgsregionen Samhällsbyggnadschefer
Hultsfreds kommun
Härjedalens kommun
Inlandskommunerna Ekonomisk förening
Kommuner i Dalarnas län
Kommuner i Gävleborgs län
Kommuner i Hallands län
Kommuner i Jönköpings län
Kommuner i Kalmar län
Kommuner i Södermanlands län
Kommuner i Värmlands län

Kommuner i Västernorrlands län – regionala samverkansrådet
Kommuner i Östergötlands län
Kommunförbundet Jämtland Härjedalen
Kommunstyrelsen Mora
Kulturchefer regioner Mellansverige
Ljusdals kommun
Markaryds kommun
North Sweden Stockholm Office
Nätverket Smart specialisering
Primärkommunala delegationen i Västerbottens län
Region Blekinge
Region Dalarna
Region Gotland
Region Gävleborg
Region Halland
Region Jämtland Härjedalen
Region Jönköpings län
Region Kalmar län
Region Kronoberg
Region Norrbotten
Region Skåne
Region Stockholm
Region Sörmland
Region Uppsala
Region Värmland
Region Västerbotten
Region Västernorrland
Region Västmanland
Region Örebro län
Region Östergötland
Region 10 – Inlandskommuner i samverkan
Regionala samverkansrådet i Västernorrlands län
Regioner i norra Sverige
Regioner i Östra Mellansverige (ÖMS)
Reglab
Regionala utvecklingsdirektörer i de fyra nordligaste länen

Regionalt planerarforum
Regionsamverkan Sydsverige
SmåKom – De små kommunernas samverkan
Svensk Kollektivtrafik
Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), kansli
SKR, Beredningen för demokratifrågor
SKR, Beredningen för tillväxt och regional utveckling (TRU)
SKR, Centerpartiets partigrupp
SKR, Kristdemokraternas partigrupp
SKR, Nätverket för kommunala samhällsbyggnadschefer
SKR, Socialdemokraternas partigrupp
SKR, Regional kontakt
SKR, Regiondirektörsnätverket
Vimmerby kommun
Värmdö kommun
Västerviks kommun
Västra Götalandsregionen
Öckerö kommun

Riksdagen

Miljö- och jordbruksutskottet
Näringsutskottet
Centerpartiets riksdagsgrupp
Kristdemokraternas riksdagsgrupp
Elin Nilsson, Liberalerna
Kalle Olsson, Socialdemokraterna
Anna-Caren Säterberg, Socialdemokraterna
Saila Quicklund, Moderaterna

Näringslivet

AB Volvo
Agro Väst
Astra Zeneca
CCRM Nordic

Destination Järvsö
Destinationsutveckling Idre
Företagarna Jönköpings län
GKN Aerospace
Hushållningssällskapet
Innovationscenter för landsbygden
Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)
Livsmedelsacceleratorn
Mekanotjänst i Järvsö AB
Persson Invest AB
Science Park Jönköpings län
Stegra Boden AB
Svenska Cellulosaktiebolaget (SCA)
Torsta AB
White Arkitekter
Vildriket AB

Civilsamhällets organisationer

Bostad 2030
Bygdegårdarnas Riksförbund
Coompanion
Gryts Skärvårdsförening
Hela Sverige ska leva
JärvsöRådet
Landsbygdsveckan
Landsbygds- och infrastrukturdepartementets referensgrupp
för landsbygds politik
Lokal Utveckling Sverige
Nationell Leaderträff 2024 och 2025
Rörelsefolkhögskolornas intresseorganisation (RIO)
Samforma norra Sverige
Samiska företrädare i Jämtland Härjedalen
Skärgårdarnas Riksförbund
Svenska kyrkan
Svenska kyrkan Härnösands stift

Svenska Samernas Riksförbund (SSR)
Tankesmedjan Balve
Winnet Sverige
Vi Unga
Våra Gårdar

Universitet, högskolor och forskningsinstitut

Agrifood Economics Centre
Chalmers tekniska högskola, Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Handelshögskolan i Stockholm
Interior Innovation Center
Linköpings universitet, Centrum för kommunstrategiska studier
Mittuniversitetet
Nordregio
RISE
Stiftelsen Högskolan i Jönköping
Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Institutionen för stad och land
SLU, Campus Skara
SLU, alumnträff för landsbygdsutvecklingsagronomer
Umeå universitet
Peter Esaiasson, Göteborgs universitet
Brita Hermelin, Linköpings universitet
Bengt Jacobsson, Södertörns högskola
Lena Marcusson, Uppsala universitet
Josefina Syssner, Linköpings universitet
Johanna Tangnäs, SLU
Erik Westholm, SLU
Johan Wänström, Linköpings universitet

Övriga kontakter med enskilda personer och politiska partier

Elisabeth Backteman, Tillväxtverket
Kai Böhme, Spatial Foresight
Dan Ericsson, Skogsstyrelsen m.m.

Sven-Erik Hammar, Confederation of European Forest Owners
Anna Hed, Mora kommun och SKR
Niklas Karlsson, Kommunutredningen m.m.
Christina Nordin, Statens jordbruksverk
Staffan Norin, Skogsstyrelsen
Anna Olofsson, Statens jordbruksverk
Gunnar Olofsson, Norrlandsfonden m.m.
Irene Oskarsson, Hela Sverige ska leva m.m.
Johan Persson, Kalmar kommun och Parlamentariska landsbygds-
kommittén
Thomas Pålsson, Verket för innovationssystem (Vinnova) m.m.
Lars-Erik Rönnlund, Hultsfreds kommun
Lars Stjernkvist
Mats Svegfors, Ansvarskommittén m.m.
Olivia Wigzell, Folkhälsomyndigheten
Sven-Erik Österberg, Kommunperspektivutredningen m.m.
Centerpartiets kommunala sektion
Moderaterna i Jämtland-Härjedalen
Socialdemokraterna i Skåne

Kontakter utom Sverige

Distriktssenteret, Norge
European Leader Association for Rural Development (ELARD)
European Regional Policy Research Consortium (EoRPA)
Finska Landsbygdsnätverket (CAP Network)
Jord- och skogsbruksministeriet i Finland
OECD – projektet Öars utveckling och flernivåsamverkan

Statens offentliga utredningar 2026

Kronologisk förteckning

1. Skatteincitament för forskning och utveckling – ett nytt incitament baserat på utgifter för FoU-personal. Fi.
2. 710 miljoner skäl till reformer. Ju.
3. Genomförande av plattformsdirektivet. A.
4. Rektor i fokus – förutsättningar för ett pedagogiskt ledarskap. U.
5. Utvidgad avdragsrätt för sponsring m.m. Fi.
6. En nationell digital infrastruktur i hälso- och sjukvården. Styrning med tydliga roller och ansvar för aktörerna. S.
7. Förstärkt uppföljning och utvärdering av folkhälsopolitiken.
Del I: Effektivare folkhälsoinsatser genom hälsoekonomiska analyser.
Del II: Utvärdering av alkoholpolitikens styrmedel. S.
8. Rättssäker samhällsvård för barn och unga. S.
9. Registrering av EES-medborgare. Ju.
10. Ökade möjligheter till tillgångsriktad brottsbekämpning. Del 1 och 2. Ju.
11. Om överföring av Första AP-fondens verksamhet och tillgångar till Tredje och Fjärde AP-fonderna. Fi.
12. Om överföring av Sjätte AP-fondens verksamhet och tillgångar till Andra AP-fonden. Fi.
13. Straffansvar för deltagande i och samröre med kriminella sammanslutningar. Ju.
14. Ädelmetallutredningen – en moderniserad reglering av handel med ädelmetallarbeten. KN.
15. Marken, vattnet, tankarna.
Konsekvenser för samer av svensk politik. Volym 1 och 2. Ku.
16. Försvarsexportinitiativ. För gemensam säkerhet. Fö.
17. Öresundsförbindelser 2050 – behov av kapacitet, redundans och svenskt-danskt samarbete. LI.
18. Odlingstörv och klimatet. Fi.
19. Stärkt tillsyn och uppföljning – förslag för att motverka oegentlig läkemedelsförskrivning. S.
20. Belägg för broms? Åtgärder för starkare incitament till lägre kommunalskattesatser. Fi.
21. Återkallelse av svenskt medborgarskap. Ju.
22. Stärkt läkemedelsförsörjning i samverkan. Nationella åtgärder för fördelning, omfördelning och inköp vid brist. S.
23. Tolkavgift och förbud mot barntolkning. A.
24. Mervärdesskatt vid uthyrning och överlåtelse av fastighet. Fi.
25. Ett smittskydd för framtiden. S.
26. Digitala verktyg inom bolagsrätten. Genomförande av EU:s direktiv om ytterligare digitalisering inom bolagsrätten. Ju.
27. Lättnader i kraven på hållbarhetsrapportering. Ju.
28. Tillgång till passageraruppgifter i brottsbekämpningen. Ju.
29. Förbud mot uppfödning av djur för pälsproduktion. LI.
30. Mer flexibla regler om verkställighet av häktning och fängelsestraff. Ju.
31. Ett investeringsprogram för kultur. Ku.
32. Att säga ja! Kommunernas förutsättningar att ta emot stora företagsetableringar och företagsexpansioner. KN.
33. Vägen mot utfasning. Styrmedel för ett fossilfritt samhälle. KN.

34. Nya nätbrott och andra åtgärder för genomförandet av direktivet om bekämpning av våld mot kvinnor och våld i nära relationer. Volym 1 & 2. Ju.
35. En åldersgräns för barns tillgång till sociala medier. S.
36. Bättre förutsättningar att inkludera personer med nedsatt beslutsförmåga i medicinsk forskning. S.
37. Förutsättningar för en likvärdig och språkutvecklande förskola. U.
38. Behovsstyrd vård. S.
39. Ett nytt system för återkrav inom socialförsäkringen. S.
40. Ny kärnkraft i Sverige
– moderna regler för beredskap och skadeståndsansvar. KN.
41. Jämställdhet i en föränderlig tid
– nuläge och vägar framåt.
Volym 1 & 2. A.
42. Ett nytt regelverk för granskning av utländsk finansiering av trossamfund och andra verksamheter.
Volym 1 och 2. Ju.
43. Åtgärder mot överskuldsättning. Fi.
44. En stärkt förmåga till modern datadelning – integritetsfrämjande teknik i offentlig förvaltning. Fi.
45. Effektiva ingripanden mot brott i cybermiljö. Ju.
46. Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige – framtidens politik för utveckling i landsbygder och regioner. LL.

Statens offentliga utredningar 2026

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

- Genomförande av plattformsdirektivet. [3]
- Tolkavgift och förbud mot barntolkning. [23]
- Jämställdhet i en föränderlig tid
 - nuläge och vägar framåt.Volym 1 & 2. [41]

Finansdepartementet

- Skatteincitament för forskning och utveckling – ett nytt incitament baserat på utgifter för FoU-personal. [1]
- Utvidgad avdragsrätt för sponsring m.m. [5]
- Om överföring av Första AP-fondens verksamhet och tillgångar till Tredje och Fjärde AP-fonderna. [11]
- Om överföring av Sjätte AP-fondens verksamhet och tillgångar till Andra AP-fonden. [12]
- Odlingstörv och klimatet. [18]
- Belägg för broms? Åtgärder för starkare incitament till lägre kommunal-skattesatser. [20]
- Mervärdesskatt vid uthyrning och överlåtelse av fastighet. [24]
- Åtgärder mot överskuldssättning. [43]
- En stärkt förmåga till modern datadelning – integritetsfrämjande teknik i offentlig förvaltning. [44]

Försvarsdepartementet

- Försvarsexportinitiativ. För gemensam säkerhet. [16]

Justitiedepartementet

- 710 miljoner skäl till reformer. [2]
- Registrering av EES-medborgare. [9]
- Ökade möjligheter till tillgångsinriktad brottsbekämpning. Del 1 och 2. [10]

- Straffansvar för deltagande i och samröre med kriminella sammanslutningar. [13]

- Återkallelse av svenskt medborgarskap. [21]

- Digitala verktyg inom bolagsrätten. Genomförande av EU:s direktiv om ytterligare digitalisering inom bolagsrätten. [26]

- Lättnader i kraven på hållbarhetsrapportering. [27]

- Tillgång till passageraruppgifter i brottsbekämpningen. [28]

- Mer flexibla regler om verkställighet av häktning och fängelsestraff. [30]

- Nya nätbrott och andra åtgärder för genomförandet av direktivet om bekämpning av våld mot kvinnor och våld i nära relationer. Volym 1 & 2. [34]

- Ett nytt regelverk för granskning av utländsk finansiering av trossamfund och andra verksamheter. Volym 1 och 2. [42]

- Effektiva ingripanden mot brott i cybermiljö. [45]

Klimat- och näringslivsdepartementet

- Ädelmetallutredningen – en moderniserad reglering av handel med ädelmetallarbeten. [14]

- Att säga ja! Kommunernas förutsättningar att ta emot stora företagsetableringar och företagsexpansioner. [32]

- Vägen mot utfasning. Styrmedel för ett fossilfritt samhälle. [33]

- Ny kärnkraft i Sverige – moderna regler för beredskap och skadeståndsansvar. [40]

Kulturdepartementet

- Marken, vattnet, tankarna.
Konsekvenser för samer av svensk politik. Volym 1 och 2. [15]
- Ett investeringsprogram för kultur. [31]

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

- Öresundsförbindelser 2050 – behov av kapacitet, redundans och svenskt-danskt samarbete. [17]
- Förbud mot uppfödning av djur för pälsproduktion. [29]
- Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige – framtidens politik för utveckling i landsbygder och regioner. [46]

Socialdepartementet

- En nationell digital infrastruktur i hälso- och sjukvården. Styrning med tydliga roller och ansvar för aktörerna. [6]
- Förstärkt uppföljning och utvärdering av folkhälsopolitiken.
Del I: Effektivare folkhälsoinsatser genom hälsoekonomiska analyser.
Del II: Utvärdering av alkoholpolitikens styrmedel. [7]
- Rättssäker samhällsvård för barn och unga. [8]
- Stärkt tillsyn och uppföljning
– förslag för att motverka oegentlig läkemedelsförskrivning. [19]
- Stärkt läkemedelsförsörjning i samverkan.
Nationella åtgärder för fördelning, omfördelning och inköp vid brist. [22]
- Ett smittskydd för framtiden. [25]
- En åldersgräns för barns tillgång till sociala medier. [35]
- Bättre förutsättningar att inkludera personer med nedsatt beslutsförmåga i medicinsk forskning. [36]
- Behovsstyrd vård. [38]
- Ett nytt system för återkrav inom socialförsäkringen. [39]

Utbildningsdepartementet

- Rektor i fokus – förutsättningar för ett pedagogiskt ledarskap. [4]
- Förutsättningar för en likvärdig och språkutvecklande förskola. [37]



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remiss av SVESAM – utredningen för Sveriges sammanhållna utvecklings slutbetänkande Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige – framtidens politik för utveckling i landsbygder och regioner (SOU 2026:46)

Remissinstanser

1. Almi AB
2. Alvesta kommun
3. Arbetsförmedlingen
4. Arbetsgivarverket
5. Bodens kommun
6. Bollnäs kommun
7. Borgholms kommun
8. Boverket
9. Bygdegårdarnas riksförbund
10. Chalmers tekniska högskola AB (Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik)
11. Clusters of Sweden
12. Coompanion
13. Dals-Eds kommun
14. Degerfors kommun
15. Enköpings kommun
16. Fagersta kommun

17. Faluns kommun
18. Filipstads kommun
19. Fiskbranschens Riksförbund
20. Folkbildningsrådet
21. Folkets Hus och Parker
22. Folkhälsomyndigheten
23. Föreningen för samhällsplanering
24. Företagarna
25. Försäkringskassan
26. Gislaveds kommun
27. Gotlands kommun
28. Gävle kommun
29. Göteborgs kommun
30. Göteborgs universitet (Centrum för regional analys, Förvaltningshögskolan)
31. Halmstads kommun
32. Handels Forskningsinstitut
33. Havs- och vattenmyndigheten
34. Hela Sverige ska leva
35. Hofors kommun
36. Hudiksvalls kommun
37. Hylte kommun
38. Hällefors kommun
39. Härnösands kommun
40. Industriella utvecklingscentra Sverige
41. Jämställdhetsmyndigheten
42. Jönköpings kommun
43. Kalmar kommun
44. Karlshamns kommun
45. Karlskrona kommun

46. Karlstads kommun
47. Kiruna kommun
48. Konkurrensverket
49. Kramfors kommun
50. Kristianstad kommun
51. Krokoms kommun
52. Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien
53. Kungsörs kommun
54. Laholms kommun
55. Landsbygdsnätverket
56. Lantbrukarnas riksförbund
57. Linköpings universitet (Centrum för kommunstrategiska studier)
58. Linköpings kommun
59. Livsmedelsverket
60. Lokal utveckling Sverige
61. LSU – Sveriges barn- och ungdomsorganisationer
62. Ludvika kommun
63. Luleå kommun
64. Länsstyrelsen i Blekinge län
65. Länsstyrelsen i Dalarnas län
66. Länsstyrelsen i Gotlands län
67. Länsstyrelsen i Gävleborgs län
68. Länsstyrelsen i Hallands län
69. Länsstyrelsen i Jämtlands län
70. Länsstyrelsen i Jönköpings län
71. Länsstyrelsen i Kalmar län
72. Länsstyrelsen i Kronobergs län
73. Länsstyrelsen i Norrbottens län

74. Länsstyrelsen i Skåne län
75. Länsstyrelsen i Stockholms län
76. Länsstyrelsen i Södermanlands län
77. Länsstyrelsen i Uppsala län
78. Länsstyrelsen i Värmlands län
79. Länsstyrelsen i Västerbottens län
80. Länsstyrelsen i Västernorrlands län
81. Länsstyrelsen i Västmanlands län
82. Länsstyrelsen i Västra Götalands län
83. Länsstyrelsen i Örebro län
84. Länsstyrelsen i Östergötlands län
85. Malmö kommun
86. Malung-Sälens kommun
87. Markaryds kommun
88. Mittuniversitetet (Institutionen för ekonomi, geografi, juridik och turism)
89. Myndigheten för digital förvaltning
90. Myndigheten för kulturanalys
91. Myndigheten för civilt försvar
92. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
93. Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor
94. Myndigheten för yrkeshögskolan
95. Naturskyddsföreningen
96. Naturvårdsverket
97. Norrtälje kommun
98. Nyköpings kommun
99. Organisationen Sveriges servicestationer
100. Oskarshamns kommun
101. Polismyndigheten

- 102.Post- och telestyrelsen
- 103.Region Blekinge
- 104.Region Dalarna
- 105.Region Gävleborg
- 106.Region Halland
- 107.Region Jämtland Härjedalen
- 108.Region Jönköpings län
- 109.Region Kalmar län
- 110.Region Kronoberg
- 111.Region Norrbotten
- 112.Region Skåne
- 113.Region Stockholm
- 114.Region Sörmland
- 115.Region Uppsala
- 116.Region Värmland
- 117.Region Västerbotten
- 118.Region Västernorrland
- 119.Region Västmanland
- 120.Region Örebro län
- 121.Region Östergötland
- 122.Riksantikvarieämbetet
- 123.Riksarkivet
- 124.Riksförbundet enskilda vägar
- 125.RISE Research Institutes of Sweden AB
- 126.Rådet för Europeiska socialfonden i Sverige
- 127.Sametinget
- 128.Saminvest AB
- 129.Sjöfartsverket
- 130.Skara kommun
- 131.Skellefteå kommun

- 132.Skogsstyrelsen
- 133.Skårgårdarnas riksförbund
- 134.Småföretagarnas Riksförbund
- 135.SmåKom
- 136.Socialstyrelsen
- 137.Statens energimyndighet
- 138.Statens jordbruksverk
- 139.Statens kulturråd
- 140.Statens servicecenter
- 141.Statens skolverk
- 142.Statens väg- och transportforskningsinstitut
- 143.Statistiska centralbyrån
- 144.Statskontoret
- 145.Stiftelsen Högskolan i Jönköping
- 146.Stiftelsen Industrifonden
- 147.Stiftelsen Norrlandsfonden
- 148.Stiftelsen Svenska Filminstitutet
- 149.Stockholms kommun
- 150.Strängnäs kommun
- 151.Strömsunds kommun
- 152.Sundsvalls kommun
- 153.Sunne kommun
- 154.Svenska kyrkan
- 155.Svenska Samernas Riksförbund
- 156.Svenska stadskärnor
- 157.Svenska tornedalingars riksförbund,
Tornionlaaksolaiset (STR-T)
- 158.Svenskt Friluftsliv
- 159.Svenskt Näringsliv
- 160.Svenskt Vatten

- 161.Sveriges handelskamrar
- 162.Sveriges akademikers centralorganisation
- 163.Sveriges export- och investeringsråd
- 164.Sveriges Kommuner och Regioner
- 165.Sveriges lantbruksuniversitet (Institutionen för stad och land)
- 166.Sveriges metrologiska och hydrologiska institut
- 167.Sveriges Regionala Flygplatser
- 168.Sveriges Riksidrottsförbund
- 169.Swedavia AB
- 170.Swedish Incubators & Science Parks
- 171.Sölvesborgs kommun
- 172.Tandvårds- och läkemedelsförmånsverket
- 173.TechSverige
- 174.Tillväxtverket
- 175.Tjänstemännens centralorganisation
- 176.Totalförsvarets Forskningsinstitut
- 177.Trafikanalys
- 178.Trafikverket
- 179.Transportstyrelsen
- 180.Tranås kommun
- 181.Umeå kommun
- 182.Umeå universitet (Institutionen för geografi)
- 183.Upphandlingsmyndigheten
- 184.Uppsala kommun
- 185.Verket för innovationssystem
- 186.Vetenskapsrådet
- 187.Vilhelmina kommun
- 188.Vingåkers kommun
- 189.Våra gårdar

- 190. Värmdö kommun
- 191. Västerås kommun
- 192. Västra Götalandsregionen
- 193. Åtvidabergs kommun
- 194. Älvkarleby kommun
- 195. Ödeshög kommun
- 196. Örebro kommun
- 197. Östersunds kommun
- 198. Östra Göinge kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 26 februari 2027**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.rul.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2026/01318 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet. Om remissen är begränsad till en viss del av betänkandet, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Betänkandet kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats [Ett sammanhållet, robust och konkurrenskraftigt Sverige - Regeringen.se](#)

Remissinstanserna kan utan kostnad beställa tryckta exemplar av betänkandet via ett [beställningsformulär hos Multiply Solutions](#), tidigare Åtta45.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Mattias Moberg
Departementsråd

Kopia till

Multiply Solutions, e-postadress: regeringskansliet@multiplysolutions.se

§ 153**Enligt årshjul: Säkerhetskommittén****Beslut**

Vid kommande sammanträde med regionstyrelsen den 22 september ges information från Säkerhetskommittén enligt årshjul.

§ 154**Frågor****Beslut**

Inkommen fråga från Jimmy Ekström (L) som ställdes vid regionstyrelsens sammanträde den 11 augusti besvaras vid sammanträdet den 22 september.

Beslutsunderlag

- Beslut Regionstyrelsen 2026-08-11 § 150
-

Sammanträdesdatum
2026-08-11**§ 150****Frågor****Beslut**

Inkommen fråga av Jimmy Ekström (L) som ställdes vid sammanträdet den 5 maj besvaras av Elin Carlholt, kommunikationsdirektör.

Vid dagens sammanträde ställs följande fråga av Jimmy Ekström (L):

Bakgrund

I lägen där arbetsgivare och anställd ser behov av att oförutsett avsluta en anställning finns möjlighet att sluta överenskommelse med den anställde där arbetsgivaren erbjuder sig betala ut en ekonomisk ersättning för att medarbetaren ska sluta i förtid eller låta medarbetaren vara arbetsbefriad med bibehållen lön under en övergångstid. Orsaken till att sluta sådana överenskommelser, så kallade utköp, kan vara många och av olika allvarsgrad eller karaktär. Det kan handla om brister i själva yrkesutövandet eller brister och tillbud kopplade till den enskilda individen.

Utifrån arbetsrättsliga förutsättningar är det inte sällsynt att överenskommelser mellan anställd och arbetsgivare att avsluta anställningen innebär att ersättning på en miljon eller mer betalas ut vilket innebär att denna lösning sällan kan ses som en förstahandslösning och som arbetsgivare är det viktigt att noga avväga för- och nackdelar i användandet av överenskommelserna och ha ett tydligt förhållningsätt till denna lösning, när den bör användas eller ej.

Fråga

- Har Region Jönköpings län idag en riktlinje eller praxis kring hur man använder sig av överenskommelser vid avslut av anställning och finns det i så fall behov av att uppdatera denna?

Frågan ska beredas av regionstyrelsens arbetsutskott och besvaras vid ett kommande sammanträde med regionstyrelsen.

Beslutsunderlag

- Beslut Regionstyrelsen 2026-06-02 § 104
- Beslut Regionstyrelsen 2026-05-05 § 88

Beslutet skickas till

Regionstyrelsens arbetsutskott

§ 136**Frågor****Beslut**

Inkommen fråga från Jimmy Ekström (L) som ställdes vid regionstyrelsens sammanträde den 5 maj besvaras vid sammanträdet den 11 augusti.

Beslutsunderlag

- Beslut Regionstyrelsen 2026-06-02 § 104
 - Beslut Regionstyrelsen 2026-05-05 § 88
-

§ 104**Frågor****Beslut**

Med anledning av att Jimmy Ekström (L) inte närvarar vid sammanträdet kommer inkommen fråga som ställdes vid regionstyrelsens sammanträde den 5 maj att besvaras vid kommande sammanträde.

Beslutsunderlag

- Beslut Regionstyrelsen 2026-05-05 § 88
-

§ 95**Frågor****Beslut**

Inkommen fråga från Jimmy Ekström (L) som ställdes vid regionstyrelsens sammanträde den 5 maj besvaras vid sammanträdet den 2 juni.

§ 88**Frågor****Beslut**

Vid dagens sammanträde ställs följande fråga av Jimmy Ekström (L):

Bakgrund

Den 28 april presenterade regeringen den nationella infrastrukturplanen. Den innehöll nyheter som bland annat berörde objekt och projekt i Jönköpings län såsom nuvarande och planerad järnväg mellan Värnamo och Jönköping. Jönköpings länstrafik vad tidiga med att i media kommentera regeringens beslut och framförde kritik mot regeringens presenterade infrastrukturplan genom uttalanden från såväl direktör som enhetschef i verksamheten. JLT:s nyhet och uttalanden har väckt en hel del frågetecken då det uppfattats som att tjänstepersoner gått i svaromål och kritiserat ett politiskt beslut. Det brukliga uppfattas vara att det främst är den politiska organisationen som kommenterar politiska beslut och går i diskussion med politiken.

Fråga

- Hur ser regionens policy och ev. riktlinjer ut vad gäller nyheter och uttalanden från egna verksamheter som rör politiskt fattade beslut?

Frågan ska beredas av regionstyrelsens arbetsutskott och besvaras vid ett kommande sammanträde med regionstyrelsen.

Beslutet skickas till

Regionstyrelsens arbetsutskott

§ 148**Rapport till och från andra mötesforum****Beslut**

Ordföranden rapporterar från andra mötesforum enligt följande:

- möte med landshövdingen och länsrådet den 24 augusti där arbetsgrupper inom ledningssystem för samverkan, behovet av intensifierat arbete inom barn och ungas hälsa och SVESAM-utredningen lyftes
- möte på länsresidenset med landshövdingen och Jönköpings kommun gällande barn och ungas hälsa
- möte om platsutveckling i Anderstorp den 19 augusti och uppföljande möte med kommunstyrelseordförande och kommundirektör i Gislaveds kommun om kommande projekt.

Tommie Ekered (M) rapporterar från möte med politisk referensgrupp den 4 september där förslag till Regional plan godkändes av länets samtliga kommuner. Ärendet hanteras vid extra sammanträde med Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö idag inför kommande beslut i regionfullmäktige i oktober.

Regionstyrelsens arbetsutskott lägger informationen till handlingarna.

§ 123

Regional transportplan 2026-2037

Diarienummer: RJL 2025/1031

Beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionfullmäktige

- fastställa Regional transportplan 2026–2037 för Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037. Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur drygt 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037. Planförslaget innehåller en balans i åtgärder mellan namngivna järnvägs- och vägobjekt samt åtgärdsområden som prioriteras löpande och fördelas över länet. De namngivna objekten är större satsningar som binder samman länet och stärker länets kopplingar nationellt och internationellt. Det sistnämnda stärker länets förutsättningar sett till hållbara resor, kollektivtrafik, gång- och cykel, samt förbättrar framkomlighet och säkerhet på vägarna för länets invånare.

Förslag till beslut

Arnold Carlzon (KD) och Leif Andersson (C) yrkar bifall till föreliggande förslag om att fastställa Regional transportplan 2026–2037 för Jönköpings län.

Per Svenberg (S) yrkar för Samverkan Region Jönköpings län bifall till föreliggande förslag.

Beslutsunderlag

- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2026-09-04 § 100
- Tjänsteskrivelse 2026-08-31
- Regional transportplan 2026-2037 daterad 2026-08-31
- Trafikverkets beslut 2026-05-19 Ramar för regional transportinfrastruktur 2026-2037
- Konsekvensbeskrivning Regional transportplan Jönköpings län 2026–2037

- Landsbygds- och infrastrukturdepartementets beslut 2025-03-20 om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Beslutet skickas till
Regionstyrelsen

2026-09-04

§ 100**Regional transportplan 2026-2037**

Diarienummer: RJL 2025/1031

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att föreslå regionfullmäktige att

- fastställa Regional transportplan 2026–2037 för Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037. Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur drygt 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037. Planförslaget innehåller en balans i åtgärder mellan namngivna järnvägs- och vägobjekt samt åtgärdsområden som prioriteras löpande och fördelas över länet. De namngivna objekten är större satsningar som binder samman länet och stärker länets kopplingar nationellt och internationellt. Det sistnämnda stärker länets förutsättningar sett till hållbara resor, kollektivtrafik, gång- och cykel, samt förbättrar framkomlighet och säkerhet på vägarna för länets invånare.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Regional transportplan 2026-2037 daterad 2026-08-31
- Trafikverkets beslut 2026-05-19 Ramar för regional transportinfrastruktur 2026-2037
- Konsekvensbeskrivning Regional transportplan Jönköpings län 2026–2037
- Landsbygds- och infrastrukturdepartementets beslut 2025-03-20 om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tjänsteskrivelse för fastställande av Regional transportplan 2026 - 2037

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionfullmäktige

- fastställa Regional transportplan 2026-2037 för Jönköpings län.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har fått i uppdrag av regeringen att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037. Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Den regionala transportplanen för Jönköpings län visar hur drygt 2,4 miljarder kronor i statliga medel ska fördelas mellan olika typer av investeringar i transportinfrastruktur i länet mellan åren 2026 - 2037. Planförslaget innehåller en balans i åtgärder mellan namngivna järnvägs- och vägobjekt samt åtgärdsområden som prioriteras löpande och fördelas över länet. De namngivna objekten är större satsningar som binder samman länet och stärker länets kopplingar nationellt och internationellt. Det sistnämnda stärker länets förutsättningar sett till hållbara resor, kollektivtrafik, gång- och cykel, samt förbättrar framkomlighet och säkerhet på vägarna för länets invånare.

Ärendebeskrivning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar åren 2026–2037 och den ekonomiska ramen för denna period är 2 425 miljoner kronor. I planen har åtgärder med en sammanlagd uppskattad kostnad motsvarande den ekonomiska ramen prioriterats.

Åtgärderna i planen utgör en mix av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där en summa har avsatts men de exakta insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Åtgärdernas samlade måluppfyllelse har varit styrande för prioriteringen och valet har gjorts utifrån de strategier som beskrivs i planen.

Fördelningen av medel visas i tabellen nedan. Mest pengar avsätts för större järnvägsinvesteringar och väginvesteringar, 863 respektive 681 miljoner kronor. I dessa kategorier återfinns namngivna objekt som Rv 27 förbi Bor och järnvägssatsningarna Nässjö-Eksjö och Tretågsstation Forserum. Gång- och

cykelåtgärder prioriteras högre än tidigare och inom åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner, 515 miljoner kronor. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter, 155 miljoner kronor. Åtgärdsområdet kollektivtrafikinvesteringar innehåller medel bland annat för standardhöjning av hållplatser, 151 miljoner kronor. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar, 60 miljoner kronor.

Satsningarna på regionala järnvägar och höjd standard på de största vägstråken leder till både ökad tillgänglighet och höjd trafiksäkerhet. En elektrifiering av de regionala järnvägarna möjliggör fler fossilfria resor och transporter. Genom byggandet av fler gång- och cykelvägar ökar möjligheterna att ersätta korta bilresor med gång och cykel vilket ger goda effekter inte minst för folkhälsan. Vid framtagandet av den regionala transportplanen har hög måluppfyllelse och stora nyttor, kontinuitet och en fördelning av insatser mellan trafikslag och insatser i länet varit vägledande vid prioritering av åtgärder.

Regional transportplan ska fastställas senast den 31 oktober 2026 innan den formellt lämnas vidare till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Regional transportplan 2026-2037 daterad 2026-08-31
- Konsekvensbeskrivning Regional transportplan Jönköpings län 2026–2037
- Trafikverkets beslut 2026-05-19 Ramar för regional transportinfrastruktur 2026-2037
- Landsbygds- och infrastrukturdepartementets beslut 2025-03-20 om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Beslutet skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Pettersson
Sektionschef Energi och
samhällsbyggnad

Regional transportplan

Jönköpings län 2026–2037



Tillsammans för ett bra liv för alla.

Fastställd av Regionfullmäktige oktober 2026

Regionledningskontoret | Box 1024, 551 11 Jönköping

Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping

010-241 00 00 | www.rjl.se | regionen@rjl.se

Förord

Den regionala planen utgör ett samlat och långsiktigt ställningstagande för hur vårt län ska utvecklas och stärkas under kommande planperiod. Med utgångspunkt i länets särskilda förutsättningar, behov och möjligheter har prioriteringar gjorts som syftar till att skapa hållbar tillväxt, ökad tillgänglighet och goda livsvillkor i hela länet.

Länet präglas av starka näringslivsstrukturer, ett strategiskt geografiskt läge och en tydlig vilja till samverkan mellan kommuner, region, statliga aktörer och näringsliv. Denna plan tar fasta på dessa styrkor och omsätter dem i konkreta prioriteringar som bidrar till ett robust, konkurrenskraftigt och sammanhållet transportsystem. Genom att fokusera resurserna till åtgärder med störst nytta skapas förutsättningar för både regional utveckling och nationell funktionalitet.

Planen speglar ett ansvarstagande för såväl dagens som morgondagens behov. Den bygger på avvägningar mellan tillväxt, tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljöhänsyn, där investeringar och åtgärder bidrar till ett mer effektivt och hållbart samhälle. Särskild vikt har lagts vid att stärka kopplingarna inom länet och till omvärlden, vilket är avgörande för arbetsmarknaden, företagens konkurrenskraft och invånarnas vardag.

Genom denna regionala plan vill vi tydligt visa att länet tar ett aktivt ansvar för sin utveckling och är en konstruktiv part i det nationella planeringsarbetet. Planen är ett uttryck för gemensamma ambitioner och ett långsiktigt engagemang för att stärka länets attraktionskraft, bidra till Sveriges utveckling och skapa goda förutsättningar för kommande generationer.

Tommie Ekered

*Ordförande i nämnd för trafik,
infrastruktur och miljö*

Ordlista

Den här ordlistan innehåller vanliga begrepp som används vid planering av transportinfrastruktur. Observera att alla begrepp inte används i denna plan.

Alternativ finansiering: En finansieringsmodell där privata aktörer tillsammans med offentliga myndigheter finansierar infrastrukturprojekt.

Driftsbidrag: Ekonomiskt stöd som ges för drift och underhåll av en anläggning.

Intermodala transporter: Transporter där gods fraktas med flera olika transportsätt.

Investeringsbidrag: Ekonomiskt stöd som möjliggör nya investeringar eller reinvesteringar i åtgärder.

Kombiterminal: En terminal där olika lastbärare byter transportsätt för intermodala transporter.

Livscykelanalys (LCC): En ekonomisk analys som beräknar en åtgärds totala kostnader och intäkter över dess livslängd.

Medfinansiering: När andra aktörer bidrar ekonomiskt till satsningar i den statliga transportinfrastrukturen.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB): En analys som redovisar den påverkan på miljön som genomförandet av en plan kan medföra.

Nettonuvärdekvot (NNK): Ett samhällsekonomiskt mått som används för att bedöma lönsamheten vid investeringar i transportsektorn. NNK är lika med summa nettonuvärdet i förhållande till investeringskostnaden samt drift- och underhållskostnaden.

Mötesseparerad väg: Väg där mötande trafik skiljs åt med en fysisk barriär, oftast ett mitträcke, för att öka trafiksäkerheten.

Restidskvot: Ett mått som visar hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är jämfört med bilen utifrån restid. Beräknas genom att dela restid med kollektivtrafik/restid med bil.

Samfinansiering: En finansieringsmodell där olika statliga anslag kombineras för att möjliggöra en satsning. Medel från nationell plan finansierar åtgärder i regional plan.

Samlad effektbedömning (SEB): Effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärdspaket skulle få om den genomförs.

Statlig medfinansiering: När staten medfinansierar åtgärder som annan aktör ansvarar för, såsom sökbara pengar för byggande av kommunala gång- och cykelvägar.

Styv tidtabell: En tidtabell där avgångarna sker med jämna och återkommande tidsintervall.

Transportinfrastruktur: Samlingsnamn för fysisk infrastruktur som möjliggör transporter av människor och gods.

Årsmedeldygnstrafik (ÅDT): Det genomsnittliga antalet fordon som passerar en viss punkt på vägen per dygn, beräknat över ett år.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS): En metod som Trafikverket använder för att analysera och utvärdera olika lösningar på ett identifierat transportproblem. ÅVS är det första steget i planeringsprocessen för större projekt.

Innehåll

Sammanfattning	9	Sammanfattning av konsekvensbeskrivning	55
Investeringar 2026–2037	11	Utgångspunkter	55
Geografisk fördelning	12	Fokusområden	58
Planering av transportinfrastruktur	15	Sammanfattning av bedömda konsekvenser	60
Planernas innehåll och uppbyggnad	16	Sammanfattande bedömning: Klimat	61
Rullande planering	17	Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet	63
Roller	17	Sammanfattande bedömning: Landskap	65
Tidplan och process för planering	18	Sammanfattande bedömning: Resurshushållning	67
Förändrat omvärldsläge	20	Sammanfattande bedömning: Samhällsekonomi och regional utveckling	69
Mål och strategier med stor påverkan	21		
Regionala mål och strategier	22	Beslutad plan	73
Ekonomiska förutsättningar	24	Prioriteringar	73
Länets förutsättningar och behov	27	Investeringar 2026–2037	75
Övergripande beskrivning av länet	27	Järnväg	76
Länets transportsystem	30	Större väginnsatser	79
Länets järnvägsnät	32	Gång- och cykelinvesteringar	83
Länets vägnät	36	Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet	86
Länets kollektivtrafik	39	Kollektivtrafikåtgärder	87
Länets statliga gång- och cykelvägnät	40	Bidrag	89
Flyg i länet	41	Regionala utredningsbehov	90
Alternativ	43	Genomförande av regional transportplan	92
Alternativa inriktningar	43	Uppföljning av planens genomförande	95
Bundna objekt i gällande transportplan	44	Investeringsåtgärder i nationell plan	96
Balans i åtgärder	46	Större investeringsåtgärder i våra grannlän	98
Insatser för lokalt liv	48		
Satsningar i stråk	50		
Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier	52		



Sammanfattning

Regional transportplan för Jönköpings län omfattar perioden 2026–2037 och har en ekonomisk ram på 2 425 miljoner kronor. Ram för regional plan avser summan som regeringens fastställelsebeslut ger (2 270 miljoner kronor) justerad utifrån tidigare upparbetning av plan gjord av Trafikverket. Planen prioriterar åtgärder vars sammanlagda uppskattade kostnad ryms inom denna ram.

Transportinfrastruktur är inte ett ändamål i sig, utan en pusselbit i omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle för person- och godstransporter. Samtidigt pågår flera större omställningar i samhället som kommer att påverka både hur transportsystemet används och vilka krav som ställs på det. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner vid olika typer av kriser och påfrestningar.

Åtgärderna i planen består av en kombination av stora namngivna objekt och åtgärdsområden där medel har avsatts, men de specifika insatserna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Åtgärdernas samlade måluppfyllelse har varit styrande för prioriteringen och valet har gjorts utifrån de strategier som beskrivs i planen.

Fördelningen av medel visas i diagram 1 på sida 10 och tabell 1 på sida 11. Störst andel medel avsätts för järnväg och större vägin-

ser. Här ingår bland annat namngivna objekt på riksväg 27 förbi Bor och Ulås–Bredasten samt elektrifiering av järnvägen Nässjö–Eksjö och tretågsstation i Forserum på Jönköpingsbanan. Gång- och cykelåtgärder prioriteras högre än i tidigare planer och i åtgärdsområdet ryms satsningar både längs statlig väg och medfinansiering till kommuner. Inom åtgärdsområdet trafiksäkerhet och framkomlighet ryms mindre trafiksäkerhetshöjande punktinsatser på vägnätet och insatser i tätorter. Åtgärdsområdet kollektivtrafikåtgärder innehåller bland annat medel för standardhöjning av hållplatser. I planen finns även investeringsbidrag till enskilda vägar.

Satsningarna på regionala järnvägar och höjd standard på de största vägstråken leder till både ökad tillgänglighet och höjd trafiksäkerhet. En elektrifiering av de regionala järnvägarna möjliggör också fler fossilfria resor och transporter. Genom att bygga fler gång- och cykelvägar ökar möjligheterna att ersätta korta bilresor med gång och cykel, vilket ger goda effekter inte minst för folkhälsan.

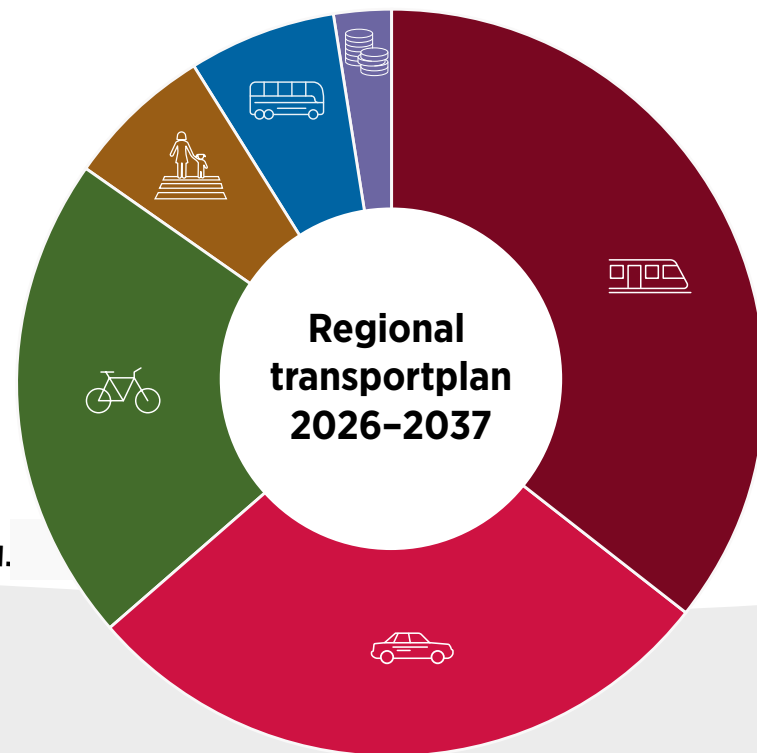


Diagram 1.

Järnväg

- **Elektrifiering av järnvägen mellan Nässjö-Eksjö** möjliggör ett mer effektivt nyttjande av JLT:s nya tågflotta.
- **Tretågsstation Forserum** skapar ökad kapaciteten på Jönköpingsbanan och möjliggöra kortare restid för persontrafiken, styv tidtabell och utökad godstrafik.
- **Upprustningsåtgärder på Vetlanda-banan** förbättrar restiderna mellan Vetlanda-Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan. Åtgärderna inkluderar korsningsåtgärder, plattformsåtgärder samt eventuellt mötesspår.
- **Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö**, som möjliggör bättre trafikerings av både persontrafik och gods.
- **Pott för plattformsåtgärder** på järnväg i både befintliga lägen och i nya lägen, på sträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö och Jönköpingsbanan.

- **Större väginnsatser** ger ökad säkerhet, förbättrad framkomlighet och en bättre tätortsmiljö längs ett regionalt viktigt stråk.
- **Byggnation av rv 27 förbi Bor** ger ökad säkerhet, förbättrad framkomlighet och en bättre tätortsmiljö längs ett regionalt viktigt stråk.
- **Mötesseparering av Ulås-Bredasten på rv 27** ger en säkrare trafikmiljö och ökar framkomlighet i samma stråk.
- **En ny sträckning av lv 842 förbi Tenhult** förbättrar vägens framkomlighet och miljön i Tenhult.
- Planen möjliggör byggstart för **mötesseparering av rv 27 Bredaryd-Anderstorp**, vilket ger högre framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Planen möjliggör byggstart för **mötesseparering av rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd**, som ger en säkrare trafikmiljö och ökar framkomlighet i stråket.

Kollektivtrafikåtgärder

- **76 mnkr avsätts för kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg.**
- **75 mnkr avsätts för statlig medfinansiering av åtgärder för kommunala kollektivtrafikåtgärder.**

Gång- och cykelväg

- **245 mnkr avsätts för gång- och cykelväg längs statlig väg** mellan Habo-Furusjö, Tenhult-Huskvarna, Hillerstorp-Gnosjö, inklusive en pott på 80 mnkr för punktinsatser för gång-och cykel längs statlig väg.
- **270 mnkr avsätts för statlig medfinansiering av åtgärder inom kommunalt vägnät.**

Trafiksäkerhet och framkomlighet

- **155 mnkr avsätts för åtgärder som höjer trafiksäkerhet och framkomlighet på länets regionala vägnät.** Detta förbättrar boendemiljöer i mindre tätorter och ökar säkerheten på mer trafikerade vägar.

Bidrag

- **60 mnkr avsätts för investeringsbidrag till enskilda vägar.** Bidraget stöttar insatser som stärker länets mer finmaskiga allmänna vägnät.

Investeringar 2026-2037

Tabell 1. Ekonomisk sammanställning för Regional transportplan, Jönköpings län 2026-2037, mnkr

Åtgärder	Total kostnad för objekt	År 1-3	År 4-6	År 7-12	Summa
Järnväg	-	247	212	404	863
Nässjö-Eksjö, elektrifiering	239	165	39	0	204
Tretågsstation Forserum	188	0	30	158	188
Nässjö-Vetlanda, stråkpott	-	33	67	150	250
Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö	-	0	45	40	85
Pott för plattformsåtgärder	-	49	31	56	136
Större väginnsatser	-	267	153	261	681
Rv 27 Förbi Bor	376	257	0	0	257
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp ¹	390	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd ¹	179	0	0	-	-
Gång- och cykelväg	-	95	153	267	515
Längs statlig väg		20	88	137	245
- Furusjö-Dungen	36	15	0	0	15
- Tenhult-Huskvarna	70	0	63	0	63
- Gnosjö-Hillerstorp	96	0	0	87	87
- Längs statlig väg (pott)	-	5	25	50	80
Medfinansiering till kommuner	-	75	65	130	270
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	39	39	77	155
Kollektivtrafikåtgärder	-	26	33	92	151
Längs statlig väg	-	13	17	46	76
Medfinansiering till kommuner	-	13	16	46	75
Bidrag	-	15	15	30	60
Enskilda vägar	-	15	15	30	60
Summa	-	689	605	1131	2 425

1. Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns för dessa två objekt 167 mnkr under planperiodens senare del.

Geografisk fördelning

Kartan visar var i Jönköpings län de namngivna objekten i Nationell transportplan är lokaliserade.



Järnväg

- 1. Tretågsstation Forserum
- 2.Nässjö-Eksjö, elektrifiering
- 3.Nässjö-Vetlanda, stråkpott
- 4.Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö



Större väginnsatser

- 5.Rv 27 Förbi Bor
- 6.Rv 27 Ulås-Bredasten
- 7. Lv 842 Förbi Tenhult
- 8.Rv 27 Bredaryd-Anderstorp
- 9.Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd



Gång- och cykelväg

- 10. Furusjö-Dungen
- 11. Tenhult-Huskvarna
- 12. Gnosjö-Hillerstorp



Nationella objekt

- Väg
- 13. Rv 26 Mullsjö-Slättäng,
 - 14. Rv 26 Hedenstorp-Månseryd
 - 15. Rv 40 Förbi Eksjö
 - 16. E4 Trafikplats Ljungarum
 - 17. Rv 26, 40 Trafikplats Hedenstorp (ny)
 - 18. E4 Trafikplats Ekhamen (ny)
 - 19. Rv 40 Ulricehamn-Jönköping (ny)
- Järnväg
- 20. Värnamo-Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet

- - - Järnväg
- Väg
- Kommunhuvudorter



Planering av transportinfrastruktur

Transportinfrastruktur är en grundförutsättning för ett välfungerande och långsiktigt hållbart samhälle. Den påverkar invånarnas vardag, näringslivets konkurrenskraft och regionens långsiktiga attraktivitet.

Planeringen av den statliga transportinfrastrukturen är uppdelad i två planer, för att kombinera nationella och lokala behov.

Uppdelningen möjliggör att både tillgodose nationella behov och sätta en regional prägel på planeringen av transportinfrastruktur.



Nationell plan för transportinfrastruktur

Den nationella planen upprättas av Trafikverket och beskriver hur den statliga transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas.



Regional plan för transportinfrastruktur

Den regionala planen, även kallad länsplan, upprättas av regionen och fokuserar på lokala och regionala behov och prioriteringar.

Båda planerna är statligt finansierade och visar vilka åtgärder som bör prioriteras för att ge störst önskad effekt i länet. Trafikverket ansvarar för genomförandet av båda planerna.

Planernas innehåll och uppbyggnad

Nedan beskrivs kortfattat hur innehållet och uppbyggnaden av planerna skiljer sig åt.

Nationell plan för transportinfrastruktur

Innehåll

- Drift, underhåll och riktade miljöåtgärder i det statliga vägnätet.
- Investeringar och trimningsåtgärder på statlig järnväg och nationella stamvägar (E4, riksväg 40 och riksväg 26 i Jönköpings län).
- Investeringar i sjöfart, till exempel farleder och slussar.
- Statlig samfinansiering till regionala transportplaner.

Den nationella planen innehåller dels en budget för att vidmakthålla befintlig väg- och järnvägsinfrastruktur, dels en budget för att genomföra nya investeringar.

Större investeringsåtgärder, som beräknas kosta 150 mnkr eller mer, listas som namngivna objekt. Dessa åtgärder kräver ett omfattande beslutsunderlag i form av samlade effektbedömningar (SEB). Mindre trimningsåtgärder hanteras i form av åtgärdsområden som prioriteras löpande av Trafikverket.

Regional plan för transportinfrastruktur

Innehåll

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder som omfattas av förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar.
- Åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter och val av transportsätt, samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra, icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet.
- Investeringsstöd till enskilda vägar.

Den regionala planen saknar budget för att vidmakthålla infrastruktur, vilket hanteras nationellt. Istället fokuserar planen på att utveckla infrastrukturen och insatser som kan påverka användningen av den.

Åtgärder som beräknas kosta mer än 75 mnkr listas som namngivna objekt. De kräver omfattande beslutsunderlag i form av samlade effektbedömningar.

Mindre åtgärder hanteras i form av olika åtgärdsområden, som exempelvis åtgärder för kollektivtrafik eller trafiksäkerhet och framkomlighet. Dessa prioriteras löpande av Trafikverket utifrån underlag från och i dialog med regionen och kommuner.

Planen kan finansiera investeringar och förbättringsåtgärder i nationell plan, detta benämns samfinansiering.

Rullande planering

Transportplanerna sträcker sig över en tolvårsperiod och uppdateras vart fjärde år. Denna tidsram innebär att planerna behöver vara både långsiktiga och flexibla. Tidsramen kan delas upp i tre delar:

- **Första delen, år 1–3:** Innehåller åtgärder och objekt som är färdigplanerade och redo för byggstart.
- **Andra delen, år 4–6:** Innehåller åtgärder och objekt som ska förberedas för byggstart. Objekten har färdiga effektbedömningar men kräver ytterligare planeringsinsatser för byggstart, exempelvis vägplan eller järnvägsplan.
- **Tredje delen, år 7–12:** Innehåller nya objekt som är ska utredas vidare. För dessa behöver samlad effektbedömning tas fram och genomförbarheten behöver studeras och bedömas.

Innan ett namngivet objekt kommer in i plan så har det genomförts en åtgärdsvalsstudie (ÅVS).

Ett objekt kan ta lång tid från utredningsstadier tills det är färdigställt. Därmed kan större objekt innebära så kallade ”låsningar” i planer, där medel måste avsättas över flera planperioder för att kunna genomföras.

Detta ställer krav på strategisk planering eftersom budgeten sällan tillåter genomförande av flera stora objekt samtidigt.

Roller

Att ta fram och genomföra nya planer kräver att flera aktörer, på olika nivåer, involveras.

Regeringen

- Ger uppdrag om inriktningsunderlag.
- Tar fram förslag till proposition.
- Beslutar om direktiv.
- Beslutat om slutligt innehåll i nationell plan.

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition.
- Beslutar ekonomiska ramar för nationell plan och regionala planer.

Trafikverket

- Tar fram inriktningsunderlag, förslag till nationell plan och planeringsunderlag kopplade till objekt i regionala planer.
- Har hand om transportplanernas budgetramar och följer löpande upp upparbetning av planerna.
- Genomför alla fysiska åtgärder (förutom åtgärder med statlig medfinansiering).
- Tar fram åtgärdsvalstudier.
- Handlägger statlig medfinansiering.

Länsplaneupprättare (regionerna)

- Tar fram och fastställer regional transportinfrastrukturplan. Det är ett obligatoriskt uppdrag och finns reglerat i förordningen om regionalt tillväxtarbete och i lag om regionalt utvecklingsansvar.
- Samverkar löpande med Trafikverket kring genomförandet av regional transportinfrastrukturplan.
- Som en del av det regionala utvecklingsansvaret ska regioner skapa förutsättningar för utveckling som leder till hållbar tillväxt i hela landet och som utgår från de lokala och regionala förutsättningar.

Tidplan och process för planering

Uppdraget att ta fram en regional transportplan för 2026–2037 kom i direktivet den 20 mars 2025 och därefter påbörjades arbetet med att ta fram ett remissförslag av regional transportplan som remitterades och skickades in till departementet 20 januari 2026.

I maj 2026 fastställde regeringen innehållet i nationell plan och beslutade om slutliga ekonomiska ramar för de regionala planerna. Region Jönköpings län har fastställt innehållet i Regional transportplan i oktober 2026.

Parallellt med framtagandet av planen togs en miljökonsekvensbeskrivningen fram. Efter fastställandet av nationell transportplan och förändrade förutsättningar har och miljökonsekvensbeskrivningen och de alternativ som där presenterades inte omarbetats.

Planeringen av transportinfrastruktur är en strukturerad process som ger flera aktörer möjlighet att påverka. Nedan redogörs för arbetet med framtagandet av den regionala transportplanen.

Region Jönköpings län

Nedan beskrivs de forum som har använts för politiska beslut i arbetet med den regionala transportinfrastrukturplanen i Region Jönköpings län.

Presidium för nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM-presidium) fungerade som en politisk styrgrupp och ledde arbetet med att ta fram den regionala transportplanen samt regionens inspel till den nationella planen för transportinfrastruktur.

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö (TIM-nämnden) beslutade om remissversionen av den regionala transportplanen, lämnade förslag till regionfullmäktige för fastställelse och beslutade om remissyttrandet för den nationella planen för transportinfrastruktur.

Regionstyrelsen beslutade att skicka det remitterade förslaget på regional transportplan till departementet.

Regionfullmäktige fastställde innehållet i den regionala transportplanen.

Förankring

Förankring har skett löpande genom dialog med länets kommuner och Trafikverket i olika nätverk och forum. Utgångspunkten var att använda redan existerande forum.

En **politisk referensgrupp** skapades för att ha ett forum för politisk dialog och förankring med kommunerna, med syfte att skapa samsyn kring prioriteringar i den nationella planen och innehållet i den regionala transportplanen. Den politiska referensgruppen bestod av regionstyrelsens ordförande, TIM-nämndens presidium och ordförandena i länets 13 kommunstyrelser.

Kommunalt forum, som inkluderar regionens politiska ledning, länets kommunstyrelseordförande, oppositionspolitiker och kommundirektörer, hölls löpande informerade.

Regionalt infrastrukturnätverk, bestående av tjänstepersoner från länets kommuner, Länsstyrelsen och Trafikverket, träffades kontinuerligt.

Länsmötet informerades löpande. Det består av kommunchefen från länets kommuner, regiondirektören, den regionala utvecklingsdirektören samt representanter från Länsstyrelsen och högskolan.

Trafikverket Sydöstra regionen och Region Jönköpings län träffas för dialogmöte två gånger per år. Därutöver träffas tjänstepersoner från båda organisationerna löpande.

Trafikverkets planering och arbete

För att ett objekt ska bli planeringsmoget och kunna genomföras krävs tid för förberedelse. Därför kan nya objekt i en plan inte genomföras under de första åren.

Utreda brister i transportsystemet

Den formella planeringsprocessen för infrastrukturåtgärder inleds med att definiera och prioritera brister för åtgärdsvalsstudie (ÅVS). En ÅVS analyserar olika lösningar för att möta transportbehovet på ett hållbart sätt. Studien tar hänsyn till alla trafikslag och provar möjliga åtgärder stegvis, enligt fyrstegsprincipen.

ÅVS är ett krav för att större infrastrukturprojekt ska kunna inkluderas i nationell eller regional plan. Syftet är att säkerställa att rätt åtgärder prioriteras.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi för att säkerställa god resurshållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Transportplanerna som Trafikverket tar fram fokuserar främst på steg 3 och 4, där större insatser och investeringar i infrastruktur sker. Vissa delar av transportsystemet ligger utanför Trafikverkets ansvarsområde och ingår därför inte i transportinfrastrukturplanerna.

Vill du veta mer?

Läs mer här: [Fyrstegsprincipen](#).



Källa: Bearbetad bild av originalet *Fyrstegsprincipen* från Trafikverket.

Genomföra åtgärder

När medel avsätts för en åtgärd i transportplanen och Trafikverket beställer åtgärden påbörjas genomförandet.

Trafikverket ansvarar för projektledning, medan själva arbetet upphandlas och utförs av konsulter och entreprenadföretag.

Tiden från beställning till färdigställande kan variera mellan två och tio år, beroende på projektets storlek och komplexitet.

Planskede

Många åtgärder kräver planläggning enligt väglagen eller lagen om byggande av järnväg, så kallade väg- och järnvägsplaner.

Den lagstyrda planläggningen utreder var och hur vägen eller järnvägen ska byggas för att minimera intrång, kostnader och olägenheter, samtidigt som olika samhällsintressen beaktas.

Om åtgärden bedöms ha en betydande miljöpåverkan genomförs en miljöbedömning enligt Miljöbalken.

Vissa mindre åtgärder på befintliga vägar eller järnvägar kan genomföras utan planläggning, om de endast medför marginella förändringar och mark- eller fastighetsägare samtycker.

Bygghandlingsskede

I detta skede tas tekniska beskrivningar fram som specificerar krav på vägens eller järnvägens funktion. Bygghandlingarna fungerar som underlag för byggarbetet och inkluderar krav på försiktighetsmått och skyddsåtgärder.

Byggskede

I byggskedet genomförs åtgärder med väg- eller järnväg. Innan byggstart måste väg- eller järnvägsplanen ha vunnit laga kraft.

Byggskedet är ofta den fas där den största delen av åtgärdens budget används. Större vägproduktioner kan belasta transportplanen med flera hundra miljoner kronor per år, och järnvägsproduktioner tenderar att vara ännu mer kostnadsdrivande.

Förändrat omvärldsläge

Transportinfrastruktur är ett verktyg i omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle för person- och godstransporter.

Samtidigt pågår flera stora omställningar i samhället som påverkar hur transportsystemet används och vilka krav som ställs på det. Elektrifiering av fordon och vägar, digitalisering och automatisering är exempel på större trender. Ett förändrat klimat och dess konsekvenser medför att transportsektorns klimatpåverkan behöver minska och att infrastrukturen behöver anpassas för att klara ökade påfrestningar.

Ett förändrat säkerhetspolitiskt läge och Sveriges medlemskap i Nato är andra faktorer som har stor påverkan på de krav transportinfrastrukturen måste svara mot. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid kriser och höjd beredskap.

Genom att följa utvecklingen kan kommande infrastrukturplaner anpassas för att möta förändrade förutsättningarna.

Mål och strategier med stor påverkan

Nationella mål och strategier

Sveriges transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen är viktiga utgångspunkter för den långsiktiga transportplaneringen.

Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Utöver detta har riksdagen beslutat om två jämbördiga mål:

- **Funktionsmålet:** kopplar till tillgänglighet.
- **Hänsynsmålet:** kopplar till säkerhet, miljö och hälsa.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande målet. För att detta ska kunna uppnås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Sveriges miljömål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål. Miljömålen är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

Miljömålen är integrerade i transportplanen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Generationsmålet innebär att vi ska lämna över ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

De **16 miljö kvalitetsmålen** beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.

Klimatmål

Den 1 januari 2018 beslutade Riksdagen om en ny klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk. Målet är att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några net-toutsläpp av växthusgaser och därefter uppnå negativa nettoutsläpp.

Ett särskilt etappmål för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Den regionala transportplanen har integrerat klimatmålen i planens konsekvensbeskrivning (via fokusområden och transportpolitiska mål) och som bakgrund till utformningen av planens strategier.

Etappmål för trafiksäkerhet

Regeringens etappmål för trafiksäkerhet innebär att:

- antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030
- antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030
- antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Etappmålet för trafiksäkerhet har integrerats i planen genom de fokusområden som används i planens konsekvensbedömning.

Regionala mål och strategier

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) fungerar som en vägvisare för regionens övriga strategiska dokument. Strategin innehåller fem strategiska områden, där varje område innehåller utvecklingsmål med sikte på år 2035.

Av de sex fokusområdena är det framför allt området **Infrastruktur** som ger riktning åt arbetet med den regionala transportplanen. Även utvecklingsmål inom områdena **Attraktivitet, Kompetens** samt **Hälsa och välmående** är relevanta. Även om målen är relativt allmänt formulerade utgör de underlag för prioriteringar, utformning av strategier och som delaspekt för utvärdering av olika planalternativ i konsekvensbeskrivningen.

För att kunna utvärdera planen utifrån den regionala utvecklingsstrategin har de mest relevanta utvecklingsmålen angivits nedan:

 **Ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur knyter ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris.**

Fokus på starka och robusta stråk i form av både väg- och järnvägsförbindelser. Stärka och rusta befintliga förbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län samt nationella och internationella målpunkter.

 **Utökade arbetsmarknadsregioner inom länet och över länsgränser.**

Fokus på möjligheter för länets invånare att kunna arbetspendla till relevanta arbeten samt för länets arbetsgivare att kunna anställa personer med rätt kompetens. De administrativa gränserna ska inte utgöra hinder för utvecklingen.

 **Attraktiva och hållbara livsmiljöer i både städer och landsbygder.**

Fokus på möjligheterna för länets kommuner att utveckla infrastrukturen genom satsningar på statlig medfinansiering samt gång och cykelvägar och trygga passager längs det statliga vägnätet.

 **Förbättrad kollektivtrafik möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar invånarnas möjligheter att ta del av en större arbetsmarknad, samhällsservice samt kultur- och fritidsaktiviteter.**

Fokus på förutsättningarna för en effektiv och hållbar kollektivtrafik genom ökad standard på länets järnvägar samt anslutningarna till knutpunkter och hållplatser i kollektivtrafiksystemet.

 **Minskad klimatpåverkan och ökad beredskap att hantera klimatförändringar.**

Fokus på ökat hållbar resande och robust infrastruktur genom satsningar på järnväg, kollektivtrafik, gång- och cykel samt trafiksäkerhetsåtgärder på vägar och bidrag till enskilda vägar.

Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet fungerar som underlag till planbygget kopplat till kollektivtrafikens behov av infrastruktur-satsningar för framtida trafikering. En viktig utgångspunkt för att det ska fungera är att det i programmet, eller underliggande handlingsplaner, finns tidsatta beskrivningar av framtida linjenät i länet och hur regionaltågen ska trafikera länets järnvägar.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande.

I trafikförsörjningsprogrammet för Jönköpings län anges följande målsättningar kring kollektivtrafikens utveckling som ska vara uppnådda till år 2040:

- **Marknadsandel:** Kollektivtrafiken ska stå för 20 procent av alla motoriserade resor.
- **Antal resor:** Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka till 30 miljoner 2040.
- **Kundnöjdhet:** Till 2040 ska 70 procent av resenärerna vara nöjda eller mycket nöjda.
- **Tillgänglighet:** Kollektivtrafiken ska fungera för fler – oavsett funktionsförmåga.
- **Miljö:** All kollektivtrafik ska drivas med fossilfria drivmedel och teknikneutrala lösningar som minskar klimatpåverkan.

Klimat- och energistrategi för Jönköpings län

Klimat- och energistrategin visar en gemensam inriktning för klimat- och energiarbetet i Jönköpings län. Visionen för länet är att vi tillsammans ska vara ett robust och fossilfritt plusenergilän senast 2045.

Klimat- och energistrategi

Länsstyrelsen har i uppdrag av regeringen att leda och samordna det regionala genomförandet av den nationella energi- och klimatpolitiken. 2024 fick länsstyrelsen i uppdrag att revidera klimat- och energistrategin utifrån de nya energipolitiska målen.

Visionen konkretiseras genom målsättningar om att vi ska minska våra utsläpp av växthusgaser, få en fossilfri och robust energiförsörjning samt stå rustade för ett förändrat klimat.

För målsättningen om minskade utsläpp av växthusgaser finns ett konkret mål: **Senast 2030 är växthusgasutsläppen från transportsektorn 70 procent lägre jämfört med 2010.**

Strategin är indelad i sju fokusområden, varav Transporter och resor samt Samhällsplanering är de områden som har störst relevans för den här planen.

Ekonomiska förutsättningar

Planen bygger på en årlig ramtilldelning som planupprättaren behöver följa vid planering av åtgärder och åtgärdsområden. Det innebär att investeringar behöver fördelas strategiskt över hela planperioden, eftersom ekonomin sällan tillåter flera stora objekt samtidigt.

En återkommande utmaning är att säkerställa att det finns tillräckligt planeringsmogna åtgärder för att kunna nyttja planerade medel. Därför är det viktigt att planen lyfter brister för utredning, för att regionen ska ha möjlighet vid nästa planrevidering att prioritera dem som åtgärder.

För icke namngivna objekt är planeringscyklerna kortare. Det ger möjlighet att arbeta mer löpande med bristinventeringar och tidiga utredningar under planperioden. Samtidigt är det viktigt att vara proaktiv i planeringen för att få framdrift i åtgärdsområdena.

Förutsättningar för kommande regionalt planförslag

Hur mycket den regionala planen kan förverkliga beror på flera faktorer. Dels på de ramanslag som förtydligas i direktivet, dels av kontinuitet mellan planerna. Det vill säga hur mycket av ej genomförda objekt i tidigare plan som ska ingå i den nya planen.

Revideringar sker vart fjärde år, vilket innebär att nya utredningsobjekt hamnar i slutet av planperioden.

Den ekonomiska ramen för denna plan kan öka något beroende på eventuellt återförande av medel från Trafikverket som upparbetats i objekt som tidigare medfinansierats men som fått förändrade förutsättningar i fastställd nationell plan med resultatet att med- och samfinansieringsavtalet inte längre är giltigt.

Direktivet och propositionens fokus för planperioden 2026–2037

Regeringens infrastrukturproposition *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* och efterföljande direktiv att ta fram planer för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 har ett tydligt fokus på underhåll och effektivisering av befintlig transportinfrastruktur.

Syftet med satsningarna för perioden 2026–2037 är att skapa en pålitlig och långsiktigt hållbar transportinfrastruktur som underlättar för samhällets vardag och stärker ekonomin. Det innebär att säkra och förbättra vägar och järnvägar.

Underhållsskulden på vägar ska därför arbetas bort helt under planperioden, medan underhållsskulden för järnvägsunderhåll ska minska stegvis under samma period. Regeringen anger att detta är viktigt både för arbetspendling och näringslivets transporter, särskilt med hänsyn till den gröna omställningen.

I Regeringens direktiv anges exempelvis att samhällsekonomisk effektivitet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder samtidigt som det är viktigt att utveckla sammanhängande stråk och att det finns en tydlig systemsyn vid val av åtgärder. För de regionala planerna skriver regeringen att prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten.

Ett fungerande och underhållet transportsystem ger inte bara bättre vardagsresor – det stärker också samhällets motståndskraft mot kriser och oförutsedda händelser. Transporterna är en grundläggande förutsättning för att samhället ska fungera, men också för att totalförsvaret ska kunna lösa sina uppgifter. Det är avgörande för att kunna säkra tillgången till livsviktiga varor, skydda civilbefolkningen samt möjliggöra både militär förflyttning och värdlandsstöd.



Länets förutsättningar och behov

Länets önskade utveckling och dess specifika förutsättningar utgör grunden för de behov och satsningar som identifieras kopplat till transportinfrastrukturen.

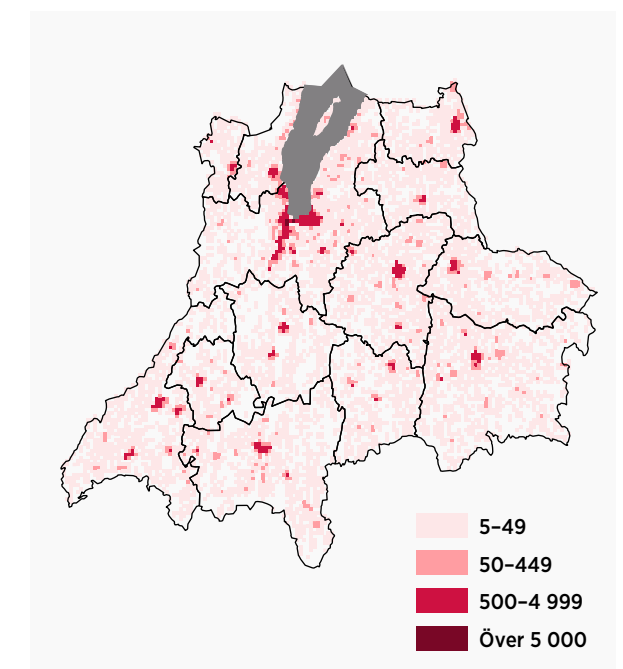
Övergripande beskrivning av länet

Geografisk fördelning

Jönköpings län har en ojämn befolkningsfördelning. Av länets ca 370 000 invånare år 2024 bor 40 procent i Jönköpings kommun, som ligger i länets norra del. I övrigt präglas länet av många och små tätorter. Av länets nästan 100 tätorter har endast sex tätorter över 10 000 invånare. Nästan 80 tätorter har färre än 2 500 invånare, varav knappt 50 har färre än 500 invånare. Totalt bor 83 procent av länets invånare i tätorter.

Befolkningen i länet som helhet ökar, men tillväxten är i huvudsak koncentrerad till kommunerna närmast Jönköping. Övriga kommuner har minskat sin andel av länets befolkning de senaste tio åren. Det är en trend som väntas fortsätta under kommande planperiod. Enligt befolkningsprognosen kommer länets totala befolkning öka med drygt två procent, från 370 000 invånare år 2024 till cirka 380 000 invånare år 2035.

Figur 1. Befolkningstäthet år 2023



Befolkningstäthet på kilometerruta.
Källa: Statistiska centralbyrån, 2023.

Ålders- och utbildningsstruktur

Länets åldersstruktur är relativt jämn och har en god fördelning mellan män och kvinnor i de yngre och arbetsföra åldersgrupperna. Den åldersgrupp som ökar mest är 80 år och äldre, medan de yngsta åldrarna minskar.

Andelen invånare med högre utbildning ökar, men ligger i dagsläget under riksgenomsnittet när det gäller eftergymnasial utbildning på tre år eller mer. Utbildningsnivån är signifikant högre i Habo och Jönköping än i övriga länet. Utbildningsnivåerna är lägst i Gnosjö och Gislaved.

Näringsliv och sysselsättning

Näringslivet i Jönköpings län består i hög grad av små och medelstora företag. Tillverkningsindustrin är den största branschen, både sett till antal anställda och omsättning. Särskilt hög är industrins andel i kommunerna Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Sävsjö och Mullsjö.

61 procent av länets sysselsatta arbetar i länets sex tätorterna som har fler än 10 000 invånare. 12,5 procent arbetar i orter som har mellan 10 000 och 5 000 invånare, och 4,5 procent arbetar i orter med mellan 2 500–5 000 invånare. Samtidigt finns 13 procent av alla arbetstillfällen i orter med färre än 2 500 invånare och 9 procent på ren landsbygd.

Sysselsättningsgraden, det vill andelen förvärvsarbete i åldern 20–65 år, uppgår till 83 procent. Det är högre än riksgenomsnitt på 81 procent. Däremot är det endast Habo kommun som har en medianinkomst över rikssnittet i denna åldersgrupp.

Arbetsmarknader

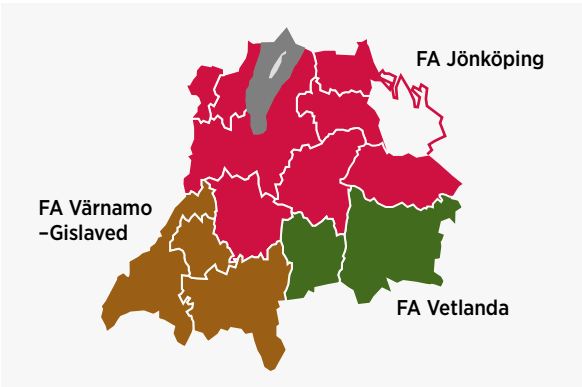
Funktionella analysregioner (FA-regioner) används för att beskriva hur väl olika områden är integrerade med varandra genom resor mellan bostad och arbete. Indelningen baseras på prognoser av arbetspendling över kommungränser.

Jönköping läns kommuner tillhör tre funktionella arbetsmarknadsregioner i FA25:

- 1. **FA Jönköping:** Aneby, Eksjö, Habo, Jönköping, Mullsjö, Nässjö, Tranås, Vaggeryd och Ydre (Östergötlands län). Totalt cirka 132 500 sysselsatta 2023.
- 2. **FA Värnamo–Gislaved:** Gislaved, Gnosjö och Värnamo. Totalt cirka 38 200 sysselsatta år 2023.
- 3. **FA Vetlanda:** Sävsjö och Vetlanda. Totalt cirka 19 100 sysselsatta år 2023.

FA-regionen Jönköping uppvisar en betydligt större branschbredd än övriga FA-regioner. För att stärka arbetsmarknadens robusthet är det viktigt att säkerställa god tillgänglighet mellan olika FA-regioner, både inom och utanför länets gränser. Större arbetsmarknadsregioner med starka tillväxtmotorer ger bättre förutsättningar för ökad branschbredd. Det bidrar i sin tur till att en FA-region blir mindre känslig för konjunktur- och strukturförändringar.

Figur 2. FA-regioner

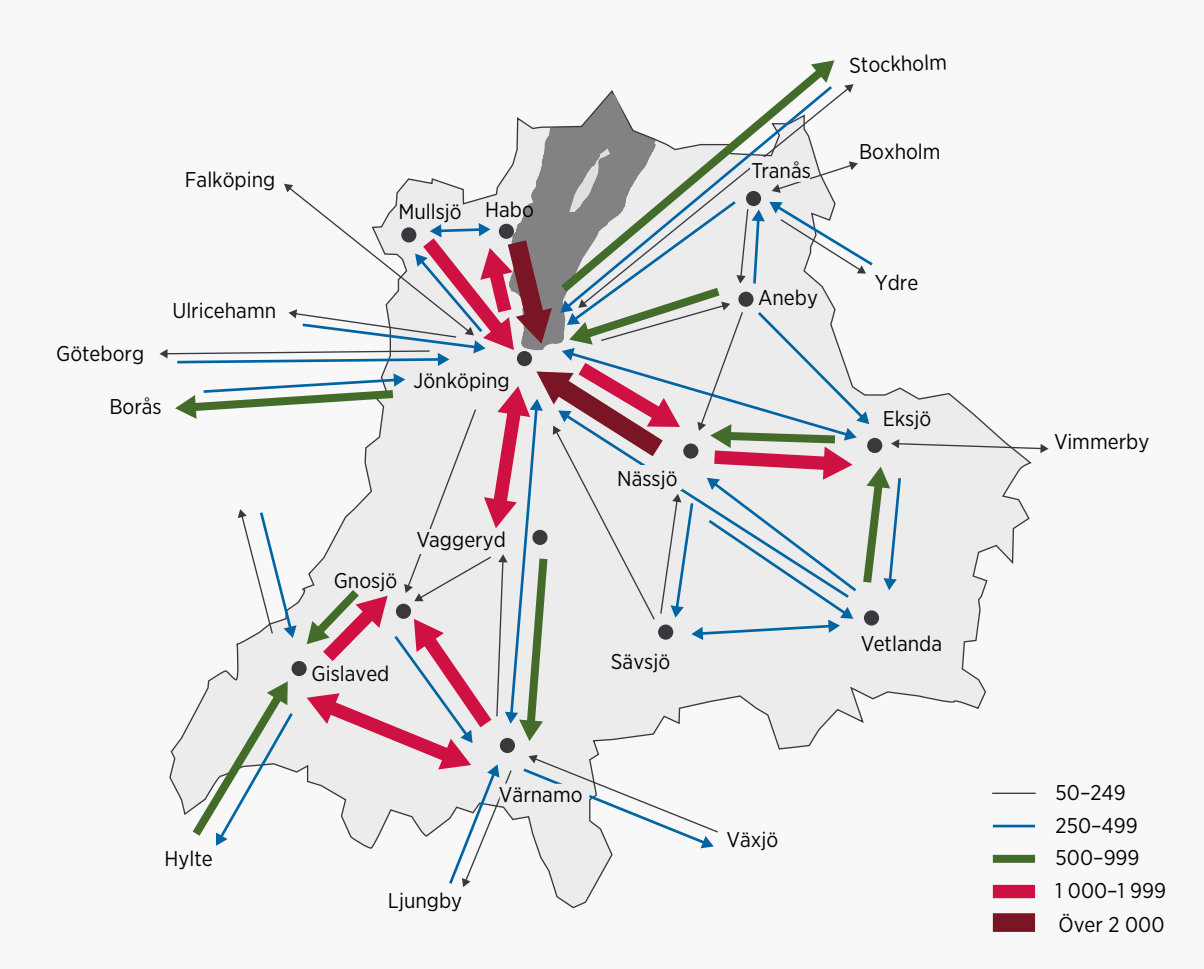


Arbetspendling

Avstånden mellan länets kommunhuvudorter är förhållandevis långa, vilket medför långa restider. Färre än hälften av kommunhuvudorterna som har ett pendlingsavstånd på under 45 minuter till regioncentrum och tillväxtmotorn Jönköping.

I delar av länet bidrar kombinationen av låg utbildningsnivå och långa pendlingsavstånd till att lokala företag har svårt att rekrytera rätt kompetens. Särskilt företag som ligger utanför ett attraktivt pendlingsavstånd till Jönköping upplever utmaningar med att rekrytera nyckelkompetenser.

Figur 3. Arbetspendling mellan kommuner



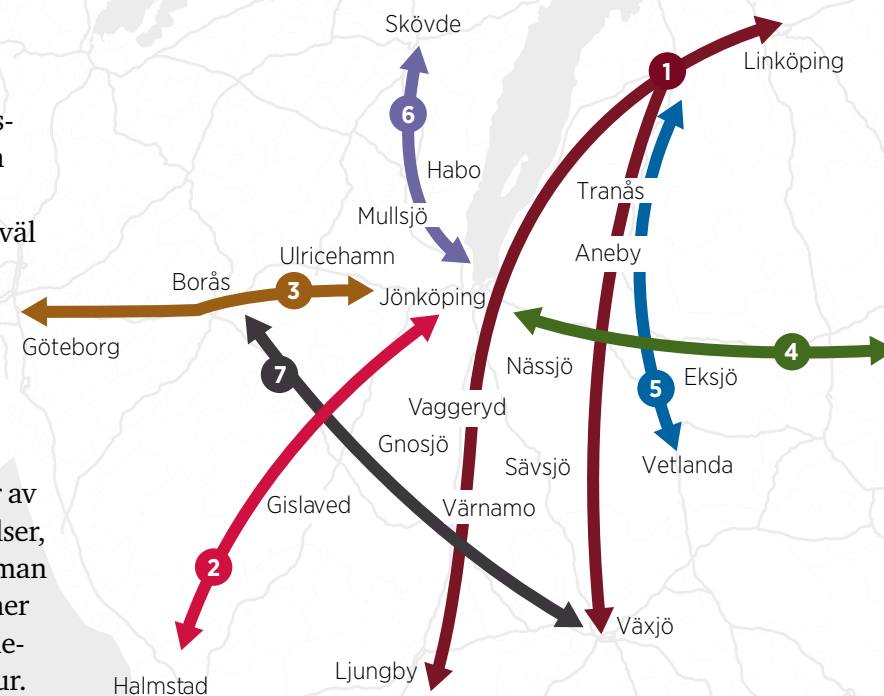
Källa: Statistiska centralbyrån, 2024.

Länets transportsystem

Övergripande transportstråk

Jönköpings län ligger som en naturlig transportnod i stråken som förbinder Stockholm (Mälardalen), Malmö (Öresundsregionen) och Göteborg. Länet har kopplingar mot såväl Sydsverige och Halland som ostkusten, Göteborg, Skaraborg och Östergötland.

Genom länet löper ett antal transportstråk av stor betydelse, för såväl långväga transporter och resor som mer regional och lokal arbetspendling. Flera av stråken består av relativt parallella väg- och järnvägsförbindelser, dock binder länets vägar och järnvägar samman olika tätorter och fyller därför olika funktioner vilket kan vara en utmaning kopplat till planering av transporter och transportinfrastruktur.



Figur 4. Övergripande transportstråken

1 Stråket E4 och Södra stambanan

Interregional funktion

E4 och Södra stambanan är bland Sveriges viktigaste stråk för både person- och godstrafik. Stråket skapar starka förbindelser mot Linköping/Norrköping och Mälardalen i nordlig riktning och kopplar Jönköpings län mot Skåne och Köpenhamn i söder. Stråket bedöms få ännu större betydelse kopplat till logistik och gods i framtiden då landförbindelsen över Fehrman bält beräknas stå klar 2029.

Regional funktion

Stråket är länets viktigaste koppling för tillgänglighet och av stor betydelse för arbetspendling. Utmed E4 ligger Jönköping, Vaggeryd och Värnamo och strax söder om länets södra gräns ligger Ljungby. Utmed Södra stambanan ligger kommunhuvudorterna Tranås, Aneby, Nässjö och Sövsjö som tack vare järnvägen har förutsättningar för arbetspendling mot Alvesta/Växjö och Mjölby/Linköping.

Stråket rv 26 och väg 153 samt järnvägarna HNJ-banan och Vaggerydsbanan

Interregional funktion

Betydelsefullt för långväga godstransporter och har koppling mot hamnar i Varberg, Falkenberg och Halmstad samt tillverkningsindustrin i Gnosjöregionen. Stråket är även av betydelse för godstransporterna till och från Göteborg hamn.

Regional funktion

Arbetspendling mellan Gislaved/Smålandsstenar-Jönköping, vilken har potential att utvecklas tack vare projektet på Värnamo-Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering som binder samman arbetsmarknaderna i Värnamo och Jönköping med effektiva regionalstågsförbindelser.

3 Västliga stråket utmed rv 40

Interregional funktion

Stråket är betydelsefullt för persontransporter till och från Göteborgsregionen och godstransporter kopplade till Göteborgs hamn. Stråket är en del i det viktigaste vägstråket mellan Sveriges två största städer Stockholm och Göteborg.

Regional funktion

Riksväg 40 är på regional nivå viktig för arbetspendling till och från Bottnaryd, Ulricehamn och Borås.

4 Ostliga stråket utmed rv 40 och rv 47 samt järnvägarna Jönköpingsbanan-Bockabanan

Interregional funktion

Stråket är viktigt för godstransporter mot Östersjökusten och hamnen i Oskarshamn. Riksväg 40 och riksväg 47 är också betydelsefulla för besöksnäringen med kopplingar mot norra Kalmar län och Gotland.

Regional funktion

Stråket är på regional nivå framförallt viktigt för arbetspendling mellan Jönköping, Nässjö och Eksjö.

5 Stråket utmed rv 31 och rv 32

Interregional funktion

Stråket binder på övergripande nivå samman länets östra delar med Örebro, Östergötland och Mälardalen och har också en mellankommunal funktion kopplat till arbetspendling till och från Boxholm och Mjölby. I söder kopplar stråket samman länet med Blekinge och Kalmar.

Regional funktion

Stråket berör främst kommunerna Tranås, Aneby, Eksjö och Vetlanda.

6 Stråket Jönköpingsbanan och rv 26/47

Interregional funktion

Stråket binder samman länet mot Falköping, Skövde (Västra stambanan) och i förlängningen Karlstad och Oslo. Stråket är av betydelse för långväga godstransporter men också i viss mån interregional arbetspendling mellan Skövde och Jönköping.

Regional funktion

Stråket har länets mest omfattande arbetspendling, till största del inpendling till regioncentrat Jönköping från Mullsjö och Habo.

Stråket är också betydelsefullt för och har en stor potential för ökad arbetspendling.

7 Stråket utmed rv 27 och Kust till kust-banan

Interregional funktion

Koppling mot Borås/Göteborg och Växjö/Kalmar. Betydelsefullt stråk för långväga godstransporter mellan sydostkusten och västkusten. Stråket binder samman Värnamos arbetsmarknadsregion med Växjö och Borås arbetsmarknadsregioner.

Regional funktion

Viktigt arbetspendlingsstråk för Gislaveds, Gnosjö och Värnamo kommuner. Vägen och järnvägen passerar till stor del olika orter i dessa kommuner.

Figur 5. Jönköpings läns läge i södra Sverige

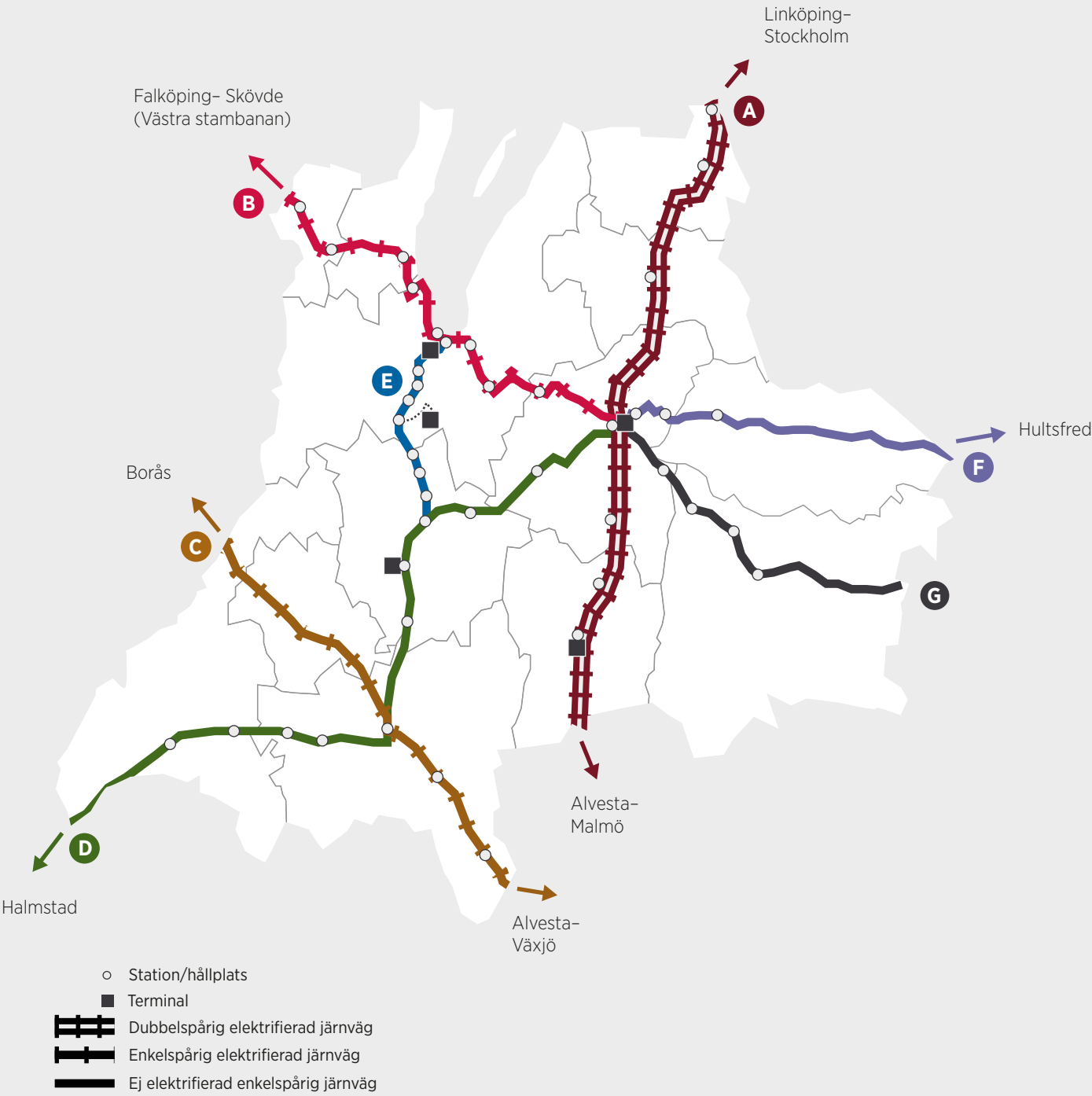


Länets järnvägsnät

Jönköpings län har ett omfattande järnvägsnät med stationer i samtliga kommuner. Södra stambanan, Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan är elektrifierade och är viktiga för person- och godstrafik, ur såväl ett internationellt som nationellt perspektiv.

HNJ-banan, Vaggerydsbanan, Bockabanan och Vetlandabanan är oelektrifierade och har lägre standarder. Banorna har betydelse för regionala resor, länets godsterminaler samt kopplingar mot Stångådalsbanan och hamnar i Oskarshamn och Halmstad.

Figur 6. Järnvägar i Jönköpings län



A

Södra stambanan (SSB)

Elektrifierad dubbelspårig järnväg mellan Stockholm och Malmö. Utgör tillsammans med Västra stambanan de viktigaste järnvägsstråken i nord-sydlig riktning i den södra delen av landet. Trafikeras i länet med fjärrtåg, regionaltåg och godståg. Hög hastighetsstandard med få hastighetsnedsättningar (> 160 km/h).

B

Jönköpingsbanan

Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Falköping där järnvägen ansluter till Västra stambanan. Trafikeras med regionaltåg, godståg och viss fjärrtågstrafik. Kopplar samman Västra stambanan och Södra stambanan. Merparten av sträckan Nässjö-Sandhem har hastighetsbegränsning (120–160 km/h). Banan har också kapacitetsutmaningar med mycket trafik av både personer och gods.

C

Kust till kust-banan

Elektrifierad enkelspårig järnväg mellan Göteborg och Emmaboda–Kalmar/Karlskrona. Regionaltågstrafik och godstrafik. Viktig tvärled och matarbana mot SSB i diagonal riktning genom länet. Merparten av sträckan Alvesta–Värnamo har hög hastighetsstandard (> 160 km/h). Sträckan Värnamo–Borås har varierad hastighetsstandard.

D

Halmstad–Nässjö järnväg (HNJ)

Oelektrifierad och enkelspårig järnväg mellan Halmstad och Nässjö. Merparten av sträckan Värnamo–Nässjö har hastighetsbegränsning 120–160 km/h och sträckan Värnamo–Smålandsstenar är huvudsakligen begränsad till 90–119 km/h. På den halländska sidan har banan mycket låg hastighetsstandard.

E

Vaggerydsbanan

Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Jönköping och Vaggeryd. Sträckan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60–160 km/h med lägre hastigheter i Tabergsdalen och Jönköping).

F

Högländsbanan

Oelektrifierad enkelspårig järnväg mellan Nässjö och Hultsfred. Regionaltågstrafik mellan Nässjö och Eksjö och godstrafik hela sträckan. Banan har låg hastighetsstandard (varierar mellan 60–119 km/h).

G

Vetlandabanan

Oelektrifierad enkelspårig järnväg med person- och godstrafik Nässjö–Vetlanda samt godstrafik till Pauliström och Kvillefors. Banan har låg hastighetsstandard, merparten av sträckan har 90–119 km/h.

Godstransporter på järnväg

Länets viktigaste stråk och noder för godstransporter på järnväg är Södra stambanan med kombiterminalerna Gamlarp (Nässjö) och Stockaryd (Sävsjö) samt Vaggerydsbanan med kombiterminalerna i Båramo (Skillingaryd), Torsvik och Ljungarum (Jönköping).

Länets omlastningscentraler ger goda förutsättningar för intermodala transporter, vilket går i linje med regeringens mål att flytta gods från lastbil järnväg och sjöfart.

Behov och utmaningar för järnvägen

De behov och utmaningar som lyfts gällande länets järnvägar har primärt ett regionalt perspektiv. Nationella behov kopplat till järnvägsanläggningen hanteras via nationell plan.

Stärkt kapacitet på Jönköpingsbanan och Kust till kust-banan

Jönköpingsbanan är enkelspårig och har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande som begränsar möjligheterna att utveckla trafiken. Anspråken på att utveckla såväl gods- som persontrafik är höga. Långa restider med kollektivtrafik till viktiga målpunkter kring A6-området i Jönköping medför anspråk på ytterligare ett tågstopp inom Jönköping. Behov finns också av mötesstationer och plattformsförlängningar.

Genomförd åtgärdsvalsstudie visar att Kust till kust-banan har brister i användbarhet, kapacitet och robusthet på sträckan genom Jönköpings län.

Kortare restid med tåg på sträckan Jönköping–Värnamo

Det finns starka anspråk på kortare restid för persontrafiken mellan Jönköping och Värnamo. Sträckan är viktig för arbetspendling och restidskvoten är mycket ofördelaktig för tåget. Banan har låg standard i flera avseenden, vilket medför betydande brister i användbarhet, kapacitet, robusthet och punktlighet samt säkerhet och miljö.

Elektrifiering och höjda banstandarder

Om regionaltågstrafiken ska bedrivas med en enhetlig fordonsflotta av eltåg behöver samtliga järnvägar där regional persontågstrafik ska bedrivas i framtiden elektrifieras. Projekt för elektrifiering av sträckorna Värnamo–Nässjö samt Nässjö–Eksjö pågår. Det finns även behov av att elektrifiera sträckorna Nässjö–Vetlanda och Värnamo–Smålandsstenar (Halmstad). Sträckan Värnamo–Halmstad korsar länsgränsen till region Halland efter stationen Smålandsstenar, även järnvägen som ingår i region Halland är i behov av elektrifiering.

Banstandarderna är låga på sträckorna Jönköping–Vaggeryd, Nässjö–Vetlanda och Värnamo–Smålandsstenar. Utöver elektrifiering behöver banorna kraftfulla reinvesteringar kopplat till spårstandard, trädsäkring, mötesmöjligheter och plankorsningar för att kunna trafikeras på ett robust sätt i framtiden.

Utveckling av stationer utmed Södra stambanan

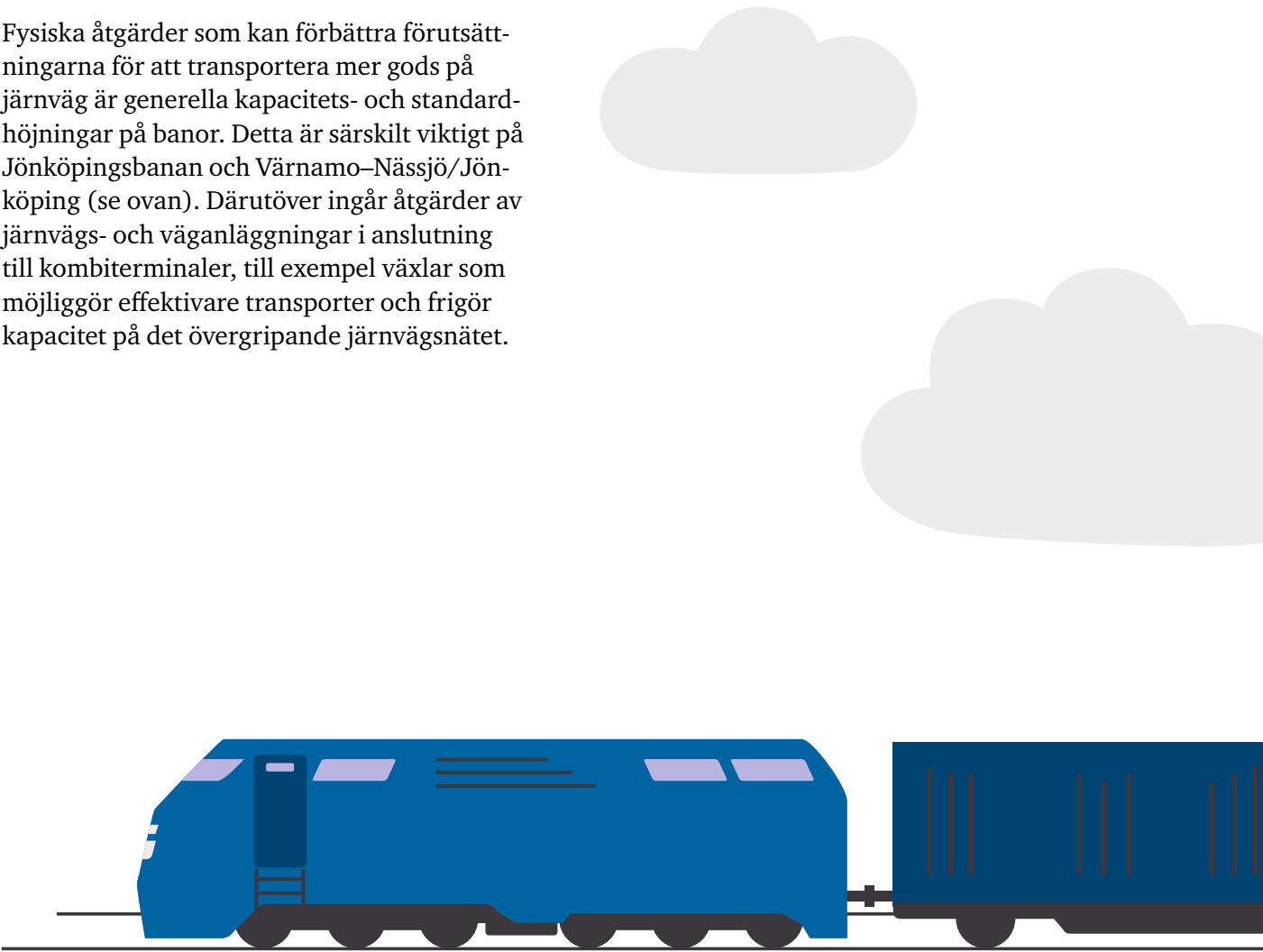
Södra stambanan (SSB) har en hög trafikering av såväl fjärrtåg, regionaltåg och godståg. I dagsläget ligger plattformarna för regionaltåg vid huvudspåret, vilket innebär hög konkurrens mellan olika typer av trafik. För att kunna utveckla regionaltågstrafiken utmed SSB behöver stationerna utmed järnvägen utvecklas.

Utveckla förutsättningar för godstransporter på järnväg

Fysiska åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för att transportera mer gods på järnväg är generella kapacitets- och standardhöjningar på banor. Detta är särskilt viktigt på Jönköpingsbanan och Värnamo–Nässjö/Jönköping (se ovan). Därutöver ingår åtgärder av järnvägs- och väganläggningar i anslutning till kombiterminaler, till exempel växlar som möjliggör effektivare transporter och frigör kapacitet på det övergripande järnvägsnätet.

Utmaningar för intermodala transporter

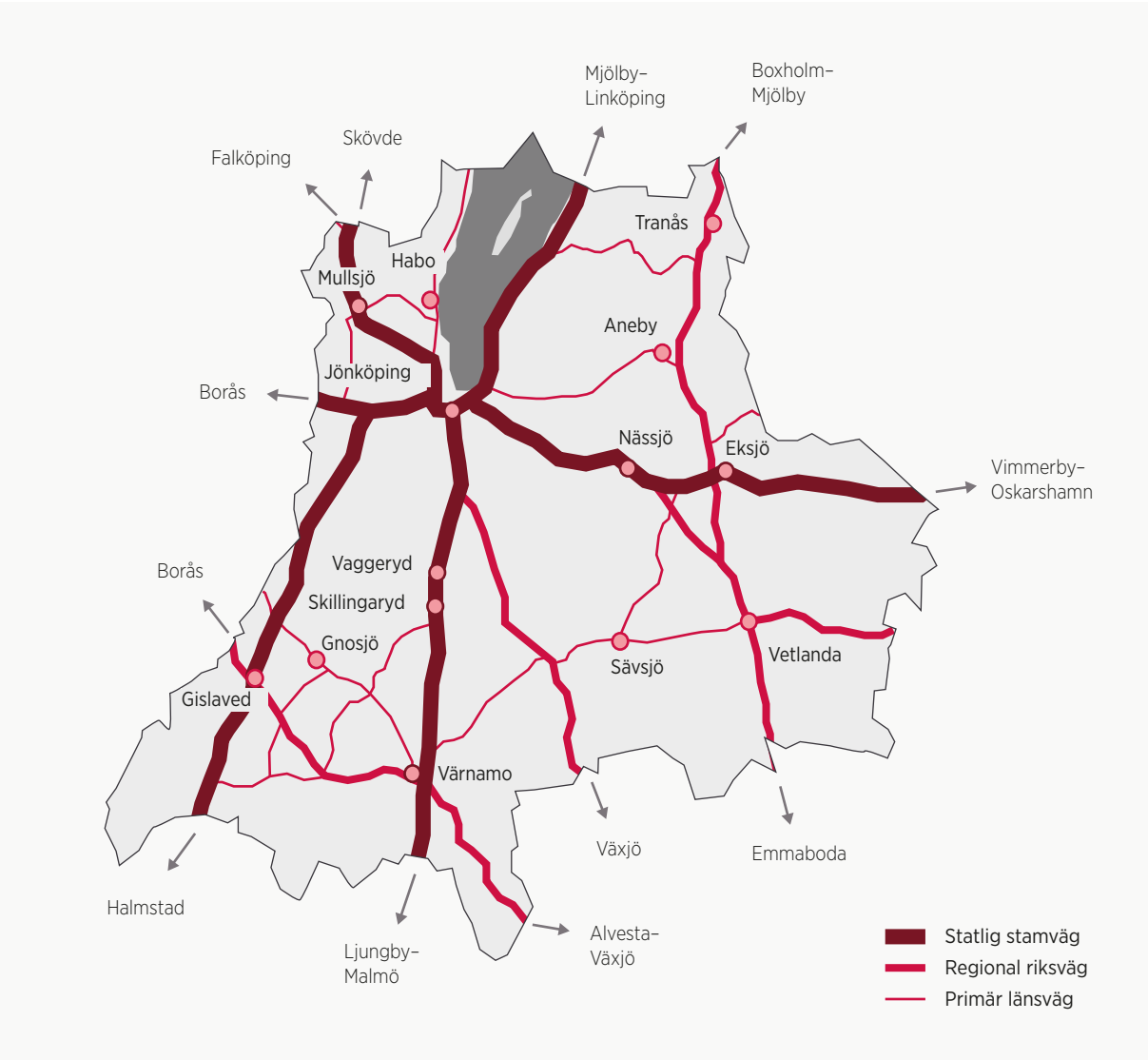
Många av godstransporterna som sker inom eller till och från länet är volymmässigt små och avståndsmässigt korta och lönar sig därför inte att lasta om till järnväg. En annan problematik är att en del av transportsträckan utgör ett hinder för hela transporten (oftast den första eller sista delen).



Länets vägnät

Jönköpings län är en knutpunkt i landets väg-system. E4 som sträcker sig genom hela landet korsar i Jönköping riksväg 40, som går från Göteborg på västkusten till Västervik på ostkus-ten. Vidare går ett antal betydelsefulla vägstråk genom länet, exempelvis väg 27 från Blekinge mot Göteborg och väg 26 från söder till norr.

Figur 7. Länets huvudvägnät



Källa: Nationella vägdata-basen, 2025.

Den största trafikvolymen på länets vägar återfinns på det nationella stråket E4, främst runt Jönköping. Lastbilstrafiken är mycket omfattande längs detta stråk. Personbilstrafiken på länets vägnät varierar mellan olika stråk och även längs stråken. Fullt naturligt är trafikvolymerna som störst i anslutning till de större tätorterna.

Trafiksäkerhet

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet bygger på Nollvisionen, som innebär att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. För att nå detta mål finns etappmål som inne-bär att antalet omkomna till följd av trafiko-lyckor mellan åren 2020 och 2030 ska halveras. För att uppnå målen krävs åtgärder inom flera områden, såsom infrastruktur, beteende hos trafikanter och fordonsutveckling.

I Jönköpings län är trenden för antalet olyckor med svårt skadade eller omkomna långsamt sjunkande. Över 80 procent av olyckorna på statliga vägar inträffar på vägsträckor, medan övriga till största delen sker i korsningar. Olyck-orna sker främst på vägar med hastigheter 70km/h eller högre som inte är mittseparerade.

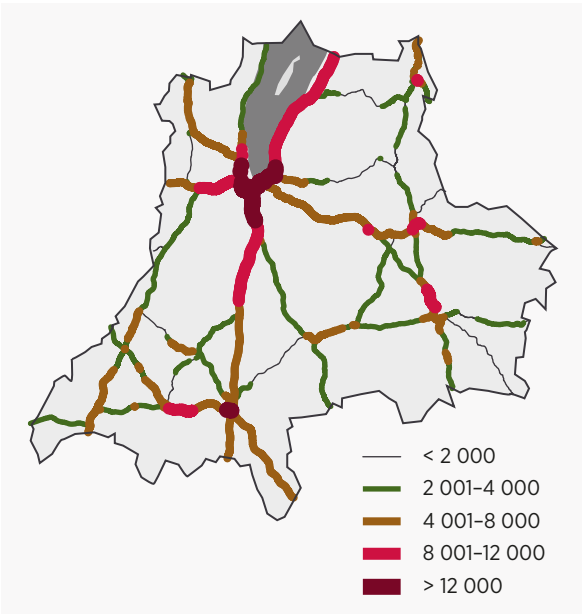
Sambandet mellan trafikmängd och antalet olyckor är tydligt. Detta innebär att ett fortsatt långsiktigt arbete med mittseparering av de mest trafikerade vägarna och trafiksäkerhets-höjande åtgärder på övrigt vägnät, är av stor betydelse för att öka trafiksäkerheten på det statliga vägnätet i Jönköpings län.

Krav på funktionellt samband

Enligt väglagen ska en allmän väg vara till för allmän samfärdsel. I dagsläget går det endast att bygga cykelväg med stöd av väglagen om den byggs i nära anslutning till en allmän väg där det finns ett funktionellt samband mellan den allmänna vägen och cykelvägen.

Det innebär att det, med nuvarande tolkning av lagstiftningen, inte är möjligt att bygga eller väghålla friliggande statliga cykelvägar eller att nyttja enskilt vägnät med driftsbi-drag som del av cykelvägnätet.

Figur 8. Årsmedelsdygnstrafik för utvalda viktiga vägar i länet



Källa: Nationella vägdata-basen, 2024.

Behov och utmaningar för vägnätet

Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet på länets större regionala vägar

För att hitta en balans mellan trafiksäkerhet och framkomlighet på länets vägar har Tra-fikverket i omgångar arbetat med översyn av hastigheterna. Framför allt har vägar som inte är mittseparerade och har hastigheten 90 km/h varit i fokus. Att justera hastigheterna påverkar restiden mellan målpunkter i länet, inte minst den upplevda restiden. En förut-sättning för att kunna höja hastigheterna till 100 km/h är mötteseparering med mitträcken. Denna typ av åtgärd är kostsam vilket innebär att det krävs en prioritering av sträckor utifrån länets samlade resurser, nyttor och behov. På övriga större vägar i länet finns behov av min-dre åtgärder för att avhjälpa brister i säkerhet.

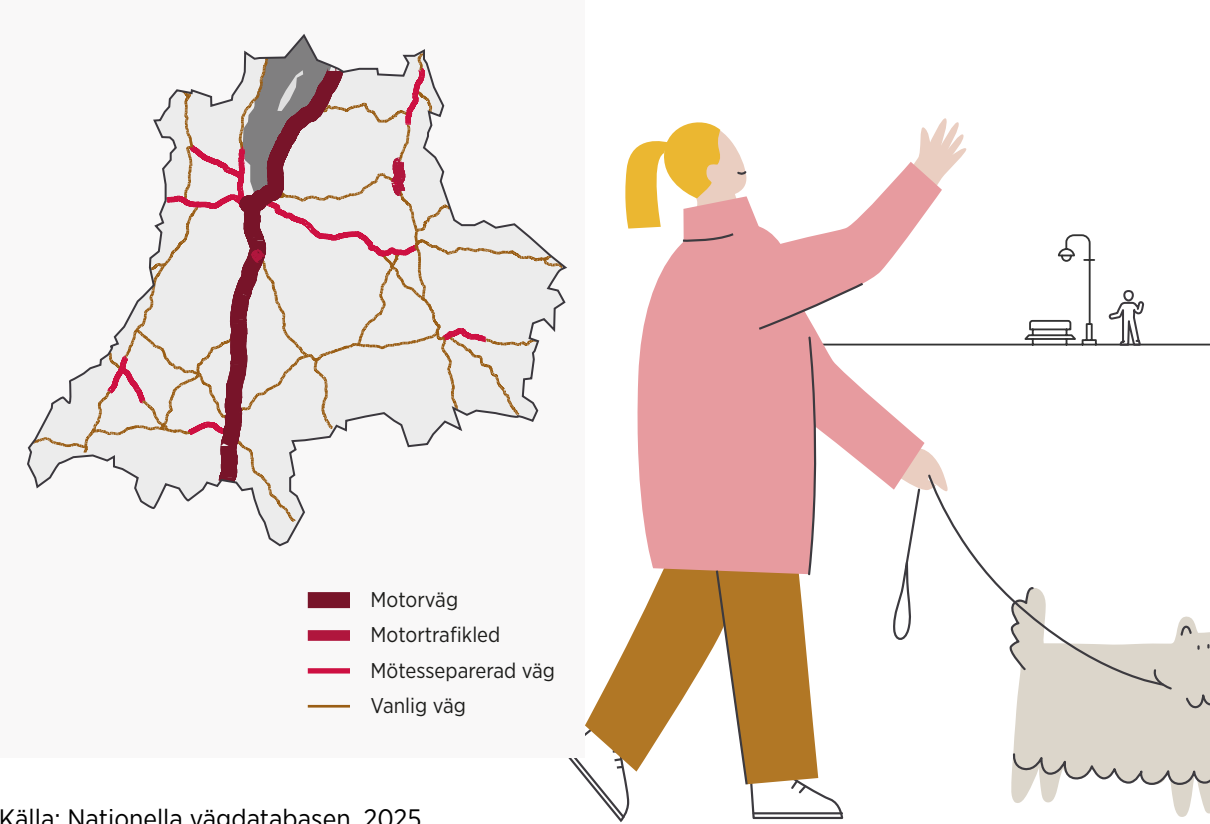
Skapa tryggare trafikmiljöer utmed statliga vägar i länets mindre tätorter

Många av länets mindre tätorter genomkorsas av större statliga vägar vilket i flera fall ger konflikt mellan det lokala behovet av att möjliggöra säkerhet för oskyddade trafikanter och behovet av framkomlighet för genomgående trafik.

Bibehålla funktion på länets enskilda vägnät

Jönköpings län har en omfattande landsbygd med en stor mängd enskilda vägar med allmän trafik. Att upprätthålla en god funktion på hela länets vägnät är viktigt för transportsystemets samlade tillgänglighet i ett län med ojämn geografi.

Figur 9. Vägtyp



Källa: Nationella vägdaten, 2025.

Väghållare

Väghållarna har det yttersta ansvaret för att upprätthålla en god kvalitet på vägnätet. I Sverige finns tre typer av väghållare som har ansvar för olika typer av vägar.

- **Staten** (genom Trafikverket) ansvarar för de allmänna vägarna, med undantag för de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning.
- **Kommunerna** förvaltar kommunala gator och vägar.
- **Vägföreningar/samfällighetsföreningar** och **enskilda fastighetsägare** ansvara för enskilda vägar.

Länets kollektivtrafik

Förutsättningar

En välfungerande och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att utveckla länets arbetsmarknader och skapa ett tillgängligt, jämlikt och hållbart samhälle. Den gör det möjligt att bo, leva och arbeta i hela länet och bidrar till att minska bilberoendet och klimatpåverkan.

Jönköpings län har trots många tätorter en förhållandevis samlad struktur där en stor del av befolkningen bor utmed större transportstråk, vilket ger en god närhet enligt SCB:s definition. År 2022 hade knappt 87 procent av länets befolkning mindre än en kilometer till en hållplats eller station och knappt 72 procent hade en station inom 400 meter ifrån sin bostad.

En utmaning för kollektivtrafiken är att tillgängligheten för den befolkning som inte bor utmed stråk med högfrekvent kollektivtrafik är lägre. En annan problematik kopplat till kollektivtrafikens utveckling är att avstånden mellan tillväxtmotorer och kommunhuvudorter är relativt långa samt att länets regioncentrum Jönköping ligger ocentrerat inom geografin.

Utveckling av kollektivtrafikens linjenät

Regionens kollektivtrafik ska utvecklas i tätorter, pendlingsstråk och på landsbygden där det är lämpligt. Kollektivtrafiken ska bidra till att fler kan resa till arbete, skola, vård, service och fritid, att invånare når fler arbetsplatser inom rimligt avstånd. Det ska även bidra till att arbetsgivare kan rekrytera kompetens från ett större område och att klimatpåverkan minskar

genom färre bilresor. Att personer med funktionsnedsättning får god tillgänglighet och att det finns prisvärda och jämställda möjligheter att resa.

Kollektivtrafiken ska binda samman de befolkningstäta delarna i länet med viktiga målpunkter i snabba och effektiva stråk och skapa en bra kollektiv pendlingstrafik mellan regionens kommuncentra och övriga städer och större tätorter där pendling till arbete och utbildning är prioriterad.

I de storregionala kollektivtrafikstråken som har ett stort antal resande och som går över länsgräns eftersträvas att ha ett likartat trafikutbud som inom länet. Järnvägen är grundstommen för det storregionala resandet och busstrafiken kompletterar den. Landsbygd och mindre orter utanför det linjelagda utbudet ska samtidigt garanteras ett lägsta trafikutbud som möjliggör resor till samhällsservice och i viss utsträckning social verksamhet. Strategiska bytespunkter är viktiga för att tillgängligheten till starka kollektivtrafikstråk ska vara god i alla delar av länet och för alla invånare.

Regional kollektivtrafikmyndighet

Region Jönköpings län har ansvar för länets kollektivtrafik. Detta innefattar kollektivtrafik som utförs inom ett län eller sträcker sig över flera län men huvudsakligen tillgodoser behovet av arbetspendling och/eller vardagsresande.

Behov och utmaningar

Minska restider och öka attraktivitet

För att kollektivtrafiken ska vara en effektiv konkurrent till bilen och öka resandandelen krävs konkurrenskraftiga restider och förutsättningar för attraktiva fordons- och trafikeringsupplägg. Detta kräver i sin tur fysiska åtgärder som kan öka framkomligheten för bussar, elektrifiering av oelektrifierade bandelar, åtgärder för att öka banornas robusthet med mera.

Mål om restider

Enligt trafikförsörjningsprogrammet ska den regionala kollektivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden:

- Restid om max 60 minuter från kommunhuvudort till Jönköping.
- Restid under 45 min från kommunhuvudort till angränsande kommuners centralorter.

Tillvarata strukturbildande effekter

Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafikens konkurrenskraft och fysisk planering. En samlad och medveten kommunal bebyggelseplanering med rimliga avstånd mellan målpunkter och kollektivtrafikstråk är en förutsättning för att möjliggöra en effektiv kollektivtrafik och är också något som är strukturbildande och värdeskapande för samhällsutvecklingen i stort. Huvudsakligen går detta att påverka genom medveten översikts- och detaljplanering i kommunerna.

För att skapa och tillvarata de strukturbildande effekterna hos kollektivtrafikens anläggningar är det dock också viktigt att de satsningar som prioriteras genom regional transportplan samordnas och har en god koppling till respektive kommuns samhällsplanering och även kopplar mot mer regionala strukturbilder för transporter och bebyggelseutveckling.

Göra kollektivtrafiken tillgängligare

För att kunna tillgängliggöra kollektivtrafiken på landsbygden krävs förbättrade förutsättningar för kombinationsresor där resenärer tar bil eller cykel till noder för kollektivtrafikens huvudstråk. Detta innebär att satsningar behöver göras i strategiska noder där goda bytesmöjligheter, pendlingsparkeringar och samåkningsplatser kan erbjudas. För att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafiken krävs också fortsatta funktionsanpassningar av hållplatser samt medvetna åtgärder för att öka tryggheten vid bytespunkter.

Länets statliga gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet i Jönköpings län är sparsamt utbyggt utanför länets större samhällen, vilket delvis kan förklaras med att det är relativt långt mellan länets tätorter. I dagsläget finns längre sammanhängande statliga cykelvägar utmed sträckorna Huskvarna–Kaxholmen–Skärstad, Huskvarna–Lekeryd, Anderstorp–Gnosjö samt längre kommunala cykelvägar Gislaved–Hestra, Skillingaryd–Vaggeryd–Hok, Vetlanda–Landsbro samt Vetlanda–Ekenässjön.

Regional cykelstrategi

Region Jönköpings läns cykelstrategi är en grund för ett systematiskt länsgemensamt arbete med att stärka cykelns attraktivitet som transportmedel. Cykelstrategin ska också synliggöra vilka strategiska satsningar och åtgärder som bör prioriteras för att stärka cyklingen i länet på ett effektivt sätt. Ett mål i strategin är sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter i länet och ett av insatsområdena under detta mål är Plan för regional statlig infrastruktur. I regionens cykelplan analyseras länets cykelbarhet och potential och resulterar i en bristanalys. Från dessa analyser prioriteras sträckor med störst brister och potential för cykelvägar längs med statlig väg.⁴

Behov och utmaningar

Skapa en sammanhängande cykelbarhet mellan målpunkter

Möjligheten att på ett säkert sätt kunna cykla mellan större tätorter innebär en hög potential för vardagscykling och skapar viktig tillgänglighet för länsinvånare som inte har tillgång till bil. Att binda samman länets cykelstrukturer är också betydelsefullt för rekreation och för utvecklingen av länets besöksnäring.

Möjliggöra kombinationsresor

För att skapa mobilitet med cykel över längre avstånd behöver länet utveckla förutsättningar för fler och attraktivare möjligheter till kombinationer mellan cykling och kollektivtrafik.

Flyg i länet

Jönköping Airport AB ägs av Jönköpings kommun och Region Jönköpings län. Jönköpings flygplats är en hub för flygfrakt och charter. Flygplatsen är också en beredskapsflygplats. Läget mitt i södra Sverige gör dock att konkurrensen mellan olika transportmedel är stor för resor till och från Stockholm och för längre utrikesresor är storflygplatserna Kastrup och Landvetter med deras utbud av direktlinjer relativt tillgängliga.

Regionala flygplatsens funktion

Regionala flygplatser fyller flera funktioner i transportsystemet. Flygplatsernas verksamhet omfattar oftast linjetrafik, chartertrafik och flygfrakt. Att vara beredskapsflygplats är också en viktig uppgift för vissa regionala flygplatser. Det innebär att flygplatserna är tillgängliga för samhällsflyg, exempelvis ambulans- och brandflyg.

I Sverige består den inrikes linjetrafiken nästan uteslutande av matarlinjer till och från Stockholms flygplatser, avståndet till Stockholm och konkurrensen från andra transportslag styr mycket omfattningen på denna flygtrafik.

Utrikesflyg består både av charter och reguljärtrafik, från många regionala flygplatser finns direktlinjer till stora europeiska flygplatser. Några av de regionala flygplatserna har även en omfattande fraktverksamhet.

4. Läs mer om bristerna i [Regional cykelplan](#).



Alternativ

Beroende på hur behov och mål tolkas och hur intressen vägs av mot varandra kan olika alternativa planinriktningar för planens utformning vara relevanta. Genom att ta fram och konsekvensbedöma tre alternativa planinriktningar åskådliggörs vilka nyttor och konsekvenser som olika prioriteringar resulterar i. Alternativen har varit ett arbetsverktyg vid framtagandet av planen och har inte gjorts om efter fastställelsebeslut av nationell plan.

Region Jönköpings län ska genom transportplanen arbeta för att de medel som ges till regional transportinfrastruktur möter länets behov utifrån våra regionala planeringsföresättningar. Vi ska också planera på ett sätt som leder utvecklingen åt rätt håll kopplat till nationella och regionala mål.

prioriteringar på objektsnivå i planen alternativt löpande under planperioden utifrån specifika kriterier för åtgärdsområdet.

För att visa hur olika strategiska prioriteringar påverkar förutsättningarna för måluppfyllelse har tre olika planalternativ tagits fram. Samtliga inriktningar är realistiska och genomförbara, alternativ *Satsningar i stråk* och *Insatser för lokalt liv* är viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar.

Planalternativens påverkan, effekter och konsekvenser för miljö och utveckling bedöms i planens konsekvensbeskrivning och har på så vis varit ett aktivt verktyg för avvägningar mellan olika anspråk och behov i hela processen med att ta fram planen.

Alternativet Balans i åtgärd är inte identiskt med färdigt planförslag. Konsekvenserna av de tre alternativa inriktningarna har tillsammans med förväntan om hur framtida resmönster kommer se ut varit en utgångspunkt för diskussionerna om vilka insatser som krävs för ett framtida effektivt och hållbart transportsystem i länet bäst ska främjas och skapas.

Alternativa inriktningar

Direktiven för åtgärdsplanering har gett Region Jönköpings län ett fast ekonomiskt utrymme att fördela på investeringar i transportinfrastruktur under den kommande tolvårsperioden. Region Jönköpings län har valt att bygga transportplanen med sex olika åtgärdsområden som är tematiskt indelade utifrån typ av åtgärder.

Genom att vikta åtgärdsområdena på olika sätt i förhållande till varandra kan alternativa strategier väljas för att möta länets behov och övergripande mål. Utifrån det givna utrymmet i respektive åtgärdsområde görs sedan

Bundna objekt i gällande transportplan

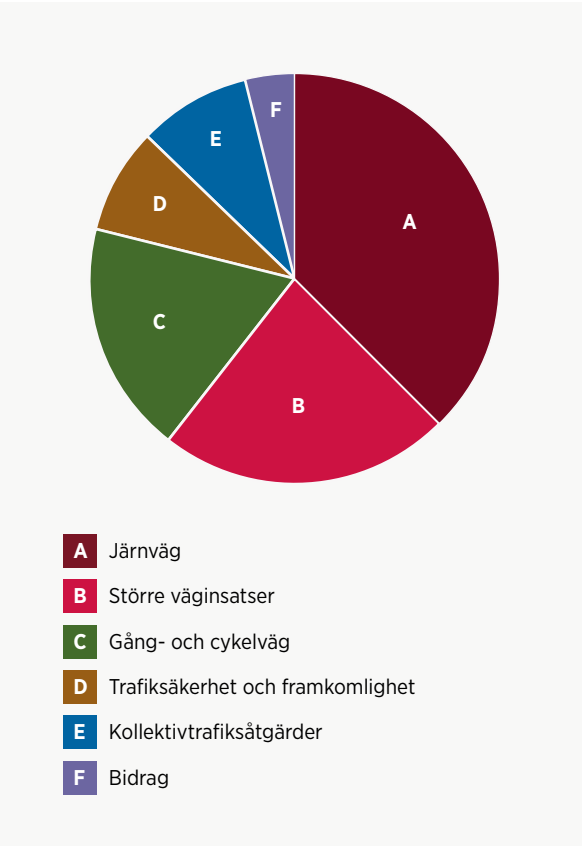
I och med att större om- och nybyggnationer i transportinfrastrukturen är mycket dyra och löper under en lång tid är det svårt att göra stora förändringar av planens innehåll från en planperiod till en annan; de objekt som planerats i gällande eller tidigare planer ligger kvar för kommande planperiod och påverkar hur stort utrymme som kan användas till nya satsningar.

Inför framtagandet av regional transportplan för 2026–2037 måste planbygget förhålla sig till de namngivna objekt som är planerade men ännu inte genomförda i transportplanen för 2022–2033. Eftersom flera av dessa objekt har fått kraftigt ökade kostnadskalkyler inför den nya planomgången ianspråktar respektive objekt en större del av den samlade ramen under kommande planperiod än i planen 2022–2033.

En förutsättning i skapandet av olika planstrategier har varit att långt gångna projekt ska ligga kvar som låsning i samtliga alternativ. Denna gång är många projekt långt gångna.

I samtliga alternativ finns satsningarna Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering, elektrifiering Nässjö–Eksjö samt upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda prioriterade. Även satsningar på riksväg 27 Ulås–Bredasten och riksväg 27 förbi Bor samt det pågående gång och cykelvägsprojektet Habo–Dungen finns med i alla alternativ. För objektet mötesstation Ryhov/A6 finns en underteckad avsiktsförklarting om sam- och medfinansiering vilket gör att det betecknas som bundet.

Diagram 2. Åtgärdsfördelning i Regional transportplan 2022–2033



Tabell 2. Status för objekt i regional transportplan 2022–2033, mnkr

Åtgärder	Status
A: Järnväg	-
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	Framtagandet av bygghandling pågår
Station Ryhov/A6	Finansiering saknas i nationell plan
Plattformsförlängningar	Utredning pågår
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	Utredning pågår
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	Planlagd – överklagad
B: Större väginSATser	-
Rv 27 Förbi Bor	Byggnation pågår
Rv 27 Ulås–Bredasten	Planläggning pågår
Lv 842 Förbi Tenhult	Planläggning pågår
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp	Ej påbörjad
C: Gång- och cykelväg	-
Längs statlig väg	Habo–Dungen: byggnation pågår
Medfinansiering till kommuner	-
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-
E: Kollektivtrafikåtgärder	-
Längs statlig väg och järnväg	-
Medfinansiering till kommuner	-
F: Bidrag	-
Enskilda vägar	-
Icke-statliga flygplatser	-

Balans i åtgärder

Alternativ *Balans i åtgärder* strävar efter att hålla inslagen linje från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Alternativet innehåller järnvägsinvesteringarna Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering, elektrifiering Nässjö–Eksjö och mötesstation Ryhov/A6, åtgärder på järnvägen Nässjö–Vetlanda samt pott för plattformsförlängning Huskvarna–Tenhult m.m. Objekten riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp och riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ligger över kant (delar av produktionen planeras till nästa planperiod, dvs. efter år 2037).

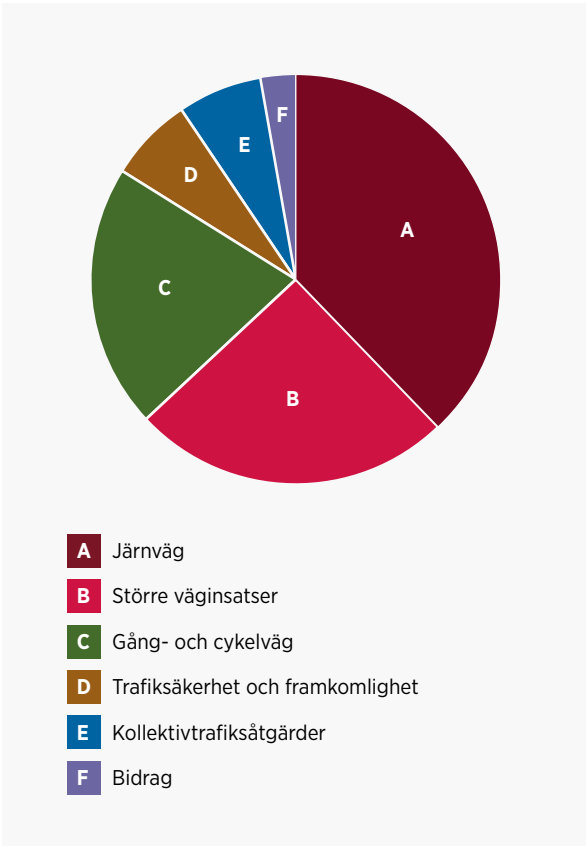
Alternativet möjliggör bibehållna procentuella potter för gång- och cykelvägsinvesteringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt Kollektivtrafikåtgärder i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

Gång och cykelåtgärderna innefattar både genomförande av de i den regionala cykelplanen högst prioriterade namngivna sträckorna längs statlig väg, Tenhult–Huskvarna och Hillerstorp–Gnosjö, samt en pott för punktinsatser i samhällen. I potten ingår även medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar på ca 20 mnkr per år.

För trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikåtgärder finns det drygt 10 mnkr per år.

Anslagen för bidrag till enskilda vägar ökar något till drygt 5 mnkr per år.

Diagram 3. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Balans i åtgärder*



Tabell 3. Balans i åtgärder 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	898
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁵	193
Station Ryhov/A6	476 ⁶	129
Pott för plattformsförlängningar	50	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
Pott för upprustning av regionala järnvägar	-	223
B: Större väginSATser	-	583
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp (över kant) ⁷	390	120
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd (över kant) ²	179	50
C: Gång- och cykelväg	-	501
Längs regional statlig väg	-	251
- Furusjö–Dungen	-	25
- Tenhult–Huskvarna	-	70
- Hillerstorp–Gnosjö	-	96
- Pott	-	60
Medfinansiering	-	250
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	160
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	160
Längs statlig väg	-	80
Medfinansiering till kommuner	-	80
F: Bidrag	-	60
Enskilda vägar	-	60
Totalt	-	2 362

5 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.
6 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.
7 Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan.

Insatser för lokalt liv

Alternativ *Insatser för lokalt liv* innebär att fokus ligger på satsningar på åtgärder som främjar lokala resor i det dagliga livet. Insatser för cykel- och gång, kollektivtrafik samt trafik-säkerhet och framkomlighet får mer pengar på bekostnad av satsningar på nya Större vägin-satser och Järnväg.

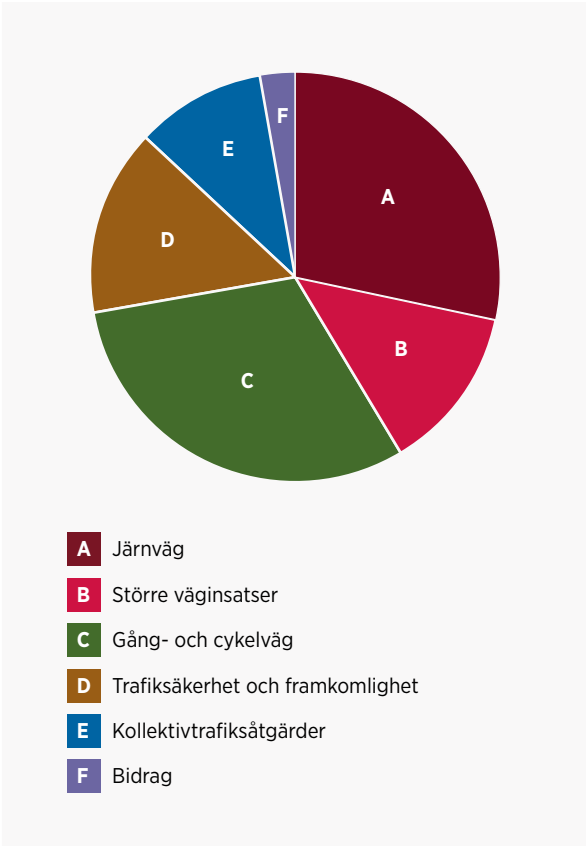
Av större järnvägs- och vägsatsningar är det som finns i alla alternativen även med här, men inget ytterligare har tillkommit inom dessa åtgärdsområden.

För gång och cykel möjliggörs satsningar på Sävsjö–Vrigstad förutom genomförande av de i cykelplanen prioritet 1 namngivna sträckorna längs statlig väg, Tenhult–Huskvarna och Hil-lerstorp–Gnosjö, samt en pott för punktinsatser i samhällen. I potten ingår även medfinansie-ring av kommunala cykelvägar med 25 mnkr per år.

För trafiksäkerhet och framkomlighet utökas satsningarna till drygt 30 mnkr per år och för kollektivtrafikåtgärder finns det ungefär 20 mnkr per år.

Anslaget för bidrag till enskilda vägar ökar till drygt 5 mnkr per år.

Diagram 4. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Insatser för lokalt liv*



Tabell 4. Insatser för lokalt liv 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	675
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁸	193
Station Ryhov/A6	476 ⁹	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö-Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	239	207
B: Större vägin-satser	-	304
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
C: Gång- och cykelväg	-	729
Längs regional statlig väg	-	429
– Furusjö–Dungen	-	25
– Tenhult–Huskvarna	-	70
– Hillerstorp–Gnosjö	-	96
– Sävsjö–Vrigstad	-	140
– Pott	-	98
Medfinansiering	-	300
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	350
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	240
Längs statlig väg	-	120
Medfinansiering till kommuner	-	120
F: Bidrag	-	64
Enskilda vägar	-	64
Totalt	-	2 362

8 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

9 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

Satsningar i stråk

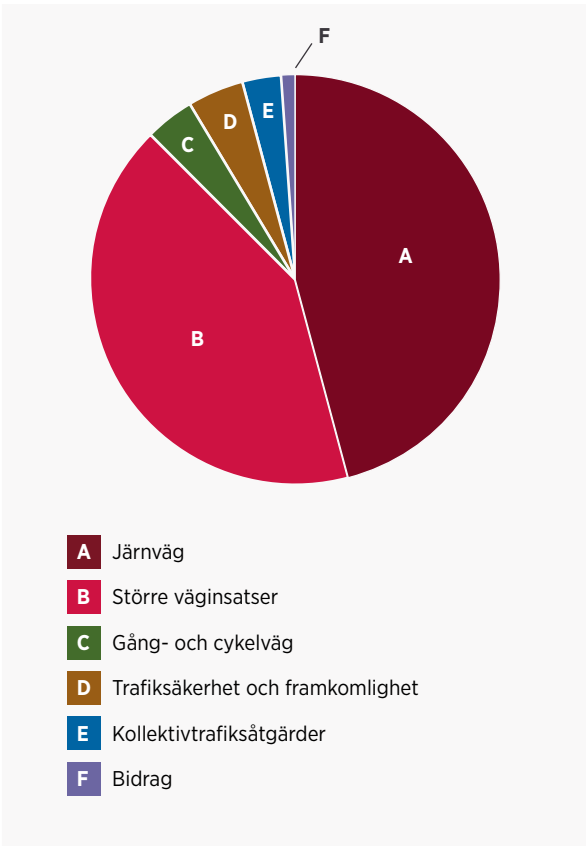
Alternativ *Satsningar i stråk* prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginsatser prioriteras.

Utöver satsningen på det som finns med i samtliga alternativ innehåller alternativet även ökade ramar för upprustningsåtgärder på Nässjö–Vetlanda banan samt Tretågsstation i Forserum och Mötesspår i Malmbäck.

För vägsatsningar finns allt inom nu gällande plan med, länsväg 842 Förbi Tenhult och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp som lyfts in i planen i sin helhet. Ytterligare satsningar på större vägobjekt görs på riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd och riksväg 32 Skullaryd–Sunnerånga.

Den stora satsningen på järnväg och vägobjekt innebär begränsningar för andra åtgärdsområden. Åtgärdsområdena för gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafik och bidrag minskar kraftigt.

Diagram 5. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Satsningar i stråk*



Tabell 5. Satsningar i stråk 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	1 085
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ¹⁰	193
Station Ryhov/A6	476 ¹¹	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö-Vetlanda	-	300
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	239	207
Mötesspår Malmbäck	87	87
Tretågsstation Forserum	123	123
B: Större väginsatser	-	982
Rv 27 förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	144
Lv 842 förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	390	390
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd	179	179
C: Gång- och cykelväg	-	97
Längs regional statlig väg	-	25
- Fursjö-Dungen	-	25
Medfinansiering	-	72
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	102
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	72
Längs statlig väg	-	36
Medfinansiering till kommuner	-	36
F: Bidrag	-	24
Enskilda vägar	-	24
Totalt	-	2 362

10 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.
11 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

Sammanställning av framtida nyttor för olika strategier

Nyttorna beskrivs i olika tidsperspektiv – kort, medellång och lång sikt. Beskrivningen bygger stegvis vidare från det tidigare tidsperspektivet.

Nyttor på kort sikt (2026–2031)

Åtgärder i balans

Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo–Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö–Eksjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo–Furusjö och Tenhult–Huskvarna samt kontinuerligt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och längs stalg väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade vägar som inte är mittseparerade. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda väg.

Insatser för lokalt liv

Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo–Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö–Eksjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo–Furusjö och Tenhult–Huskvarna samt kontinuerligt kraftfullt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och längs stalg väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca två åtgärder per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade vägar som inte är mittseparerade. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda väg

Satsningar i stråk

Ökad kapacitet och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Värnamo–Nässjö och förbättrade trafikeringsmöjligheter sträckan Nässjö–Eksjö Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider på rv 27 förbi Bor. Förbättrade möjligheter att cykla mellan Habo–Furusjö samt ett fåtal insatser för utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och längs stalg väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd vartannat år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade vägar som inte är mittseparerade. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering och förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag är avsatta för enskilda vägar i länet.

Nyttor på medellång sikt (–2037)

Åtgärder i balans

Restid under 1 timme med tåg Värnamo–Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till Ryhov/Asecs samt robustare trafikerings Nässjö–Vetlanda (upprustningsåtgärder). Stärkt trafiksäkerhet, förbättrad boendemiljö och minskade restider kopplat till förbifart Tenhult och minskade restider och höjd säkerhet Ulås–Bredasten förbättrade möjligheter att cykla utmed statligt vägnät på sträckan Hillerstorp–Gnosjö samt kontinuerligt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och punktinsatser längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade ej mitterparerade vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda väga.

Insatser för lokalt liv

Restid under 1 timme med tåg Värnamo–Jönköping, sänkta restider Jönköpingsbanan och förbättrad tillgänglighet till Ryhov/Asecs samt robustare trafikerings Nässjö–Vetlanda (upprustningsåtgärder). Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider i relationen Ulås–Bredasten. Förbättrade möjligheter att cykla utmed statligt vägnät på sträckan Hillerstorp–Gnosjö och Sävsjö–Vrigstad samt kontinuerligt utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och punktinsatser längs statlig väg. Stegvis höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca två åtgärder per år), löpande trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade ej mitterparerade vägar. Kontinuerligt utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda väga.

Satsningar i stråk

Restid under 1 timme med tåg Värnamo–Jönköping, sänkta restider och ökad kapacitet för Jönköpingsbanan genom tretågsstation i Forserum sam förbättrad tillgänglighet till Ryhov/Asecs. Robustare trafikerings Nässjö–Vetlanda (upprustningsåtgärder). Ökad kapacitet i stråket Nässjö–Vaggeryd genom mötesspår Malmbäck. Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider på rv 27 genom satsningar på åtgärder Ulås–Bredasten och Bredaryd–Anderstorp. Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider på rv 32 genom åtgärder på Sunnhultsbrunn–Traneryd och Skilleryd–Sunneränga. Viss utbyggd gång- och cykelvägsinfrastruktur i länets tätorter genom statlig medfinansering och punktinsatser längs statlig väg. Viss höjd trafiksäkerhet i länets mindre tätorter (ca en åtgärd vartannat år), trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed vältrafikerade ej mitterparerade vägar. Viss utbyggda kollektivtrafikåtgärder i länets tätorter genom statlig medfinansering samt förbättrade hållplatser och bytespunkter längs statlig väg. Kontinuerliga investeringsbidrag enskilda vägar.

Åtgärder i balans

Stärkt trafiksäkerhet och minskade restider rv 27 Bredaryd–Anderstorp rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd (förutsatt finansiering i kommande plan).

Nyttor på lång sikt (–2045)



Sammanfattning av konsekvensbeskrivning

Konsekvensbeskrivningen redogör för hur olika hållbarhetsaspekter kan påverkas av de framtagna planalternativen. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedömningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi och regional utveckling. Detta gör att konsekvensbedömningen är ett aktivt verktyg för att identifiera målkonflikter på strategisk nivå.

Detta kapitel är en sammanfattning av den fullständiga konsekvensbeskrivning som ligger som bilaga till planen.

Genom att även väga in samhällsekonomi och regional utveckling i konsekvensbedömningen kan de målkonflikter som uppstår vid olika typer av strategier åskådliggöras.

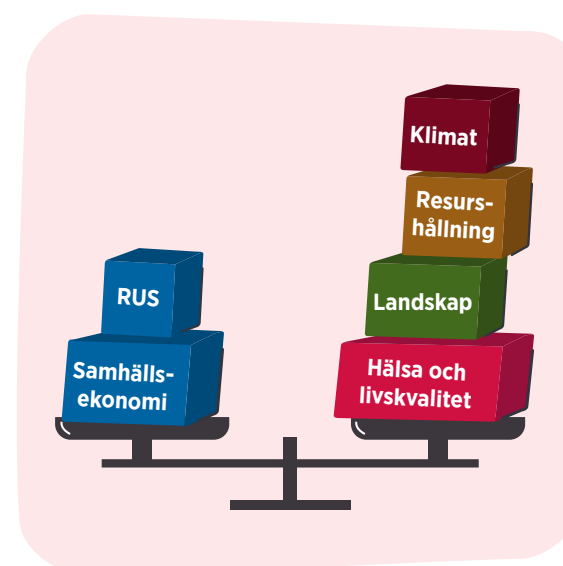
Utgångspunkter

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har utgått från utifrån den metodik med fokusområden som Trafikverket använde i Nationell transportplan under de senaste omgångarna.

I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.



Konsekvensbeskrivningens fokusområden.

Samhällsekonomi och regional utveckling

Utöver de fokusområden som utgår från miljöbalkens krav på innehåll i strategisk miljöbedömning innehåller konsekvensbedömningen fokusområdet *Samhällsekonomi och regional utveckling*.

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också de delstrategier i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.

Avgränsning

Tidsmässig avgränsning

Miljökonsekvenser bör enligt förarbeten till Miljöbalken beskrivas på kort, medellång och lång sikt (prop 2003/04:116). Ju längre fram i planperioden en bedömning gäller desto större osäkerhet råder kring vilka objekt som är aktuella. Konsekvensbedömningarna på längre sikt blir därför mer översiktliga och kan snarare ses som underlag till nästa planeringsomgång.

- Bedömningar på kort sikt avser 1–6 år i planen, det vill säga åren 2026–2031.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2037.
- Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045. Året är valt utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner gällande mål för nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

Geografisk avgränsning

Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län, som utgör den primära geografiska avgränsningen. Den rumsliga avgränsningen varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas, då funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser; exempelvis kan åtgärder som utförs i Jönköpings län påverka trafikmängder och därmed miljö och utveckling i andra län. Den primära avgränsningen har använts vid bedömningar kopplade till specifika åtgärder med känd lokalisering.

Avgränsning i sak

Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen.

För åtgärdsområdena järnväg och större väginssatser har specifika underlag för bedömning tagits fram av Trafikverket inom ramen för samlade effektbedömningar. Dessa underlag är en del i den övergripande bedömningen av respektive åtgärdsområde, bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå. För övriga åtgärdsområden har specifika åtgärder ännu inte bestämts varför respektive aspekt har bedömts på ett mer generellt sätt.

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning genomföras. Miljöbedömningens syfte är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Inom ramen för en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planen kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. En länsplan för transportinfrastruktur kan enligt Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

Metodik för bedömning av konsekvenser

Miljöbedömningen ska enligt miljöbalken vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. För att möjliggöra detta och även belysa vilken påverkan, effekter och konsekvenser som olika strategier ger på miljö och samhällsutveckling har Region Jönköpings län arbetat metodiskt med att beskriva och konsekvensbedöma alternativa planinriktningar för regional transportplan. Konsekvensbeskrivningen är på så vis ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Bedömningen omfattar tre alternativa planinriktningar samt ett nollalternativ. Planinriktningarnas innehåll beskrivs i kapitlet Strategier. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs, förutom pågående

satsningar som fullföljs. Däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en målled bedömning av planens påverkan på relevanta mål där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas. Den målleda bedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delaspekter.

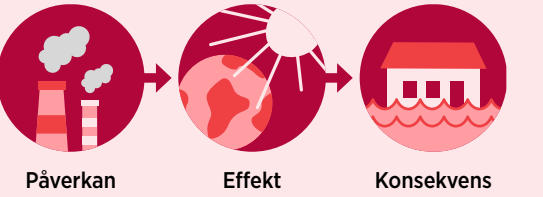
Påverkan, effekter och konsekvens

För att beskriva miljöpåverkan används ofta begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som genomförande av planförslaget åtgärder medför, till exempel påverkan på betydelsefulla naturmiljöer eller förändrad trafikbullersituation.

Effekt är den förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av betydelsefulla naturmiljöer eller att människor exponeras för trafikbuller.

Konsekvens är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse till exempel förlust av biologisk mångfald eller bullerstörning som riskerar leda till påverkan på människors hälsa.



Bearbetad illustration av originalet *Påverkan-effekt-konsekvens* från Naturvårdsverket.

Fokusområden

Miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken.

Klimat (A)

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Hälsa och livskvalitet (B)

Människors hälsa

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

- Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik
- Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status
- Jämställdhet mellan kvinnor och män
- Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning
- Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand
- Balans i åtgärder i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

- Emissioner av luftföroreningar
- Halter av luftföroreningar (i tätorter)
- Exponeringsbedömning

Mest relevanta miljökvalitetsmål visar hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Landskap (C)

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Resurshushållning (D)

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Mest relevanta miljökvalitetsmål

Ett rikt odlingslandskap

C D

Levande sjöar och vattendrag

C D

God bebyggd miljö

B C D

Giftfri miljö

D

Begränsad klimatpåverkan

A

Ett rikt växt och djurliv

C D

Levande skogar

C D

Grundvatten av god kvalitet

D

Myllrande våtmarker

D

Frisk luft

B

Samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsaspekter de mest relevanta delstrategierna i den regionala utvecklingsstrategin RUS samt de delar av de transportpolitiska målen som inte täcks av bedömningsgrunder för MKB.

Samhällsekonomi och regional utveckling (E)

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

- Samhällsekonomisk effektivitet
- Förbättring av medborgarnas resor
- Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Regional utvecklingsstrategi

Ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur knyter ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris.

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket:

- ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad
- ta del av samhällsservice
- delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

Övergripande transportpolitiskt mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

E

Övergripande transportpolitiska mål, Funktionsmål och Hänsynsmål visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen.

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

E

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

E

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.

E

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

B

Tillgänglighet och användbarhet

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

B

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

B

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.

B

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås.

B

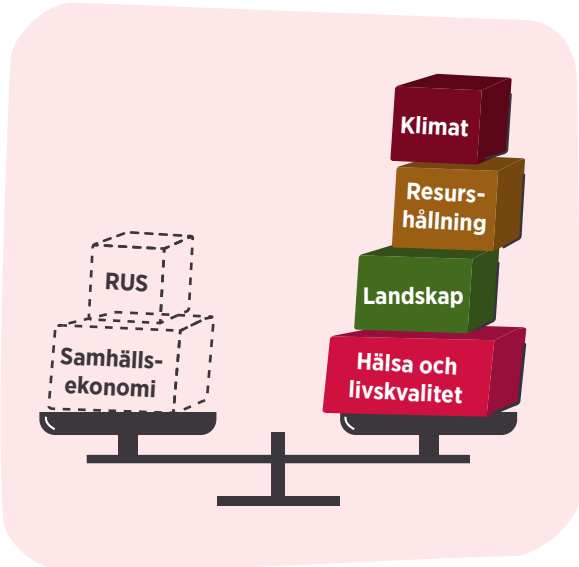
Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa.¹²

A B C D

12. Generationsmålet: lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till nästa generation. Utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Sammanfattning av bedömda konsekvenser

Samlad bedömning miljöaspekter



Konsekvensbeskrivningens fokusområden avseende miljöaspekter.

Den samlade bedömningen avser de samman-tagna miljöaspekter som ska bedömas enligt kapitel 6 i Miljöbalken. Dessa motsvaras till stor del av hänsynsmålen i de transportpo-litiska målen men har även bäring på vissa delar i funktionsmålen, framförallt kopplat till tillgänglighet och användbarhet.

Alternativ Balans i åtgärder

Bedöms sammantaget ge störst positivt bidrag till mål som kopplar mot miljöbalkens aspek-ter. Alternativet bedöms ha störst potential sett till möjliga överflyttningar till hållbara trafikslag för kortare och längre resor sam-mantaget. Samtidigt ger alternativet också viss negativ inverkan på miljöaspekter, främst på grund av de större väg- och järnvägsåtgär-der som ingår i alternativet.

Alternativ Satsningar i stråk

Bedöms ha jämförelsevis störst negativ påverkan på miljöbalkens aspekter. Detta beror på påver-kan från anläggningar samt relativt liten positiv påverkan kopplat till kollektivtrafik och cykel.

Alternativ Insatser för lokalt liv

Är det alternativ som ger minst negativ in-verkan på miljömål, alternativets positiva inverkan bedöms dock inte vara lika stor som alternativ Balans i åtgärder.

Tabell 6. Samlad bedömning miljöaspekter

Bidrag till måluppfyllelse	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Klimat	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	-
Hälsa och livskvalitet	▼	▲▲▲	▼	▲	▼	▲▲▲	▼	-
Landskap	▼▼	-	▼▼▼	-	▼	-	▼	-
Resurshushållning	▼	-	▼	-	▼	-	▼	-
Samhällsekonomi och regional utveckling	-	▲▲▲	-	▲▲	-	▲▲	-	-
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼▼	▲▲	▼	▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Klimat

Samtliga strategialternativ innehåller åtgär-der som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede. Sett ur ett livscykelperspektiv bedöms alternativ Balans i åtgärder ge störst positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse, nollalternativet ger minst positivt bidrag till måluppfyllelsen.

Trafikens påverkan

Alternativ Balans i åtgärder utgår ifrån behov av både Satsningar i stråk för att öka tillgäng-ligheten till, och inom, länet samt utveckla de hållbara trafikslagen som stärker den lokala rörligheten.

Alternativ Satsningar i stråk fokuserar på att ge förutsättningar för mer regional trafik både på väg och järnväg. Satsningarna skapar större rörlighet i de starka stråken, men begränsar möjlig-heten att utveckla gång- och cykel samt kollek-tivtrafik och vägar utanför de starka stråken.

Alternativ Insatser för lokalt liv är det alterna-tiv som stärker utvecklingen utanför de starka stråken tydligast, samt utvecklar kollektiv-

trafik och gång- och cykel i länet, men med mindre fokus på att utveckla tillgängligheten i de starka stråken.

Infrastrukturens påverkan

Genomförandet av alternativ Satsningar i stråk är det alternativ som bedöms ge störst utsläpp av koldioxid på grund av fler större vägobjekt och järnvägsobjekt. Insatser för lo-kalt liv är det alternativ som ge minst utsläpp av koldioxid, förutom nollalternativet. Åtgär-der i balans innehåller en del större satsningar på järnväg, men även väg, och innebär mer utsläpp om än inte i samma nivåer som Sats-ningar i stråk.

Klimatanpassning

Åtgärder för klimatanpassning ingår som na-turlig del i samtliga investeringsprojekt, dock bedöms det totala behovet av klimatanpass-ningar av transportinfrastrukturen påverkas marginellt av planens genomförande. Därav innebär Satsningar i stråk störst potential för att klimatanpassad infrastrukturen.

Insatser för lokalt liv innebär en liten ökad möjlighet att klimatanpassa de enskilda vägar-na i länet och sträckan förbi Bår.

Tabell 7. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Bidrag måluppfyllelse	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Trafikens påverkan	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	-
Infrastrukturens påverkan	▼▼	-	▼▼	-	▼	-	▼	-
Klimatanpassning	-	▲	-	▲	-	▲	-	▲
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2026–31 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ. Även för nollalternativet är det denna period som innebär ökad klimatpåverkan. I strategialternativet Balans i åtgärder finns det åtgärder som enligt plan byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2037 (och därmed ger påverkan i byggskede efter planperiodens slut).

På längre sikt bedöms samtliga alternativ ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. I Satsningar på starka stråk sker överflyttningen för det långväga resandet från bil till tåg. I *Insatser för lokalt liv* sker överflyttningen främst sett till de korta resorna, som enkelt kan ske med gång- och cykel samt kollektivtrafik istället för bil.

Bedömningen görs för tillkommande påverkan under varje tidsperiod, dvs. inte ackumulerad påverkan.

Tabell 8. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Klimatpåverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033–45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Hälsa och livskvalitet

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets stora satsningar på kollektivtrafik, åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet samt satsningar på gång- och cykel. Detta innebär stor möjlighet till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet i hela länet. Även alternativet *Balans i åtgärder* ger tämligen stora positiva bidrag till måluppfyllelse, då det förutom att stärka möjligheten gång och cykelresor och resor med kollektivtrafiken samtidigt stärker möjlighet även till längre resor inom, till och från länet.

Människors hälsa

Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet tillsammans med satsningar

som möjliggör kollektivtrafik och trafiksäkerhet på järnvägar och vägar. Alternativ *Balans i åtgärder* ger på liknande sätt stora nyttor, om än lite lägre sett till ovan angivna satsningar. Alternativet tar dessutom hänsyn till vad Trafikverket tror sig kunna omsätta till verklighet. Alternativ *Satsningar i stråk* ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar.

Befolkning

Alternativ *Balans i åtgärder* innehåller förutom satsningar på gång- och cykel, kollektivtrafik, och trafiksäkerhet och framkomlighet även en del större satsningar på väg och järnväg vilket öka tillgängligheten även i geografier som ligger med större avstånd från regionala målpunkter eller där bilen är det enda alternativet på grund av avstånd och bristande kollektivtrafik. Alternativ *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet inom närområdet.

Alternativ *Satsningar i stråk* och har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Tabell 9. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Människors hälsa	▼	▲▲▲	▼	▲▲	-	▲▲▲	▼	▲
Befolkning	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	-
Luft	▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	▲
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼	▲	▼	▲▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Luft

Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp, särskilt alternativ *Satsningar i stråk*. Detta alternativ är samtidigt det alternativ som innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Alternativet *Balans i åtgärder* innehåller satsningar på både fysisk förflyttning och där kollektivtrafiks- och järnvägssatsningarna har potential bidra till att ta andelar från motortrafiken. För luften i tätorterna är det dock alternativ *Insatser för lokalt liv* som har störst potential att ersätta korta bilresor med cykelresor, vilket har en positiv påverkan. *Nollalternativet* innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Tabell 10. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033-45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiseras för samtliga strategialternativ, framförallt i senare delen av planperioden.

För nollalternativet är det också i ett medellångt och långt perspektiv som negativ påverkan uppstår kopplat till luftkvalitet.

Sammanfattande bedömning: Landskap

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen *Satsningar i stråk* och därefter *Balans i åtgärder* eftersom de jämfört med alternativ *Insatser för lokalt liv* innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delasppekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms ha en marginellt negativ påverkan på måluppfyllelsen.

Naturmiljö

Alternativ *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult, mötesspår i Malm-bäck och på Vetlandabanan samt nya större vägparter. Alternativ *Balans i åtgärder* liv

bedöms ge något mindre påverkan än alternativ *Satsningar i stråk* och alternativ *Insatser för lokalt liv* jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora järnvägs- och vägobjekt. De mindre åtgärderna som bedöms ingå i åtgärdsområdena gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet och kollektivtrafik sker intill eller i befintlig infrastruktur. *Nollalternativet* bedöms ha en något negativ påverkan på målen.

Kulturmiljö

Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult och riksväg 27 förbi Bor. Alternativet *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på grund av ytterligare insatser såsom mötesspår på Vetlandabanan och i Malmback samt Tretågsstation i Forserum. Alternativ *Insatser för lokalt liv* och *Nollalternativet* bedöms påverka kulturmiljön minst på grund av mindre mängd nybyggd anläggning.

Tabell 11. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

Delasppekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Naturmiljö	▼▼	-	▼▼▼	-	▼	-	▼	-
Kulturmiljö	▼▼	-	▼▼▼	-	▼	-	▼	-
Landskapsbild	▼▼	-	▼▼▼	-	▼	-	▼	-
Samlad bedömning	▼▼	-	▼▼▼	-	▼	-	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Landskapsbild

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult och riksväg 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ *Satsningar i stråk* och *Balans i åtgärder* bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större järnvägs- och vägåtgärder som inverkar på landskapsbilden. *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan.

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativens åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Två av vägobjekten hänger över kant och ger först efter planperioden full påverkan Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Tabell 12. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033–45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Resurshushållning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ *Balans i åtgärder*, *Satsningar i stråk* och *Insatser för lokalt liv*. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. *Nollalternativet* bedöms ge svagt negativa konsekvenser för resurshushållning.

Mark

Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult.

Materiella tillgångar

Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projektet nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Alla alternativ, inklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projektet riksväg 27 förbi Bor.

Vatten

Delaspekten är svår att bedöma på strategisk nivå. Det finns risk för att delaspekten påverkas negativt i samtliga åtgärdsalternativ.

Tabell 13. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Mark	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Materiella tillgångar	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Vatten	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Samlad bedömning	▼	-	▼	-	▼	-	-	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ Balans i åtgärder och *Satsningar*

i *stråk* eftersom de möjliggör större byggda anläggningar, dock är flera av satsningar över kant och påverkar först på lång sikt resurshushållningen. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av bruksvärde åkermark i samtliga alternativ.

Tabell 14. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	-	▼	-	▼	-	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	-	▼▼	-	▼▼	-	-	-
Långt (2033–45)	▼▼	-	▼▼	-	▼	-	-	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Sammanfattande bedömning: Samhällsekonomi och regional utveckling

Alternativ Balans i åtgärder bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delasppekter. Alternativ *Satsningar i stråk* ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delasppekter. Alternativ *Insatser för lokalt liv* har hög måluppfyllelse för regional utvecklingsstrategi, men lägre måluppfyllelse sett till samhällsekonomi och konkurrenskraft. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ *Satsningar i stråk* och Balans i åtgärder bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällsekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet

i betydelsefulla regionala vägstråk. Samtidigt har dessa alternativ även några väg- och järnvägssatsningar med negativ NNK. Alternativ *Insatser för lokalt liv* har lägst måluppfyllelse vilket beror på att en hög andel av planen går till järnvägssatsningar med negativ NNK utan att dessa satsningar bidrar till att tillgängligheten höjs på ett betydande sätt för medborgare eller näringslivet. Samtidigt som alternativet innehåller en lägre andel satsningar på större vägojekt.

Regional utvecklingsstrategi

Alternativ *Balans i åtgärder* ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot delstrategin i RUS där vardagsresor av längre och kortare slag premieras. Även infrastruktur som stärker kollektivtrafikens målsättningar i RUS stärks. Alternativ *Satsningar i stråk* är och alternativ *Insatser för lokalt liv* är också riktat mot delstrategin för sammanlänkat län men fokus ligger på längre respektive kortare resor för alternativen. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.

Tabell 15. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

Delasppekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Ekonomi och konkurrenskraft	▼▼	▲▲	▼▼	▲▲▲	-	▲	▼	▲
Delstrategier i RUS	-	▲▲▲	-	▲▲	-	▲▲	▼	-
Samlad bedömning	-	▲▲▲	-	▲▲	-	▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts. För alternativet *Insatser för lokalt liv* kommer bidragen något tidigare.

Tabell 16. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ
Kort (2026–31)	-	▲	-	▲	-	▲▲	- -
Medellång (2032–37)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲	- -
Långt (2033–45)	-	▲▲▲	-	▲▲	-	▲	- -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ



Beslutad plan

Region Jönköpings län har utifrån de transportpolitiska målen och länets behov beslutat om fördelning av medel i den regionala planen. Bedömningen har vägletts av att uppnå hög måluppfyllelse och stora nyttor, bibehålla kontinuitet och skapa en fördelning mellan transportslag och inom geografien. Målet är att förbättra vardagen för så många som möjligt i länet.

Prioriteringar

Hög måluppfyllelse och stora nyttor

Jämfört med nollalternativet och andra framtagna scenarier är alternativ *Balans av åtgärder* det som svarar bäst mot de transportpolitiska målen, miljömålen och de mål som pekas ut i Regional utvecklingsstrategi.

Förutsättningarna förändrades i och med fastställelsebeslut från regeringen av nationell transportplan och uppdaterade objektskostnader, men den beslutade planen har även med delvis nytt innehåll, efter remissversionen, kvar ungefär samma fördelningen mellan åtgärdsområden som alternativet *Balans av åtgärder* och innebär fortsatt hög måluppfyllelse och stora nyttor. En ny miljökonsekvensbeskrivning för regional transportplan har dock inte gjorts efter fastställelsebeslut av nationell plan.

Kontinuitet

Planering och byggande av infrastruktur tar lång tid, därför är det viktigt med kontinuitet mellan planerna. Det ger en tydlig långsiktig inriktning för utvecklingen av länets transportsystem och skapar goda förutsättningar för samplanering i länets kommuner.

Jämn fördelning

Planen innebär en tydlig balansering av planens åtgärdsområden. Betydande satsningar görs på större järnvägs- och vägåtgärder samtidigt som planens potter möjliggör att åtgärder och nyttor fördelas mellan trafikslag och över länet.

Samhällsekonomi, trafik-säkerhet och stråktänk

Regeringens direktiv anger att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara en vägledande prioritering. För nästan samtliga objekt i länet visar Trafikverkets beräkningar på låg lönsamhet, vilket innebär att andra kriterier såsom trafiksäkerhet, systemsyn och enhetlig standard i stråk har beaktats vid prioriteringar i den regionala planen.

Prioriteringar inom planen

Prioriteringar mellan åtgärdsområden utgår från planens ekonomiska tabell, som ligger till grund för i vilken ordning och omfattning åtgärder ska påbörjas och genomföras. Region Jönköpings län ser det som mycket betydelsefullt att säkerställa kontinuerlig framdrift inom samtliga åtgärdsområden.

Prioriteringar inom respektive åtgärdsområde ska genomföras utifrån definierade kriterier, som tydligt beskrivs inom varje område.

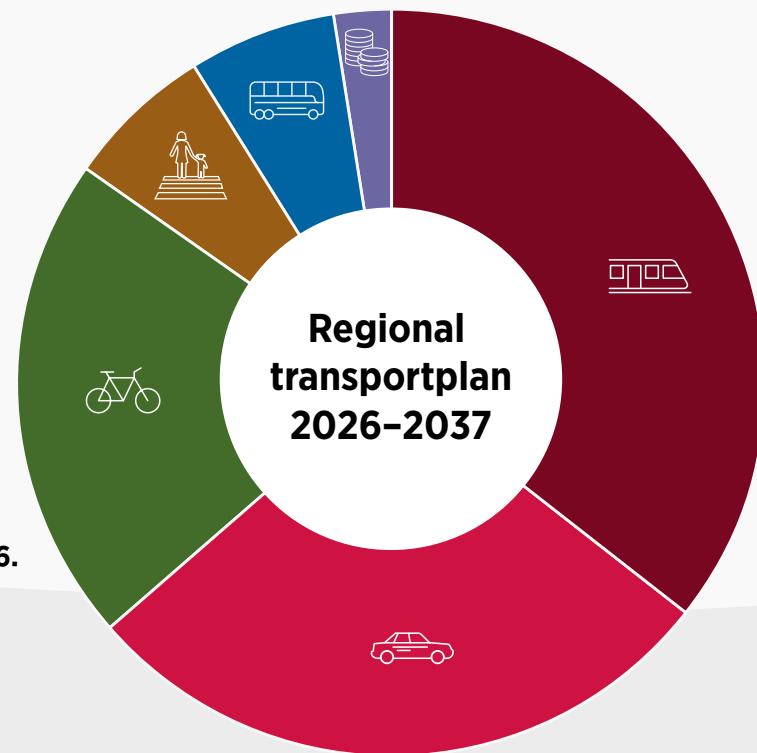


Diagram 6.

Ekonomiska förutsättningar för Regional transportplan

Planen bygger på ett beslut om årlig ramtilldelning som planupprättaren måste förhålla sig till vid planering av åtgärder och åtgärdsområden.

Planen redovisas med treårsintervall för planens första hälft och sexårsintervall för senare delen av planperioden. Fr varje del av planen ska den planerade kostnaden för investeringar i infrastruktur motsvara summan beslutade medel.

Detta innebar att investeringar måste fördelas på ett strategiskt sätt över hela planperioden; det finns i allmänhet inte tillräckligt ekonomiskt utrymme för att genomföra flera stora projekt samtidigt. Samtidigt är det en utmaning att ha tillräckligt många planeringsmogna åtgärder för att upparbeta planerad mängd medel i åtgärdsområdena med potter.

Under föregående planperiod underutnyttjades tilldelad ram, genom beslut från Trafikverket har medel tillförts ramen och fördelats över kommande planperiods första fyra år. Detta betyder att länets årliga ram är större i början än i mitten och slutet på planperioden.

- Järnväg
- Större väginnsatser
- Gång- och cykelväg
- Trafiksäkerhet och framkomlighet
- Kollektivtrafiksåtgärder
- Bidrag

Investeringar 2026-2037

Tabell 17. Ekonomisk sammanställning för Regional transportplan – Jönköpings län 2026-2037, mnkr

Åtgärder	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1-3	År 4-6	År 7-12	Summa
Järnväg	-	-	247	212	404	863
Nässjö-Eksjö, elektrifiering	239	35	165	39	0	204
Tretågsstation Forserum	188	-	0	30	158	188
Nässjö-Vetlanda, stråkpott	-	-	33	67	150	250
Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo-Jönköping/Nässjö	-	-	0	45	40	85
Pott för plattformsåtgärder	-	-	49	31	56	136
Större väginnsatser	-	-	267	153	261	681
Rv 27 Förbi Bor	376	119	257	0	0	257
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	12	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	9	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp ¹³	390	-	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd ¹³	179	-	0	0	-	-
Gång- och cykelväg	-	-	95	153	267	515
Längs statlig väg	-	-	20	88	137	245
- Furusjö-Dungen	36	18	15	0	0	15
- Tenhult-Huskvarna	70	-	0	63	0	63
- Gnosjö-Hillerstorp	96	-	0	0	87	87
- Längs statlig väg (pott)	-	-	5	25	50	80
Medfinansiering till kommuner	-	-	75	65	130	270
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	39	39	77	155
Kollektivtrafikåtgärder	-	-	26	33	92	151
Längs statlig väg	-	-	13	17	46	76
Medfinansiering till kommuner	-	-	13	16	46	75
Bidrag	-	-	15	15	30	60
Enskilda vägar	-	-	15	15	30	60
Summa	-	-	689	605	1 131	2 425

13 Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns för dessa två objekt 167 mnkr under planperiodens senare del.



Järnväg

Syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar de investeringar i länets järnvägsanläggning som helt eller delvis finansieras via regional transportplan.

Förutsättningar för genomförande

Namngivna objekt och potter

De åtgärder som finansieras ur regional plan har olika karaktär. Elektrifiering Nässjö–Eksjö och tretågsstation i Forserum är regionalt namngivet objekt vilket innebär att åtgärderna ska ha uppdaterade SEB:ar. Övriga åtgärder såsom pott för upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda, pott för plattformsåtgärder och pott för kapacitetsåtgärder innehåller flera mindre åtgärder i paket. Region Jönköpings län har rådighet över åtgärdernas prioritering – de behöver alltså inte prioriteras på nationell nivå för att kunna beställas.

Grunder för prioritering

Följande grunder har använts för att prioritera vilka objekt som är aktuella för samfinansiering i regional transportplan:

Påbörjade åtgärder

Åtgärder som har påbörjat planläggning och/eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.

Planeringsmognad

Brister som har genomgått åtgärdsvalsstudie och har tydliga åtgärdsförslag bör prioriteras framför mindre planeringsmogna objekt.

Potential och samhällsnytta

Brister där åtgärder visar en stor samhällsnytta och det finns en hög potential att minska restider mellan orter, öka antalet resande och/eller skapa betydande överflyttningseffekter bör prioriteras högt.

Systemfunktion

Åtgärder av brister som möjliggör en effektiv trafikering bör prioriteras.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Järnväg (2026–2037), mnkr

Järnväg	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Nässjö–Eksjö, elektrifiering	239	35	165	39	0	204
Tretågsstation Forserum	188	-	0	30	158	188
Nässjö–Vetlanda, stråkpott	-	35	33	67	150	250
Pott för kapacitetsåtgärder, Värnamo–Jönköping/Nässjö	-	-	0	45	40	85
Pott för plattformsåtgärder	-	-	49	31	56	136
Totalt	-		297	197	404	898

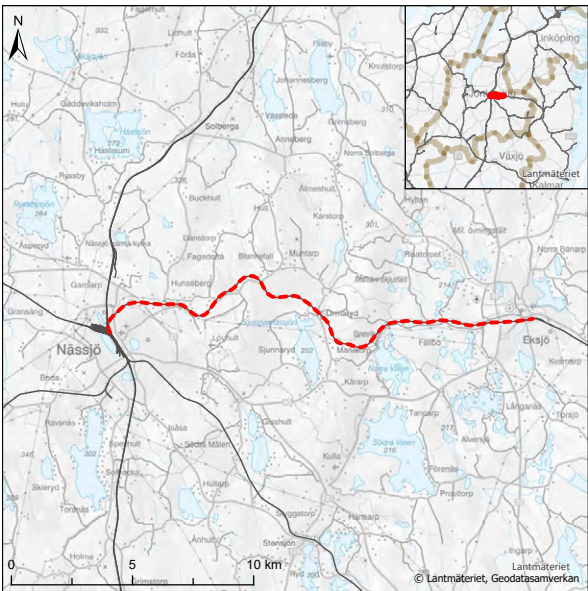
Järnvägsåtgärder, namngivna objekt

Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö

Syftet med åtgärden är att möjliggöra direkttåg Jönköping–Eksjö, effektivare fordonsutnyttjande samt minskade trafikeringskostnader och utsläpp. Bananläggningen anses vara av god standard även om själva banan är krokig och har relativt låg hastighet.

Åtgärden innehåller elektrifiering av järnvägen Nässjö–Eksjö och trädsäkring. Åtgärden befinner sig i planskedet och förväntas vara färdig 2029.

Total kostnad är 239 mnkr (SEB, 2025). Åtgärden finansieras till 100 procent av regional transportplan.



Karta: Trafikverket, 2025.

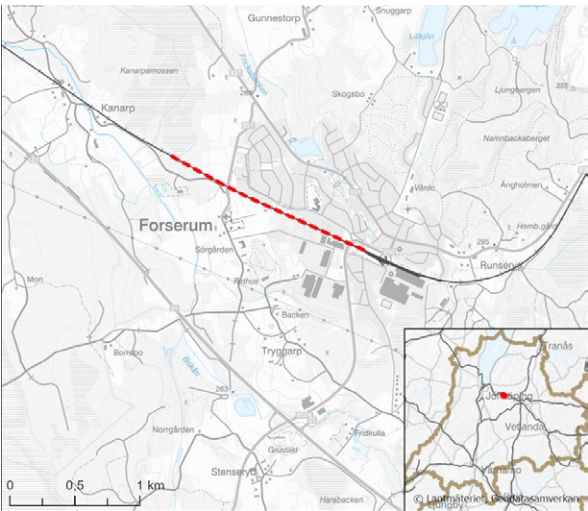
Tretågsstation Forserum

Objektet består av tretågsstation i Forserum och syftar till att öka kapaciteten och robustheten på Jönköpingsbanan, möjliggöra kortare restid för persontrafiken, styv tidtabell och att skapa förutsättningar för utökad godstrafik.

Jönköpingsbanan är ett viktigt omledningsstråk mellan södra och västra stambanan. Med dagens situation med ett mycket högt kapacitetsutnyttjande är det dock svårt att flytta över omledda tåg till Jönköpingsbanan. Den föreslagna åtgärden i Forserum bedöms ge möjligheter till fler tåglägen för omledningstrafik.

Åtgärden innebär ubyggnad med ett tredje tågsspår i Forserum genom att byggas ”på längden”, istället för den konventionella lösningen ”på bredden”. Det tredje spåret föreslås anläggas öster om dagens mötesspår, som ett partiellt dubbelspår. I åtgärden ingår även justering av ställverk och växlar. Signalåtgärder i detta objekt förutsätter en nationell samordning och finansiering.

Total kostnad är 188 mnkr, inklusive signalåtgärder (SEB, 2025). Åtgärden finansieras till 100 procent av regional transportplan.



Karta: Trafikverket, 2025.



Järnvägsåtgärder, pott

Pott plattformsåtgärder

Åtgärden syftar till att möjliggöra högre kapacitet för sammankopplade tågset på i första hand Jönköpingsbanan genom plattformsförlängningar på stationerna i Tenhult och Huskvarna.

Medel finns avsatta för ytterligare åtgärder på sträckan Värnamo–Jönköping/Nässjö och Jönköpingsbanan. Det gäller både befintliga plattformar och möjlighet att pröva nya lägen.

Strategiska ställningstaganden och tidsatta prioriteringar gällande framtida trafikering krävs för slutligt beslut om var åtgärderna ska genomföras. Fortsatt utveckling av plattformsåtgärder kommer att kontunuerligt prioriteras tillsammans med kollektivtrafiksmyndigheten i länet.

Nässjö–Vetlanda stråkpott

För att kunna bedriva en effektiv trafikering på sträckan Nässjö–Vetlanda och knyta ihop länet med regiontågstrafik krävs omfattande upprustning av sträckan. En minskad restid mellan Nässjö och Vetlanda möjliggör nya trafikupplägg och styv tidtabell.

Eftersom det inte finns någon samlad investeringsåtgärd för sträckan i nationell plan avsätts en stråkpott i regional plan. Potten möjliggör en stegvis förbättring av banans standard. I ett första steg kommer plankorsningar med otillräckligt skydd att åtgärds.

Därefter utreds insatser som krävs för en robust trafik med nya tåg för välfungerande trafiker-ring. Det kan exempelvis handla om plattform-såtgärder och mötesmöjligheter på banan som möjliggör timmestrafik mellan Nässjö–Vetlanda och genomgående trafik Vetlanda–Jönköping. För största möjliga nytta och tidsvinst i trafi-keringen på sträckan måste dessa satsningar kombineras med drift- och underhållsåtgärder som finansieras i nationell plan.

Åtgärder för plankorsningar genomförs löpande under planens första hälft, åtgärder för plattformsförlängningar och mötesspår eller andra åtgärder för robusthet och restid genomförs under planens andra hälft.

Pott för kapacitetshöjande åtgärder, Värnamo–Jönköping/Nässjö

Potten syftar till möjliggöra fler och förbättrade mötesmöjligheter på sträckan Värnamo–Jönköping/Nässjö. Detta möjliggör bättre trafikering av persontrafiken och gods på sträckan.

Kapacitetsåtgärder bör samplaneras med andra åtgärder på sträckan vilket innebär att exakt val av åtgärd och placering får klarläggas i det fortsatta utredningsarbetet.

Större väginsatser

Syfte och innehåll

Åtgärdsområdet omfattar vägåtgärder med en kalkylerad totalkostnad på över 75 mnkr. Dessa betecknas som namngivna objekt i den regionala transportplan. Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra säkerheten och tillgängligheten på länets viktigaste regionala vägar.

Förutsättningar för genomförande

Samplanering

Väg 842 förbi Tenhult har tidigare samplane-rats med nysträckningen av järnväg mellan Byarum och Tenhult. Då planeringen av järnvägen har avbrutits görs nu ett omtag av lokaliseringen av vägen.

Objekt som ligger över kant
Åtgärderna riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp och riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd rymms inte i sin helhet inom planperioden och ligger därför över kant, dvs. förutsätter att medel för genomförande avsätts för åren efter 2037.

I första hand ska objektet riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp färdigställas utifrån ovan förutsättningar, och objektet riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd förberedats inför genomförande. Den samlade framdriften prioriteras framför ordningsföljden mellan objekten. Genom att båda finns med i planen säkerställs fortsatt framdrift inom åtgärdsom-rådet även vid oplanerade händelser.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Större väginsatser (2026–2037), mnkr

Större väginsatser	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Rv 27 Förbi Bor	376	119	257	0	0	257
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	12	10	134	0	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	9	0	19	94	113
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp ¹³	390	-	0	0	-	-
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd ¹³	179	-	0	0	-	-
Totalt	-		267	153	261	681

¹³ Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan. Totalt finns för dessa två objekt 167 mnkr under planperiodens senare del.





Grunder för prioritering

Påbörjade åtgärder

För att säkerställa kontinuitet i planeringen ska åtgärder med planerad byggstart eller påbörjad planering prioriteras.

Planeringsmognad

Brister som har genomgått ÅVS och har en färdig SEB bör prioriteras för åtgärder framför mindre planeringsmogna objekt.

Potential och samhällsnytta

Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med storregional eller nationell betydelse, ska prioriteras högt.

Samplanering

Åtgärder som kan samplaneras med andra åtgärder på ett sätt som skapar synergier bör prioriteras.

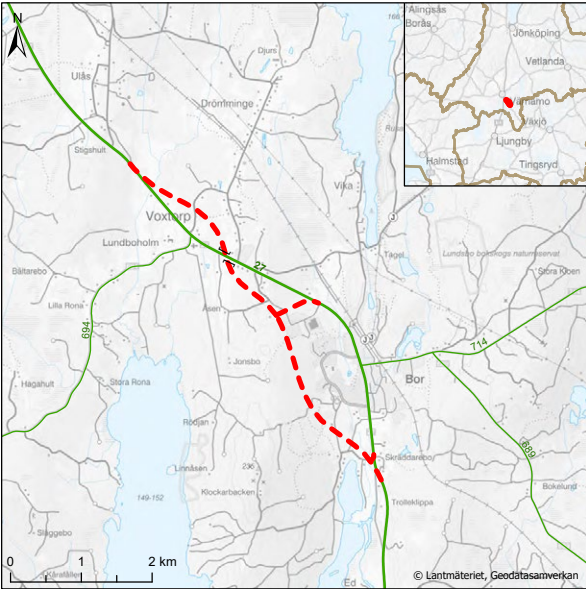
Namngivna vägåtgärder

Rv 27 förbi Bor

Väg 27 är en viktig länk mellan de västra och sydöstra delarna av Sverige och har stor betydelse för både transporter mellan västra och sydöstra Sverige och arbetspendling. Nuvarande utformning av väg 27 utgör en kraftig barriär genom samhället Bor samtidigt som framkomligheten för genomfartstrafik är nedsatt. Föreslagna åtgärd ökar framkomligheten och trafiksäkerheten på riksväg 27 och förbättrar miljön i Bor.

Åtgärden innehåller en förbifart väster om Bor och öster om Voxtorp med en anslutning till nuvarande väg 27 söder om Voxtorps kyrka. Vägen blir mötesfri med mitträcke med hastighet på 100 km/h. Byggnation pågår och objektet beräknas vara klart i slutet av 2027.

Total kostnad för åtgärden är 376 mnkr, varav 119 mnkr belastar tidigare plan.



Karta: Trafikverket, 2025.

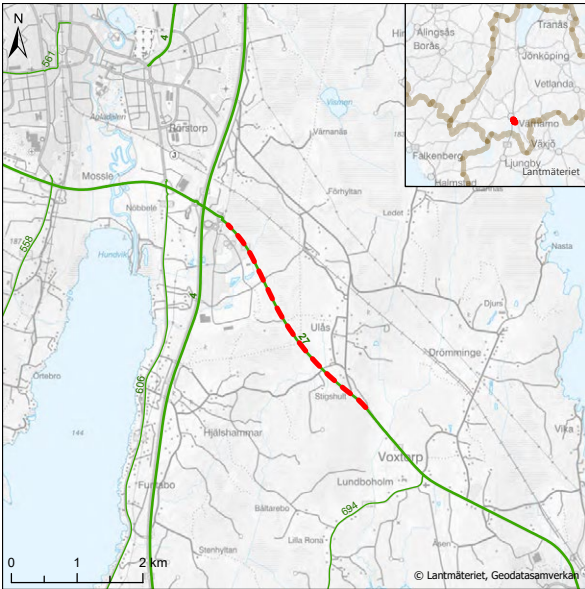
Rv 27 Ulås–Bredasten

Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på den cirka 3,5 km långa sträckan mellan förbifart Bor och E4. Vägavsnittets hastighet är 90 km/h men riskerar att sänkas utan mötesseparering.

Befintlig sträckning breddas till gles mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas. Viltstängsel sätts upp fram till Bredastens industriområde och cykelmöjligheter ordnas mot Värnamo.

Åtgärden befinner sig i vägplanskede och objektet förväntas byggstartas 2028–2030.

Total kostnad är 156 mnkr (prisnivå 202502), varav 12 mnkr belastar tidigare plan.



Karta: Trafikverket, 2025.

Väg 842 förbi Tenhult

Väg 842 är en viktig förbindelse mellan riksväg 40 och E4 och trafikeras av en hög andel godstransporter, bland annat från verksamhetsområden vid Torsvik. Vägen löper genom centrala Tenhult, vilket ger störningar för boende i samhället och nedsatt framkomlighet för passerande godstransporter.

Den föreslagna åtgärden syftar till att öka framkomligheten för förbipasserande fordon samt förbättra trafiksäkerheten och miljön i Tenhult. Det är en del av en helhetslösning som omfattar hela sträckan till riksväg 40. Lokalisering av vägen har tidigare samplanerat med nysträckning av järnväg Byarum-Tenhult. Då planeringen av järnvägen har avbrutits görs nu ett omtag av

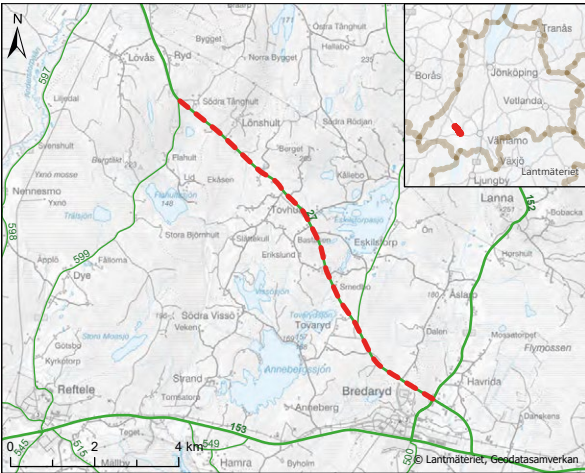
lokaliseringen av vägen. Totalkostnaden utgår ifrån tidigare planering och får justeras framöver utifrån nya förutsättningar.

Total kostnad för åtgärden är 122 mnkr, varav 9 mnkr belastar tidigare plan.

Rv 27 Bredaryd–Anderstorp

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten och förbättra trafiksäkerheten. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas.

Total kostnad för åtgärden är 390 mnkr (prisnivå 202502). Objektet ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.



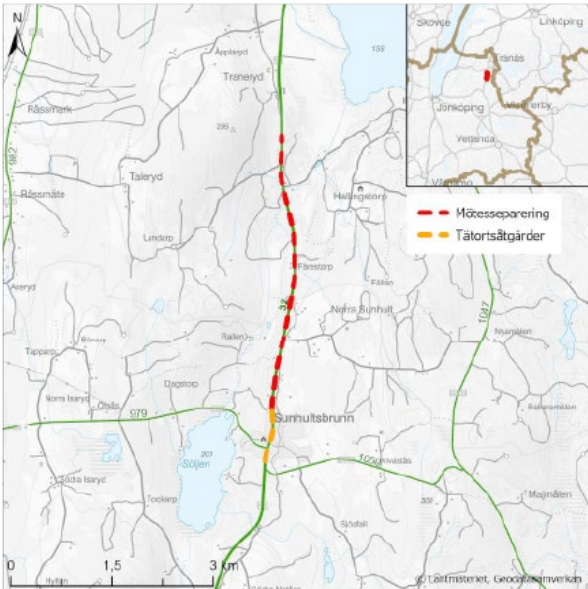
Karta: Trafikverket, 2025.



Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd

Utifrån genomförd ÅVS har lämpliga investeringsobjekt identifierats. Åtgärden innebär att sträckan förbi Tranås med mittseparering förlängs söderut till Sunnhultsbrunn och att tätortsåtgärder i Sunnhultsbrunn genomförs. Åtgärden syftar till att öka framkomligheten samt förbättra trafiksäkerheten. Befintlig sträckning breddas till mötesfri landsväg, 100 km/h. Anslutningar ses över och antalet mindre anslutningar minskas. Tätortsåtgärder i Sunnhultsbrunn ingår i åtgärden.

Total kostnad är 179 mnkr (prisnivå 202502), objektet ligger över kant till kommande planperiod och hela åtgärden kan därför inte genomföras inom planperioden.



Karta: Trafikverket, 2025.



Gång- och cykelinvesteringar

Syfte och innehåll

Åtgärdsområdet syftar till att genom investeringsåtgärder förbättra förutsättningarna att gå och cykla i Jönköpings län. Åtgärdsområdet omfattar medel för gång- och cykelåtgärder längs statliga vägar samt statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät.

Förutsättningar för genomförande

Finansieringsmodell
gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

För att åtgärder ska lyftas för prioritering och beställning krävs 10 procent kommunal medfinansiering. Avtal kring medfinansiering skrivs utifrån en tidig kostnadsuppskattning, de eventuella kostnadsökningar som tillkommer under genomförandeskedet bärs av Regional transportplan.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering

Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50 procent och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos Trafikverket som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Gång- och cykelinvesteringar (2026–2037), mnkr

Gång- och cykelväg	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Längs statlig väg	-	-	20	88	137	245
- Furusjö–Dungen	36	18	15	0	0	15
- Tenhult–Huskvarna	70	-	0	63	0	63
- Gnosjö–Hillerstorp	96	-	0	0	87	87
- Längs statlig väg (pott)	-	-	5	25	50	80
Medfinansiering till kommuner	-	-	75	65	130	270
Totalt	-	-	95	153	267	515



Grunder för prioriteringar

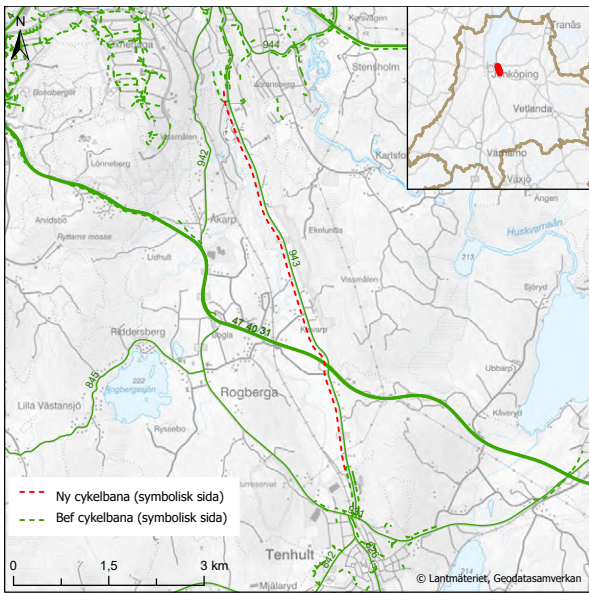
Grunder för prioritering inom potten gång- och cykelåtgärder längs regionala statliga vägar

Planeringsmognad

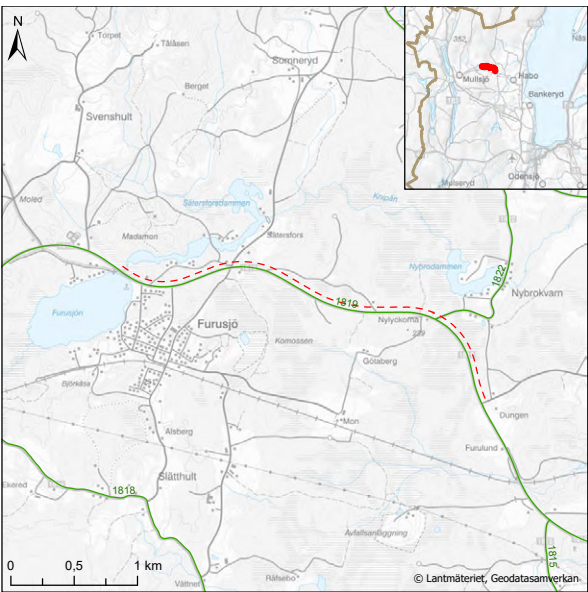
Åtgärder som har påbörjat planläggning och/ eller har färdiga avtal gällande finansiering ska prioriteras utifrån principen ”lagt kort ligger”.

Regional cykelplan

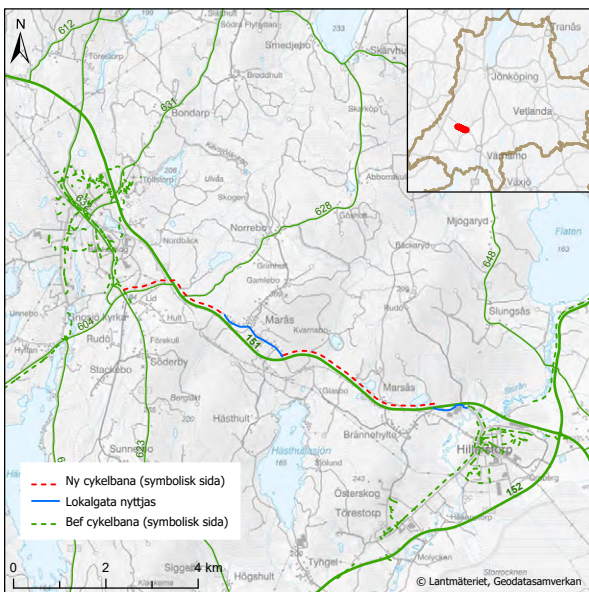
I regional cykelplan prioriteras åtgärder på sträckor mellan tätorter. De åtgärder som genomförs inom denna planperiod är förutom det pågående objektet Fursjö–Dungen de objekt med högst prioritet i Regional cykelplan dvs., Tenhult–Huskvarna och Gnosjö–Hillerstorp.



Karta: Trafikverket, 2025



Karta: Trafikverket, 2025.



Karta: Trafikverket, 2025.

Pott för mindre insatser

Syftet med potten är att det ska finnas medel för att åtgärda mindre brister längs statliga regionala vägar. Dessa punktinsatser prioriteras löpande under planperioden tillsammans av Trafikverket, Region Jönköpings län och berörd kommun.

Potten ska möjliggöra fler insatser sett till en treårsperiod. Även små insatser kan kräva vägplan och andra förberedelser varför bedömningen är att det kan ta ett par år innan det finns mogna objekt att genomföra och mer pengar som kan läggas i potten, varför de första tre åren har relativt lite pengar sett till efterföljande år.

Grunder för prioritering inom potten för statlig medfinansiering av gång- och cykelåtgärder kommunalt vägnät

Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier
Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier i översiktsplaner, trafikstrategier eller motsvarande ska prioriteras.

Åtgärder som är möjliga att samplanera

För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går att samordna med drift och underhåll eller åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Geografisk balansering

Kommuner som historiskt har genomfört få projekt med statlig medfinansiering av gång- och cykelvägsåtgärder bör prioriteras vid avvägning mellan två i övrigt likvärdiga ansökningar.





Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Syfte och innehåll

Det huvudsakliga syftet med åtgärdsområdet är att höja säkerheten och i viss mån öka framkomligheten på det regionala statliga vägnätet. Åtgärderna som bekostas ska vara av mindre karaktär och får inte överskrida 75 mnkr. Åtgärdsområdet är inte avsett att nyttjas för att möjliggöra höjda hastigheter på längre vägsträckor. För det krävs större åtgärder som överstiger gränsen för namngivna objekt.

Exempel på åtgärder som kommer genomföras inom denna pott är översyn och förbättring av korsningar på länsväg 195 Habo–Månseryd.

Förutsättningar för genomförande av åtgärdsområdet

Genomförandetakt
Åtgärdsområdet ska möjliggöra flera åtgärder då även små insatser kan vara viktiga för att öka säkerhet, framkomlighet och attraktiviteten i tätorts- och tätortsnära miljöer i länet.

En rimlig ambition utifrån tilldelade medel bör vara att genomföra säkerhetshöjande åtgärder i en tätort per år samt att parallellt göra punktinsatser på landsvägar. För att möjliggöra denna framdrift är det viktigt att arbeta aktivt med bristinventeringar och eventuella åtgärdsvalsstudier under hela planperioden.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet (2026–2037), mnkr

Trafiksäkerhet och framkomlighet	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Totalt	-	-	39	39	77	155

Standard för tätortsåtgärder
De fysiska åtgärder som planeras och utförs inom tätorter ska sträva efter att åstadkomma förbättringar i vägmiljön, så att den upplevs som trygg och säker för alla trafikanter med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.

Grunder för prioritering inom åtgärdsområdet

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed statlig väg i tätorter med fokus på säkra skolvägar för barn
Exempel på åtgärder är breddningar av trottoarer och säkra passager. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor där regional trafik passerar genom mindre samhällen och tydligt påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska säkerhet.

Insatser på vägar där tydliga brister finns kopplat till säkerhet eller framkomlighet för gods
Exempel på åtgärder är räffling, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder. Åtgärder bör framförallt prioriteras till vägsträckor med tydliga risker och hög trafikerings (riktmärke: ÅDT över 2 000 fordon) som inte kommer att mittsepareras under planperioden.

Åtgärder som är möjliga att samplanera
För att skapa förutsättningar för effektivare framdrift och stordriftsfördelar ska åtgärder som går samordnas med åtgärder kopplade till andra åtgärdsområden prioriteras.

Det är möjligt att även bevilja medel för andra typer av åtgärder inom åtgärdsområdet. Region Jönköpings läns intention är dock att under planperioden i första hand prioritera de två ovan beskrivna åtgärdstyperna.

Kollektivtrafik-åtgärder

Syfte och innehåll

Syftet med åtgärdsområdet är att förbättra och stärka förutsättningarna för länets kollektivtrafik. Grunderna för prioriteringarna inom åtgärdsområdet utgår från ambitioner som anges i länets trafikförsörjningsprogram.

Medel för kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

Ska användas till tillgänglighetsanpassning, anpassning utifrån trafiksäkerhetsaspekter eller annat av befintliga hållplatser och bytespunkter samt, i den mån det finns behov, anlägga nya hållplatser eller bytespunkter för kollektivtrafik och det statliga vägnätet.

Medel för statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

Ska användas för att medfinansiera kommunala investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik inom kommunalt vägnät.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Kollektivtrafikåtgärder (2026–2037), mnkr

Kollektivtrafikåtgärder	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Längs statlig väg	-		13	17	46	76
Medfinansiering till kommuner	-		13	16	46	75
Totalt	-		26	33	92	151

Förutsättningar för genomförande

Framförhållning

Det är viktigt att ha framförhållning vad gäller planeringsmogna åtgärder för att följa planerad upparbetning över planperioden. Även enklare åtgärder har oftast en sammanlagd planerings- och genomförandetid på minst 3 år, vilket gör att det krävs en långsiktig och systematisk process för att identifiera och lyfta åtgärder som ska genomföras.

Finansieringsmodell för statlig medfinansiering

Den statliga medfinansieringen består i ett bidrag på 50 procent och gäller endast åtgärder där kommunen är eller kommer att bli väghållare. Årliga ansökningar görs hos JLT som prioriterar medel utifrån den regionala transportplanens bedömningsgrunder. Åtgärderna ska genomföras samma år som medfinansieringen är beviljad för.



Grunder för prioritering

Prioriteringsgrunderna gäller båda pottorna inom åtgärdsområdet

Framkomlighetsåtgärder för att minska restid

Åtgärder av identifierade brister för att nå målsättningar för restidskvoter för busstrafik i utpekade storregionala stråk i Regionens Trafikförsörjningsprogram.

Åtgärder som har bäring på tydliga kommunala strategier

Åtgärder som kopplar mot tydliga strategier gällande kollektivtrafik i översiktsplaner, trafikstrategier eller motsvarande ska prioriteras.

Åtgärder som främjar kombinationsresor

Tillskapande eller uppgradering av noder med hög potential för kombinationsresor.

Anpassningar för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet

Åtgärder som syftar till att uppfylla nationella krav gällande hållplatsers tillgänglighet och trafiksäkerhet. Prioriterade åtgärder inom åtgärdsområdet.



Bidrag

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Syfte och innehåll

Syftet med investeringsbidrag för enskilda vägar är att underlätta kostnadsdrivande investeringar på det enskilda vägnätet som nyttjas för allmän trafik. Exempelvis kan bidraget nyttjas för broförbättringar. Potten avser endast investeringsåtgärder på enskilda vägar, driftsbidrag till enskilda vägar hanteras via nationell transportplan.

Grunder för prioritering inom potten

Fördelningen av bidraget sker utifrån Trafikverkets prioriteringar i plan för byggande av enskilda vägar.

Förutsättningar för genomförande

Nivå på bidrag
Bidragsprocenten ska normalt följa vägkategorins högsta procentsats för driftbidrag exklusive vägkategori C (70 procent). För högt bidrag, högst 75 procent, får lämnas om åtgärden är av särskild betydelse från allmän synpunkt eller om kostnaden är särskilt betydande.

Tabell 18. Ekonomisk sammanställning för åtgärdsområde Bidrag (2026–2037), mnkr

Bidrag	Total kostnad för objekt	Tidigare upparbetat	År 1–3	År 4–6	År 7–12	Summa
Enskilda vägar	-	-	15	15	30	60
Totalt	-	-	15	15	30	60

Regionala utredningsbehov

Eftersom planering och byggnation av större infrastrukturprojekt har mycket långa ledtider är det viktigt att planupprättaren har en tydlig plan för vilka brister i transportsystemet som ska prioriteras för utredning inför kommande planrevidering.

Bakgrund

Syfte

När kravbilden för att åtgärda en brist blir tydlig kan åtgärden sägas vara planeringsmogen, vilket är en förutsättning för att den ska kunna lyftas som ett objekt i transportplaner. Planeringsmognad är också en viktig pusselbit i arbetet med att prioritera och periodisera objekt i planbygget. Att en brist har utretts och därmed är att betrakta som en planeringsmogen åtgärd betyder dock inte att den är garanterad ett genomförande i nästkommande plan.

Avgränsning

De brister som lyfts som utredningsbehov ska kunna mynna ut i åtgärder som primärt finansieras ur regional transportplan.

Brister kopplade till järnväg eller nationella stamvägar omfattas inte eftersom de hanteras inom ramen för nationell plan. Utredningar av brister inom åtgärdsområdena gång- och cykelinvesteringar och kollektivtrafikåtgärder hanteras löpande utifrån cykelplan/upsatta prioriteringskriterier och lyfts därför inte heller som kommande utredningsbehov. Brister inom trafiksäkerhet och framkomlighet kan både hanteras löpande inom åtgärdsområdet och som framtida utredningsbehov (längre stråk med brister).

Innehåll

De brister Region Jönköpings län vill lyfta som utredningsbehov är indelade i tre kategorier:

- 1. Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2026–2029:** Dessa brister ska efter utredning ha potential att bli en större åtgärd inom åtgärdsområdet *Större väginsatser*. För denna typ av brister krävs ÅVS för att skapa planeringsmognad inför kommande planrevidering.
- 2. Längre stråk med brister som bör utredas 2026–2029:** Kategorin omfattar brister utmed längre stråk där möjliga åtgärder inte nödvändigtvis har potential att bli namngivna objekt utan också kan hanteras som åtgärder inom åtgärdsområdet *Trafiksäkerhet och framkomlighet*. För denna typ av brister kan stråkstudier och/eller funktionsstudier användas för att skapa planeringsmognad inför kommande åtgärder.
- 3. Övriga angelägna brister att utreda:** På längre sikt bör dessa brister utredas, i vilken ordning och på vilket sätt (etappindelningar etc.) avgörs inför kommande utredningar.

Grunder för prioritering av brister för utredning

Potential och samhällsnytta

Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet på vägsträckor som har hög trafikering och är del av längre stråk med stor regional eller nationell betydelse ska prioriteras för utredning.

Brister att utreda

Viktig punkt på järnvägen som ska utredas 2026–2029

Kollektivtrafikshubb Ryhov/A6

Området kring A6 och Ryhov är en av länets största målpunkter för personresande. Möjligheterna att resa effektivt med kollektivtrafiken till denna regionala målpunkt är begränsade. En trafikslagsövergripande utredning och målbild för hur det hållbara resandet kan stärkas ska tas fram för att därefter identifiera lämpliga åtgärder.

Väl avgränsade vägavsnitt som bör utredas 2026–2029

Rv 27 Forsheda–Bredaryd

Riksväg 27 är en regionalt viktig väg som är starkt trafikerad (ÅDT drygt 8 800 fordon varav knappt 900 lastbilar, januari 2023) och har stor betydelse för långväga transporter mellan västra och sydöstra Sverige. Avsnittet mellan Forsheda och Bredaryd har låg standard i förhållande till trafikintensiteten och är en tydligt felande länk på sträckan mellan Gislaved och Bor, där resterande delar har eller planeras att bli mötesseparerade. Förbifarten vid Forsheda ger upphov till bullerproblem och trafiksäkerheten är låg med många anslutningsvägar. Hastigheten är i dagsläget 90 km/h för större delen av sträckan, vid samhället Forsheda är hastigheten sänkt till 70 km/h.

Längre stråk med brister som bör utredas 2026–2029

Rv 30 Stigamo–Växjö

Riksväg 30 är ett regionalt stråk som är särskilt viktigt för kopplingen mot regionhuvudorterna Jönköping och Växjö för orter i Sävsjö och Vaggeryds kommuner. Riksväg 30 har också betydelse för mer långväga transporter mot Jönköping från sydöstra delen av Sverige. Merparten av sträckan har en ÅDT mellan 2 200 och 3 500 fordon/dygn varav runt 500 lastbilar, januari 2022). Vissa delsträckor (norra delen mot E4 och en sträcka vid Vrigstad) har högre ÅDT. I dag har stråket en skyltad hastighet på 90 km/tim, syftet med utredningen bör vara att föreslå åtgärder för att åstadkomma en trafiksäker väg med 90 km/tim utan att det krävs omfattande ombyggnationer.

Övriga angelägna brister att utreda

Rv 27

På längre sikt är det lämpligt att utreda vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra på återstående delar av riksväg 27 (Gislaved–mot V Götaland och Bor–mot Kronoberg).

Rv 32

På längre sikt är det lämpligt att utreda vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra på återstående delar av riksväg 32 genom länet där det inte har genomförts ÅVS:er (Tranås mot Östergötland och söder om Eksjö).

Rv 31/47 Gisshult–Ekenässjön–Vetlanda Bristerna på sträckan bör utredas i ÅVS. Ett stråk med relativt mycket trafik som kopplar ihop Kalmar län och Jönköpings län med varandra, och Vetlanda med Jönköping. Hur dessa trafikströmmar på bästa sätt ska hanteras bör utredas i en trafikslagsövergripande ÅVS.

Stråket Värnamo–Smålandsstenar–Halmstad Relationen Värnamo–Smålandsstenar–Halmstad har potential för såväl gods- som persontransporter. Hur dessa trafikströmmar på bästa sätt ska hanteras bör utredas i en trafikslagsövergripande ÅVS. Utredningsbehovet har främst bäring mot nationell plan men delar av vägstråket Värnamo–Smålandsstenar–Halmstad är regional väg varför det omnämns här.

Lv 842 förbi Tenhult

Pågående lokaliseringsutredning pausas för väg 482 förbi Tenhult då förutsättningarna förändrats då samlanering av ny järnvägssträcka Byarum Tenhult utgått ur nationell plan. En helhetslösning för väg 842 förbi Tenhult kopplad mot rv 40 förordas. Detta ska göras med utgångspunkt i en lösning som svara på behov från både den lokala och långväga trafiken. Hur trafik på befintlig väg ska hanteras bör ingå i utredningen.

Nyligen genomförda eller pågående utredningar

ÅVS Rv 32 Eksjö–Traneryd

Bristerna på sträckan har utretts i ÅVS och resulterat i ett antal objekt som har prövats i denna åtgärdsplanering.

ÅVS Mullsjö–Habo–Jönköping

Arbetspendlingen mellan Habo och Jönköping är omfattande och kommer sannolikt att öka i framtiden. Hur dessa resandeströmmar på bästa sätt ska hanteras ska utredas i en trafikslagsövergripande ÅVS som startades hösten 2025.

Genomförande av regional transportplan

För att säkerställa en effektiv framdrift av den regionala transportplanen är det viktigt att processerna kring prioriteringar och genomförande av planens olika åtgärdsområden är tydliga.

Järnväg

Förberedande utredningar

Trafikverket ansvarar både för att prioritera och driva utredningar kring brister på järnväg eftersom järnvägsåtgärder primärt hör till nationell plan. Region Jönköpings län har en begränsad påverkansmöjlighet gällande prioriteringar och processer kopplade till nationella brister och objekt.

Genomförande av åtgärder

För de åtgärder som är namngivna objekt i nationell plan krävs en undertecknad avsiktsförklaring kring framtida avtal för åtgärdernas med- och samfinansiering. Avsiktsförklaringen är en förutsättning för att åtgärderna ska kunna lyftas i nationell plan, den är dock inte en garanti för att åtgärderna prioriteras.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Större väginsatser

Förberedande utredningar

Förberedande utredningar bör göras i tillräckligt god tid för att åtgärderna ska kunna startas upp enligt plan. Vilka brister som ska prioriteras listas i *Regionala utredningsbehov*. Trafikverket bör ansvara för att själva utredningsprocesserna drivs och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Gång- och cykelinvesteringar

Gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar

Förberedande utredningar ska göras i tillräckligt god tid för att säkerställa framdrift enligt planens budget. Vilka utredningar som ska prioriteras avgörs utifrån de prioriterade bristerna i Regional cykelplan.

Trafikverket ansvarar för att själva utredningsprocesserna drivs och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder

Inför att ett projekt startas upp ska avtal kring kommunal medfinansiering skrivas mellan Trafikverket och berörd kommun. Region Jönköpings län deltar i dialog kring avtalet i egenskap av planupprättare.

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät

Ansökningar och handläggning

Aktuell kommun ansvarar för att ansöka om statlig medfinansiering för gång- och cykelåtgärder inom kommunalt vägnät via en ansökningsblankett till Trafikverket. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Trafikverkets handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansiering. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan. Efter handläggning av ansökan fattar Trafikverket beslut. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slutredovisning av beviljade åtgärder sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder

Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Investeringar i trafiksäkerhet och framkomlighet

Förberedande utredningar

Förberedande utredningar behöver göras med framförhållning inför beställning för att säkerställa åtgärdens innehåll och möjliggöra eventuella samordningar med andra projekt. Vilka brister som ska prioriteras för utredning avgörs utifrån prioriteringskriterier i Regional transportplan, inspel görs från Trafikverkets löpande bristinventeringar. Trafikverket ansvarar för att själva utredningsprocesserna drivs, och håller en löpande dialog med Region Jönköpings län i frågan.

Genomförande av åtgärder

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Kollektivtrafikåtgärder

Kollektivtrafikåtgärder längs regionala statliga vägar

Förberedande utredningar

Förberedande utredningar kan bestå i strategiska dokument och inventeringar kopplade till länets kollektivtrafik. Dessa utredningar behöver göras med framförhållning inför beställning för att säkerställa åtgärdens innehåll och möjliggöra eventuella samordningar med andra projekt. Det är Länstrafikens ansvar att spela in brister och behov utifrån strategiska dokument och inventeringar, Trafikverket och Länstrafiken ska systematiskt samordna dessa till lämpliga åtgärder.

Genomförande av åtgärder

Trafikverket ansvarar för hela processen med att genomföra respektive åtgärd och avrapporterar löpande till Region Jönköpings län och berörda kommuner om projektens framdrift och eventuella förändringar.

Statlig medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder

Ansökningar och handläggning

Aktuell kommun ansvarar för att ansöka om statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder inom kommunalt vägnät via en ansökningsblankett till Länstrafiken. Ansökningar sker årligen på hösten innan året de genomförs.

Länstrafikens handläggare bedömer om åtgärden uppfyller kraven för att beviljas statlig medfinansiering. Uppstår konkurrens om medel ska prioritering av åtgärder göras utifrån kriterier i Regional transportplan.

Trafikverket fattar själva beslutet gällande respektive åtgärd. Statlig medfinansiering beviljas i normala fall med högst 50 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Slutredovisning av beviljade åtgärder sker till JLT/Trafikverket och sker samma år som åtgärden genomförs.

Genomförande av åtgärder

Aktuell kommun ansvarar för planering och genomförande av åtgärder.

Bidrag

Investeringsbidrag för enskilda vägar

Ansökningar och handläggning

Väghållare ansvarar för att skicka ansökan till Trafikverket för handläggning och utredning. Beslut om bidrag fattas av Trafikverket.

Genomförande av åtgärder

Väghållare ansvarar för planering och genomförande av åtgärderna.

Uppföljning av planens genomförande

Rutiner för återkommande uppföljning av den regionala planens genomförande är betydelsefulla för alla inblandade parter och är också en metod att bygga kunskap inför kommande planrevideringar.

Avrapportering av framdrift och upparbetning

Uppföljning av genomförandet av den regionala transportplanen för Jönköpings län sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering. I samband med Trafikverkets årliga uppföljning bör transportplanens genomförande rapporteras skriftligen till Region Jönköpings län. Rapporterna redovisas för Region Jönköpings läns nämnd för trafik, infrastruktur och miljö.

Den skriftliga rapporteringen bör gälla både ekonomisk upparbetning och löpande framdrift inom åtgärdsområdena, det vill säga vilka nyttor som har realiserats under året. På motsvarande sätt bör det ske en rapportering av planeringsläget för kommande år.

Vid de regelbundna dialogmöten som hålls mellan Region Jönköpings län och Trafikverket sker löpande avstämningar av planens genomförande.

Kommunikation vid avvikelser

Vid indikationer på större förändringar eller ej avsedd framdrift inom projekt eller åtgärdsområden bör Trafikverket ge en skriftlig underrättelse till Region Jönköpings län i ett tidigt skede.

Investeringsåtgärder i nationell plan

För att få en fullständig bild av vilka investeringar som planeras i länets transportinfrastruktur behöver den regionala transportplanen läsas tillsammans med nationell transportplan.

Den nationella planen redovisar alla prioriterade investeringsåtgärder på järnvägar och nationella stamvägar. Nedan beskrivs ett urval av de namngivna objekten som ingår i den nationella planen. Länets önskvärda satsningar och prioriteringar som inte fått plats i planen, exempelvis Vätterlänken och station Ryhov/A6, redovisas inte.

Utöver de namngivna objekten innehåller planen även potter för mindre åtgärder, det vill säga insatser med en total kostnad under 150 mnkr. Dessa hanteras mer löpande under planperioden och redovisas inte på objektsnivå.

Namngivna järnvägsobjekt nationell plan

Elektrifiering och höjd hastighet på Värnamo-Jönköping/Nässjö.

Syftet med åtgärden är ökad kapacitet, minskad restid och förbättra trafikeringsmöjligheterna på sträckan. Förändring av objektet i fastställd nationell plan i form av nysträckning Byarum-Tenhult utgår och ersätts av elektrifiering och viss upprustning av befintlig sträckning av järnväg Vaggeryd-Jönköping.

Namngivna vägobjekt nationell plan

Rv 40 Förbi Eksjö

Riksväg 40 går i dagsläget genom Eksjö tätort vilket skapar en tydlig konflikt mellan behovet av framkomlighet för genomfartstrafik och trafiksäkerhet, trygghet och boendemiljö för invånarna i Eksjö.

Syftet med investeringen är att öka framkomligheten för genomfartstrafiken samt förbättra miljön i Eksjö. En ny förbifart planeras söder om staden. Den nya vägen byggs som vanlig väg med hastigheten 80km/h.

Rv 26 Mullsjö-Slättäng

Den aktuella vägsträckningen är en del av väg 26 och väg 47 på sträckan mellan Mullsjö-Slättäng. Sträckan är cirka 15 km lång.

Väg 26 ingår i det nationella stamvägnätet och är av särskild nationell betydelse. Den aktuella vägsträckningen utgör en viktig förbindelse mellan södra Halland, Jönköpingsregionen, Skaraborg, Värmland och Dalarna. Den är också prioriterad väg för godstransporter, långväga personresor och dagliga personresor. Sträckan har idag bristande framkomlighet och trafiksäkerheten är låg till följd av höga trafikmängder och vägens standard. Det finns ett stort antal korsningar och anslutningar längs vägen. Alternativ väg för cykeltrafik saknas på stora delar av sträckan.

För att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om vägen till en mötesfri väg med mitträcke med omkörningsmöjligheter. Anslutande vägar kommer att bli färre när den nya vägen är klar. Vägens hastighet blir 100 km/h, viltåtgärder med viltstängsel och faunapasager planeras längs sträckan och gång- och

cykelvägsförbindelse planeras mellan Mullsjö och Broholm. Projektet befinner sig i planskede och planeras byggstartas år 2027-2028 med en byggtid på ca 3 år.

Rv 26 Hedenstorp-Månseryd

Väg 26/47 i Jönköpings kommun, mellan trafikplats Hedenstorp och Månseryd, är i dagsläget en mötesseparerad 2+1 väg som börjar nå sin kapacitetsgräns med avseende på trafikflöde. Trafikplatsen vid Åsens gård saknar accelerations- och retardationsfält. Vid Klämmestorp finns idag en korsning med väg 683, Klockarpsvägen, som leder mot västra Jönköping. Denna korsning har hög trafikbelastning, främst av trafikanter som arbetspendlar mellan Jönköping och orter nordväst om staden.

Syftet med projektet är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 26. Detta kan göras genom att bygga ut väg 26 till en 7 km lång 2+2 väg på sträckan mellan Hedenstorp och Månseryd samt att förbättra trafikplatsen vid Åsens gård och korsningen med väg 683 vid Klämmestorp. Projektet befinner sig i planskede och planeras att byggstartas år 2033 utifrån Trafikverkets nationella plan för transportinfrastruktur.

E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält

Syftet med objektet är att öka kapaciteten och framkomligheten samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken. E4 har en låg standard genom trafikplatsen med flera problempunkter kopplat till framkomlighet och trafiksäkerhet.

Trafikplatsens nya utformning innebär bland annat att trafik som ska söder och väster ut inte behöver igenom trafikplatsen utan blir genomgående trafik. Vidare kommer lokal trafik mellan Jönköpings centrum och söderut mot Råslätt få eget körfält.

Rv 40 Jönköping-Ulricehamn

Nytt objekt i Nationell plan

För att stärka tillgängligheten i stråket rv 40 Jönköping-Göteborg byggs nu sträckan Jönköping-Ulricehamn ut till 2+2 väg. Detta innebär att hela den kvarvarande vägsträckan mellan Stockholm och Göteborg byggs ut till 2+2-väg inklusive trafikplatser under planperioden.

E4, trafikplats Ekhagen

Nytt objekt i Nationell plan.

Trafikplats Ekhagen är den östra av trafikplatserna i Jönköping där de nationella stamvägarna E4 och väg 40 går ihop. Båda vägarna har betydande funktion för långväga gods- och persontransporter samt för arbetspendling och andra lokala resor. Syftet med åtgärderna i trafikplats Ekhagen är att öka kapaciteten för trafik från väg 40 och från E4 norrgående.

Rv 26, 40 Trafikplats Hedenstorp

Nytt objekt i Nationell plan.

Vid trafikplats Hedenstorp möts de nationella stamvägarna riksväg 40 och 26, båda mycket viktiga för långväga person- och godstransporter samt regionala personresor. Riksväg 26 har en viktig funktion för pendling mellan Habo/Mullsjö och Jönköping. Trafikplats Hedens-torp utgör idag en flaskhals på riksväg 26 med omfattande köbildning, framför allt i södergående riktning på morgonen. Åtgärden syftar till att öka kapaciteten i trafikplats Hedenstorp, säkerställa god framkomlighet i stamvägnätet och bidra till god tillgänglighet till de olika delarna av Hedenstorps verksamhetsområde.

Detta avsnitt bygger på remiss-versionerna av de regionala planerna.

Större investeringsåtgärder i våra grannlän

Några av de större investeringsåtgärder som planeras i våra grannlän har påverkan på trafikflöden och transportinfrastruktur i Jönköpings län.

Vår sammanställning bygger på de beskrivningar av namngivna objekt som görs i förslag till nationell plan och respektive läns regionala transportplan. Syftet med sammanställningen är att ge en övergripande bild av hur större åtgärder som planeras i angränsande län påverkar Jönköpings län. Beskrivningen är inte heltäckande eftersom mindre åtgärder inte är beskrivna.

Hallands län

Stigningsfält och trimningsåtgärder på väg 153 och väg 154

Åtgärden syftar till att förbättra näringslivets transporter i det regionala transportstråk som förbinder Varberg respektive Falkenberg med Ullared och i förlängningen bland annat Värnamo i Jönköpings län.

Halmstad C

Halmstad är en viktig knutpunkt och nod i järnvägssystemet. Den bristande kapaciteten på Halmstad C utgör en begränsning i systemet och kapaciteten är inte tillräcklig för att hantera den prognosticerade tågtrafiken. En ombyggnad behövs även för att skapa en säk-rare stationsmiljö och ett attraktivt och samlat resecentrum för ett ökat hållbart resande.

Kalmar län

Åtgärder på rv 37/47

Förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet på ost-västligt stråk, vilket är viktigt inte minst för godstransporter till hamnen i Oskarshamn och turistrelaterade resor till och från Gotland.

Kronobergs län

Alvesta triangelspår

Syftet med åtgärden är att förbättra kapacite-ten på Södra stambanan och Kust till kust-ba-nan för att därigenom skapa förutsättningar för effektivare godstransporter. Åtgärden förbät-trar förutsättningarna för näringslivets trans-porter till och från terminaler i Jönköpings län.

Östergötland

Ostlänken

Del av ny stambana mellan Järna och Linkö-ping. Syftet med objektet är att minska restiden och att öka kapaciteten på sträckan samt att skapa en större redundans och därmed ett min-dre störningskänsligt system. Påverkar trafike-ringen på Södra stambanan genom Jönköpings län och är avgörande för fortsatt utbyggnad av ny stambana mot Tranås och Jönköping.

Dubbelspårsutbyggnad mellan Hallsberg och Degerön

Syftet med åtgärderna är att genom dubbel-spårsutbyggnad öka kapaciteten för gods och regionaltågstrafik i godsstråket genom Berg-slagen. Åtgärden har koppling mot transport-flöden till och från Jönköpings län via Södra stambanan (banorna möts i Mjölby).

Västra Götaland

Göteborg–Borås

Ny järnväg Göteborg–Borås förbättrar arbets-och studiependlingen i stråket samt göra det möjligt att åka tåg till och från Landvetter flygplats.

Ärendenummer
TRV 2026/51725Dokumentdatum
2026-05-11Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av
Lennart KalanderMottagare
LänsplaneupprättareKopia till
Trafikverkets regioner

Ramar för regional infrastruktur 2026-2037

Ramarna i bifogad fil visar justering för över- resp. underförbrukningar som skett under åren 2022-2025. Dessa har hanterats genom att utjämning skett över de tidiga åren i planen. Summorna är i prisnivå 2025-02.

Dessa ramar kommer att användas vid uppföljning av upparbetning i årsredovisningarna under perioden 2026-2037 och bör därför användas inför respektive länsplans fastställelsebeslut för perioden 2026-2037.

Regeringen har i bilaga 1 till ”Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur” (LI2025/00640) angett varje enskilt läns ekonomiska ram. Av regeringens beslut framgår också att respektive läns nivå för planperioden ska justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022-2033 vid utgången av 2025.

Anledningarna till differenserna mellan dessa ramar och preliminära ramar som skickades ut 2025-04-15 är att länens faktiska utfall för 2025 inte överensstämde med prognoserna i april 2025.

Lennart Kalander
Biträdande avdelningschef Samhällsplanering och genomförande

Fördelning regionala planer 2026-2037 efter avräkning (mnkr)													
Län	Summa 2026-2037	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼				
Stockholm	14 703 901	1 341 268	1 333 174	1 319 727	1 319 726	1 173 751	1 173 751	1 173 751	1 173 751	1 173 751	1 173 751	1 173 751	1 173 751
Uppsala	2 687 056	253 011	251 455	248 869	248 870	210 606	210 606	210 606	210 606	210 606	210 606	210 606	210 606
Södermanland	1 468 419	94 433	93 494	91 932	91 933	137 078	137 078	137 078	137 078	137 078	137 078	137 078	137 078
Östergötland	2 872 381	268 428	267 053	264 766	264 766	225 921	225 921	225 921	225 921	225 921	225 921	225 921	225 921
Jönköping	2 424 569	230 788	229 493	227 343	227 343	188 700	188 700	188 700	188 700	188 700	188 700	188 700	188 700
Kronoberg	1 218 638	88 653	87 933	86 734	86 733	108 573	108 573	108 573	108 573	108 573	108 573	108 573	108 573
Kalmar	1 383 059	118 610	117 736	116 283	116 283	114 268	114 268	114 268	114 268	114 268	114 268	114 268	114 268
Gotland	388 983	40 563	40 353	40 003	40 003	28 508	28 508	28 508	28 508	28 508	28 508	28 508	28 508
Blekinge	666 945	30 886	30 386	29 556	29 556	68 320	68 320	68 320	68 320	68 320	68 320	68 320	68 320
Skåne	7 279 675	583 685	579 514	572 583	572 583	621 414	621 414	621 414	621 414	621 414	621 414	621 414	621 414
Halland	2 144 351	207 158	206 041	204 185	204 185	165 348	165 348	165 348	165 348	165 348	165 348	165 348	165 348
Västra Götaland	10 470 915	920 556	914 548	904 564	904 564	853 335	853 335	853 335	853 335	853 335	853 335	853 335	853 335
Värmland	1 526 950	110 740	109 797	108 231	108 231	136 244	136 244	136 244	136 244	136 244	136 244	136 244	136 244
Örebro	1 484 322	80 639	79 672	78 065	78 065	145 985	145 985	145 985	145 985	145 985	145 985	145 985	145 985
Västmanland	1 614 258	151 186	150 409	149 118	149 118	126 803	126 803	126 803	126 803	126 803	126 803	126 803	126 803
Dalarna	1 393 097	67 880	66 819	65 059	65 059	141 035	141 035	141 035	141 035	141 035	141 035	141 035	141 035
Gävleborg	1 601 420	130 081	129 186	127 699	127 699	135 844	135 844	135 844	135 844	135 844	135 844	135 844	135 844
Västernorrland	1 301 491	87 961	87 126	85 739	85 739	119 366	119 366	119 366	119 366	119 366	119 366	119 366	119 366
Jämtland	791 180	57 086	60 950	60 950	60 950	68 905	68 905	68 905	68 905	68 905	68 905	68 905	68 905
Västerbotten	1 721 779	158 931	158 068	156 634	156 634	136 439	136 439	136 439	136 439	136 439	136 439	136 439	136 439
Norrbottnen	1 447 611	26 707	56 043	111 208	111 208	142 806	142 806	142 806	142 806	142 806	142 806	142 806	142 806
Summa	60 591 000	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250	5 049 250

Konsekvensbeskrivning

Regional transportplan,
Jönköpings län 2026–2037



Tillsammans för ett bra liv för alla.

Version beslutad december 2025

Regionledningskontoret | Box 1024, 551 11 Jönköping

Besöksadress: Regionens hus, Husargatan 4, Jönköping

010-241 00 00 | www.rjl.se | regionen@rjl.se

Foto omslag:

Denna bilaga tillhör Regional transportplan – Jönköpings län 2026–2037.

Här presenteras den fullständiga konsekvensbeskrivningen som ligger till grund för transportplanen.

Den regionala transportplanen finns att läsa i sin helhet på:
Regional transportplan – Jönköpings län 2026–2037.

Innehåll

Inledning	7
Utgångspunkter	7
Balans i åtgärder	11
Insatser för lokalt liv	13
Satsningar i stråk	15
Fokusområden	19
Klimat	22
Bedömningsgrunder	22
Sammanfattande bedömning	23
Trafikens påverkan	24
Infrastrukturens klimatpåverkan	26
Klimatanpassning	27
Hälsa och livskvalitet	29
Bedömningsgrunder	29
Sammanfattande bedömning	30
Människors hälsa	32
Befolkning	34
Luft	37
Landskap	39
Bedömningsgrunder	39
Sammanfattande bedömning	40
Naturmiljö	41
Kulturmiljö	43

Resurshushållning	46
Bedömningsgrunder	46
Sammanfattande bedömning	47
Mark	48
Materiella tillgångar	49
Bedömningsgrunder	52
Sammanfattande bedömning	53
Samhällsekonomi och konkurrenskraft	54
Mål om sammanlänkat län i regional utvecklingsstrategi	56



Inledning

Konsekvensbeskrivningen redogör för hur olika hållbarhetsaspekter kan påverkas av de framtagna planalternativen. Metodiken grundar sig på miljöbalkens krav på effektbedomningar men innehåller även bedömningar av hur planalternativen kan påverka samhällsekonomi och regional utveckling. Detta gör att konsekvensbedömningen är ett aktivt verktyg för att identifiera målkonflikter på strategisk nivå.

Utgångspunkter

Avgränsning

Avgränsningssamråd

Under våren 2025 hölls ett samråd kring avgränsning av transportplanens konsekvensbeskrivning med länets kommuner och grannregioner. Ett muntligt samråd kring avgränsning hölls med Länsstyrelsen i Jönköpings län.

Merparten av de synpunkter som inkom under samrådet har varit möjliga att tillgodose under det fortsatta arbetet med transportplanens konsekvensbedömning.

Tidsmässig avgränsning

Miljökonsekvenser bör enligt förarbeten till Miljöbalken beskrivas på kort, medellång och lång sikt (prop 2003/04:116). Ju längre fram i planperioden en bedömning gäller desto större osäkerhet råder kring vilka objekt som är aktuella. Konsekvensbedömningarna på längre sikt blir därför mer översiktliga och kan snarare ses som underlag till nästa planeringsomgång.

- Bedömningar på kort sikt avser 1–6 år i planen, det vill säga åren 2026–2031.
- Bedömningar på medellång sikt gäller fram till planperiodens slut, 2037.
- Bedömningar på lång sikt gäller fram till år 2045. Året är valt utifrån långsiktiga miljöpolitiska ambitioner gällande mål för nollnettoutsläpp av växthusgaser år 2045.

Geografisk avgränsning

Utgångspunkten i den regionala planen är Jönköpings län, som utgör den primära geografiska avgränsningen. Den rumsliga avgränsningen varierar beroende på vilken miljöaspekt som behandlas, då funktionella samband i miljön inte är styrda av geografiska gränser; exempelvis kan åtgärder som utförs i Jönköpings län påverka trafikmängder och därmed miljö och utveckling i andra län. Den primära avgränsningen har använts vid bedömningar kopplade till specifika åtgärder med känd lokalisering.

Avgränsning i sak

Syftet med konsekvensbedömningen är att visa vilka konsekvenser för miljö och samhällsutveckling som olika strategiska satsningar på transportinfrastruktur ger. Bedömningen hålls på en strategisk nivå; fokus ligger på planens helhet och det är primärt prioriteringen mellan olika åtgärdsområden som är grund för analysen.

För åtgärdsområdena järnväg och större väginssatser har specifika underlag för bedömning tagits fram av Trafikverket inom ramen för samlade effektbedömningar (SEB). Dessa underlag är en del i den övergripande bedömningen av respektive åtgärdsområde, bedömningen redovisar alltså inte bedömd påverkan, effekter och konsekvenser på en detaljerad objektsnivå. För övriga åtgärdsområden har specifika åtgärder ännu inte bestämts varför respektive aspekt har bedömts på ett mer generellt sätt.

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en **strategisk miljöbedömning** genomföras. Miljöbedömningens syfte är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling främjas.

Inom ramen för en miljöbedömning ska en **miljökonsekvensbeskrivning** (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planen kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. En länsplan för transportinfrastruktur kan enligt Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

Metodik för bedömning av konsekvenser

Miljöbedömningen ska enligt miljöbalken vara en integrerad del i arbetet med den regionala transportplanen. För att möjliggöra detta och även belysa vilken påverkan, effekter och konsekvenser som olika strategier ger på miljö och samhällsutveckling har Region Jönköpings län arbetat metodiskt med att beskriva och konsekvensbedöma alternativa planinriktningar för regional transportplan. Konsekvensbeskrivningen är på så vis ett aktivt verktyg genom hela processen med att ta fram och fatta beslut kring planförslag och prioriteringar.

Bedömningen omfattar tre alternativa planinriktningar samt ett nollalternativ. Nollalternativet innebär ett scenario där inga nya satsningar görs, förutom pågående satsningar som fullföljs. Däremot utvecklas länets befolkning enligt prognos på motsvarande sätt som i övriga planinriktningar.

Samtliga alternativ i bedömningen är realistiska och genomförbara, alternativ Satsningar i stråk och Insatser för lokalt liv är viktade för att tydligare visa strategiernas för- och nackdelar. Alternativet Balans i åtgärd är snarlikt planförslaget men inte identiskt med färdigt planförslag. Konsekvenserna av de tre alternativa inriktningarna har tillsammans med förväntan om hur framtida resmönster kommer se ut varit en utgångspunkt för de val som gjorts för ett hållbart och effektivt transportsystem, och som lett fram till föreslagen transportplan för region Jönköpings län 2026–2037.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en målledd bedömning av planens påverkan på relevanta mål där den bedömda utvecklingen sätts i relation till den utveckling som önskas. Den målleda bedömningen sammanfattas i diagram där planinriktningarna bedöms utifrån förutsättningar för måluppfyllelse för respektive fokusområde med delasppekter.

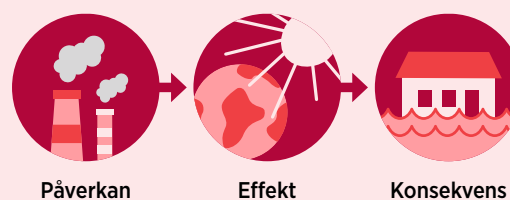
Påverkan, effekter och konsekvens

För att beskriva miljöpåverkan används ofta begreppen påverkan, effekt och konsekvens.

Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som genomförande av planförslagets åtgärder medför, till exempel påverkan på betydelsefulla naturmiljöer eller förändrad trafikbullersituation.

Effekt är den förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av betydelsefulla naturmiljöer eller att människor exponeras för trafikbuller.

Konsekvens är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse till exempel förlust av biologisk mångfald eller bullerstörning som riskerar leda till påverkan på människors hälsa.



Källa: Bearbetad illustration av originalet *Påverkan-effekt-konsekvens* från Naturvårdsverket.

Krav på innehåll

En MKB ska enligt MB 6 kap 11 § innehålla:

- ✓ En **sammanfattning av planens innehåll**, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer.
- ✓ En identifiering, beskrivning och bedömning av **rimliga alternativ** med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd.
- ✓ Uppgifter om miljöförhållandena och **miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs, miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt, befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem** som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och **hur hänsyn tas till relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn.**
- ✓ En **identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter** som genomförandet av planen kan antas medföra.

Uppgifter om de **åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa** betydande negativa miljöeffekter.
- ✓ En **sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ** och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes.
- ✓ En redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför.
- ✓ En **icke-teknisk sammanfattning.**

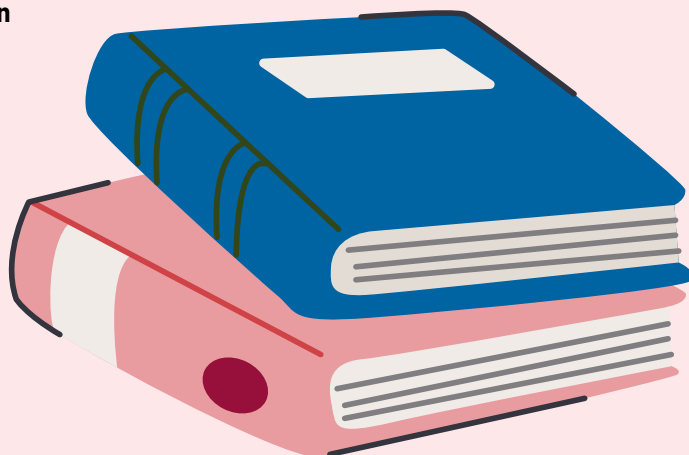
Enligt MB 6 kap 12 § ska omfattning och detaljeringsgrad för MKB vara rimlig med hänsyn till:

- ✓ Bedömningsmetoder och aktuell kunskap, planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad.
- ✓ Var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig.
- ✓ Att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder.
- ✓ Allmänhetens intresse samrådas med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen.

Enligt MB 6 kap 15 § ska förslaget till infrastrukturplan och dess MKB göras tillgängligt för berörda kommuner, myndigheter och allmänheten som ska ges skälig tid att yttra sig.

- ✓ Synpunkterna ska beaktas innan planen antas.

När planen antagits, ska en särskild sammanställning redovisa hur miljöaspekterna integrats i planen. Det ska även redovisas hur MKB:n och synpunkter från samråd beaktats och skäl till att planen antagits i stället för alternativ som varit föremål för överväganden ska redovisas.



Balans i åtgärder

Alternativ *Balans i åtgärder* strävar efter att hålla inslagen linje från gällande plan, där stort fokus ligger på järnväg, tillgänglighet och hållbart resande.

Alternativet innehåller järnvägsinvesteringarna Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering, elektrifiering Nässjö–Eksjö och mötesstation Ryhov/A6, åtgärder på järnvägen Nässjö–Vetlanda samt pott för platformsförlängning Huskvarna–Tenhult m.m. Objekten riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp och riksväg 32 Sunnhultsbrunnv–Traneryd ligger över kant (delar av produktionen planeras till nästa planperiod, dvs. efter år 2037).

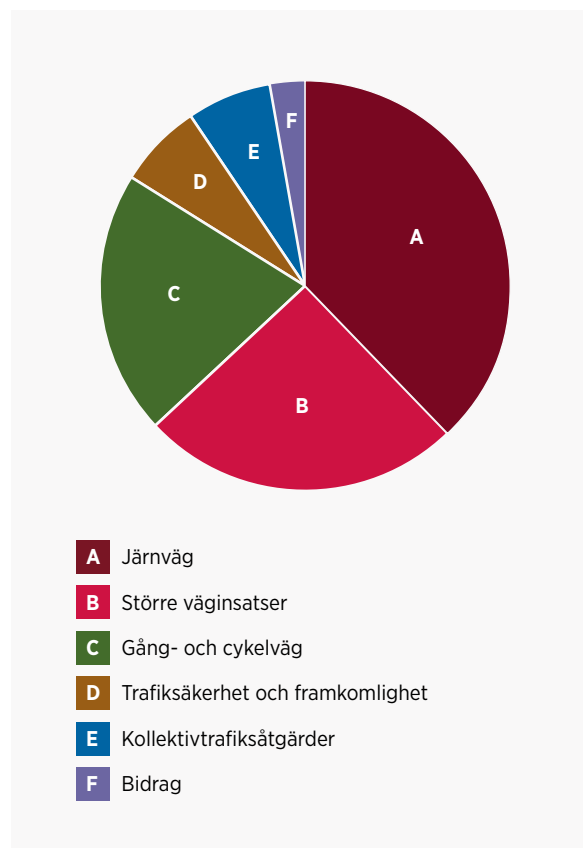
Alternativet möjliggör bibehållna procentuella potter för gång- och cykelvägsinvesteringar, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikåtgärder i förhållande till innevarande plan vilket betyder att dessa åtgärdsområden omfattar en relativt stor andel av planen.

Gång och cykelåtgärderna innefattar både genomförande av de i den regionala cykelplanen högst prioriterade namngivna sträckorna längs statlig väg, Tenhult–Huskvarna och Hilerstorp–Gnosjö, samt en pott för punktinsatser i samhällen. I potten ingår även medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar på ca 20 mnkr per år.

För trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafikåtgärder finns det drygt 10 mnkr per år.

Anslagen för bidrag till enskilda vägar ökar något till drygt 5 mnkr per år.

Diagram 1. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Balans i åtgärder*



Tabell 1. Balans i åtgärder 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	898
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 870 ¹	193
Station Ryhov/A6	476 ²	129
Pott för plattformsförlängningar	50	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
Pott för upprustning av regionala järnvägar	-	223
B: Större väginSATser	-	583
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
Lv 842 Förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd–Anderstorp (över kant) ³	390	120
Rv 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd (över kant) ³	179	50
C: Gång- och cykelväg	-	501
Längs regional statlig väg	-	251
– Furusjö–Dungen	-	25
– Tenhult–Huskvarna	-	63
– Hillerstorp–Gnosjö	-	87
– Pott	-	76
Medfinansiering	-	250
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	160
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	160
Längs statlig väg	-	80
Medfinansiering till kommuner	-	80
F: Bidrag	-	60
Enskilda vägar	-	60
Totalt	-	2 362

1 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

2 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

3 Objektet påbörjas under planperioden och slutförs efter planperioden vilket innebär att endast en del av totalkostnaden ingår i denna plan.

Insatser för lokalt liv

Alternativ *Insatser för lokalt liv* innebär att fokus ligger på satsningar på åtgärder som främjar lokala resor i det dagliga livet. Insatser för cykel- och gång, kollektivtrafik samt trafiksäkerhet och framkomlighet får mer pengar på bekostnad av satsningar på nya Större vägin-satser och Järnväg.

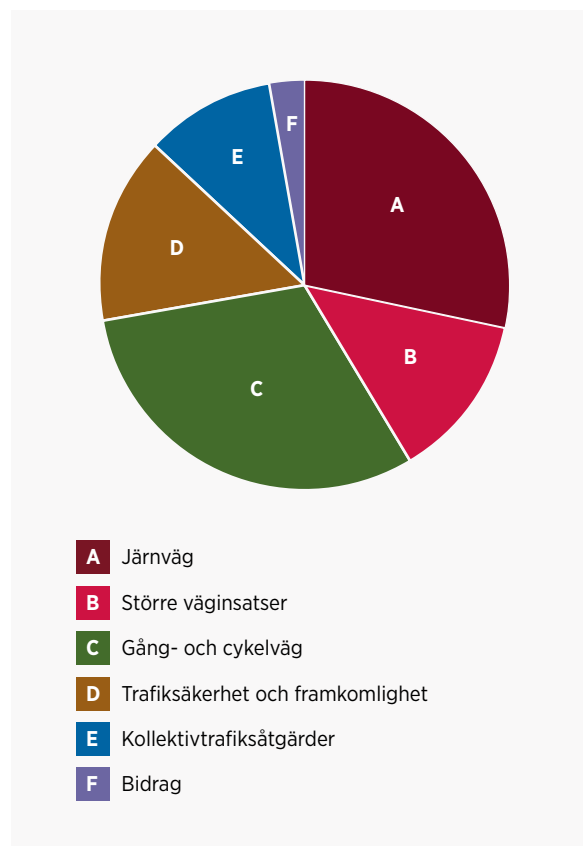
Av större järnvägs- och vägsatsningar är det som finns i alla alternativen även med här, men inget ytterligare har tillkommit inom dessa åtgärdsområden.

För gång och cykel möjliggörs satsningar på genomförande av de högst prioriterade åtgärderna i den regionala cykelplanen (Tenhult–Huskvarna och Hillerstorp–Gnosjö). Därutöver möjliggörs satsningar på sträckan Sävsjö–Vrigstad, samt en pott för punkt-insatser i samhällen. I potten ingår även medfinansiering av kommunala cykelvägar med 25 mnkr per år.

För trafiksäkerhet och framkomlighet utökas satsningarna till drygt 30 mnkr per år och för kollektivtrafikåtgärder finns det ungefär 20 mnkr per år.

Anslaget för bidrag till enskilda vägar ökar till drygt 5 mnkr per år.

Diagram 2. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Insatser för lokalt liv*



Tabell 2. Insatser för lokalt liv 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	675
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁴	193
Station Ryhov/A6	476 ⁵	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö–Vetlanda	-	100
Elektrifiering Nässjö–Eksjö	239	207
B: Större väginSATser	-	304
Rv 27 Förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås–Bredasten	156	144
C: Gång- och cykelväg	-	729
Längs regional statlig väg	-	429
– Fursjö–Dungen	-	25
– Tenhult–Huskvarna	-	63
– Hillerstorp–Gnosjö	-	87
– Sävsjö–Vrigstad	-	126
– Pott	-	128
Medfinansiering	-	300
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	350
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	240
Längs statlig väg	-	120
Medfinansiering till kommuner	-	120
F: Bidrag	-	64
Enskilda vägar	-	64
Totalt	-	2 362

4 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

5 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

Satsningar i stråk

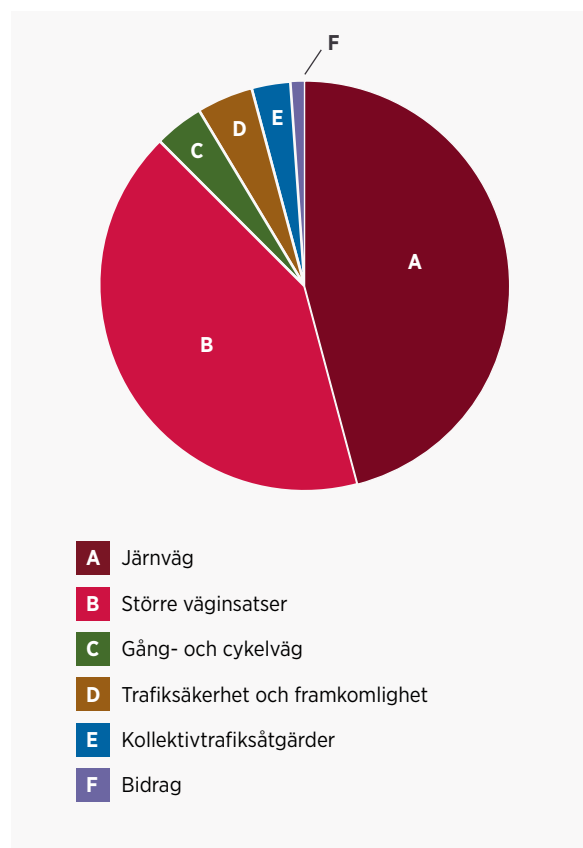
Alternativ *Satsningar i stråk* prioriterar en stor del av den samlade ramen till samfinansiering av järnvägsåtgärder. Även Större väginssatser prioriteras.

Utöver satsningen på det som finns med i samtliga alternativ innehåller alternativet även ökade ramar för upprustningsåtgärder på Nässjö–Vetlanda banan samt Tretågsstation i Forserum och Mötesspår i Malmbäck.

För vägsatsningar finns allt inom nu gällande plan med, länsväg 842 Förbi Tenhult och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp som lyfts in i planen i sin helhet. Ytterligare satsningar på större vägobjekt görs på riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd och riksväg 32 Skulleyd–Sunneränga.

Den stora satsningen på järnväg och vägobjekt innebär begränsningar för andra åtgärdsområden. Åtgärdsområdena för gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet samt kollektivtrafik och bidrag minskar kraftigt.

Diagram 3. Fördelning av åtgärdsområde för alternativ *Satsningar i stråk*



Tabell 3. Satsningar i stråk 2026–2037, mnkr

Åtgärder	Total objektkostnad	Utrymme i plan
A: Järnväg	-	1 085
Elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet Värnamo–Vaggeryd–Nässjö/Jönköping	3 956 ⁶	193
Station Ryhov/A6	476 ⁷	129
Pott för plattformsförlängningar	-	46
Upprustningsåtgärder Nässjö-Vetlanda	-	300
Elektrifiering Nässjö-Eksjö	239	207
Mötesspår Malmbäck	87	87
Tretågsstation Forserum	123	123
B: Större väginsatser	-	982
Rv 27 förbi Bor	255	160
Rv 27 Ulås-Bredasten	156	144
Lv 842 förbi Tenhult	122	109
Rv 27 Bredaryd-Anderstorp	390	390
Rv 32 Sunnhultsbrunn-Traneryd	179	179
C: Gång- och cykelväg	-	97
Längs regional statlig väg	-	25
- Furusjö–Dungen	-	25
Medfinansiering	-	72
D: Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	102
E: Kollektivtrafikåtgärder	-	72
Längs statlig väg	-	36
Medfinansiering till kommuner	-	36
F: Bidrag	-	24
Enskilda vägar	-	24
Totalt	-	2 362

6 Enligt avtal med berörda kommuner och Trafikverket ska regional transportplan belastas med 300 mnkr för projektet.

7 Enligt avsiktsförklaring ska regional transportplan belastas med 129 miljoner kronor för projektet.

Nollalternativ

Nollalternativet inkluderar pågående investeringar. I gällande plan är riksväg 27 förbi Bor och cykelsatsningen Furusjö–Dungen påbörjade och ingår i Nollalternativet. Bedömingarna

av konsekvenser av Nollalternativet är utifrån att dessa projekt genomförs, men inga andra insatser för att öka tillgänglighet och trafikssäkerhet på länets järnvägar och vägar, för tåg, bil, cykel eller buss. Även satsningar på ny infrastruktur som stärker länets utveckling uteblir.

Tabell 4. Nollalternativ 2026–2037

Åtgärder	Status
B: Större väginsatser	-
Rv 27 förbi Bor	Pågående
C: Gång- och cykelväg	-
Furusjö–Dungen	Pågående

Bedömningsgrunder

Miljöaspekter

Bedömningen av påverkan, effekt och konsekvens på Miljöbalkens miljöaspekter (6 kap. 2 § MB) har gjorts utifrån den metodik med fokusområden som Trafikverket har använt i Nationell transportplan under de senaste omgångarna.

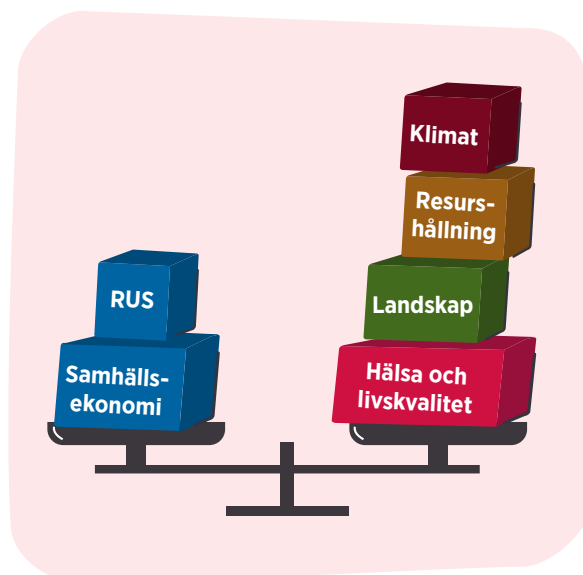
I de framtagna bedömningsgrunderna preciseras och avgränsas dessa fokusområden utifrån relevans för transportsystemet och för de bedömda alternativen. Fokusområdena är uppdelade i miljöaspekter och delaspekter för att kunna lyfta fram specifika delar som är viktiga att belysa separat vid en konsekvensbedömning.

Samhällsekonomi och regional utveckling

Utöver de fokusområden som utgår från miljöbalkens krav på innehåll i strategisk miljöbedömning innehåller konsekvensbedömningen fokusområdet Samhällsekonomi och regional utveckling.

Detta fokusområde syftar till att åskådliggöra respektive planalternativs påverkan på de aspekter av de transportpolitiska målen som inte täcks in av fokusområdena för miljöbedömning. Fokusområdet innehåller också de utvecklingsmål i den regionala utvecklingsstrategin som har störst bäring på planeringen av transportinfrastruktur.

Genom att även väga in samhällsekonomi och regional utveckling i konsekvensbedömningen kan de målkonflikter som uppstår vid olika typer av strategier åskådliggöras.



Konsekvensbeskrivningens fokusområden.

Fokusområden

Miljö

Bedömningsgrunder för MKB enligt 6 kapitlet i Miljöbalken.

Klimat (A)

Klimatfaktorer

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Klimatanpassning

Hälsa och livskvalitet (B)

Människors hälsa

- Buller och vibrationer
- Aktivt resande
- Trafiksäkerhet

Befolkning

- Möjlighet att resa med cykel, till fots och kollektivtrafik
- Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status
- Jämställdhet mellan kvinnor och män
- Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning
- Möjligheter för barn att säkert förflyta sig på egen hand
- *Balans i åtgärder* i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Luft

- Emissioner av luftföroreningar
- Halter av luftföroreningar (i tätorter)
- Exponeringsbedömning

Mest relevanta miljökvalitetsmål visar hur respektive fokusområde kopplar mot Sveriges miljömål.

Landskap (C)

Naturmiljö

- Biologisk mångfald
- Växtliv
- Djurliv

Kulturmiljö

- Bebyggelse
- Forn- och kulturlämningar
- Annat kulturarv

Landskapsbild

Resurshushållning (D)

Mark

- Skyddsvärda områden
- Förorenade områden

Vatten

- Flöden och nivåer
- Dricksvatten
- Ekologisk värden

Mest relevanta miljökvalitetsmål

Ett rikt odlingslandskap	C	D	
Levande sjöar och vattendrag	C	D	
God bebyggd miljö	B	C	D
Giftfri miljö	D		
Begränsad klimatpåverkan	A		
Ett rikt växt och djurliv	C	D	
Levande skogar	C	D	
Grundvatten av god kvalitet	D		
Myllrande våtmarker	D		
Frisk luft	B		

Samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsaspekter är de mest relevanta delstrategierna i den regionala utvecklingsstrategin RUS samt de delar av de transportpolitiska målen som inte täcks av bedömningsgrunder för MKB.

Samhällsekonomi och regional utveckling (E)

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

- Samhällsekonomisk effektivitet
- Förbättring av medborgarnas resor
- Förbättring av kvaliteten för näringslivets transporter

Regional utvecklingsstrategi

Ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur knyter ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris.

Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket:

- ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad
- ta del av samhällsservice
- delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

Övergripande transportpolitiskt mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

E

Övergripande transportpolitiska mål, Funktionsmål och Hänsynsmål visar sambanden mellan de transportpolitiska målen och de fokusområden som utgör grund för konsekvensbedömningen.

Funktionsmål

Robust system

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

E

Samhällsutveckling

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

E

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.

E

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

B

Tillgänglighet och användbarhet

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

B

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

B

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.

B

Hänsynsmål

Minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken

Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås.

B

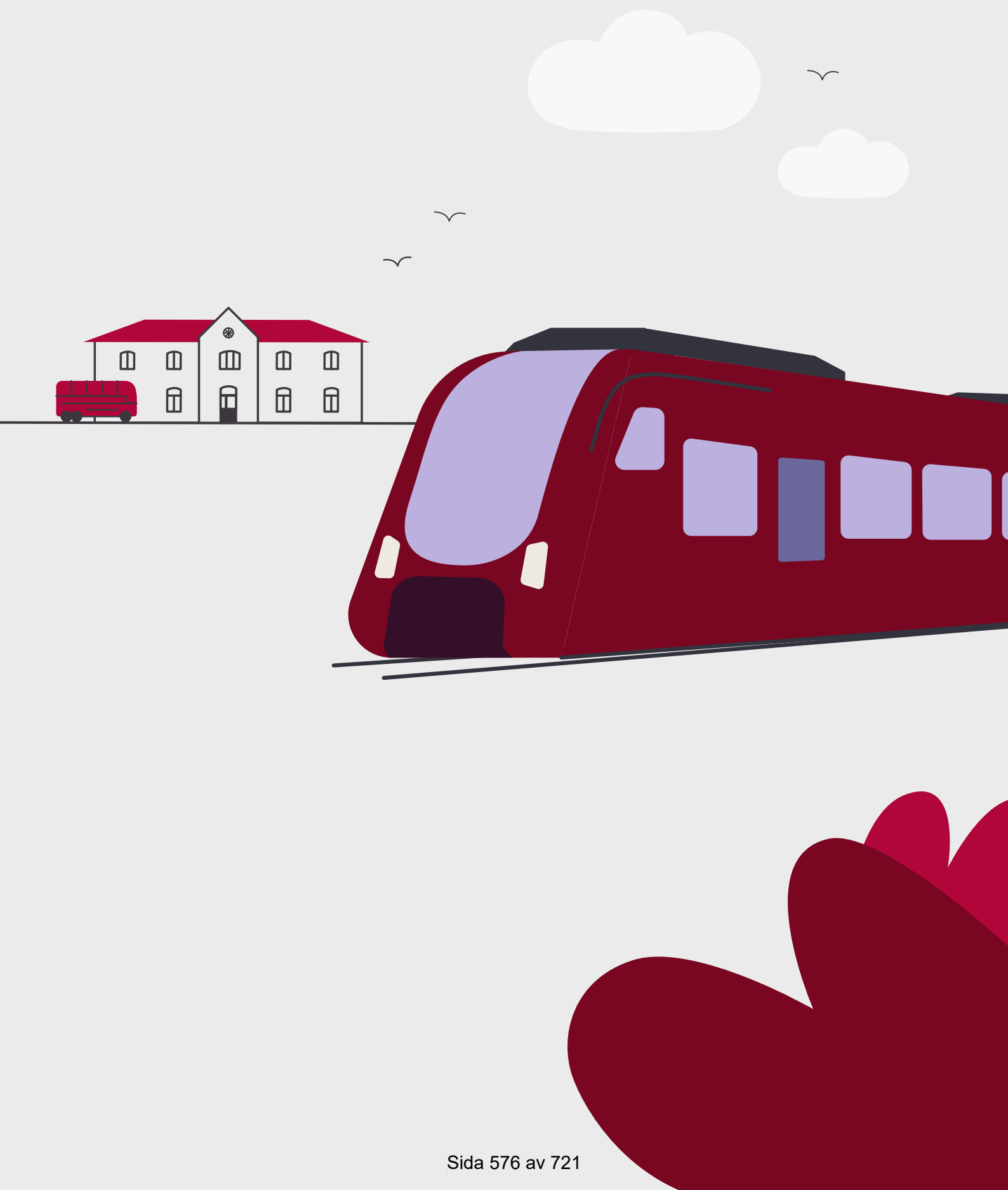
Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa.¹

A

B

C

1. Generationsmålet: lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till nästa generation. Utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.



Klimat

Bedömningsgrunder

Trafikens påverkan

Precisering klimatpåverkan

Preciseringen omfattar trafikens utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter). Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafiken och därmed koldioxidutsläppen i transportsystemet. Transportsektorn står för 38 procent av länets totala energianvändning och behöver minska för att länets koldioxidbudget ska hållas.

Precisering trafikutveckling

Preciseringen omfattar utveckling av trafikarbetet för olika trafikslag och färdväg, samt fördelning mellan dessa. Det som bedöms är effekter av planens åtgärder, det vill säga hur planens åtgärder påverkar trafikeringen i transportsystemet.

Precisering energieffektivitet

Inom respektive trafikslag fångar hur planen på-

verkar energieffektiviteten i transportsystemet. Störst påverkan på trafikens energieffektivitet vid framdrift är hur hastigheten på väg förändras till följd av planens åtgärder (högre hastighet kräver mer energi).

Infrastrukturens påverkan

Klimatpåverkan från investeringar, underhåll och drift ur ett livscykelperspektiv. För namngivna objekt görs kvantitativ analys genom verktyget Klimatkalkyl. För andra åtgärdsområden i planen görs en översiktlig bedömning.

Klimatanpassning

Klimatanpassning innebär att anpassa samhället till dagens och framtidens klimat. Begreppet definieras här som den statliga infrastrukturens förmåga att stå emot effekter av klimatförändringar. Generellt bedöms satsningar i järnvägsanläggningen vara mer störningskänslig än länets vägnät vilket gör att klimatanpassningar är viktigare att genomföra på järnväg än väg.

Tabell 5. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delasppekter

Åtgärdsområde	Trafikens påverkan	Infrastrukturens påverkan	Klimatanpassning
Järnväg	Positiv	Negativ	Positiv
Större väginnsatser	Negativ	Negativ	Positiv
Gång- och cykelväg	Positiv	-	-
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	-
Kollektivtrafikåtgärder	Positiv	-	-
Bidrag	Negativ	-	Positiv

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delasppekterna inom fokusområdet. Bidragen till målpuppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Sammanfattande bedömning

Samtliga strategialternativ innehåller åtgärder som ger stora utsläpp av klimatgaser i ett byggskede. Sett ur ett livscykelperspektiv bedöms alternativ *Balans i åtgärder* och alternativ *Satsningar i stråk* ge större positiva bidrag till sammanlagd måluppfyllelse än vad alternativ *Insatser för lokalt liv* och nollalternativet ger.

Trafikens påverkan

Alternativ *Balans i åtgärder* utgår ifrån behov av både *Satsningar i stråk* för att öka tillgängligheten till, och inom, länet samt utveckla de hållbara trafikslagen som stärker den lokala rörligheten.

Alternativ *Satsningar i stråk* fokuserar på att ge förutsättningar för mer regional trafik både på väg och järnväg. Satsningarna skapar större rörlighet i de starka stråken, men begränsar möjligheten att utveckla gång- och cykel samt kollektivtrafik och vägar utanför de starka stråken.

Alternativ *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som stärker utvecklingen utanför de starka stråken tydligast, samt utvecklar kollektivtrafik

och gång- och cykel i länet, men med mindre fokus på att utveckla tillgängligheten i de starka stråken.

Infrastrukturens påverkan

Genomförandet av alternativ *Satsningar i stråk* är det alternativ som bedöms ge störst utsläpp av koldioxid på grund av fler större vägobjekt och järnvägsobjekt. *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som ge minst utsläpp av Koldioxid, förutom nollalternativet. Åtgärder i balans innehåller en del större satsningar på järnväg, men även väg, och innebär mer utsläpp om än inte i samma nivåer som *Satsningar i stråk*.

Klimatanpassning

Åtgärder för klimatanpassning ingår som naturlig del i samtliga investeringsprojekt, dock bedöms det totala behovet av klimatanpassningar av transportinfrastrukturen att påverkas marginellt av planens genomförande. Därav innebär *Satsningar i stråk* störst potential för att klimatanpassad infrastrukturen.

Insatser för lokalt liv innebär en liten ökad möjlighet att klimatanpassa de enskilda vägarna i länet och sträckan förbi Bor.

Tabell 6. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Bidrag måluppfyllelse	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Trafikens påverkan	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	-
Infrastrukturens påverkan	▼▼	-	▼▼	-	▼	-	▼	-
Klimatanpassning	-	▲	-	▲	-	▲	-	▲
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Klimatpåverkan över tid

Flera större åtgärder genomförs under perioden 2026–31 vilket ger stor negativ klimatpåverkan i samtliga alternativ. Även för nollalternativet är det denna period som innebär ökad klimatpåverkan. I strategialternativet *Balans i åtgärder* finns det åtgärder som enligt plan byggstartas under planperioden men som inte genomförs i sin helhet förrän efter år 2037 (och därmed ger påverkan i byggskede efter planperiodens slut).

Nollalternativet innebär att befolkningsökningen som kan förväntas inte aktivt flyttas över på mer hållbara transportslag. Detta innebär att de problem som vi kan se i dag med trafikens påverkan och klimatanpassning kan förväntas öka, framförallt på sikt. Det objekt som förverk-

ligas på kort sikt i nollalternativet finns även i de övriga alternativen, och har en negativ klimatpåverkan avseende infrastrukturen.

På längre sikt bedöms samtliga alternativ ge ett totalt positivt bidrag tack vare överflyttningseffekter till mer energieffektiva transportmedel. I *Satsningar på starka stråk* sker överflyttningen för det långväga resandet från bil till tåg. I *Insatser för lokalt liv* sker överflyttningen främst sett till de korta resorna, som enkelt kan ske med gång- och cykel samt kollektivtrafik istället för bil.

Bedömningen görs för tillkommande påverkan under varje tidsperiod, dvs. inte ackumulerad påverkan.

Tabell 7. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Klimatpåverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	▼	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033–45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Trafikens påverkan

Balans i åtgärder

Klimatpåverkan trafik

Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Även satsningar på mötesstation Ryhov/A6 och upprustning av Nässjö–Vetlanda innebär ökade systemnyttor för regiontågstrafiken och ökad potentiell överflyttning från bil.

Klimatpåverkan kopplad till alternativets vägåtgärder är starkt avhängig teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av större vägåtgärder.

Trafikutveckling

Alternativet har en relativt hög potential för överflyttningseffekter från bil till kollektivtrafik och cykel. Samtidigt ges incitament till ökad vägtrafik på grund av satsningar på mötessepareringar och förbifarter.

Energieffektivitet

Satsningar på järnvägar, kollektivtrafik och cykelvägar bidrar till energieffektivitet, däremot bidrar alternativets väginvesteringar till ökad energiåtgång kopplat till trafikering på grund av ökad trafik och höjda hastigheter.

Satsningar i stråk

Klimatpåverkan trafik

Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Även satsningar på mötesstation Ryhov/A6, Tretågsstation i Forserum, mötesspår Malmbäck och upprustning av Nässjö–Vetlanda innebär ökade systemnyttor för regiontågstrafiken och godstrafiken samt ökad potentiell överflyttning från bil och lastbil till tåg.

Alternativets klimatpåverkan är starkt avhängigt teknikutveckling av elbilar och alternativa bränslen. Inom en kort och medellång sikt bedöms alternativet bidra till ökade utsläpp av växthusgaser som en effekt av många större välgångar.

Trafikutveckling

Alternativet innebär att relativt stora delar av länets väginfrastruktur förbättras vilket riskerar att ge incitament till en ökad vägtrafik. Satsningarna på järnväg förväntas ge överflyttning av resor från väg till järnväg.

Energieffektivitet

Utbyggnader av förbifarter och mötessepareringar bedöms ge negativa bidrag till ett mer energieffektivt samhälle; vägtrafik kräver mer energi än trafik på järnväg och högre hastigheter kräver också en ökad energiåtgång. Alternativet kan bidra till att fler invånare i länet väljer att ha bil, vilket på sikt kan kräva större satsningar på laddinfrastruktur som i sin tur är resurskrävande.

Insatser för lokalt liv

Klimatpåverkan trafik

Satsning på elektrifiering av regionala järnvägar (elektrifiering Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö) innebär att tågtrafiken i länet på sikt ger lägre utsläpp av växthusgaser. Även satsningar på mötesstation Ryhov/A6 och upprustning av Nässjö–Vetlanda innebär ökade systemnyttor för regiontågstrafiken och ökad potentiell överflyttning från bil.

Trafikutveckling

Alternativet kan förväntas ge viss överflyttning av resor från väg till järnväg. Alternativet innebär en relativt stor satsning på gång- och cykel vilket innebär en potential för överflyttning från bil till cykel för kortare resor.

Energieffektivitet

Eftersom järnvägar och cykelvägar är mer energieffektiva än transporter på väg bedöms alternativet bidra till ett mer energieffektivt samhälle.

Nollalternativ

Klimatpåverkan trafik

Begränsade effekter i form av genomförande av objektet riksväg 27 Förbi Bor och cykelprojektet Habo–Furusjö.

Trafikutveckling

Alternativet stimulerar knappt någon överflyttning av trafik från bil men skapar heller knappt någon inducerad vägtrafik.

Energieffektivitet

Ingen stor påverkan.

Infrastrukturens klimatpåverkan

Balans i åtgärder

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägssinves- teringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer, eller punktinsatser i anslutning till dessa, och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor och riksväg 27 Bredaryd–An- derstorp ger relativt stor negativ klimatpå- verkan vid byggnation. Förbi Tenhult, riksväg 27 Ulås–Bredasten och riksväg 32 Sunnhults- brunn–Traneryd ger mer begränsade utsläpp av koldioxid.

Byggnationer av trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar och kollektivtrafikåtgär- der bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Satsningar i stråk

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägssinves- teringar består av huvudsakligen av befintliga strukturer, eller punktinsatser i anslutning till dessa, och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Riksväg 27 förbi Bor och riksväg 27 Breda- ryd–Anderstorp ger relativt stora utsläpp av koldioxid vid byggnation. Förbifart Tenhult, riksväg 27 Ulås–Bredasten, riksväg 32 Skul- laryd–Sunneränga och riksväg 32 Sunnhults- brunn–Traneryd ger mer begränsade utsläpp av koldioxid. Byggnationer av trafiksäkerhets- åtgärder, gång- och cykelvägar och kollektiv- trafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Insatser för lokalt liv

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult bedöms ge stora utsläpp av växthusgaser i samband med byggnation och därmed påverka klimatmål negativt. Övriga järnvägssinves- teringar består av huvudsakligen av befint- liga strukturer och ger därför inte lika stora utsläpp av klimatgaser.

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimat- påverkan vid byggnation, Ulås–Bredasten ger något mindre klimatpåverkan.

Byggnationer av gång- och cykelvägar och kol- lektivtrafikåtgärder bedöms ge förhållandevis små utsläpp av växthusgaser.

Nollalternativ

Klimatpåverkan livscykelperspektiv

Förbifart Bor ger relativt stor negativ klimat- påverkan vid byggnation. Alternativet bedöms inte ge någon ytterligare negativ påverkan kopplat till byggnation, däremot kan utsläpp av koldioxid öka kopplat till underhåll av en åldrande anläggning som har nått sin tekniska livslängd.

Klimatanpassning

Balans i åtgärder

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya vägåtgärder innebär att infrastrukturen klimatanpassas (trummor, avvattning, väggropp mm) vid.

Satsningar i stråk

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo–Nässjö bedöms vara positiv för att öka banans robusthet. Nya vägåtgärder klimatanpassas (trummor, avvattning, väggropp mm) och skapar större robusthet i vägstråken riksväg 27 och riksväg 32.

Insatser för lokalt liv

Åtgärder som utförs i samband med elektrifiering av järnväg Värnamo–Nässjö bedöms vara positiva för att öka banornas robusthet. Nya väg och gång- och cykelvägar klimatanpassas (trummor, avvattning, väggropp mm).

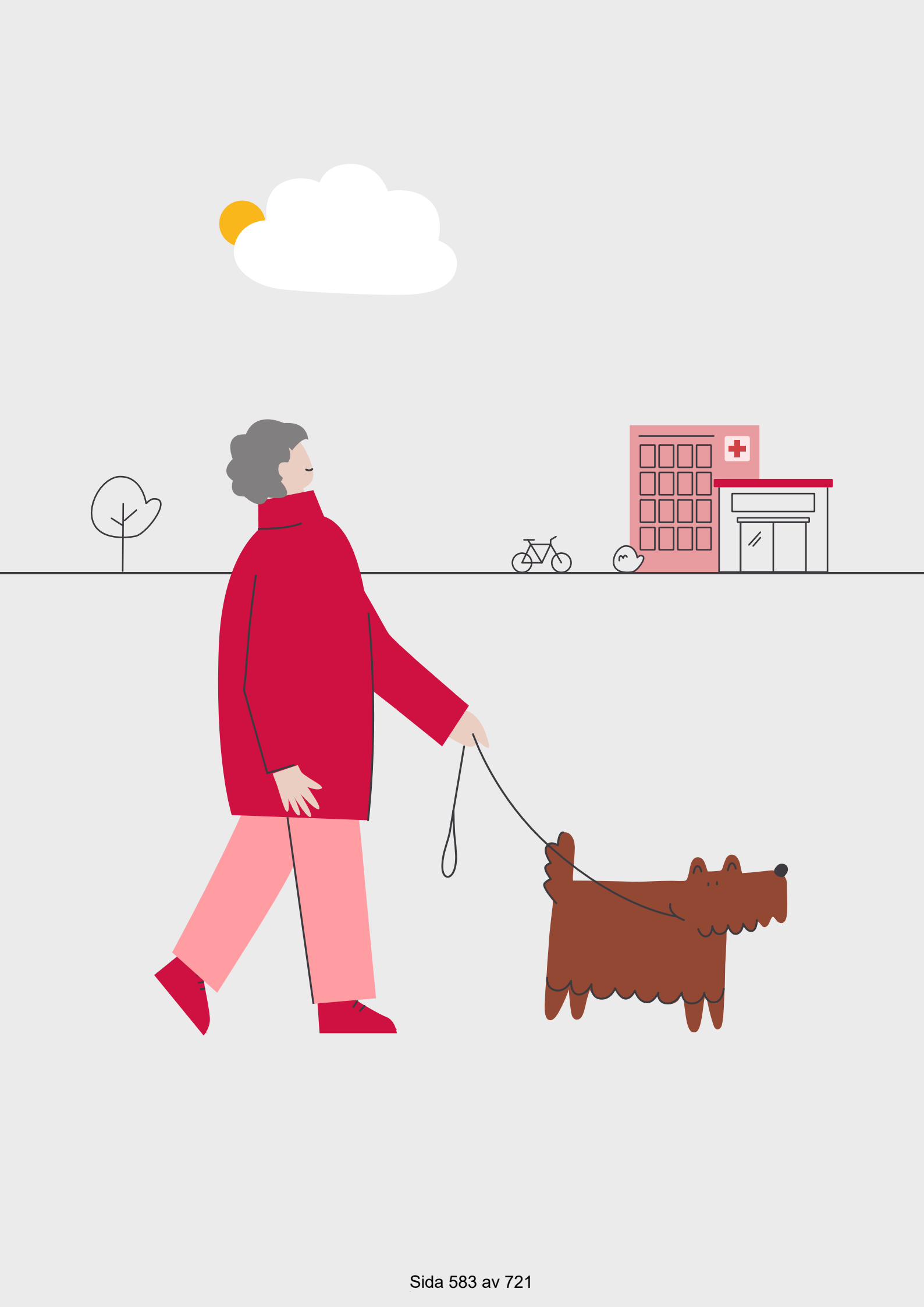
Nollalternativ

Förbi Bor blir klimatanpassad. Risker kopplat till åldrande anläggning åtgärdas inte.

Aktuella samhällsekonomiska beslutsunderlag

Inför planrevidering tar Trafikverket fram och uppdaterar relevanta samhällsekonomiska beslutsunderlag med konsekvensbeskrivningar. De är underlag för bedömningar i den här konsekvensbeskrivningen.

[Samhällsekonomiskt beslutsunderlag – Sydöstra regionen](#)



Hälsa och livskvalitet

Bedömningsgrunder

Människors hälsa

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet avser när trafikanter förflyttar sig med cykel eller till fots inom transportsystemet. Även kollektivtrafik ger ett bidrag då detta sätt att resa medför ett betydande inslag av gång i resandet.

Buller och vibrationer

Negativ miljöpåverkan kopplat till ljudnivåer överstigande de riktvärden i bostäder som anges i proposition 1996/97:53 samt de riktvärden för övriga områdestyper som anges i Trafikverkets riktlinje TDOK 2014:1021. Avseende vibrationer anses negativ miljöpåverkan uppstå när bostäder eller vårdlokaler utsätts för nivåer överstigande de riktvärden som Trafikverket anger i riktlinje TDOK 2014:1021.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet avgränsas i detta sammanhang till döda och svårt skadade i väg- och järnvägssystemet.

Befolkning

Möjlighet att resa med cykel och till fots och möjlighet att resa med kollektivtrafik.

Tillgång till transportsystemet och dess anläggningar kopplat till gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet
oavsett socioekonomisk status

Detta område avser skillnader i tillgänglighet i relation till socioekonomisk status och bedömer hur olika åtgärder kommer olika samhällsskikt till del. Tillgängligheten för barn och personer utan tillgång till bil är särskilt värd att bevaka.

Jämställdhet mellan
kvinnor och män

Beskrivning av hur tillgången till funktioner/målpunkter förändras för kvinnor respektive män. Generellt har fler kvinnor större omsorgsansvar om barn och gamla, större ansvar för hemarbete samt arbetar i större utsträckning deltid på mer lokala arbetsmarknader. Männens funktionella geografier är mer polära än kvinnornas: En högre andel av männens minsta tätortsbaserade arbetsmarknadsregioner (TA-regioner) består av självständiga orter, samtidigt som de stora TA-regionerna i flera fall är större för män än för kvinnor.

Möjligheter för barn att
säkert förflytta sig på egen hand

Bedömning av hur andelen barn som säkert kan förflytta sig på egen hand förändras. Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Bedömning av förändringen av tillgängligheten på makronivå, alltså hur möjligheten för personer med funktionsnedsättning att nå olika funktioner/målpunkter förändras.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Analys av hur resmöjligheterna förändras i stad och framförallt landsbygd genom åtgärder i planen. Tillgång till grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik har särskild betydelse.

Luft

Transportsektorns emissioner av luftföroreningar

Vägtrafikens emissioner av NOx och PM10. Halterna påverkas av trafikarbete och hastighet på väg.

Halter av luftföroreningar (i tätorter)

Kan påverkas positivt av t.ex. förbifarter.

Exponeringsbedömning

Bedömning av antal tätorter med överskridanden av miljö kvalitetsnormer för luft. Antalet tätorter som överskrider rekommendationerna kan komma att öka då WHO:s nya rekommendationer, på lägre nivåer, slår igenom för svenska miljökonsekvensnormer.

Tabell 8. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delasppekter

Åtgärdsområde	Människors hälsa	Befolkning	Luft
Järnväg	Positiv	Positiv	Positiv
Större väginnsatser	Både och	Både och	Både och
Gång- och cykelväg	Positiv	Positiv	Positiv
Trafiksäkerhet och framkomlighet	Positiv	Positiv	-
Kollektivtrafikåtgärder	Positiv	Positiv	Positiv
Bidrag	-	Positiv	-

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delasppekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Sammanfattande bedömning

Samtliga strategialternativ ger sammantaget positiva bidrag till fokusområdets måluppfyllelse. Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms samlat ge störst positivt bidrag tack vare alternativets stora satsningar på kollektivtrafik, åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet

samt satsningar på gång- och cykel. Detta innebär stor möjlighet till geografisk spridning av åtgärder som främjar hälsa och livskvalitet i hela länet. Även alternativet *Balans i åtgärder* ger tämligen stora positiva bidrag till måluppfyllelse, då det förutom att stärka möjligheten gång och cykelresor och resor med kollektivtrafiken samtidigt som det stärker möjlighet även till längre resor inom, till och från länet.

Människors hälsa

Alternativ *Insatser för lokalt liv* bedöms ge störst positiv måluppfyllelse, mycket på grund av att alternativet skapar goda förutsättningar för fysisk aktivitet tillsammans med satsningar som möjliggör kollektivtrafik och trafiksäkerhet på järnvägar och vägar. Alternativ *Balans i åtgärder* ger på liknande sätt stora nyttor, om än lite lägre sett till ovan angivna satsningar. Alternativ *Satsningar i stråk* ger störst nytta kopplat till trafiksäkerhet på större vägar.

Befolkning

Alternativ *Balans i åtgärder* innehåller förutom satsningar på gång- och cykel, kollektivtrafik, och trafiksäkerhet och framkomlighet även en del större satsningar på väg och järnväg vilket öka tillgängligheten även i geografier som ligger med större avstånd från regionala målpunkter eller där bilen är det enda alternativet på grund av avstånd och bristande kollektivtrafik. Alternativ *Insatser för lokalt liv* är det alternativ som starkast bidrar till jämlik tillgänglighet inom

närområdet. Alternativ *Satsningar i stråk* har lägre satsningar på mindre åtgärder i pottområden vilket för med sig en begränsad spridning av åtgärdernas fördelning och geografi.

Luft

Samtliga alternativ innehåller järnvägssatsningar som möjliggör lägre utsläpp, särskilt alternativ *Satsningar i stråk*. Detta alternativ är samtidigt det alternativ som innehåller flest större vägprojekt vilka för med sig risker för ökade emissioner. Alternativet *Balans i åtgärder* innehåller satsningar på både fysisk förflyttning och där kollektivtrafiks- och järnvägssatsningarna har potential bidra till att ta andelar från motortrafiken. För luften i tätorterna är det dock alternativ *Insatser för lokalt liv* som har störst potential att ersätta korta bilresor med cykelresor, vilket har en positiv påverkan. Nollalternativet innebär risker för försämrad luftkvalitet i flera tätorter.

Tabell 9. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

Delasppekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Människors hälsa	▼	▲▲▲	▼	▲▲	-	▲▲▲	▼	▲
Befolkning	▼	▲▲▲	▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	-
Luft	▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	▲▲▲	▼	▲
Samlad bedömning	▼	▲▲▲	▼	▲	▼	▲▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på hälsa och livskvalitet över tid

Nyttor kopplade till hälsa och livskvalitet realiseras för samtliga strategialternativ, framförallt i senare delen av planperioden. För nollalternativet är det också i ett medellångt och långt perspektiv som negativ påverkan uppstår kopplat till luftkvalitet.

Tabell 10. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ	
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲▲	-	-
Medellång (2032–37)	▼▼	▲▲	▼▼▼	▲▲	▼▼	▲▲	▼	-
Långt (2033–45)	▼	▲▲	▼	▲▲	▼	▲	▼▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Människors hälsa

Balans i åtgärder

Fysisk aktivitet

Satsningen på renoveringar och elektrifieringar av regionala banor samt nysträckningen Byarum–Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv, tillsammans med satsning på mötesstation Ryhov/A6 som är en regional stor målpunkt som tillgängliggörs med tåg. Att fler åker kollektivt med tåg bidrar till en ökad fysisk aktivitet. Alternativet innebär en förhållandevis stor satsning på kollektivtrafikåtgärder på både väg och järnväg vilket är positivt för ökad fysisk aktivitet. Alternativet betyder också att mer pengar avsätts för gång- och cykelinvesteringar, vilket betyder att större insatser kan göras för att öka cyklingen i

länet. Utbyggnation av mötessepareringar och förbifarter kan få till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet

Alternativet innebär att trafiksäkerheten i samhällena Bor, Tenhult och Snnhultsbrunn förbättras. Satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att gång- och cykelvägar byggs inom projekten). Satsningar på gång- och cykel utmed både statlig väg och medfinansiering innebär ökad möjlighet att tryggt förflytta sig för oskyddade trafikanter. Alternativet innebär satsningar på mindre säkerhetsåtgärder i tätorter och utmed 80-vägar. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att försvinna i Tabergsdalen samt sträckan Nässjö–Vetlanda vilket är positivt för säkerheten.

Satsningar i stråk

Fysisk aktivitet

Förbättrade förutsättningar till fysisk aktivitet kopplat till satsningarna på järnvägssystemet och fler som har möjlighet att resa med tåg. Utbyggnation av mötessepareringar och förbifarter får till konsekvens att fler väljer att köra bil vilket är negativt sett till fysisk aktivitet. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas jämfört med gällande plan, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på fysisk aktivitet.

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsda-

len vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter och trafiksäkerhetsåtgärder i samhället.

Trafiksäkerhet

Alternativet innebär trafiksäkerheten i samhällena Bor, Tenhult och Sunnhultsbrunn förbättras. Större satsningar på fler mötesseparerade vägar ger en ökad trafiksäkerhet för bilister och oskyddade trafikanter (förutsatt att gång- och cykelvägar byggs inom projekten). Viss satsning på mindre säkerhetshöjande åtgärder är också positivt för trafiksäkerheten i mindre tätorter och utmed länets 80-vägar. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Nässjö–Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Insatser för lokalt liv

Fysisk aktivitet

Alternativet innebär störst investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar jämfört med resterande alternativ. Att fler cyklar eller åker kollektivt främjar aktiv mobilitet och fysisk aktivitet. Satsningen på renoveringar och elektrifieringar av regionala banor samt nysträckningen Byarum–Tenhult förväntas göra regionaltågstrafiken mer attraktiv. Detta tillsammans med satsningen på att tillgängliggöra Ryhov/A6, som är en regionalt stor målpunkt, bidrar till fler vardagsresor med inslag aktiv mobilitet.

Buller och vibrationer

Elektrifiering av regionala banor innebär att tåg med förbränningsmotor kan bytas mot eldrivna tåg vilket är positivt ur ett bullerhänseende. Satsningar på regionala banor, såsom Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering och elektrifiering Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och elektrifiering av Nässjö–Eksjö, kan innebära en ökad trafikering och fler tågrörelser vilket riskerar att ge något ökade störningar. Alternativet innebär att järnvägstrafiken lyfts bort från Tabergsdalen vilket är positivt för buller och vibrationer. Bullersituationen i samhällena Bor och Tenhult förbättras i och med nya förbifarter.

Trafiksäkerhet

Alternativet innebär att trafiksäkerheten i Bor samhälle förbättras, samt på sträckan Ulås–Bredasten, i övrigt görs inga investeringar som förbättrar trafiksäkerheten på länets vägar. Ett antal oskyddade plankorsningar kommer att tas bort i Tabergsdalen och på sträckan Nässjö–Vetlanda vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Nollalternativ

Fysisk aktivitet

Inga positiva effekter.

Buller och vibrationer

Problemen med buller och vibrationer i Tenhult riskerar att öka över tid i och med ökad trafik. Problematik i Tabergsdalen kvarstår.

Trafiksäkerhet

Inga förbättringar, risk för ökade problem i och med ökad trafik.

Befolkning

Balans i åtgärder

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik

Alternativet är positivt sett till utveckling av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik eftersom jämförelsevis stora delar av ramen avsätts för järnvägar, gång- och cykel samt infrastruktur för kollektivtrafik.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativet innebär att merparten av de satsningar som görs gynnar ett mer jämlikt och jämställt transportsystem. En förhållandevis stor andel av planen avsätts för gång- och cykelåtgärder, järnvägsinvesteringar och infrastruktur för kollektivtrafik vilket bedöms vara positivt för barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Storleken på åtgärdsområdet kollektivtrafik ger förutsättningar för att arbeta aktivt med tillgänglighetsanpassningar.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Alternativet syftar till att möjliggöra en balans mellan satsningar på mindre åtgärder i hela länet och större projekt på sträckor. Åtgärdsområden som ökar trafiksäkerhet och hållbara resor i hela länet och i mindre tätorter utgör en relativt stor del av den ekonomiska ramen. Exempelvis satsningar på trafiksäkerhet och framkomlighet, gång- och cykelsatsningar och kollektivtrafiksinsatser. Samtidigt görs större satsningar som utvecklar järnvägs- och väginfrastruktur och gynnar regiontågstrafik och de regionala järnvägarna samt förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet i sträckor på vägar. Detta förbättrar förutsättningar för koppla samman och utveckla tillgänglighet och kollektivtrafik i hela länet.

Satsningar i stråk

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik

Alternativet ger invånare utmed de regionala järnvägsstråken förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med järnväg. I samband med mötesseparering av vägsträckor byggs gång- och cykelvägar där potential för aktiva resor finns, vilket förbättrar tillgänglighet med cykel. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar begränsas, dock bedöms satsningarna ge viss positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativet prioriterar större järnvägs- och vägåtgärder och har förhållandevis små satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelvägsåtgärder utmed statlig väg vilket bedöms vara negativt för tillgängligheten kopplat till jämlikhet, jämställdhet och barns resor.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

En minskad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser begränsas.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Alternativet innebär ökad tillgänglighet framförallt tillkommer i vissa stråk i vägsystemet och att tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet. Åtgärdsområdena för kollektivtrafikåtgärder, gång- och cykelvägsåtgärder och trafiksäkerhet och framkomlighet ger möjlighet till viss höjning av tillgängligheten med geografisk spridning.

Insatser för lokalt liv

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik

Alternativet ger något förbättrade förutsättningar för kollektiva resor med tåg utmed delar av de regionala järnvägsstråken. Alternativet innebär att investeringar i kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar stärks, vilket bedöms ge stor positiv påverkan på möjligheterna att resa med cykel, till fots och med kollektivtrafik (buss).

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status, jämställdhet mellan kvinnor och män och möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Alternativets satsning på kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelinvesteringar bedöms förbättrar jämlikhet och jämställdhet och förutsättningarna att utveckla barns möjligheter att förflytta sig på egen hand.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

En ökad satsning på infrastruktur för kollektivtrafik innebär att möjligheterna att arbeta med tillgänglighetsanpassningar av hållplatser ökar.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Åtgärdsområdena för trafiksäkerhet och framkomlighet, kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelvägsåtgärder ger möjlighet till

höjning av tillgängligheten med geografisk spridning. Järnvägssatsningarna innebär att tillgängligheten med tågtrafik ökar i stationsorterna utmed delar av det regionala järnvägsnätet.

Nollalternativ

Möjlighet att resa med cykel och till fots samt möjlighet att resa med kollektivtrafik

Inga effekter.

Jämlik tillgänglighet oavsett socioekonomisk status

Inga effekter.

Jämställdhet mellan kvinnor och män

Inga effekter.

Möjligheter för barn att säkert förflytta sig på egen hand

Inga effekter.

Tillgång till transportsystemet för personer med funktionsnedsättning

Inga effekter.

Balans i utbudet av tillgänglighet i olika geografier utifrån skilda förutsättningar och behov

Inga effekter.

Luft

Balans i åtgärder

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Förutsättningarna för överflyttningseffekter till transportslag med låga emissioner är jämförelsevis goda i och med satsningar regional tåg- och busskollektivtrafik och cykel.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen, Nässjö och Eksjö till följd av satsningar på elektrifiering av järnvägen samt samhällena Bor och Tenhult till följd av förbifarter på väg.

Satsningar i stråk

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen, Nässjö och Eksjö till följd av satsningar på elektrifiering av järnvägen samt samhällena Bor och Tenhult till följd av förbifarter på väg.

Insatser för lokalt liv

Emissioner av luftföroreningar

Fler elektrifierade järnvägssträckor bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Större vägprojekt ger negativ påverkan på grund av ökad hastighet och risk för ökat trafikarbete.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Förbättrad luftkvalitet i Tabergsdalen, Nässjö och Eksjö till följd av satsningar på elektrifiering av järnvägen samt Bor till följd av förbifart på väg. Fortsatt exponering kopplat till genomfartstrafik i Tenhult. Exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.

Satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykel innebär potentiell överflyttning till hållbara resor och minskad exponering.

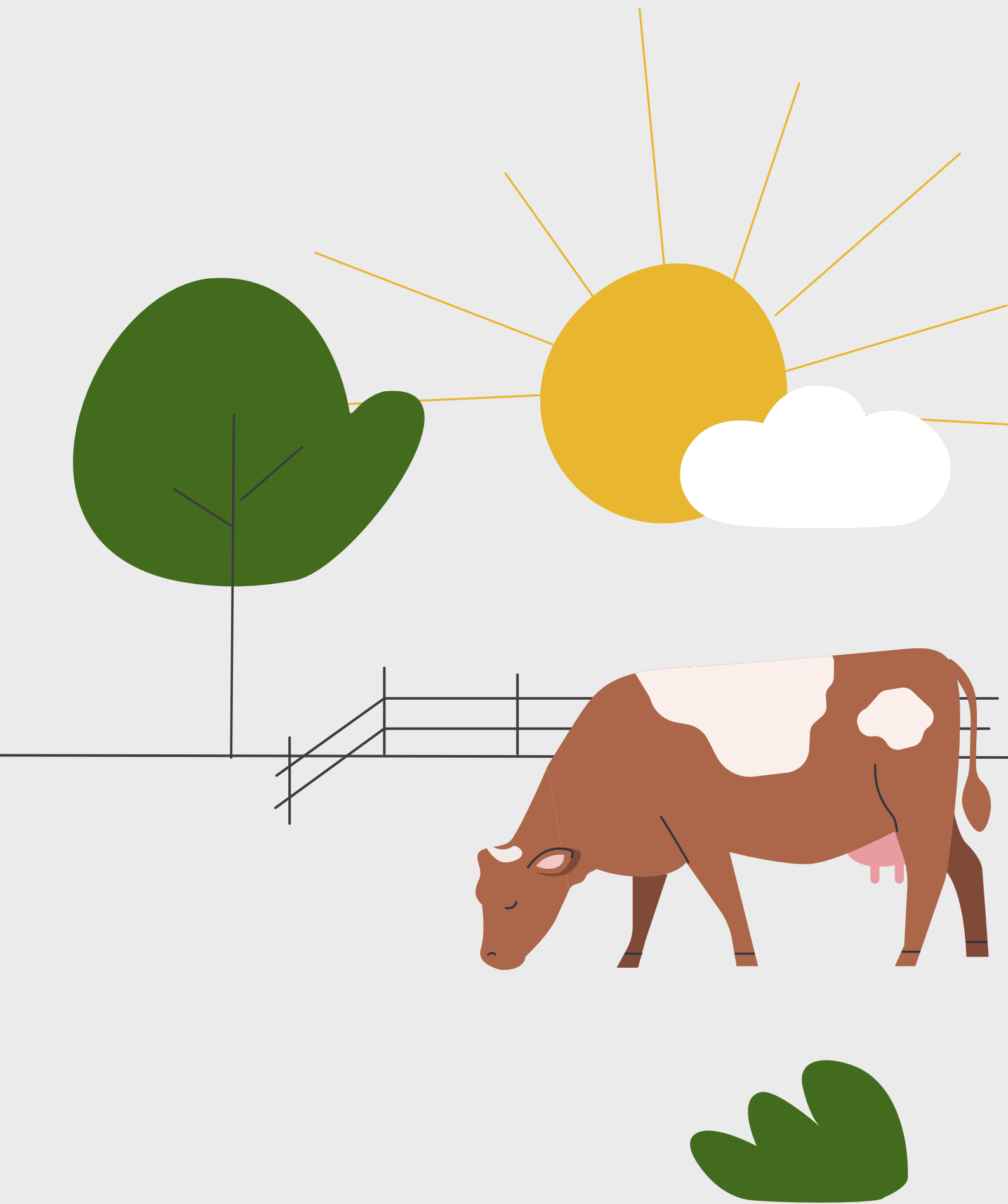
Nollalternativ

Emissioner av luftföroreningar

Inga effekter.

Luftföroreningar i tätorter och exponeringsbedömning

Fortsatt exponering i Tabergsdalen och samhället Tenhult, exponeringen riskerar att bli större i och med ökade trafikmängder.



Landskap

Bedömningsgrunder

Naturmiljö

Biologisk mångfald,
växtliv och djurliv

Påverkan på aspekterna bedöms utifrån barriäreffekter och mortalitet, artrika infrastrukturmiljöer, intrång och störning samt invasiva arter.

Kulturmiljö

Kulturlämningar och
landskapets strukturer

Bedömning risk för påverkan på forn- och kulturlämningar utifrån mängd ny mark som tas i anspråk. Påverkan på landskapets strukturer, samband och markbruk samt befintliga kulturvärden kopplat till infrastruktur.

Landskapsbild

Påverkan på landskapets
utmärkande karaktär och kvalitet

Bedömning av transportinfrastrukturens övergripande påverkan på landskapets form och rumslighet. Kumulativa effekter av ytterligare infrastruktur.

Tabell 11. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

Åtgärdsområde	Naturmiljö	Kulturmiljö	Landskapsbild
Järnväg	Negativ	Negativ	Negativ
Större väginSATser	Negativ	Negativ	Negativ
Gång- och cykelväg	-	-	-
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	-
Kollektivtrafikåtgärder	-	-	-
Bidrag	-	-	-

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Sammanfattande bedömning

Störst negativ påverkan på landskapet ger alternativen *Satsningar i stråk* och därefter *Balans i åtgärder* eftersom de jämfört med alternativ *Insatser för lokalt liv* innehåller fler och anläggningsmässigt större åtgärder som ger större konsekvenser på samtliga delasppekter inom fokusområdet. Nollalternativet bedöms ha en marginellt negativ påverkan på måluppfyllelsen.

Naturmiljö

Alternativ *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på biologisk mångfald, växtliv och djurliv främst på grund av intrång och barriäreffekter kopplade till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult, mötesspår i Malmback och på Vetlandabanan samt nya större vägpartier. Alternativ *Balans i åtgärder* bedöms ge något mindre påverkan än alternativ *Satsningar i stråk* och alternativ *Insatser för lokalt liv* jämförelsevis minst påverkan på grund av färre stora järnvägs- och vägobjekt. De mindre åtgärderna som bedöms ingå i åtgärdsområdena gång- och cykel, trafiksäkerhet och framkomlighet och

kollektivtrafik sker intill eller i befintlig infrastruktur. Nollalternativet bedöms ha en något negativ påverkan på målen.

Kulturmiljö

Samtliga strategialternativ bedöms kunna ge negativa konsekvenser för kulturmiljön, främst kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult och riksväg 27 förbi Bor. Alternativet *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan på grund av ytterligare insatser såsom mötesspår på Vetlandabanan och i Malmback samt Tretågsstation i Forserum. Alternativ *Insatser för lokalt liv* och Nollalternativet bedöms påverka kulturmiljön minst på grund av mindre mängd nybyggd anläggning.

Landskapsbild

Nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult och riksväg 27 förbi Bor bedöms ge störst negativ påverkan på landskapsbilden, vilka inte är alternativskiljande åtgärder. Alternativ *Satsningar i stråk* och *Balans i åtgärder* bedöms ge större total negativ påverkan på grund av att de innehåller ytterligare större järnvägs- och vägåtgärder som inverkar på landskapsbilden. *Satsningar i stråk* bedöms ge störst negativ påverkan.

Tabell 12. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delasppekter

Delasppekter	Balans i åtgärder	Satsningar i stråk	Insatser för lokalt liv	Nollalternativ
Naturmiljö	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -
Kulturmiljö	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -
Landskapsbild	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -
Samlad bedömning	▼▼ -	▼▼▼ -	▼ -	▼ -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på landskapet över tid

Störst påverkan på landskapet sker i planperiodens andra hälft då merparten av alternativen åtgärder har genomförts eller håller på att färdigställas. Två av vägoobjekten hänger över kant och ger först efter planperioden full påverkan Bestående konsekvenser (främst fragmentering och barriäreffekter) kommer att finnas kvar även på lång sikt.

Naturmiljö

Balans i åtgärder

Biologisk mångfald, växtliv och djurliv

Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum–Tenhult.

Tabell 13. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv		Nollalternativ
Kort (2026–31)	▼	▲	▼	-	▼	▲ ▲	- -
Medellång (2032–37)	▼ ▼	▲ ▲	▼ ▼ ▼	▲ ▲	▼ ▼	▲ ▲	▼ -
Långt (2033–45)	▼	▲ ▲	▼	▲ ▲	▼	▲	▼ ▼ -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö–Eksjö och Värnamo–Nässjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upprustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage vara positiv. Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativ av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur på grund av ny

väg i naturmark. Projekten Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel, effekterna kan mildras genom faunapassager. Viltåtgärder kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt. Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar. Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Satsningar i stråk

Biologisk mångfald,
växtliv och djurliv

Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum–Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckan Nässjö–Eksjö i samband med elektrifiering. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage vara positiv. Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativt av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Även förbifart Tenhult riskerar att ge intrång i landskapet, ökade barriäreffekter och negativ påverkan på mortalitet för djur på grund av ny väg i naturmark. Projekten Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Traneryd förstärker barriäreffekter genom breddningar, mitträcken och viltstängsel, effekterna kan mildras genom faunapassager. Viltåtgärder kan leda till lägre mortalitet för djur. Vägarnas breddning bedöms påverka den biologiska mångfalden negativt. Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar. Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Insatser för lokalt liv

Biologisk mångfald,
växtliv och djurliv

Risk för negativ påverkan på växt- och djurliv samt påverkan på naturreservatet Ingaryd och riksintresseområde vid Konungsömosse i nysträckningen av järnväg Byarum–Tenhult. Viss risk för negativ påverkan på artrika järnvägskanter utmed sträckorna Nässjö–Eksjö i samband med elektrifiering. I övrigt ger upp- rustningar av befintliga järnvägar försumbara effekter på naturmiljön. Bredare korridor med infrastruktur vid A6/Ryhov kan öka riskerna för påkörda djur, dock bedöms en ny gång- och cykelvägspassage vara positiv. Förbifart Bor bedöms ge en ökad barriärverkan vilket påverkar djurlivet negativt. Effekten mildras något med faunapassager. Åtgärden ger intrång och ianspråktagande av jungfrulig mark och områden med höga naturvärden. Livsmiljöer för utpekade och hotade arter påverkas negativt av åtgärderna, vilket förstärker de negativa effekterna. Eventuella invasiva arter grävs bort i samband med genomförandet av åtgärder utmed befintliga järnvägar och vägar. Åtgärder inom åtgärdsområden med potter för gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge liten påverkan på naturmiljön eftersom de är av begränsad omfattning och oftast utförs i områden som redan är påverkade av infrastruktur.

Kulturmiljö

Balans i åtgärder

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till mötessepareringar Ulås–Bredasten och Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Traneryd och förbifart Tenhult.

Satsningar i stråk

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Betydande risk för negativ påverkan på kulturminne på grund av tretågsstation i Forserum. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd samt förbifart Tenhult.

Insatser för lokalt liv

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Risk för negativ påverkan kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult samt i viss mån på grund av upprustningsåtgärder Näs-sjö–Vetlanda och Station Ryhov/A6. Risk för påverkan på kulturlämningar vid byggnation av gång- och cykelvägar. Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. Betydande risk för påverkan på forn- och kulturlämningar samt landskapets strukturer finns kopplat till Ulås–Bredasten.

Nollalternativ

Kulturlämningar och landskapets strukturer

Förbifart Bor bedöms påverka kulturhistoriska landskapsvärden och kulturhistoriska fornlämningsområden negativt, särskilt i den norra delen av utredningsområdet. I övrigt ingen påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, forn- eller kulturlämningar eller annat kulturarv.

Landskapsbild

Balans i åtgärder

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan

på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötessepareringar Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Tranneryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Satsningar i stråk

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifarterna Bor och Tenhult bedöms ge negativ påverkan på landskapsbild och strukturer i landskapet. Mötessepareringar Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp, Sunnhultsbrunn–Tranneryd påverkar i viss mån landskapet på grund av utökade väganläggningar. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Insatser för lokalt liv

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Risk för betydande negativ påverkan på landskapet vid nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Påverkan på landskapet från elektrifiering Värnamo–Nässjö och Nässjö–Eksjö bedöms bli begränsad. Viss negativ påverkan på landskapsbilden kan uppstå vid byggnation av ny station vid Ryhov/A6. Barriäreffekt i Tabergsdalen minskar i och med att järnvägen försvinner. Förbifart Bor bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden och strukturer i landskapet. Satsningar på gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar och mindre vägåtgärder kopplade till trafiksäkerhet och framkomlighet bedöms ge begränsad påverkan på landskapsbilden.

Nollalternativ

Landskapets utmärkande karaktär och kvalitet

Förbifart Bor bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden och strukturer i landskapet



Resurshushållning

Bedömningsgrunder Vatten

Mark

Skyddsvärda områden

Ianspråktagande eller påverkan på skyddsvärda områden. Vad gäller ianspråktagande eller påverkan på mark- och vattenområden avgränsas detta till områden (enligt 7 kap. miljöbalken) eller riksintresse (enligt 3–4 kap. miljöbalken).

Förorenade områden

Risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö från förorenade områden. Förorening av mark- och vattenområden omfattar historisk och pågående förorening från mänsklig aktivitet av sådan art att det finns risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö (enligt 9 kap. 3 § miljöbalken).

Materiella tillgångar

Areella näringar

Jordbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av jordbruksmark), Skogsbrukets produktionsförmåga (ianspråktagande av skogsmark), Yrkesfiskets produktionsförmåga (åtgärder inom områden av RI för yrkesfiske).

Flöden och nivåer

Delaspekten omfattar allt vatten, både yt- och grundvatten. Bedömningen avser påverkan på vattnets flöden och nivåer och följande effekter på skyddsobjekt i form av byggnader och anläggningar med en grundvattenberoende grundläggning, brunnar för vatten och/eller energiförsörjning samt yt- och/eller grundvattenberoende utpekade skyddsvärda ekosystem.

Dricksvatten

Delaspekten innefattar vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen och som används eller kan komma att användas för dricksvattenförsörjning. Bedömningen avser eventuell försämring av vattenkvaliteten som råvatten och de konsekvenser detta innebär för vattenförsörjningen och den långsiktiga resurshushållningen med vatten.

Ekologiska värden

Delaspekten omfattar vattenförekomster och övriga vatten med utpekade stora biologiska värden. Bedömningen avser kemisk påverkan av vattnet som riskerar att skada det biologiska livet och ekosystemet.

Tabell 14. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delaspekter

Åtgärdsområde	Mark	Materiella tillgångar	Vatten
Järnväg	Negativ	Negativ	Negativ
Större väginSATser	Negativ	Negativ	Negativ
Gång- och cykelväg	-	-	-
Trafiksäkerhet och framkomlighet	-	-	-
Kollektivtrafikåtgärder	-	-	-
Bidrag	-	-	-

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delaspekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Sammanfattande bedömning

Sammantaget bedöms konsekvenserna för resurshushållning vara relativt begränsade i alternativ *Balans i åtgärder*, *Satsningar i stråk* och *Insatser för lokalt liv*. De åtgärder som ger störst påverkan på fokusområdet är inte alternativskiljande. Nollalternativet bedöms ge svagt negativa konsekvenser för resurshushållning.

Mark

Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i skyddade områden kopplat till nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult.

Materiella tillgångar

Samtliga alternativ exklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projektet nysträckning av järnväg Byarum–Tenhult. Alla alternativ, inklusive nollalternativet motverkar måluppfyllelse på grund av intrång i jordbruksmark och skogsmark i projektet riksväg 27 förbi Bor.

Vatten

Delaspekten är svår att bedöma på strategisk nivå. Det finns risk för att delaspekten påverkas negativt i samtliga åtgärdsalternativ.

Tabell 15. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder	Satsningar i stråk	Insatser för lokalt liv	Nollalternativ
Mark	▼ -	▼ -	▼ -	- -
Materiella tillgångar	▼ -	▼ -	▼ -	- -
Vatten	▼ -	▼ -	▼ -	- -
Samlad bedömning	▼ -	▼ -	▼ -	- -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv

▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på resurshushållning över tid

I samtliga åtgärdsalternativ bedöms påverkan på fokusområdet framförallt ske på medellång sikt. Påverkan bedöms bli något större i alternativ *Balans i åtgärder* och *Satsningar*

i stråk eftersom de möjliggör större byggda anläggningar, dock är flera av satsningar över kant och påverkar först på lång sikt resurshushållningen. På sikt kvarstår konsekvenser kopplat till exempelvis förlust av brukningsvärd åkermark i samtliga alternativ.

Tabell 16. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder	Satsningar i stråk	Insatser för lokalt liv	Nollalternativ
Kort (2026–31)	▼ -	▼ -	▼ -	- -
Medellång (2032–37)	▼▼ -	▼▼ -	▼▼ -	- -
Långt (2033–45)	▼▼ -	▼▼ -	▼ -	- -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Mark

Balans i åtgärder

Skyddsvärda områden

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka naturreservatet Ingaryd samt riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Satsningar i stråk

Skyddsvärda områden

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka naturreservatet Ingaryd samt riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Insatser för lokalt liv

Skyddsvärda områden

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka naturreservatet Ingaryd samt riksintresseområdet för naturvård vid Konungsömosse. I övrigt bedöms inga skyddade områden påverkas.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Nollalternativ

I nollalternativet ingår inte något projekt som bedöms påverka delaspekten Skyddsvärda områden. Däremot kommer riksväg 27 förbi Bor att realiseras och det innebär påverkan på delaspekten Förorenade områden.

Förorenade områden

Enligt MKB för projektet riksväg 27 förbi Bor har ett förorenat område påträffats vid industriområdet i Bor. Massorna från aktuellt område kommer kräva särskild hantering vilket innebär att mängden förorenad mark minskar med åtgärderna. I övrigt finns i dagsläget ingen kännedom om förorenade områden i anslutning till alternativets objekt.

Materiella tillgångar

Balans i åtgärder

Areella näringar

Nysträckningen Byarum–Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga. riksväg 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukande-strukturer i möjligaste mån. Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt. Breddningar av vägar (Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd) kan kräva att skogs- och/ eller jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som liten. Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av gång- och cykelvägar, påverkan bedöms som liten.

Satsningar i stråk

Areella näringar

Nysträckningen Byarum–Tenhult riskerar att ta jordbruksmark och skogsmark i anspråk (beroende på lokalisering) och därmed påverka areella näringars produktionsförmåga. riksväg 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukande-strukturer i möjligaste mån. Förbifart Tenhult bedöms ta jordbruksmark i anspråk och påverka areella näringar negativt. Breddningar av vägar (Ulås–Bredasten, Bredaryd–Anderstorp och Sunnhultsbrunn–Traneryd) kan kräva att skogs- och/ eller jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på areella näringar bedöms som liten. Viss påverkan på areella näringar kan uppstå kopplat till byggnation av gång- och cykelvägar, påverkan bedöms som liten.

Nollalternativ

Areella näringar

Riksväg 27 förbi Bor tar ca 6 ha jordbruksmark och 2,5 ha skogsmark i anspråk. Anpassningar är gjorda i projektet för att behålla brukandestrukturer i möjligaste mån.

Vatten

Balans i åtgärder

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka grundvattenförekomsten Vaggeryd–Taberg som pekas ut i den regionala vattenförsörjningsplanen. Även den närliggande Konungssömossen är känslig för hydrologiska förändringar. Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur.

Insatser för lokalt liv

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka grundvattenförekomsten Vaggeryd–Taberg som pekas ut i den regionala vattenförsörjningsplanen. Även den närliggande Konungssömossen är känslig för hydrologiska förändringar. Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur.

Satsningar i stråk

Nysträckningen Byarum–Tenhult kan påverka grundvattenförekomsten Vaggeryd–Taberg som pekas ut i den regionala vattenförsörjningsplanen. Även den närliggande Konungssömossen är känslig för hydrologiska förändringar. Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur.

Nollalternativ

Generellt är risken för påverkan på vattenförekomster större vid etablering av ny infrastruktur än vid förbättringar av befintlig infrastruktur. Inga utpekade vattenförekomster bedöms påverkas.



Samhällsekonomi och regional utveckling

Bedömningsgrunder

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Samhällsekonomsisk effektivitet

Bedöms utifrån den samhällsekonomiska analys som görs i samlad effektbedömning för namngivna objekt.

Samlad effektbedömning (förkortas SEB) är ett beslutsunderlag som tas fram av Trafikverket med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning av infrastrukturåtgärder. I SEB beskrivs åtgärdens effekter ur tre oviktade beslutsperspektiv: samhällsekonomsisk analys (effekter som värderats i pengar och effekter som bedömts), transportpolitisk målanalys (hur de transportpolitiska målen påverkas) och fördelningsanalys (hur nyttorna fördelar sig på olika grupper).

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Bedömning av respektive alternativs påverkan på medborgares och näringslivets restider och reskostnader.

Regional utvecklingsstrategi

Sammanlänkat län

Bedömning av hur alternativen prioriterat länets järnvägs- och vägstråk för att främja person- och godstransporter inom länet men även länkar samman länet med övriga Sverige och Europa. Bedömningen inkluderar även robusthet, funktionalitet för stråken även vid samhällskris.

Kollektivtrafik

Bedömning av hur alternativen möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser, i syfte att skapa större arbetsmarknader och möjliggöra att ta del av samhällsservice och delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

Tabell 17. Respektive åtgärdsområdes generella påverkan på delasppekter

Åtgärdsområde	Samhällsekonomi och konkurrenskraft	Regional utvecklingsstrategi
Järnväg	Både och	Positiv
Större väginnsatser	Positiv	Både och
Gång- och cykelväg	-	Positiv
Trafiksäkerhet och framkomlighet	Positiv	-
Kollektivtrafikåtgärder	-	Positiv
Bidrag	-	-

Tabellen visar hur respektive åtgärdsområde bedöms påverka de olika delasppekterna inom fokusområdet. Bidragen till måluppfyllelse varierar beroende på hur åtgärdsområdena viktas i de olika planalternativen.

Sammanfattande bedömning

Alternativ *Balans i åtgärder* bedöms ge högst samlad måluppfyllelse med höga bidrag inom samtliga delaspekter. Alternativ *Satsningar i stråk* ger hög måluppfyllelse kopplat till samhällsekonomi men har något lägre bidrag i övriga delaspekter. Alternativ *Insatser för lokalt liv* har hög måluppfyllelse för regional utvecklingsstrategi, men lägre måluppfyllelse sett till samhällsekonomi och konkurrenskraft. Nollalternativet ger en svagt negativ utveckling i förhållande till fokusområdets mål.

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Alternativ *Satsningar i stråk* och *Balans i åtgärder* bedöms ge störst bidrag till måluppfyllelse tack vare god samhällsekonomisk effektivitet och tydlig förbättring av tillgänglighet i betydelsefulla regionala vägstråk. Samtidigt har dessa alternativ några väg- och järnvägssatsningar med negativ NNK. Alter-

nativ *Insatser för lokalt liv* har hög måluppfyllelse avseende samhällsekonomi. Dock har alternativet lägre måluppfyllelse avseende konkurrenskraft. Alternativet har begränsade satsningar på väg- och järnväg i regionalt viktiga stråk, vilket innebär att godsets framkomlighet och storleken på arbetsmarknadsregionerna i länet inte ökar eller förbättras. Samtidigt som alternativet innehåller en lägre andel satsningar på större vägobjekt.

Regional utvecklingsstrategi

Alternativ *Balans i åtgärder* ger högst måluppfyllelse eftersom alternativet är tydligt riktat mot delstrategin i RUS där vardagsresor av längre och kortare slag premieras. Även infrastruktur som stärker kollektivtrafikens målsättningar i RUS stärks. Alternativ *Satsningar i stråk* är och alternativ *Insatser för lokalt liv* är också riktat mot delstrategin för sammanlänkat län men fokus ligger på längre respektive kortare resor för alternativen. Nollalternativet bedöms ge ett svagt negativt bidrag.

Tabell 18. Bidrag till måluppfyllelse inom fokusområde och delaspekter

Delaspekter	Balans i åtgärder		Satsningar i stråk		Insatser för lokalt liv	Nollalternativ	
Ekonomi och konkurrenskraft	▼▼	▲▲	▼▼	▲▲▲	- ▲	▼	▲
Delstrategier i RUS	-	▲▲▲	-	▲▲	- ▲▲	▼	-
Samlad bedömning	-	▲▲▲	-	▲▲	- ▲▲	▼	-

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Påverkan på ekonomisk utveckling och regional nytta över tid

I samtliga alternativ bedöms de största positiva effekterna nås på medellång och lång sikt; då har större investeringar på järnväg och väg genomförts. För alternativet *insatser för lokalt liv* kommer bidragen något tidigare.

Tabell 19. Bidrag till måluppfyllelse över tid

Påverkan över tid	Balans i åtgärder	Satsningar i stråk	Insatser för lokalt liv	Nollalternativ
Kort (2026–31)	- ▲	- ▲	- ▲▲	- -
Medellång (2032–37)	▼ ▲▲	▼ ▲▲	▼ ▲▲	- -
Långt (2033–45)	- ▲▲▲	- ▲▲	- ▲	- -

▲: Svagt positiv ▲▲: Medelstarkt positiv ▲▲▲: Starkt positiv
▼: Svagt negativ ▼▼: Medelstarkt negativ ▼▼▼: Starkt negativ

Samhällsekonomi och konkurrenskraft

Balans i åtgärder

Samhällsekonomisk effektivitet

Järnvägsprojekten Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering ger positiv NNK på grund av restidvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Värnamo–Nässjö/Jönköping). Station Ryhov/A6 ger ökad mängd resande och nya resmöjligheter, men negativt NNK. Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidvinster. Alternativets större vägobjekt är samhällsekonomiskt lönsamma, förutom riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd. Alternativets större vägobjekt är positiva, förutom riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd och riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Värnamo–Jönköping/Nässjö höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandebutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten. Satsningar på elektrifiering Nässjö–Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på byggande av mötesspår på järnvägsbanor faller sannolikt inte ut under planperioden. Förbifart Tenhult bedöms ge en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842. Mittsepareringar riksväg 27 Ulås–

Bredasten och Anderstorp–Bredaryd samt förbifart riksväg 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Mötesseparering av Sunnhultsbrunn–Traneryd ger förkortad restid på ett viktigt stråk för arbetspendling för flera av länets kommuner samt för långväga gods- och persontransporter. Nyttorna för riksväg 27 Bredaryd–Anderstorp samt riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd faller sannolikt inte ut under planperioden. För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Satsningar i stråk

Samhällsekonomisk effektivitet

Järnvägsprojekten Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering och Station Ryhov/A6 ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Värnamo–Nässjö/Jönköping) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (Station Ryhov/A6). Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Alternativets större vägojekt är samhällsekonomiskt lönsamma, förutom riksväg 32 Sunnhultsbrunn–Traneryd.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten. Satsningar på elektrifiering

Nässjö–Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. De systemnyttor som följer på byggande av mötesspår på banor faller sannolikt inte ut under planperioden. Förbifart Tenhult bedöms en liten positiv påverkan på delaspekten och gynnar framförallt godstrafiken på väg 842. Mittsepareringar riksväg 27 Ulås–Bredasten och Anderstorp–Bredaryd samt förbifart riksväg 27 förbi Bor ger förkortade restider utmed regionalt viktiga stråk vilket gynnar såväl arbetspendling som långväga resor och godstransporter. Mötesseparering av Sunnhultsbrunn–Traneryd ger förkortad restid på ett viktigt stråk för arbetspendling för flera av länets kommuner samt för långväga gods- och persontransporter. För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Insatser för lokalt liv

Samhällsekonomisk effektivitet

Järnvägsprojekten Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering och Station Ryhov/A6 ger positiv NNK på grund av restidsvinster och godsnyttor kopplade till terminaler på sträckan (Värnamo–Nässjö/Jönköping) och ökad mängd resande och nya resmöjligheter (Station Ryhov/A6). Elektrifiering av sträckan Nässjö–Eksjö ger negativ NNK eftersom satsningen inte ger några restidsvinster. Riksväg 27 förbi Bor bedöms som lönsam på grund av hög årsmedeldygnstrafik och restidsförkortningar. Även Riksväg 27 Ulås–Bredasten bedöms samhällsekonomiskt lönsamt. Den samhällsekonomiska effektiviteten för åtgärdsområden utan namngivna objekt går inte att bedöma.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Satsningen på Värnamo–Nässjö/Jönköping höjd hastighet och elektrifiering bedöms vara positiv för näringslivets transporter (koppling till kombiterminaler) och medborgarnas resor och innebär även en viktig omledningsfunktion för södra Sveriges stambanor. Station Ryhov/A6 ökar länets tillgänglighet till målpunkter i regioncentrum och förväntas få ett stort resandeutbyte och därmed stor nytta kopplat till delaspekten. Satsningar på elektrifiering Nässjö–Eksjö är positiv för medborgarnas resor genom ökad komfort och tillförlitlighet. På samma sätt kan upprustning av sträckan Nässjö–Vetlanda ge en högre tillförlitlighet. riksväg 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk. För åtgärdsområden utan namngivna objekt är bedömningen av delaspekten osäker.

Nollalternativ

Samhällsekonomisk effektivitet

Riksväg 27 förbi Bor bedöms som lönsam på grund av hög årsdygns trafik och restidsförkortningar. I övrigt ingen bedöms alternativet ha en svagt negativ påverkan.

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Riksväg 27 förbi Bor ger restidsvinster på sträckan mellan Värnamo och Växjö vilket påverkar tillgängligheten positivt på ett regionalt viktigt stråk. I övrigt ingen bedöms alternativet ha en svagt negativ påverkan.

Mål om samman- länkat län i regional utvecklingsstrategi

Balans i åtgärder

Sammanlänkat län

Positiv påverkan på grund av satsningar på väg och järnväg som knyter samman länet med andra starka stråk, ökar tillgänglighet och kortar restider i länet samt ökar robustheten i stråken.

Kortade restider på järnvägssträckan mellan Värnamo–Jönköping/Nässjö och ökad tillgängligheten till området kring mötesstation Ryhov/A6. Åtgärderna innebär en förbättrad omledningsmöjlighet längs Södra stambanan och mellan Västra- och Södra stambanan. Satsningar i alternativet innebär även kortare restider i stråket riksväg 27 Anderstorp–Bor och riksväg 32 Tranås – Aneby–Eksjö.

Mer pålitlig trafikering möjliggörs till följd av elektrifiering Nässjö–Eksjö och upprustningsåtgärder på Vetlandabanan, vilket förbättrar restiden mellan Vetlanda–Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan.

Stärkt kollektivtrafik

Alternativet ger bäst förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar, utveckling av de starka vägstråken och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafik-anläggningar.

Elektrifiering av Nässjö–Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikerings-

upplägg. Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Alternativet möjliggör även jämförelsevis stor utbyggnad av gång- och cykelväg utmed statlig väg och statlig medfinansiering till kommunala satsningar vilket är positivt för att främja tillgängligheten till kollektivtrafikanläggningar och ett sammanhängande system av hållbara resor i länet.

Satsningar i stråk

Sammanlänkat län

Positiv påverkan genom satsningar på väg och järnväg som knyter samman länet med andra starka stråk, ökar tillgänglighet och kortar restider i länet samt ökar robustheten i stråken.

Kortade restider och öka utvecklingsmöjligheterna för godstrafiken samt möjlighet till tyngre och längre tåg genom elektrifiering av järnvägssträckan mellan Värnamo–Jönköping/Nässjö, samt ökad robusthet med omlednings möjligheter. Även upprustningsåtgärder på Vetlandabanan förbättrar restiden mellan Vetlanda–Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan.

Alternativet innebär även en positiv påverkan genom ökad tillgängligheten till området kring mötesstation Ryhov/A6, vilket möjliggöra resandeutbyte med spårbunden trafik till större bostads-, verksamhets- och handelsområden samt ökat kapacitet och robusthet på Jönköpingsbanan. Positiv påverkan även på grund av mötesspår Malmbäck som skapa förutsättningar för att sträckan Värnamo-Vaggeryd-Nässjö, tillsammans med del av Kusttill kustbanan, kan fungera som ett effektivt omledningsstråk för Södra stambanan. Även

positiv påverkan till följd av Tretågsstation Forserum vilket ökar möjligheten till utökad trafikering för både person- och godstrafik, kortare restider och ökad förmåga att stå emot och hantera störningar.

Satsningar i alternativet innebär även kortare restider i stråket riksväg 27 Anderstorp–Bor och riksväg 32 Tranås–Aneby–Eksjö.

Mer pålitlig trafikering möjliggörs till följd av elektrifiering Nässjö – Eksjö och upprustningsåtgärder på Vetlandabanan.

Stärkt kollektivtrafik

Mycket stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg. I övrigt avsätts förhållandevis lite pengar för kollektivtrafikanläggningar på väg vilket betyder att möjligheterna att stärka de regionala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan är begränsade.

Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Alternativet möjliggör en mycket liten satsning på utbyggnad av gång- och cykelväg utmed statlig väg och statlig medfinansiering till kommuner, vilket ger en svagt positiv effekt för att främja tillgängligheten till kollektivtrafikanläggningar och ett sammanhängande system av hållbara resor i länet.

Insatser för lokalt liv

Sammanlänkat län

Positiv påverkan på grund av satsningar på väg och järnväg som ökar knyter samman länet med andra starka stråk, ökar tillgänglighet och kortar restider i länet samt ökar robustheten i stråken.

Kortade restider på järnvägssträckan mellan Värnamo–Jönköping/Nässjö och ökad tillgängligheten till området kring mötesstation Ryhov/A6. Satsningar i alternativet innebär även kortare restider i stråket riksväg 27 Bredaryd–Bor. I övrigt ingen satsning på att minska restider på länets vägar.

Mer pålitlig trafikering möjliggörs till följd av elektrifiering Nässjö–Eksjö och upprustningsåtgärder på Vetlandabanan, vilket förbättrar restiden mellan Vetlanda–Nässjö/Jönköping och ökar kapacitet på banan.

Stärkt kollektivtrafik

Alternativet ger de bästa förutsättningar för att stärka länets kollektivtrafik i och med satsningar både på regionala järnvägar och betydande satsning inom åtgärdsområdet kollektivtrafikanläggningar.

Stärkta förutsättningar för kollektivtrafik på järnväg för Värnamo–Jönköping/Nässjö, och mötesstation Ryhov/A6.

Elektrifiering av Nässjö–Eksjö möjliggör en mer enhetlig standard på Länstrafikens fordonsflotta och attraktivare trafikeringsupplägg. Plattformsförlängningar möjliggör sammankopplade tågset vilket ökar kollektivtrafikens kapacitet.

Alternativet innebär att förhållandevis mycket medel avsätts för kollektivtrafikåtgärder, vilket betyder att möjligheterna att stärka de region-ala kollektivtrafikstråken för buss genom regional transportplan stärks.

Alternativet möjliggör även störst utbyggnad av gång- och cykelväg utmed statlig väg och statlig medfinansiering till kommuner, vilket är positivt för att främja tillgängligheten till kollektivtrafikanläggningar och ett sammanhängande system av hållbara resor i länet.

Nollalternativ

Sammanlänkat län

Innebär kortare restid på riksväg 27 förbi Bor, förbättrad trafiksäkerheten och ökad framkomlighet för långväga trafik samt förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och minskat antalet viltolyckor. Även cykelinsatsen, Furusjö–Dungen innebär ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. I övrigt påverkas inte utvecklingsmålen i positiv riktning.

Stärkt kollektivtrafik

Påverkar inte utvecklingsmålet i någon riktning.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementetAdressater:
Se bilaga 2

Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringens beslut

Uppdrag till Trafikverket

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att för den planeringsram som anges i *bilaga 1* upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 30 september 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Samtidigt som Trafikverkets redovisar uppdraget ska myndigheten göra redovisningen tillgänglig på sin webbplats tillsammans med samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och generella åtgärdstyper. I samband med att Trafikverket redovisar uppdraget ska verket dessutom remittera redovisningen till de remissinstanser som framgår av den remisslista som Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) kommer att tillhandahålla. Av remissmissivet ska det framgå att remissyttrandena ska ges in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

Trafikverket ska vidare göra en sammanställning av de samlade effekterna av förslaget till nationell plan och de preliminära länsplanerna. Den samlade bedömningen av effekterna ska redovisas senast den 30 november 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) och samtidigt göras tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Sammanställningen ska

inhålla en samhällsekonomisk analys, en analys av effekterna på de transportpolitiska målen samt en analys av fördelningseffekter. Till grund för den samlade bedömningen ska Trafikverket upprätta och redovisa en systemkalkyl för förslaget till nationell plan.

Utöver vad som specificerats ovan ska Trafikverkets uppdrag redovisas i enlighet med de direktiv som finns i *bilaga 1*.

Möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regionerna samt Gotlands kommun (nedan kallade länsplaneupprättarna) ska enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och utifrån de preliminära planeringsramar som anges i *bilaga 1*, upprätta och fastställa länsplaner. Fastställda länsplaner för perioden 2026–2037 är en förutsättning för att länsplaneupprättarna ska få ta del av de medel till länsplaner som beslutas i samband med fastställelse av kommande nationell plan. Länsplaneupprättarna ska beakta de förutsättningar som anges i *bilaga 1*.

Länsplaneupprättarna ska redovisa sina planer senast den 20 januari 2026 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Förslagen ska då vara remitterade och sammanställda.

Ärendet

Regeringen menar att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera.

Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva gods-transporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling, landsbygdsutveckling och bostadsförsörjning.

Regeringen uppdrog den 15 juni 2023 åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Trafikverket redovisade uppdraget den 15 januari 2024.

Regeringen överlämnade den 3 oktober 2024 propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) till riksdagen. I propositionen föreslog regeringen att de ekonomiska ramarna för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor i 2025 års prisnivå. Vidare föreslog regeringen att av den ekonomiska ramen ska:

- 210 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 354 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet.

Ovanstående ramar belastas, till skillnad från i befintlig nationell plan, inte med Trafikverkets förvaltningskostnader. Regeringen har i stället höjt Trafikverkets förvaltningsanslag från 2026 för att täcka dessa kostnader, för ökad transparens och bättre budgetdisciplin.

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Regeringens proposition och riksdagens beslut med anledning av denna anger förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen.

På regeringens vägnar



Andreas Carlson



Robert Örtegren

Kopia till

Utrikesdepartementet/PG
Försvarsdepartementet/FP, I och UCF
Socialdepartementet/SOF
Finansdepartementet/BA, BSÄ, DIS, K, KO, SFÖ och SKA
Utbildningsdepartementet/UF och UH
Klimat- och näringslivsdepartementet/BK, E, KL, ME och NIM
Kulturdepartementet/KKM
Arbetsmarknadsdepartementet/AA och JÄM
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/BB, DL, FJR, JL, RUL, SMF,
SPN, TM och US
Försvarsmakten
Konjunkturinstitutet
Luftfartsverket
Sjöfartsverket
Trafikanalys
Transportstyrelsen
Sveriges Kommuner och Regioner

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**Direktiv och ekonomiska ramar för åtgärdsplaneringen för
planperioden 2026–2037****Innehåll**

1. Generella utgångspunkter för Trafikverket och regionerna	2
1.1 Direktivets syfte	2
1.2 Utgångspunkter för planeringen av nationell plan och länsplaner	2
1.2.1 Ekonomiska ramar	2
1.2.2 Övergripande utgångspunkter	3
2. Nationell plan för transportinfrastruktur	4
2.1 Åtgärder som ingår i den nationella planen	5
2.2 Ytterligare anvisningar om planförslagets genomförande, innehåll och krav på redovisning.....	5
2.2.1 Samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder.....	8
2.3 Vidmakthållande av transportsystemet.....	8
2.3.1 ERTMS.....	10
2.3.2 Bärighetsåtgärder.....	10
2.4 Utveckling av transportsystemet	10
2.4.1 Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur	10
2.4.2 Namngivna objekt i nationell plan.....	11
2.4.3 Forskning och innovation	15
2.5 Finansiering av åtgärder i den nationella planen	15
2.5.1 Anslag, exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T	16
2.5.2 Anslag för trängselskatt i Stockholm (anslag 1:11) och Göteborg (anslag 1:14)	16
2.5.3 Från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T (anslag)	16
2.5.4 Medfinansiering genom bidrag eller räntefria lån från regioner, kommuner eller företag.....	17
2.5.5 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt	17

2.5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter.....	18
2.5.7 Banavgifter	18
2.6 Alternativ finansiering.....	18
2.6.1 Förslag på investeringsobjekt för offentlig-privat samverkan	19
3. Länsplaner för regional transportinfrastruktur	20
3.1 Planernas omfattning och redovisning	20
3.2 Ekonomiska ramar för länsplanerna.....	21
4. Regeringens granskning	22

1. Generella utgångspunkter för Trafikverket och regionerna

1.1 Direktivets syfte

Trafikverket ska presentera ett förslag till en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Regionerna och Gotlands kommun (nedan kallade länsplaneupprättarna) ges förutsättningar för sitt arbete med att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur (nedan kallade länsplaner) för perioden 2026–2037.

1.2 Utgångspunkter för planeringen av nationell plan och länsplaner

1.2.1 Ekonomiska ramar

I enlighet med regeringens förslag i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) har riksdagen beslutat att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. perioden 2026–2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor och omfattar följande delar (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102):

- 210 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar, inklusive reinvesteringar,
- 354 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar, samt
- 607 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet.

Den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 belastas av förvaltningskostnader som nu inte längre ingår i de nya ekonomiska ramarna. Regeringen har i stället aviserat i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) att Trafikverkets förvaltningsanslag höjs från 2026 för att täcka dessa kostnader, för ökad transparens och bättre budgetdisciplin.

Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länsplanerna ska uppgå till 60,6 miljarder kronor, se vidare avsnitt 3.2.

Ramarna är uttryckta i 2025 års prisnivå, omräkning till löpande priser kommer att ske enligt gängse rutiner i statsbudgetsystemet. Förslaget till nationell plan och länsplaner ska redovisas i 2025 års prisnivå.

1.2.2 Övergripande utgångspunkter

Regeringen anser att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. En väl fungerande infrastruktur är avgörande för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera. Regeringens prioriteringar framgår närmare i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28). Propositionen i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) ska utgöra en utgångspunkt för planarbetet.

Transportpolitiska mål, principer och ytterligare utgångspunkter

Följande ska vara utgångspunkter för Trafikverkets analyser och förslag till åtgärder samt utgöra förutsättningarna för statliga medel för länsplaneupprättarna vid framtagande av länsplaner:

- Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.
- De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn, som beslutats av riksdagen.
- Förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional

- transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).
 - Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt.
 - Regionala utvecklingsstrategier och andra regionala inriktningsunderlag såsom regionernas regionala systemanalyser.
 - Där så är relevant, underlag som är framtaget efter samråd med andra länder samt åtaganden som överenskommits i särskild ordning mellan staten och regioner/kommuner. Det gäller inte överenskommelser som har slutits av Sverigeförhandlingen i relation till nu avbrutna planer på nya stambanor för höghastighetståg.

2. Nationell plan för transportinfrastruktur

Den nationella planen ska avse perioden 2026–2037 och Trafikverket ska i sitt planförslag föreslå hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Den föreslagna fördelningen ska motiveras och beskrivas i enlighet med vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som bör prioriteras vad gäller drift, underhåll och reinvesteringar samt hur de ekonomiska ramarna för vidmakthållande av de statliga väg- och järnvägsanläggningarna bör fördelas, se vidare avsnitt 2.3.

Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som bör prioriteras för utvecklingen av transportsystemet samt hur de ekonomiska ramarna för detta bör fördelas, se vidare avsnitt 2.4.

Trafikverket ska i arbetet beakta andra, inklusive eventuella kommande, regeringsuppdrag som är relevanta för framtagandet av förslaget till ny nationell plan.

Trafikverket ska fortsatt verka för förstärkt kostnadskontroll och hög effektivitet i sin verksamhet så att anslagna resurser fullt ut kan omsättas i effektiv verksamhet. Regeringen bedömer att det krävs ytterligare åtgärder för att komma till rätta med kostnadskontrollen av Trafikverkets verksamhet. Objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsam-

het eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas. Regeringen anser att Trafikverket inte tillräckligt tydligt har motiverat hur urvalet av åtgärder gjorts i tidigare planförslag. Trafikverket ska därför tydligare motivera varför en namngiven investering har valts framför en annan, samt ta fram förslag på hur en riskreserv kan inrättas, se avsnitt 2.4.2.

2.1 Åtgärder som ingår i den nationella planen

Förutom möjliga åtgärder som anges i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastrukturen ska förslaget till nationell plan omfatta följande.

- Återstående stöd för att främja hållbara stadsmiljöer för att fullfölja tidigare ingångna avtal.
- Bidrag för isbrytare samt bidrag till Öresundsbrokonsortiet och Inlandsbanan AB.
- Övrig verksamhet, däribland insatser för forskning och innovation.

2.2 Ytterligare anvisningar om planförslagets genomförande, innehåll och krav på redovisning

Trafikverket ska i framtagandet av förslaget till nationell plan inhämta synpunkter från berörda statliga myndigheter (inklusive länsstyrelserna), länsplaneupprättarna, kommuner, de nordiska grannländerna och andra berörda aktörer, såsom branschorganisationer och näringsliv.

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. I propositionen Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) konstaterar regeringen att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen. Trafikverket ska därför beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur, bl.a. behovet av att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig samt att möjliggöra militär rörlighet och Natos militära operationer, inklusive värdlandsstöd. I det syftet ska Trafikverket inhämta synpunkter om totalförsvarets behov från Försvarsmakten, övriga berörda myndigheter i Sverige och i grannländerna. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i

huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste dock bedömas och finansieras i särskild ordning, dessa objekt ska därför inte ingå i förslaget till nationell plan.

Utöver de övergripande utgångspunkterna som anges i avsnitt 1.2.2 ska Trafikverket beakta följande när förslaget till nationell plan tas fram.

- Vid prioritering av nya objekt som ska tas in i den nationella planen ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande. Inom ramen för att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande bör satsningar på infrastruktur som säkerställer industrins konkurrenskraft i ett nationellt perspektiv särskilt vägas in.
- Förutsättningar för resor till arbete och utbildning, samt näringslivets transporter ska prioriteras vid nyinvesteringar i vägar och järnvägar, vilket gynnar företagens konkurrenskraft och kompetensförsörjning.
- Det behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen.
- Det är av största vikt att tidiga kostnadskalkyler är så välunderbyggda som möjligt och att projekten präglas av god budgetdisciplin så att kostnadskalkylerna inte överskrider.
- Ett holistiskt, trafikslagsövergripande perspektiv behövs för ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Det inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart. Regeringen anser att luftfartens och sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet bör förbättras.
- För åtgärder i såväl väg- som järnvägsnätet krävs en väl avvägd balans mellan genomförande av åtgärder och god framkomlighet.
- Anläggningarnas livscykelkostnad, däribland klimatförändringars påverkan på infrastrukturen, ska beaktas.
- Utvecklingspotentialen som elektrifiering, digitalisering och automatisering erbjuder kan bidra till effektiviseringar och påverka framtidens transportsätt, exempelvis genom självkörande fordon.

Trafikverket ska utveckla redovisningen jämfört med tidigare av hur urvalet av åtgärder som föreslås har gjorts och tydligt redovisa myndighetens kriterier för prioritering av objekt samt kriterier för eventuell omprövning av objekt i den nu gällande planen. I synnerhet gäller detta när större avvikelser görs från hur en prioritering utifrån beräknad samhällsekonomisk lönsamhet skulle se ut. Standardhöjande åtgärder som går utöver vad som kan betraktas

som grundläggande krav enligt gällande författningar ska också bedömas utifrån samhällsekonomisk effektivitet.

Utöver hur de ekonomiska ramarna bör fördelas ska Trafikverkets planförslag också innehålla redovisningar av följande.

- Vilka prioriteringar som planförslaget baseras på samt tydliga motiveringar för enskilda åtgärder och åtgärdsområden. Det är angeläget att det löpande sker en utveckling av de verktyg som används för att ta fram underlag för sådana prioriteringar och motiveringar så att de svarar mot aktuella analysbehov. Det gäller inte minst samhällsekonomiska analyser av drift- och underhållsåtgärder.
- Planförslagets effekter i förhållande till de transportpolitiska målen.
- I de fall det är tillämpligt, en beskrivning av andra relevanta effekter, exempelvis effekter för bostadsbyggande.
- Hur kapacitetsutnyttjandet för gods- och persontransporter i de statliga väg- och järnvägsnäten bedöms utvecklas fram till 2045. Redovisningen, företrädesvis i kartformat, ska belysa viktigare och längre sammanhängande stråk i olika delar av landet och därtill innehålla en analys av var kapaciteten riskerar att begränsa ett effektivt nyttjande av systemen. Denna analys ska utgöra ett underlag för Trafikverkets prioriteringar.
- Hur osäkerheter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder och hur eventuella målkonflikter har hanterats.
- Hur fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats vid framtagande av planförslaget.
- En miljöbedömning av förslaget till nationell plan.

De satsningar som görs kommer att samlat bidra till att stärka totalförsvaret. Trafikverket ska, i de fall det är relevant, redovisa enskilda objekt som föreslås och som utöver att de bidrar till de transportpolitiska målen även har en inte oväsentlig betydelse för totalförsvaret och för Natos verksamhet. Detta ska ske i en särskild bilaga till planförslaget.

Trafikverket ska även redovisa hur planförslaget bidrar till Sveriges möjligheter att uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (TEN-T-förordningen). Trafikverket ska dessutom

tillhandahålla EU-kommissionen planförslaget, i enlighet med bestämmelserna i artikel 60.2 i TEN-T-förordningen.

Utöver ovanstående ska Trafikverket i en separat redovisning beskriva de samlade effekterna av nationell plan och länsplanerna, samt redovisa systemanalyser för förslaget till nationell plan.

2.2.1 Samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder

Trafikverket ska ta fram samlade effektbedömningar för enskilda namngivna åtgärder och typer av åtgärder i förslaget till nationell plan. De samlade effektbedömningarna ska vara aktuella och innehålla följande.

- En samhällsekonomisk beräkning.
- Icke prissatta effekter.
- En analys av påverkan på de transportpolitiska målen.
- En analys av fördelningseffekter.
- Vilka osäkerheterna är i bedömningen av åtgärdernas effekter.
- Resultatet av känslighetsanalyser.

Effektbedömningarna ska finnas samlade och hållas tillgängliga för från den tidpunkt då planförslaget skickas på remiss. Samlade effektbedömningar ska därefter löpande under planperioden tas fram för åtgärder som har en beräknad kostnad som överstiger 75 miljoner kronor, även inom åtgärdsområde för trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur.

2.3 Vidmakthållande av transportsystemet

Under planperioden ska Trafikverket återta underhållsskulden för väginfrastrukturen och så långt som möjligt för järnvägsinfrastrukturen.

I förslaget till vidmakthållande av transportsystemet i nationell plan ska Trafikverket:

- Redovisa hur målet om att återta underhållsskulden inom väginfrastrukturen ska nås.
- Redovisa hur stor andel av den totala underhållsskulden i järnvägsinfrastrukturen som återtas inom planperioden samt översiktligt uppskatta när resterande delar av det eftersatta järnvägsunderhållet kan omhändertas i kommande planperioder givet att nödvändiga anpassningar till en höjd ambitionsnivå och teknikutveckling sker.

- Utgå från inriktningen att andelen förebyggande underhåll ska öka över tid för att minska behovet av avhjälpande underhåll.
- Föreslå en fördelning av medel fördelat på drift och underhåll samt reinvesteringar redovisat per trafikslag.
 - För väg särredovisa medel för relevanta åtgärdstyper varav särskilt för bärighet och tjälsäkring inklusive BK4 samt bidrag till drift av enskilda vägar.
 - För järnväg särredovisa medel för relevanta åtgärdstyper varav särskilt bidrag till Inlandsbanan AB.
- Redovisa underhållsbehov för större nya väg- respektive järnvägsanläggningar som planeras att färdigställas under planperioden:
 - när i tiden respektive anläggning beräknas tas i bruk,
 - vilka årliga tillkommande kostnader för vidmakthållande de nya anläggningarna beräknas medföra, för respektive åtgärd och sammantaget, samt
 - uppskattningar av årliga tillkommande kostnader för vidmakthållande avseende namngivna objekt i planförslaget som beräknas tas i bruk efter planperiodens slut.
- Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska därutöver redovisa en sammanhållen nationell underhållsplan baserad på anläggningens tillstånd och användning. Planen ska omfatta minst fyra år och uppdateras årligen. I underhållsplanen ska följande redovisas.

- Hur tilldelade medel föreslås prioriteras och användas för underhållsåtgärder och vilka effekter det bedöms ge i transportsystemet samt redovisning av hur prioriteringen görs.
- Vilka effekter och konsekvenser föreslagna satsningar bedöms få för olika väg- och bantyper enligt Trafikverkets indelning av väg- och järnvägsnätet och i olika delar av landet.
- Effekter för såväl kortväga som långväga persontrafik och godstrafik.
- Vilka större reinvesterings- och underhållsåtgärder som planeras att genomföras.

2.3.1 ERTMS

Regeringens målsättning är att det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS) ska införas i hela det statliga svenska järnvägssystemet till 2042. I takt med att det nya signal-systemet införs ska det nuvarande signalsystemet ATC avvecklas. Införandet av ERTMS och avvecklandet av ATC belastar både anslagen för vidmakthållande och utveckling. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa en strategi för hur detta mål ska nås, inklusive vilka åtgärder som har vidtagits eller planeras att vidtas. Strategin ska innehålla beräknad kostnadsutveckling fram till 2042 och behov av anslag för respektive år.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utforma ett system för bidrag till ombordutrustning för ERTMS (LI2025/00347). Bidraget ska belasta ramen för utveckling av transportsystemet. Trafikverket ska i planförslaget bedöma hur stort detta bidrag bör vara för att säkerställa ett effektivt genomförande. Arbetet med nationell plan ska samordnas med detta uppdrag.

2.3.2 Bärighetsåtgärder

Regeringens målsättning är att hela det statliga vägnätet som i dag har bärighetsklass 1 (BK1) ska nå bärighetsklass 4 (BK4). Trafikverket ska i förslag till nationell plan redovisa en genomförandeplan för hur utbyggnad av den högsta bärighetsklassen, BK4, på hela det statliga vägnätet som i dag har den näst högsta bärighetsklassen, BK1, ska genomföras samt vilket behov av ekonomisk ram det bedöms medföra. I genomförandeplanen ska Trafikverket presentera kriterier för prioritering av genomförandet så att det finns en tydlig grund till den ordning i vilken BK4-vägnätet byggs ut.

2.4 Utveckling av transportsystemet

2.4.1 Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur

Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur avser investeringar med en totalkostnad av högst 150 miljoner kronor. Dessa åtgärder behöver inte namnges i förslaget till nationell plan.

Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redogöra för en indikativ indelning av medel till trimnings- respektive miljöåtgärder i befintlig infrastruktur för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2. Regeringen bedömer att Trafikverket tydligare än tidigare behöver redovisa kriterier för

urval. Regeringens bedömning är att andelen medel till dessa typer av åtgärder bör öka.

Trafikverket har i uppdrag att, inom ramen för trimningsåtgärder i den nu gällande planen, fördela medel som i dialog med näringslivet kan användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Regeringen ser behov av fortsatta satsningar i dialog med näringslivet för åtgärder i syfte att bidra till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag. Trafikverket ska därför föreslå och motivera hur mycket medel som bör avsättas till detta ändamål under planperioden och vid behov föreslå justeringar i inriktning för dessa satsningar, exempelvis om även vissa typer av åtgärder i det statliga stamvägnätet också bör omfattas.

I den nu gällande planen finns det särskilt avsatta medel avsatta för att möjliggöra samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet i länsplanerna respektive länsplanernas cykelåtgärder på och längs det regionala vägnätet, samtidigt som medlen till länsplanerna generellt är motsvarande lägre. Detta system har kritiserats för att vara ineffektivt och ge sämre framdrift. Regeringen anser därför att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bl.a. detta skäl utökar regeringen länsplanernas ekonomiska utrymme, se avsnitt 3.2. Att de totala länsplanemedlen samlas bidrar till ökad effektivitet och flexibilitet för länsplaneupprättarna.

2.4.2 Namngivna objekt i nationell plan

Redovisningen av namngivna objekt

De namngivna objekten ska avse investeringar i transportinfrastrukturen med en beräknad totalkostnad över 150 miljoner kronor. De kan omfatta investeringar i det statliga järnvägsnätet och vägar i det nationella stamvägnätet, bidrag till investeringar i allmänna farleder, slussar och isbrytare samt medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redogöra för vilka namngivna åtgärder som bör prioriteras under planperioden för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Fördelningen ska motiveras och beskrivas utifrån vad som anges i avsnitt 2.2.

Trafikverket ska tydliggöra om objekt från den nu gällande planen inte finns kvar i det nya planförslaget och motivera varför.

För varje objekt som föreslås ingå i den nya nationella planen och inte har fått byggstartsbeslut ska Trafikverket, utöver de aktuella samlade effektbedömningarna, i sitt planförslag särskilt ange följande information.

- Mål/syfte med objektet.
- Grund för prioritering.
- En kortfattad beskrivning av objektet, inklusive en beskrivning av eventuella etapper.
- Om objektet bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och vilken ersättningsnivå som objektet maximalt är berättigat till.
- I de fall det är relevant, status för planeringen av nära eller direkt anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder.
- I de fall det är relevant, effekter för luftfartens och sjöfartens konnektivitet till det övriga transportsystemet.
- Objektets effekter på de transportpolitiska målen samt eventuella målkonflikter.
- Om ett objekts måluppfyllelse och samhällsekonomiska lönsamhet i hög grad påverkas av om en annan, ej beslutad åtgärd genomförs eller inte genomförs, exempelvis andra delar i samma stråk, så ska det anges hur stor den påverkan bedöms vara.
- Hur robust bedömningen av objektets lönsamhet är i förhållande till osäkerheter i kalkylförutsättningar och prognosantaganden.

Därutöver ska, också för respektive föreslaget objekt, följande information redovisas i, en eller flera, samlade tabeller innehållande samtliga namngivna objekt.

- Om objektet ingår i den nu gällande planen. Eventuellt ändrat namn på objektet ska redovisas.
- Status för den fysiska planeringen.
- Om åtgärden är en del av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) stomnätsskorridor, stomnät, utvidgat stomnät eller övergripande nät.
- Om objektet föreslås för byggstart år 1–3 (2026–2028), förberedelse för byggstart år 4–6 (2029–2031) eller föreslås förbereddas för byggstart senare under planperioden.

- Objektskostnad i 2025 års prisnivå, typ av kostnadskalkyl samt bedömt osäkerhetsintervall. Om objektet ingår i den nu gällande planen ska även då angiven plankostnad (i 2025 års prisnivå) anges samt orsaken till skillnaden. För objekt som föreslås byta byggstartperiod, samt för övriga, ej byggstartade, objekt om kostnaden jämfört med nu gällande plan ökat med mer än 50 procent, ska även en kronologisk information om bedömd objektskostnad och eventuella innehållsförändringar i de övriga planeringssteg som objektet har passerat redovisas. Utgångspunkten ska vara när det namngivna objektet för första gången ingick i en av regeringen beslutad nationell plan. Större åtgärder som har vidtagits för att minska kostnader ska också redovisas. Information om skäl till kostnadsskillnader, inklusive innehållsförändringar, kan redovisas på annat sätt än i tabellform om det bedöms lämpligare.
- Samhällsekonomisk lönsamhet inklusive icke prissatta effekter, dels med objektskostnad enligt planförslaget, dels med objektskostnad enligt bedömt osäkerhetsintervall.
- Om objektet ingår som del i statens åtaganden härstammande från Stockholmsöverenskommelsen, Västsvenska paketet, Stockholmsförhandlingen, Sverigeförhandlingen eller Samordnaren för större samlade exploateringar med hållbart byggande.

Trafikverket ska redovisa samma information som anges ovan för ytterligare namngivna objekt som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent. Dessutom ska aktuella samlade effektbedömningar hållas tillgängliga, i enlighet med vad som anges i avsnitt 2.2.2, även för dessa objekt.

Trafikverket ska för samtliga respektive namngivna objekt redovisa de beräknade utgifterna och hur dessa fördelas på följande finansieringskällor.

- Anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*,
- Anslag 1.11 *Trängselskatt i Stockholm*,
- Anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*,
- Medfinansiering genom bidrag från kommuner, regioner eller företag (fördelat på grundutförande och tilläggsåtgärder),
- Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt (gäller utöver de objekt som riksdagen redan har godkänt),
- Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter (gäller utöver de objekt som riksdagen redan har godkänt).

Dessutom ska Trafikverket föreslå en ekonomisk ram för de totala utgifterna som myndigheten bedömer kommer att finansieras genom förskottering

(räntefria lån) för de objekt som är pågående samt föreslås få byggstarta inom år 1–3.

Riskreserv

I förslaget till nationell plan ska det ingå en riskreserv. Riskreserven ska kunna användas för att hantera kostnadsökningar i namngivna objekt i den nationella planen.

Trafikverket ska lämna förslag på storleken på riskreserven. Riskreserven förväntas inte kunna finansiera alla kostnadsökningar som uppstår, eftersom det även ska finnas incitament till att omprioriteringar görs. Den totala riskreservens storlek ska utgöra minst 10 procent och som mest 15 procent av de namngivna investeringarna. Procentsatserna baseras på data från tidigare kostnadsökningar och ligger något lägre än beräkningen. Trafikverket ska också lämna förslag på hur processen kring riskreserven ska se ut samt hur riskreserven kan fördelas över planperioden med beaktande av följande.

- Hantering av avvikelser från objektbudgetar ska ske centralt inom Trafikverket, d.v.s. inte på objektnivå. En given riskreserv för att hantera kostnadsökningar ska vara möjlig att utöka genom att tillgodoräkna sig kostnadsminskningar i andra namngivna objekt. Även för objekt som ser ut att underskrida budget är det därmed viktigt att arbeta aktivt med kostnadskontroll. Eventuella överskott jämfört med budgeterade medel från namngivna objekt i nationell plan som slutförs under planperioden 2026–2037 ska gå till riskreserven.
- Trafikverket ska i samband med det årliga förslaget om byggstartar redovisa hur riskreserven föreslås användas för att täcka eventuella kostnadsökningar i objekt som föreslås byta byggstartsgrupp.
 - Trafikverket ska innan riskreserven används för att hantera en kostnadsökning i ett objekt som föreslås byta byggstartsgrupp ha vidtagit lämpliga kostnadsreducerande åtgärder med beaktande av samhällsekonomiska nyttor.
 - Ansvaret för tillämpningen av riskreserven ska vara delat mellan Trafikverket och regeringen på så sätt att Trafikverket i byggstartsrapporteringen lämnar förslag på hur riskreserven ska användas och regeringen beslutar om användandet av riskreserven i samband med beslut om byggstartar.

- Pågående objekt, dvs. som är byggstartade, som blir dyrare ska framför allt hanteras av Trafikverket genom kostnadsbesparande åtgärder och vid behov med del av riskreserven. Trafikverket ska lämna förslag på process för hur riskreserven ska hanteras i pågående objekt

2.4.3 Forskning och innovation

Forskning och innovation inom samtliga trafikslag är viktigt för att nå de transportpolitiska målen. Inom elektrifiering, digitalisering och automatisering bidrar forskning och innovation till att alla trafikslag kan nyttjas effektivare, säkrare och mer miljövänligt. Sverige ligger långt fram inom många delar av denna forskning och denna position behöver försvaras och förstärkas. I synnerhet på områdena väg- och järnvägsunderhåll, samt resiliens- och redundansförmåga med bäring på infrastrukturuområdet, behövs ökad kunskap och nya lösningar för att kunna möta morgondagens olika utmaningar såsom klimatförändringar. Inom området forskning och innovation ska Trafikverket beakta den utvecklingspotential samt de möjligheter till effektiviseringar och kostnadsbesparingar som AI och digitaliseringens medger och hur det kan bidra till utveckling mot att nå de transportpolitiska målen.

2.5 Finansiering av åtgärder i den nationella planen

Trafikverkets förslag till fördelning av ramarna för vidmakthållande och utveckling för planperioden 2026–2037 ska för de första två åren, 2026 och 2027, utgå från de nivåer som framgår av budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22) i 2025 års prisnivå. Trafikverket ska i sin planering utgå från att positiva och negativa överföringsbelopp mellan 2025 och 2026 ska ingå i planeringsförutsättningarna.

Riksdagen har i enlighet med regeringens förslag i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera, beslutat att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor i 2025 års priser för perioden 2010–2037 (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Dessa investeringar får finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Lån får endast tas upp för den del av investeringen vars kapitalkostnader ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter.

I beräkningen av räntekostnaderna ska Trafikverket beakta den räntesats som myndigheten redan har bundit lån till. För nyupplåning ska Trafikverket använda sig av de räntesatser som Konjunkturinstitutet tar fram i sina prognoser. De antaganden Trafikverket har gjort ska redovisas i planförslaget.

I följande avsnitt lämnas en sammanställning över samtliga finansieringskällor för den nationella planen. Nedan beskrivs vidare vilka förutsättningar och villkor som gäller för respektive finansieringsform och vilka redovisningar Trafikverket ska göra för tillkommande medel utöver den ekonomiska ram som redovisas i avsnitt 1.2.1.

2.5.1 Anslag, exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T

Utgifter som ska belasta anslag ska tillsammans med redan pågående projekt och annan verksamhet som finansieras med respektive anslag rymmas inom de ramar som anges i avsnitt 1.2.1.

2.5.2 Anslag för trängselskatt i Stockholm (anslag 1:11) och Göteborg (anslag 1:14)

De ramar som anges i avsnitt 1.2.1 inkluderar inte anslag för trängselskatt i Stockholm och Göteborg. Anslagen för trängselskatt får, förutom finansiering av system- och administrationskostnader, i Stockholmsregionen användas till vissa investeringar i vägnätet och till statlig medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad samt i Göteborg till vissa investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via anslagen för trängselskatt.

2.5.3 Från EU-budgeten finansierande stöd till TEN-T (anslag)

Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att svenska aktörer aktivt söker bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Trafikverkets strategiska arbete med detta bör utvecklas. De ansökningar som ges in till EU-kommissionen bör hålla hög kvalitet samt bedömas ha god sannolikhet att beviljas medel. I utvecklingsarbetet bör hänsyn tas till hur EU:s nästa långtidsbudget, från 2027 och framåt, kan komma att utformas.

Projekt som tilldelats bidrag för TEN-T genom FSE ska slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut av EU-kommissionen.

Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa beräknade bidragsintäkter från EU-budgeten till statlig transportinfrastruktur.

Från och med den kommande planperioden kommer eventuella EU-bidrag till statlig infrastruktur inom nationell plan inte att utöka den ekonomiska ramen. Medlen rörande statlig transportinfrastruktur hanteras numera enligt principer för budgetering, redovisning och revision av de medel som Sverige betalar till respektive mottar från EU och hanteras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen har beslutat om i (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95:FiU5).

2.5.4 Medfinansiering genom bidrag eller räntefria lån från regioner, kommuner eller företag

Trafikverkets arbete med medfinansiering genom bidrag eller förskottering genom räntefria lån från regioner, kommuner och företag ska genomföras enligt gällande anvisningar från regeringen.

Trafikverket ska redovisa:

- uppskattade nyttor hos medfinansiärerna, som en del i den samlade bedömningen,
- bedömningar av omfattningen av medfinansieringen och förskotteringar under den kommande tolvårsperioden, samt
- total ram under planperioden för medfinansiering eller bidrag respektive räntefria lån till investeringar eller åtgärder fördelat på:
 - åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor,
 - åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor, och
 - åtgärder i länsplanerna.

2.5.5 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt

I den utsträckning åtgärder med trängselskattefinansiering i ett första skede finansieras med lån i Riksgäldskontoret är det att betrakta som alternativ finansiering enligt 7 kap. 6 § i budgetlagen (2011:203), jfr avsnitt 2.6.3. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering direkt med trängselskatteanslag. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via lån som ska återbetalas med trängselskatt.

2.5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter
Infrastrukturavgifternas struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk, rådande trafikförhållanden samt rimliga tider för återbetalning för lån. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via lån som ska återbetalas med infrastrukturavgift.

2.5.7 Banavgifter

Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa beräknade intäkter för banavgifterna enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365). I den mån det är möjligt ska Trafikverket samordna förslaget till nationell plan med regeringsuppdraget att se över banavgifterna, vilket ska slutredovisas senast den 30 juni 2025.

2.6 Alternativ finansiering

Trafikverket ska arbeta vidare med en finansieringslösning via höjda banavgifter för åtgärder på järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå.

Trafikverket ska pröva förutsättningarna för en lämplig utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer. Trafikverket ska i sitt arbete utreda behovet av fortsatt utveckling av Malmbanan samt föra dialog med privata och andra berörda aktörer om hur detta ska finansieras.

Trafikverket ska ta fram nödvändiga underlag för Östlig förbindelse i Stockholm motsvarande de krav som anges för namngivna objekt i avsnitt 2.4.2 ovan. Regeringen har gett en förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling som innefattar bl.a. finansiering av Östlig förbindelse i Stockholm (LI2025/00593).

Förutom de åtgärder som Trafikverket anger i förslaget till nationell plan ska myndigheten föreslå lämpliga åtgärder på den svenska sidan i Öresundsregionen för finansiering med intäkter från Öresundsbroförbindelsen. Trafikverket kan även föreslå att intäkterna används för att skynda på genomförandet av åtgärder i nationell plan. Intäkterna från Öresundsbroförbindelsen är utöver planeringsramen för utvecklingsanslaget.

Trafikverket ska redovisa om myndigheten bedömer att det finns ytterligare objekt som kan lämpa sig för alternativ finansiering och på vilket sätt de skulle kunna hanteras.

2.6.1 Förslag på investeringsobjekt för offentlig-privat samverkan

Under den kommande planperioden avser regeringen att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket.

Regeringen anser att offentlig-privat samverkan (OPS) kan vara lämpligt för utveckling, drift och underhåll av transportinfrastrukturen. Att genomföra ett objekt som ett OPS bör ge ett mervärde jämfört med andra relevanta förvaltningsformer. Huvudsyftet med OPS-modellen är att pröva om en sådan modell kan ge effektivitetsvinster i det svenska transportsystemet.

Som ett första led i arbetet med att välja ut investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket ska Trafikverket ta fram förslag på investeringsobjekt, företrädesvis på vägområdet, men även inom järnväg, som kan vara aktuella för OPS. Regeringen avser att tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av sådana objekt och som också kommer ha i uppdrag att föreslå objekt som kan bedömas lämpliga för OPS.

Urvalet av investeringsobjekt ska utgöras av de objekt som myndigheten föreslår ska ingå i nationell plan i enlighet med avsnitt 2.4. Trafikverket ska föreslå minst 7 objekt och högst 15. Trafikverket ska utgå från följande kriterier vid urval.

- Objekten ska vara tydligt avgränsade och väldefinierade. I ett OPS-projekt överförs delar av risken från staten till ett privat företag. Det måste därför vara möjligt för den privata aktören att bedöma risken på ett bra sätt. Ju svårare riskerna är att identifiera desto mer talar detta mot OPS.
- Förslagen kan bestå av ett paket av åtgärder som exempelvis en viss typ av åtgärder i olika stråk eller olika åtgärder i ett visst stråk.
- Investeringsstorleken bör ha ett riktvärde kring cirka 3 miljarder kronor upp till 13 miljarder kronor. För objekt med låga risker kan högre objektskostnad vara motiverat. Om Trafikverket anser sig ha goda skäl kan även objekt utanför angivna spannet föreslås.
- Objektet bör bedömas ha flera intressenter och möjlighet till flertalet anbud. OPS-modellen ska inte försämra konkurrenssituationen på anläggningsmarknaden.
- Det ska vara möjligt att följa upp objekten. Urvalet ska därför i första hand utgöras av en grupp objekt som sedan kan jämföras med varandra

och andra objekt inom den nationella planen. Om Trafikverket anser sig ha goda skäl kan även andra objekt föreslås.

3. Länsplaner för regional transportinfrastruktur

3.1 Planernas omfattning och redovisning

De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur. Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2026–2037. De upprättade länsplanerna kan omfatta åtgärder som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

För att få del av statliga medel behöver länsplanerna, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden enligt avsnitt 3.2 ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Trafikverket kommer att utgå från utkasten till länsplaner inför Trafikverkets arbete med en samlad bedömning av effekterna av planförslagen.

Trafikverket ska bistå länsplaneupprättarna med att ta fram samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i länsplanerna, se

avsnitt 2.2.1. Trafikverket ska hålla dessa effektbedömningar tillgängliga, ordnat efter län. I anslutning till att respektive länsplan skickas på remiss bör varje länsplaneupprättare tydligt hänvisa till relevanta effektbedömningar.

3.2 Ekonomiska ramar för länsplanerna

Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länsplanerna under planperioden 2026–2037 ska uppgå till 60 590 miljoner kronor. Ramarna är uttryckta i 2025 års priser och fördelningen framgår av tabellen nedan.

Genom regeringens beslut den 22 mars 2012 fick vissa länsplaner utökade medel för statsbidrag för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser (N2011/03754 och N2012/01670). Från och med 2024 utbetalas sådana statsbidrag avseende driftstöd till icke-statliga flygplatser enbart från anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*, till vilka medlen till en del finansieras av den ekonomiska ramen för nationell plan. I fördelningen av länsplanemedel nedan har hänsyn tagits till detta och de utökade medel som vissa länsplaner fick genom beslutet 2012 är borträknade från de berörda länen och har i stället överförs till anslag 1:6 *Ersättning avseende flygplatser*.

Län	Preliminära ramar (miljoner kronor)
Stockholms län	14 120
Uppsala län	2 534
Södermanlands län	1 649
Östergötlands län	2 717
Jönköpings län	2 270
Kronobergs län	1 306
Kalmar län	1 375
Gotlands län	343
Blekinge län	822
Skåne län	7 475
Hallands län	1 989
Västra Götalands län	10 266
Värmlands län	1 639
Örebro län	1 756
Västmanlands län	1 525
Dalarnas län	1 697
Gävleborgs län	1 634

Västernorrlands län	1 436
Jämtlands län	823
Västerbottens län	1 641
Norrbottens län	1 574
SUMMA	60 590

Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022–2033 vid utgången av 2025. Detta görs av Trafikverket.

Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planens utvecklingsanslag och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut om nationell plan.

4. Regeringens granskning

Efter att ha tagit del av remissinstansernas yttranden över Trafikverkets förslag till nationell plan och regionernas förslag till länsplaner kommer regeringen att analysera Trafikverkets och länsplaneupprättarnas förslag till åtgärder utifrån de generella utgångspunkter och planeringsförutsättningar som beskrivs ovan, regeringens tidigare ställningstaganden samt riksdagens behandling av och ställningstaganden till propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).

Regeringen kommer därefter att fatta beslut om definitiva ekonomiska ramar till respektive länsplan samt om innehållet i den nationella planen. Länsplanerna ska därefter fastställas av länsplaneupprättarna senast i oktober 2026. Respektive länsplaneupprättare ska meddela Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) samt Trafikverket när beslut om att fastställa länsplanen har fattats.



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Adressater

Trafikverket
781 89 Borlänge

Länsplaneupprättarna:

Gotlands kommun
621 81 Visby

Region Stockholm
Box 22550
104 22 Stockholm

Region Uppsala
Box 602
751 25 Uppsala

Region Sörmland
611 88 Nyköping

Region Östergötland
581 91 Linköping

Region Jönköpings län
Box 1024
551 11 Jönköping

Region Kronoberg
351 88 Växjö

Region Kalmar län
Box 601
391 26 Kalmar

Region Blekinge
371 81 Karlskrona

Region Skåne
291 89 Kristianstad

Region Halland
Box 517
301 80 Halmstad

Västra Götalandsregionen
Regionens Hus
462 80 Vänersborg

Region Värmland
651 82 Karlstad

Region Örebro län
Box 1613
701 16 Örebro

Region Västmanland
Regionhuset
721 89 Västerås

Region Dalarna
Box 712
791 29 Falun

Region Gävleborg
801 88 Gävle

Region Västernorrland
871 85 Härnösand

Region Jämtland Härjedalen
Box 654
831 27 Östersund

Region Västerbotten
901 89 Umeå

Region Norrbotten
971 89 Luleå

§ 107**Motion: Subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Nämnden för folkhälsa och sjukvård föreslår att

- motionen avslås.

Reservation

Monica Samuelsson (KD), Lenja Sharif (L) och Razvan Nichitelea (C) reserverar sig till förmån för Monica Samuelssons (KD) förslag.

Sammanfattning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion.

I motionen föreslås:

- att Region Jönköpings län genomför en hälsoekonomisk analys av avgiftsfri vaccination mot bältros för personer över 65 år, där långsiktiga effekter såsom minskad komplikationsbörda och eventuell påverkan på demensrisk inkluderas.
- att Region Jönköpings län, med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård, samt
- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Hälso- och sjukvårdsdirektör Mats Bojestig och smittskyddsläkare Malin Bengnér informerar i ärendet.

Förslag till beslut

Förslag av ordförande Thomas Gustafsson (S):

- Motionen avslås.

Förslag av Monica Samuelsson (KD):

- Motionen bifalls.

Beslutsgång

Ordföranden ställer de båda förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt hans förslag.

Beslutsunderlag

- Beslut NFSP 2026-08-18 Motion – Subventionera vaccination mot bältros Tjänsteskrivelse: Motion subventionera vaccination mot bältros
- Beslut NFS 2026-06-16 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
- Beslut NFSP 2026-06-03 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RF 2026-04-28 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RFP 2026-04-20 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Motion - Subventionera vaccination mot bältros

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Regionledningskontoret – Folkhälsa och sjukvård

2026-08-18

§ 92**Motion – Subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Presidiet föreslår att

- motionen avslås.

Reservation

Monica Samuelsson (KD) reserverar sig till förmån för eget förslag.

Sammanfattning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion.

I motionen föreslås:

- att Region Jönköpings län genomför en hälsoekonomisk analys av avgiftsfri vaccination mot bältros för personer över 65 år, där långsiktiga effekter såsom minskad komplikationsbörda och eventuell påverkan på demensrisk inkluderas.
- att Region Jönköpings län, med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård, samt
- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Förslag till beslut

Förslag av ordförande Thomas Gustafsson (S):

- Motionen avslås

Förslag av Monica Samuelsson (KD):

- Motionen bifalls

Beslutsgång

Ordföranden frågar om presidiet föreslår att motionen avslås och finner att presidiet gör så.

2026-08-18

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse: Motion subventionera vaccination mot bältros
- Beslut NFS 2026-06-16 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
- Beslut NFSP 2026-06-03 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RF 2026-04-28 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RFP 2026-04-20 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Motion - Subventionera vaccination mot bältros

Beslutet skickas tillNämnden för folkhälsa och sjukvård

Motion – Subventionera vaccination mot bältros

Förslag till beslut

Förvaltningen lämnar inget förslag till beslut.

Sammanfattning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion.

I motionen föreslås:

- att Region Jönköpings län genomför en hälsoekonomisk analys av avgiftsfri vaccination mot bältros för personer över 65 år, där långsiktiga effekter såsom minskad komplikationsbörda och eventuell påverkan på demensrisk inkluderas.
- att Region Jönköpings län, med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård, samt
- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Ärendebeskrivning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion.

I motionen föreslås:

- att Region Jönköpings län genomför en hälsoekonomisk analys av avgiftsfri vaccination mot bältros för personer över 65 år, där långsiktiga effekter såsom minskad komplikationsbörda och eventuell påverkan på demensrisk inkluderas.
- att Region Jönköpings län, med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård, samt

- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Bältros

Varicella zoster virus är det virus som orsakar vattkoppor hos barn. Efter vattkoppor stannar viruset kvar vilande i nervknutor i kroppen. Senare i livet kan viruset reaktiveras och orsaka bältros.

Omkring 30 procent av dem som haft vattkoppor drabbas någon gång under livet av bältros. Det är 4 fall per 1 000 personår, vilket betyder drygt 1 000 fall/år i Jönköpings län.

Risken för bältros ökar med åldern och vid nedsatt immunförsvar och kan ge komplikationer i form av långvarig nervsmärta, bakterieinfektion i utslaget, samt hjärn- och hjärnhinneinflammation.

Vaccin mot bältros

Det finns två vaccin mot bältros:

- Zostavax - som har en lägre skyddseffekt och används inte längre.
- Shingrix - ges i två doser. Vaccinet kostar 2 000 kronor per dos och ger ca 80-90 procentigt skydd mot bältros. Efter 10 år sjunker skyddet till 70 procent.

Det finns flera stora observationsstudier tyder på ca 20-30 procent lägre risk för nyinsjuknande i demens hos vaccinerade jämfört med ovaccinerade. Detta är påvisat både för Zostavax och för Shingrix. Orsakssambandet är dock inte helt bevisat, men flera studier pågår. Det handlar troligen främst om att insjuknandet i demens skjuts upp.

Hälsoekonomi

Hälsoekonomi beräknas genom *kostnad per QALY* (kvalitetsjusterade levnadsår) Socialstyrelsens riktlinjer

Kostnad per QALY	Bedömning
<100 000 kr	Låg kostnad
100 000 – 500 000 kr	Måttlig kostnad
500 000 – 1 000 000 kr	Hög kostnad
>1 000 000 kr	Mycket hög kostnad

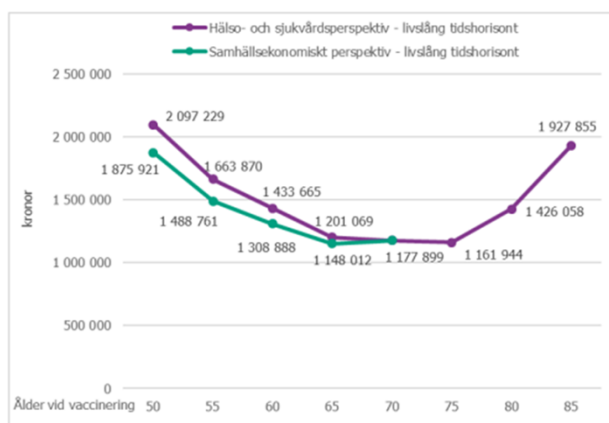
Hälsoekonomi enligt Fohm 2024

Förutsättningar:

- vaccinpris 1 612 kronor,
- skyddseffekt 97,7 procent,
- inkluderar inte ev effekt på demens

Resultatet 1,1 miljoner kronor/QALY vilket betyder en mycket hög kostnad.

Figur 9. Variation i kostnad per vunnen QALY i relation till ålder vid vaccinering (med nuvarande vaccinpris till privata vaccinatorer (1 612 kr/dos).



Mer realistiska förutsättningar:

- Reducerat pris efter förhandlingar:

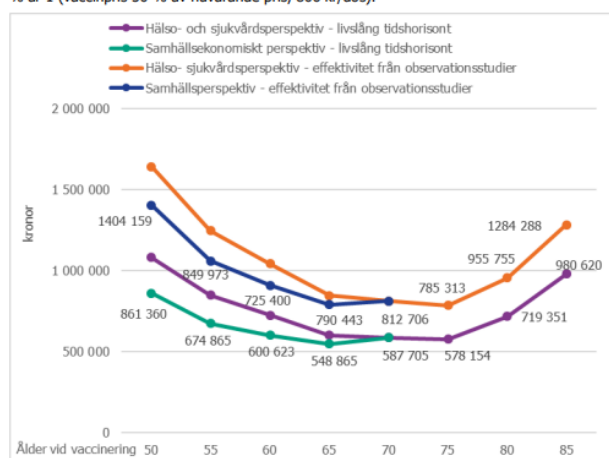
- 50 procent rabatt (800 kr)

- Skyddseffekt som i uppföljningar ”i verkligheten”:

- 79 procent istället för 97,7 procent
- Skyddseffekten första året efter vaccination i populationsstudier i USA efter marknadsintroduktion var 79 procent med en effektminskning på 3 procent per år.

Resultatet blev då istället 800 000 kronor/QALY – vilket är en hög kostnad. Först vid vaccinpris <500 kr/dos sjunker kostnaden till <500 000 kr/QALY och trots upprepade nationella förhandlingsförsök har priset inte kunnat pressas så mycket.

Figur 11. Kostnad per vunnen QALY när vaccineffektiviteten reduceras från 97,7 % till 79,0 % år 1 (vaccinpris 50 % av nuvarande pris, 806 kr/dos).



Folkhälsomyndighetens bedömning

Enligt Folkhälsomyndigheten uppfyller vaccination mot bältros inte kraven för nationellt vaccinationsprogram. Bältrosvaccin rekommenderas dock till vuxna

med nedsatt immunförsvar, vilka framförallt är prioriterade, men även andra från 65 år.

Folkhälsomyndigheten konstaterar att kostnadsfri bältrosvaccination skulle innebära en stor budgetpåverkan för regionerna, men om ekonomiska förutsättningar finns så föreslås en stegvis introduktion där vaccination erbjuds först till immunsupprimerade och därefter successivt till äldre åldersgrupper med start hos de äldsta över 85 år. Detta motiveras med att dessa grupper har allvarligast sjukdomsburda av bältros, även om kostnadseffektiviteten i den äldsta gruppen är lägst på grund av kort förväntat överlevnad.

En rekommendation från Folkhälsomyndigheten betyder att det bedöms finnas en medicinsk nytta. Det säger dock inget om kostnadsfrihet och det är frivilligt för regionerna att erbjuda vaccinationen.

NT-rådets (rådet för nya terapier) bedömning

Förhandlingar med företaget gav inte tillräcklig kostnadsreduktion. Inte ens för gruppen med störst risk (nedsatt immunförsvar). Shingrix kan därför inte betraktas som kostnadseffektivt.

NT-rådet rekommenderar från 2025 till regionerna är att inte finansiera generell vaccination med Shingrix. Undantag kan göras efter individuell bedömning till personer med gravt nedsatt immunförsvar.

[Vaccination med Shingrix mot bältros bedöms inte kostnadseffektivt - Samverkanläkemedel](#)

Under 2026 har politiska initiativ lyfts i flera regioner. Därför inväntar nu NT-rådet Folkhälsomyndighetens utredning om äldrevaccin innan eventuell omprövning av rekommendationen att inte finansiera vaccination av breda grupper.

Sammanfattning:

- Hälsoekonomisk utvärdering är gjord. Visar på höga kostnader även vid ett stegvis införande där de grupper som har högst sjukdomsburda av bältros prioriteras.
- En eventuell effekt på demens är svår att räkna på i nuläget på grund av osäkra data. Detta kan komma att ändras i framtiden.
- NT-rådet rekommenderar regionerna att avvakta med att finansiera Shingrix i nuläget.
- Folkhälsomyndigheten har fått i uppdrag att utreda äldrevaccinationsprogram. Efter detta kan eventuellt NT-rådets ställningstagande omprövas.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse: Motion subventionera vaccination mot bältros
- Beslut NFS 2026-06-16 Motion: Subventionera vaccination mot bältros

- Beslut NFSP 2026-06-03 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RF 2026-04-28 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Beslut RFP 2026-04-20 Motion - subventionera vaccination mot bältros
- Motion - Subventionera vaccination mot bältros

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Regionledningskontoret – Folkhälsa och sjukvård

Mats Bojestig
Hälso- och sjukvårdsdirektör

Malin Bengnér
Smittskyddsläkare

2026-06-03

§ 75**Motion: Subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Presidiet beslutar att

- nämnden ska informeras om motion gällande subventionering av vaccination mot bältros vid nämndsammanträdet den 16 juni 2026.

Sammanfattning

Peter Iveroth (Kristdemokraterna) har lämnat en motion: Subventionera vaccination mot bältros.

I motionen föreslås

- att Region Jönköpings län med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård
- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Beslutsunderlag

- Beslut RFP 2026-04-20 Motion: subventionera vaccination mot bältros
 - Motion: Subventionera vaccination mot bältros
-

§ 80**Motion: Subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Nämnden för folkhälsa och sjukvård

- lägger informationen till handlingarna.

Sammanfattning

Peter Iveroth (Kristdemokraterna) har lämnat en motion: Subventionera vaccination mot bältros.

I motionen föreslås

- att Region Jönköpings län med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist
- att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård
- att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Hälso- och sjukvårdsdirektör Mats Bojestig informerar i ärendet.

Monica Samuelsson (KD) lämnar kommentar med begäran om utvecklad information från förvaltningen avseende motionens första att-sats. Förvaltningen tar med sig kommentaren inför beredning av ärendet.

Beslutsunderlag

- Presentation: Motion – Subventionera vaccination mot bältros
 - Beslut NFSP 2026-06-03 Motion: Subventionera vaccination mot bältros
 - Beslut RFP 2026-04-20 Motion: subventionera vaccination mot bältros
 - Motion: Subventionera vaccination mot bältros
-

§ 16**Motion - subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Regionfullmäktiges presidium

- Fördelar motionen till nämnd för folkhälsa och sjukvård för behandling.

Sammanfattning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion – Subventionera vaccination mot bältros. I motionen föreslås:

- Att Region Jönköpings län med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist.
- Att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård.
- Att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Beslutsunderlag

- Motion Kristdemokraterna - Subventionera vaccination mot bältros 2026-03-31

Beslutet skickas till

Nämnd för folkhälsa och sjukvård

§ 81**Motion - subventionera vaccination mot bältros**

Diarienummer: RJL 2026/1631

Beslut

Regionfullmäktiges

- Noterar att motionen inkommit och fördelats till nämnd för folkhälsa och sjukvård för behandling.

Sammanfattning

Peter Iveroth, Kristdemokraterna, har lämnat en motion – Subventionera vaccination mot bältros. I motionen föreslås:

- Att Region Jönköpings län med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist.
- Att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård.
- Att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Beslutsunderlag

- Beslut regionfullmäktiges presidium 2026-04-20 § 16
- Motion Kristdemokraterna - Subventionera vaccination mot bältros 2026-03-31

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret - kansli

Regionfullmäktige

Motion – Subventionera vaccination mot bältros

Region Jönköpings län står, likt övriga regioner, inför en gemensam och långsiktig uppgift: att möta en växande andel äldre invånare med vård som är både värdig, jämlik och hållbar över tid. Det kräver att vi inte enbart behandlar sjukdom – utan också förebygger den.

Bältros är en sjukdom som drabbar ungefär var tredje person någon gång i livet. Risken ökar tydligt med åldern och vid nedsatt immunförsvar. För många äldre innebär sjukdomen långvarig nervsmärta, försämrad livskvalitet och upprepade vårdkontakter. Det är ett betydande mänskligt lidande – men också en påfrestning för vården.

Det finns idag ett effektivt vaccin med gott skydd. Samtidigt innebär kostnaden – omkring 5 000 kronor – att möjligheten att vaccinera sig i praktiken påverkas av den enskildes ekonomi. Det riskerar att skapa skillnader i tillgång till förebyggande vård som inte är rimliga i ett solidariskt finansierat sjukvårdssystem.

Folkhälsomyndigheten rekommenderar vaccination för personer över 65 år samt för personer med immunbrist. Flera regioner analyserar nu hur vaccination kan göras mer tillgänglig genom olika former av subvention.

Nyare forskning pekar dessutom på möjliga långsiktiga effekter som kan vara av betydelse i en bredare hälsoekonomisk bedömning. Bland annat verkar det finnas en koppling mellan vaccination mot bältros och minskad risk för såväl hjärt-kärlsjukdomar som demens. Detta understryker vikten av att se frågan i ett helhetsperspektiv – medicinskt, ekonomiskt och samhälleligt.

Denna fråga bör inte bli en partipolitisk skiljelinje. Den handlar om hur vi tillsammans utvecklar en mer förebyggande vård och använder våra gemensamma resurser klokt. Ett stegvis och ansvarsfullt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med tydlig prioritering av de mest sårbara grupperna, kan vara en väg framåt.

Kristdemokraterna yrkar

att Region Jönköpings län genomför en hälsoekonomisk analys av avgiftsfri vaccination mot bältros för personer 65 år och äldre, där även långsiktiga effekter



såsom minskad komplikationsbörda och eventuell påverkan på demensrisk inkluderas,

att Region Jönköpings län, med utgångspunkt i analysens resultat, inleder ett successivt införande av subventionerad vaccination mot bältros, med prioritet för de äldsta åldersgrupperna och personer med dokumenterad immunbrist,

att införandet utformas långsiktigt och hållbart så att förebyggande insatser kan stärkas utan att tränga undan annan prioriterad vård, samt

att Region Jönköpings län utvecklar en samlad strategi för vaccinationer riktade till äldre och säkerställer tydlig och tillgänglig information till invånarna om rekommendationer och villkor.

Peter Iveroth
Kristdemokraterna

§ 158**Arbetsordning Kommunalt forum**

Diarienummer: RJL 2026/2607

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen, att föreslå regionfullmäktige

- fastställa arbetsordning för Kommunalt forum att gälla från och med den 1 januari 2027.

Sammanfattning

Kommunalt forum utgör ett till Region Jönköpings län anknutet samverkansorgan där ledningar för regionkommunen och länets kommuner möts för information, dialog och uppföljning av länets utveckling. Forumet ger möjlighet till tidig information och möjlighet till dialog i strategiska frågor. Ämnen och frågor kan återkommande tas upp för att säkerställa en process med stor delaktighet från såväl länets kommuner som regionkommunen.

Inför kommande mandatperiod har en översyn av arbetsordningen för Kommunalt forum gjorts. Översynen har genomförts av Region Jönköpings län och länets kommuner i samverkan. I förslaget till ny arbetsordning föreslås en utförligare beskrivning av organets syfte och justerade mötesformer. Arbetsordningen föreslås gälla från och med den 1 januari 2027.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Arbetsordning Kommunalt forum

Beslutet skickas tillRegionstyrelsen

Arbetsordning Kommunalt forum

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- fastställa arbetsordning för Kommunalt forum att gälla från och med den 1 januari 2027.

Sammanfattning

Kommunalt forum utgör ett till Region Jönköpings län anknutet samverkansorgan där ledningar för regionkommunen och länets kommuner möts för information, dialog och uppföljning av länets utveckling. Forumet ger möjlighet till tidig information och möjlighet till dialog i strategiska frågor. Ämnen och frågor kan återkommande tas upp för att säkerställa en process med stor delaktighet från såväl länets kommuner som regionkommunen.

Inför kommande mandatperiod har en översyn av arbetsordningen för Kommunalt forum gjorts. Översynen har genomförts av Region Jönköpings län och länets kommuner i samverkan. I förslaget till ny arbetsordning föreslås en utförligare beskrivning av organets syfte och justerade mötesformer. Arbetsordningen föreslås gälla från och med den 1 januari 2027.

Ärendebeskrivning

Kommunalt forum utgör ett till Region Jönköpings län anknutet samverkansorgan där ledningar för regionkommunen och länets kommuner möts för information, dialog och uppföljning av länets utveckling. Forumet ger möjlighet till tidig information och möjlighet till dialog i strategiska frågor. Ämnen och frågor kan återkommande tas upp för att säkerställa en process med stor delaktighet från såväl länets kommuner som regionkommunen.

Inför kommande mandatperiod 2026–2030 har en översyn av arbetsordningen för Kommunalt forum gjorts. Översynen har genomförts av Region Jönköpings län och länets kommuner i samverkan. Kommunalt Forum utsåg regionstyrelsens ordförande, regionstyrelsens vice ordförande, kommunstyrelsens ordförande i Jönköpings kommun, kommunstyrelsens ordförande i Nässjö kommun samt kommunstyrelsens ordförande i Gislaveds kommun att ta fram ett förslag till reviderad arbetsordning.

I arbetet har den reviderade arbetsordningen för Primärkommunal samverkan (PKS) från och med 1 januari 2027 benämnt Kommunal Samverkan Jönköpings

län (KSJ) beaktats. Även i övrigt förändrade mötesformer och arbetssätt i länet har beaktats. Det framtagna förslaget var föremål för diskussion och synpunkter vid Kommunalt Forum i juni 2026.

I förslaget till ny arbetsordning föreslås en utförligare beskrivning av organets syfte och justerade mötesformer. Arbetsordningen utgår från de utpekade fokusområdena i den regionala utvecklingsstrategin. Antal fysiska möten är förändrat till två gånger per år. Utöver detta möts forumet digitalt en gång per månad med fokus på information i aktuella frågor.

Arbetsordningen föreslås gälla från och med den 1 januari 2027.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Arbetsordning Kommunalt forum

Beslutet skickas till

Kommunerna i Jönköpings län
Regionledningskontoret Kansli

Jane Ydman
Regiondirektör

Siw Kullberg
Kanslidirektör

Arbetsordning Kommunalt forum

Ändamål - syfte

År 2035 är Jönköpings län en plats där människor lever ett hälsosamt, meningsfullt och tryggt liv. Invånarna har höga förväntningar på digital service, tillgänglighet och sömlösa kontakter med offentlig sektor. Mötesplatser och gemenskap gör att människor känner tillhörighet och meningsfullhet samt har kraft att påverka sin hälsa och vardag. Tillsammans och i samskapande förebyggs ohälsa, ensamhet och utanförskap. En bred och stark samverkan mellan regionala aktörer är en förutsättning för en positiv utveckling och tillväxt. Samverkan mellan regionkommunen och regionens kommuner gör länet livskraftigt och ger grund för att långsiktigt kunna tillgodose befolkningens behov.

Kommunalt forum utgör ett till Region Jönköpings län anknutet samverkansorgan där ledningar för regionkommunen och länets kommuner möts för information, dialog och uppföljning av länets utveckling. Forumet ger möjlighet till tidig information och möjlighet till dialog i strategiska frågor. Ämnen och frågor kan återkommande tas upp för att säkerställa en process med stor delaktighet från såväl länets kommuner som regionkommunen.

Kommunalt forum bör särskilt belysa de utpekade fokusområdena i den regionala utvecklingsstrategin men även frågor som är verksamhetsspecifika för regionkommun och kommuner kan tas upp för behandling.

Samverkan - samrådsområden

Behov av länsövergripande information och samråd inför beslut finns inom många olika områden, exempel på områden är:

Hälsa- och välmående

- Regionkommunens och primärkommunernas hälso- och sjukvård samt omsorg
- Hälsa- och förebyggande insatser
- Tillgänglighet, delaktighet, tillit och inflytande

Attraktivitet

- Jämlikhet och jämställdhet
- Livsmiljöer
- Ekosystem och biologisk mångfald
- Kultur
- Omställningsförmåga

Infrastruktur

- Infrastrukturplaner
- Digital infrastruktur
- Kollektivtrafik
- Trafikplanering och konnektivitet
- Energisystem

Trygghet och säkerhet

- Motståndskraft
- Självförsörjningsförmåga livsmedel, energi, vatten med mera
- Klimatet
- Mark- och vattenanvändning
- Totalförsvaret
- Välfärdsbrott

Kompetens

- Kompetensförsörjning och matchning
- Utbildningsnivå
- Arbetsmarknadsregioner
- Jämnare könsfördelning inom utbildning och på arbetsmarknaden

Innovation

- Innovationsförmåga
- Etableringar
- Konkurrenskraftigt näringsliv
- Nyetableringar och direktinvesteringar
- Högt kunskapsinnehåll i produkter och tjänster

Antal ledamöter - representation

Kommunalt forum består av 17 ordinarie ledamöter. Fyra ledamöter utses av regionkommunen och utgörs av ordförandena i regionstyrelsen och de tre nämnderna. 13 ledamöter utgörs av kommunstyrelseordförandena i länet. Respektive part utser sina egna ersättare om ordinarie ledamot inte kan delta i mötet.

Utöver ordinarie ledamöter adjungeras 2:e vice ordförande i regionstyrelsen, regionråd i regionkommunen samt kommunstyrelsens presidier till Kommunalt forum.

Ordförande är regionstyrelsens ordförande och vice ordförande är kommunstyrelsens ordförande i Jönköpings kommun.

Mandatperiod sammanfaller med styrelse och nämnders mandattid.

Regiondirektör och kommundirektörerna bör närvara vid Kommunalt forum. Sakkunniga från olika ämnesområden kan adjungeras vid behov.

Kommunalt forum kan överenskomma att regionkommunen och kommunerna utser deltagare i särskilda arbetsgrupper. Dessa kan få uppdrag att utreda vissa ärenden utifrån ämnesområden.

Mötesformer - beslut

Kommunalt forum möts två gånger per år, en gång på våren och en gång på hösten, i fysiska möten under en halvdag. Dessutom möts forumet digitalt en gång per månad under perioden augusti-juni, förutom de månader som det fysiska mötet äger rum, för kortare möten med fokus på information i aktuella frågor.

Protokoll alternativt mötesanteckningar förs av tjänsteperson från Region Jönköpings län vid samtliga möten.

Kommunalt forum kan besluta om rekommendationer till regionkommunen och till länets kommuner men inte fatta formella beslut som binder deltagarna.

Ekonomi

Regionkommunen svarar för administration, sekreterarfunktion och kostnader i samband med Kommunalt forum.

Arvodering för uppdrag i Kommunalt forum görs av respektive kommun och regionkommun enligt egna arvodesregler.

Övrigt

I specifika frågor kan ordinarie ledamöter i Kommunalt forum utgöra beredning, delta i förhandling eller ingå i referensgrupp beroende på frågornas karaktär.

För en bra samverkan kring länets utveckling finns nätverk inom olika sakområden. Regiondirektören förbereder genom Länsmötet ärenden till Kommunalt forum. Länsmötet kan organisera och ge uppdrag till nätverk eller särskilda arbetsgrupper på tjänstepersonsnivå inom ledningssystemet för samverkan i Jönköpings län.

§ 159**Förändrad organisationsform för Smålands Turism AB**

Diarienummer: RJL 2026/3343

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott

1. avvaktar med beslut till regionstyrelsens sammanträde
2. bjuder in samtliga gruppledare till ett informationsmöte om ärendet.

Sammanfattning

I Region Jönköpings läns budget 2025 gavs ett uppdrag att se över regionens helägda bolag. Utifrån uppdraget har organisationsformen för Smålands Turism AB utretts. Regionledningskontorets bedömning är att verksamheten från den 1 januari 2027 bör överföras till regionens förvaltningsorganisation och ingå som en sammanhållen funktion inom Regional utveckling. Integrationen bedöms stärka samordning, styrning och resursutnyttjande. Verksamhetens uppdrag, externa profil och samverkan med kommunerna, Visit Småland och besöksnäringen ska värnas. Övergången genomförs som en verksamhetsövergång, varefter bolaget avvecklas.

Förslag till beslut

Ordföranden föreslår, med anledning av att handlingarna i ärendet läggs på bordet vid dagens sammanträde, att arbetsutskottet avvaktar med beslut till regionstyrelsens sammanträde och att samtliga gruppledare bjuds in till ett informationsmöte om ärendet.

Regionstyrelsens arbetsutskott ställer sig bakom ordförandens förslag.

Beslutsunderlag

- Information vid sammanträdet av Maria Berghem, ekonomidirektör

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

Regionledningskontoret

Förändrad organisationsform för Smålands Turism AB

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår regionfullmäktige

- 1) överföra verksamheten som bedrivs inom Smålands Turism AB till Region Jönköpings läns förvaltningsorganisation från och med den första januari 2027
- 2) integrera verksamheten som en sammanhållen funktion inom Regional utveckling
- 3) avveckla Smålands Turism AB som aktiebolag
- 4) genomföra övergången som en verksamhetsövergång i enlighet med tillämplig arbetsrättslig lagstiftning
- 5) värna verksamhetens externa profil och etablerad samverkan inom Visit Småland, länets besöksnäring och länets kommuner
- 6) ge regionstyrelsen i uppdrag att i samråd med nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet samt styrelsen för Smålands Turism AB verkställa beslutet.

Sammanfattning

I Region Jönköpings läns budget 2025 gavs ett uppdrag att se över regionens helägda bolag. Utifrån uppdraget har organisationsformen för Smålands Turism AB utretts. Regionledningskontorets bedömning är att verksamheten från den 1 januari 2027 bör överföras till regionens förvaltningsorganisation och ingå som en sammanhållen funktion inom Regional utveckling. Integrationen bedöms stärka samordning, styrning och resursutnyttjande. Verksamhetens uppdrag, externa profil och samverkan med kommunerna, Visit Småland och besöksnäringen ska värnas. Övergången genomförs som en verksamhetsövergång, varefter bolaget avvecklas.

Ärendebeskrivning

Bakgrund

Bolaget Smålands Turism AB har funnits sedan 1979 och är regionens expertorgan inom besöksnäring. Uppdraget omfattar destinationsmarknadsföring, kunskapsförmedling, tematisk utveckling samt operativ affärsutveckling. Verksamheten bedrivs regionalt, nationellt och internationellt och har en central roll i genomförandet av den regionala besöksnäringstrategin.

Smålands Turism AB ägdes tidigare gemensamt av dåvarande Landstinget i Jönköpings län och länets kommuner. Efter beslut 2020 förvärvade Region Jönköpings län kommunernas aktier och regionen blev ensam ägare av bolaget. Samma år tecknades också ett samarbetsavtal mellan Smålands Turism AB och länets kommuner. Avtalet anger att bolaget ska arbeta med länsgemensamma satsningar, omvärldsspaning, kompetensutveckling samt marknadsföring av varumärket Småland. Övertagandet slutfördes i sin helhet år 2022. Grunden för samarbetet ska utgöras av den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och kommunerna ska ha fokus på utvecklingen av den lokala besöksnäringen.

I Region Jönköpings läns beslutade budget 2025 med tillhörande verksamhetsplan finns ett uppdrag att genomföra en översyn av regionens helägda bolag. Syftet är att identifiera vilka bolag som är lämpliga att integrera i regionens organisation. Detta med avsikt att kunna få ett effektivare utnyttjande av resurser, skapa möjligheter till förbättrade synergier samt utveckla tjänsterna som erbjuds invånare, näringslivet och besökare. Mot bakgrund av uppdraget har en översyn av lämplig organisationsform genomförts avseende Smålands Turism AB. Utredningen har utförts av Lars Wallström på uppdrag av regiondirektör Jane Ydman.

Bedömning

Även om det kan finnas fördelar med att bedriva verksamheten i ett bolag, man kan exempelvis av vissa aktörer uppfattas som mer ”intressant” än om man ingår i en större offentlig organisation, så är regionledningskontorets bedömning att skälen för en integration väger tyngre än skälen för att fortsätta bedriva verksamheten i bolagsform. Bolagets uppdrag är ett offentligt finansierat regionalt utvecklingsuppdrag med tydliga beroenden till regionens strategier, projekt och övriga tidigare nämnda verksamheter.

En förvaltningslösning skapar bättre förutsättningar för en gemensam prioritering av resurser och minskar behovet av parallella styr och stödfunktioner. Förändringen får inte innebära att verksamhetens uppdrag, exponering eller affärsnära kompetens försvagas. Smålands Turism bör därför inordnas som en sammanhållen funktion inom Regional utveckling med ett tydligt uppdrag, egen verksamhetsplanering och fortsatt stark extern profil.

Samarbetsavtalet med länets kommuner och samarbetet kring Visit Småland är centrala för verksamheten. Avtal och samarbetsformer ska ses över i dialog med berörda parter så att kontinuitet och förtroende upprätthålls när regionen träder in som avtalspart och huvudman för verksamheten.

Konsekvenser och genomförande

Personal

Överföringen bedöms utgöra en verksamhetsövergång. Berörda anställningar, anställningstid och individuella villkor hanteras inom ramen för anställningsskydd

och tillämpliga kollektivavtal. Regionens HR funktion ansvarar för att erforderliga förhandlingar, riskbedömningar och informationsinsatser genomförs.

Juridik och avtal

Bolagets tillgångar, skulder, rättigheter och skyldigheter ska inventeras och överförs genom lämpliga avtal, leverantörs och samarbetsavtal ska prövas avseende uppsägning, överlåtelse och nytecknande. Avvecklingsformen ska kvalitetssäkras av juridisk och ekonomisk expertis innan bolagsstämman fattar erforderliga beslut.

Ekonomi

Budgetanslaget ska överföras till mottagande verksamhet. Tillgångar och skulder hanteras i regionens redovisning.

IT

System, licenser, webbmiljöer, telefoni och utrustning inventeras.

Lokaler

Lokallösningen ska samordnas med regionens befintliga åtaganden. Nuvarande avtal löper till den 31 oktober 2028.

Styrning, verksamhet och kommunikation

Innan övergången ska organisatorisk placering, chefskap, beslutsvägar mål och uppföljning fastställas. En kommunikationsplan ska tas fram som omfattar medarbetare, styrelse, fackliga organisationer, kommuner, samarbetspartner, leverantörer och besöksnäringens aktörer. Genomförandet ska följas upp med fokus på kontinuitet, samverkan, ekonomiska effekter samt resultat utifrån målen i besöksnäringstrategin.

Utredningens huvudsakliga iakttagelser och ställningstaganden

Bolagsformen

Bolagsformen kräver en särskild administration i form av bland annat bolagsstämman, styrelsearbete, revision, separat ekonomisk redovisning inklusive årsredovisning, egna bank- och betalningsrutiner, lönehantering, deklarationer och koncernrapportering. När det finns flera organisationer som samverkar kring en verksamhet så är aktiebolagsformen en utmärkt juridisk plattform för samarbetet men när regionen är ensam ägare är nyttan av en separat bolagsstruktur mindre.

Ekonomi

Ett antal kostnadsposter kommer sannolikt att påverkas vid en integration som exempelvis styrelsearvoden, revisionsarvode, redovisningstjänster, lönehantering, lokalhyra och försäkringar. Utredningen visar att även om kostnadsbesparingen för ekonomitjänster, hyror och lönehantering tas upp till 50 procent beräknas besparingen uppgå till drygt 1,2 miljoner kronor utifrån 2024 års bokslut. Det motsvarar drygt sju (7) procent av verksamhetens omsättning. Till det kommer

potentiella besparingar gällande samordning av ledningsfunktionen om verksamheten integreras i befintlig organisation inom Regional utveckling.

Organisationsformen

Utredningen visar att organisationsformen inte är avgörande i sig. Omvärldsspaningen som gjorts i utredningen visar att motsvarande regionala verksamheter i landet drivs både i bolagsform och i förvaltningsform. Det går inte att utifrån organisationsformen avgöra vilka verksamheter som är mest framgångsrika. Valet bör utgå ifrån ägarbild, lokala förutsättningar, behov av styrning samt möjligheter till samordning.

Sambandet med Regional utveckling

Sambandet med verksamheten som bedrivs inom Regional utveckling är starkt. Besöksnäringen är ett prioriterat arbete inom arbetet med smart specialisering som pekar ut ett antal starka branscher i länet. Den regionala besöksnäringstrategin är nära kopplad till den regionala utvecklingsstrategin samt till andra regionala ansvarsområden som exempelvis livsmedel, kollektivtrafik, infrastruktur, kompetensförsörjning och hållbarhet. En samlad organisation under en ledning har därför en potential att stärka styrning, projektverksamhet samt genomförandekraften.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Utredning - Översyn av organisationsform m. m. för Smålands Turism AB

Beslutet skickas till

Regionledningskontoret
Regional utveckling
Smålands Turism AB

Jane Ydman
Regiondirektör

Maria Berghem
Ekonomidirektör

Lars Wallström

Översyn av organisationsform m m för Smålands Turism AB

1. Bakgrund

Bolaget Smålands Turism AB har funnits sedan 1979. Under många år har bolaget ägts gemensam av Landstinget i Jönköpings län (numera Region Jönköpings län) och länets kommuner. Under 2020 togs ett beslut som innebar att Region Jönköpings län köpte samtliga aktier från länets kommuner och detta övertagande slutfördes under 2022.

I Region Jönköpings läns budget med verksamhetsplan för 2025 finns ett uppdrag att genomföra en översyn av regionens helägda bolag med syftet att identifiera vilka delar som är lämpliga att integrera i regionens organisation. Detta för att skapa förbättrade synergier, effektivare resursutnyttjande samt utveckla tjänsterna som erbjuds till invånare och besökare.

Smålands Turism AB är ett helägt bolag med uppdrag att utveckla besöksnäringen i regionen. Givet dess strategiska funktion inom regional utveckling är det relevant att undersöka om denna verksamhet fortsatt bör bedrivas i bolagsform eller kan införlivas i regionens förvaltningsstruktur.

Prognoser och analyser på global nivå visar att strategiska frågor inom besöksnäring och turism kommer att öka i betydelse, men också att det finns komplexa utmaningar, allt från hållbarhet och klimat till arbetskraft och geopolitik. Det finns således all anledning att nogsamt tänka igenom hur frågor kring besöksnäring och turism bör hanteras.

2. Uppdrag och arbetsform

Översynen utgår ifrån ett uppdrag som kan sammanfattas enligt följande:

- Bedömning av vilken nytta, vilka vinster och vilka risker som kan finnas med att införliva Smålands Turism AB i Region Jönköpings län. Relationen till regionens besöksnäringstrategi ska särskilt beaktas.
- Bedömning ska göras av ekonomiska, organisatoriska och juridiska effekter och konsekvenser av en avbolagisering.
- Beskrivning ska göras av personalrelaterade frågor avseende en eventuell övergång av personal.
- Beskrivning av nödvändiga politiska beslut vid en förändring inklusive tidplan och kommunikationsplan.

- Översynen ska innehålla en jämförelse över hur andra regioner har organiserat motsvarande funktioner.
- Översynen som ska göras under hösten 2025 ska utföras i samverkan med Regional utveckling och andra berörda funktioner inom regionen samt med Smålands Turism AB.

3. Bolagets uppdrag och innehåll

Smålands Turism AB är regionens expertorganisation inom besöksnäring. Man utvecklar och främjar turism samt marknadsför turistprodukter. Insatserna sker på regional, nationell och internationell nivå. Bolaget ska erbjuda hög kompetens och samordning inom turismen samt utveckla konkurrensförmåga och generera tillväxt i Region Jönköpings län och dess företag.

Av bolagsordningen framgår att:

- Verksamheten leds av en VD som är underställd styrelsen i bolaget.
- Styrelseledamöterna väljs av Regionfullmäktige. Styrelsen ska bestå av sju ledamöter (inga ersättare) varav fem utses av Region Jönköpings län, en nomineras av kommunerna via Primärkommunal samverkan (PKS) och en ledamot med erfarenhet från branschen nomineras genom Smålands Turism AB.
- Räkenskapsår är kalenderår.

Ägarnas uppdrag till Smålands Turism AB formuleras i ett ägardirektiv. Bolaget ska:

- Arbeta för att besöksnäringen utvecklas i linje med den antagna regionala besöksnäringstrategin som bidrar till att nå den regionala utvecklingsstrategins mål och visioner.
- Vara en kompetensresurs och kunskapsförmedlare för att utveckla företagen och besöksnäringens ekosystem i länet, i nära samverkan med Regional utveckling inom Region Jönköpings län och andra aktörer i länet.
- Verka för att stärka varumärket Visit Småland nationellt och internationellt i samverkan med övriga Smålands län. Samverkan med andra regioner och länder ska eftersträvas då det främjar utvecklingen för besöksnäringen i Jönköpings län.

Verksamheten delas in i fyra block:

- Destinationsmarknadsföring tillsammans med Destination Småland (Kronobergs län) och Region Kalmar län under det gemensamma varumärket Visit Småland.
- Kunskapsförmedling till både näringen och det ekosystem som besöksnäringen påverkar och är beroende av. Bolaget ska dela kunskap som utvecklar, inspirerar och driver innovation till näringslivet och ekosystemet.
- Tematisk utveckling. Bolaget ska utveckla prioriterade tematiska kluster som ger näringen ökade affärsmöjligheter och stärker platsens attraktivitet.

- Operativ affärsutveckling. Bolaget ska erbjuda näringen operativ affärsutveckling för att höja konkurrenskraften i ämnen som digitalisering, exportmognad, efterfrågestyrning, produktutveckling, värdskap etc.

Det finns ett samarbetsavtal mellan Smålands Turism AB och kommunerna i länet (tecknat år 2020). Avtalet anger att bolaget ska arbeta med länsgemensamma satsningar, omvärldsspaning, kompetensutveckling samt marknadsföring av varumärket Småland. Grunden för samarbetet ska utgöras av den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Kommunerna å sin sida ska ha fokus på utvecklingen av den lokala besöksnäringen.

Avtalet innehåller en beskrivning av hur parterna ska samverka inom ett antal ansvarsområden. Avtalet förlängs med ett år i taget om uppsägning inte sker.

4. Fakta kring bolaget

Sammandrag från årsredovisningen för år 2024:

- Omsättning inkl projektstöd och bidrag: 17,3 mnkr
- Härav ägaranslag från regionen: 12,3 mnkr
- Årets resultat: +0,2 mnkr
- Årets resultat sammantaget de senaste 5 åren: +0,6 mnkr
- Balansomslutning: 6,6 mnkr
- Eget kapital: 3,2 mnkr
- Antal anställda: 7

Bolaget hyr kontorslokaler i Werket på Vallgatan i Jönköping.

Bolaget köper lönetjänster från redovisningsföretaget ASPIA och redovisningstjänster från ekonomiavdelningen inom Region Jönköpings län. Antal leverantörsfakturer uppgår till c:a 500 per år. Förutom fakturahantering ingår arbete med kundfakturer, projektredovisning, kontoavstämningar, moms- och arbetsgivaravgifter, årsbokslut och kontakt med revisorer i det uppdrag som regionen har gentemot bolaget.

5. Organisationsformer i olika delar av landet

Den regionala (och kommunala) nivån

Insatser med fokus mot branschen och dess aktörer

Denna del av verksamheten handlar om strategiska frågor för att främja turismen och besöksnäringen. Här hanteras utvecklingsinsatser, samordning, statistik, omvärldsanalys, projektverksamhet samt att vara en kompetensresurs och kunskapsbank. Samarbetet med kommunerna kan vara mer eller mindre utvecklat. Man har ofta en web-sida som riktar sig till organisationer och aktörer inom turistbranschen och man ordnar olika aktiviteter för att samordna och stärka aktörerna.

Vissa regioner har aktiebolag eller ekonomisk förening för denna verksamhet; andra hanterar detta via sin förvaltningsorganisation. En ekonomisk förening är en organisationsform som ska främja medlemmarnas ekonomiska intressen och där medlemmarnas ansvar begränsas till det kapital som satsas i föreningen.

Drygt hälften av verksamheterna i landet bedrivs i förvaltningsform och resterande i form av aktiebolag eller ekonomisk förening.

Det har under åren funnits en viss rörelse åt båda håll, men det verkar som om det blivit något vanligare att strategiska frågor om besöksnäring och turism hanteras i förvaltningsform (mer utmärkande på regional nivå än kommunal nivå) vid en jämförelse över längre tid.

I de fall där det finns aktiebolag (eller ekonomiska föreningar) förekommer det i vissa fall att kommunerna är delägare i aktiebolaget (såsom det var med Smålands Turism AB tidigare). Ibland är regionen ensam ägare (t ex Region Kronobergs län och Visit Skåne AB). Det förekommer också att privata företag och destinationsorganisationer är delägare eller medlem (t ex Destination Sörmland/Stua AB och Swedish Lapland Visitors Board).

Exempel på verksamhet som bedrivs i förvaltningsform är Region Kalmar län och Region Östergötland. I vissa fall (som t ex Halland) använder man ett begrepp som "Visit Halland" även om det ingår i förvaltningsorganisationen, till skillnad mot exempelvis "Visit Skåne" som är ett aktiebolag. Begreppen kan ibland vara förvirrande.

Insatser med fokus mot turister och besökare

Vid sidan om det strategiska arbetet har regionerna ofta organisationer (ibland i samverkan med andra regioner) som riktar sig mot besökare/turister. Denna typ av insatser hanteras ofta av organisationerna åtskilt från den del av verksamheten som vänder sig mot aktörerna inom turistnäringen, men det finns också exempel på att de båda delarna är nära sammankopplade inom en region.

Som en central del i detta arbete finns det ofta en web-sida som riktar sig till turister/besökare.

Det kan ibland finnas egna bolag (eller ekonomiska föreningar) eller andra typer av samarbetsorganisationer tillsammans med besöksnäringen som hanterar denna del av verksamheten. Mera löst sammansatta samverkansformer förekommer också. Denna typ av verksamhet följer inte alltid regiongränserna, utan kan ha sin utgångspunkt utifrån enskilda turistområden.

De tre regionerna i Småland arbetar gemensamt med marknadsföring av varumärket "Visit Småland" som ägs gemensamt av Jönköpings län genom Smålands Turism AB, Kronobergs län genom Destination Småland AB och Region Kalmar län.

Utöver de regionala organisationerna i landet finns det ofta "destinationsbolag" eller förvaltningsdrivna enheter även på den kommunala nivån. Det görs således

insatser som riktar sig till turister och besökare på olika nivåer och i många olika former.

Den nationella nivån

Företaget **Visit Sweden** har av den svenska regeringen tilldelats det officiella uppdraget att marknadsföra Sverige som resmål, med det unika målet att skapa värde för Sverige. Som en del av det statliga samhällsuppdraget delar Visit Sweden utan kostnad med sig av fakta och data om målgrupper, marknader och marknadsföring via en öppen, digital kunskapsbank, webinarier och andra aktiviteter. Målgruppen är främst svensk besöksnäring, som kan använda materialet för att utveckla erbjudanden, produkter och service.

Visita är en **branschorganisation** som hjälper företagen inom den svenska besöksnäringen att växa och utvecklas och är besöksnäringens företrädare i politiska frågor. Som arbetsgivarorganisation ger Visita företagen råd och stöd i arbetsgivarfrågor och i förhandlingar.

Det **regionala nätverket** för besöksnäring och turism (RNBT) är en medlemsförening, bildad 2022, som samlar ledande tjänstepersoner för regionala turism- och besöksnäringorganisationer i hela Sverige.

Slutsatser från omvärldsspaning

Det finns en flora av olika organisationer med syftet att stötta och utveckla turismen och turistnäringen i Sverige. Organisationsformerna varierar liksom ägarförhållandena. Lokala/regionala förutsättningar samt praxis och historisk tradition är sannolikt faktorer som ligger till grund för den organisatoriska utformningen. Uppdragen som organisationerna har kan också variera.

Utifrån en omvärldsspaning är det svårt att avgöra vilka former som är mer framgångsrika och välfungerande än andra. Det går knappast att framhålla att organisationsformen i sig är avgörande för framgång. Alltför många andra faktorer och förutsättningar spelar in.

Alla organisationer framhåller dock att arbetet med turism och besöksnäring är mycket viktigt och att det skapar nytta i form av arbetstillfällen och utveckling av den berörda regionen.

6. Regionens ägande i bolag

Förutom Smålands Turism AB har Region Jönköpings län helägda bolag i form av RJL Älghunden 4 AB (bussdepån) och RJL Tågdepån Nässjö AB. Även för dessa bolag är ägarformen föremål för en prövning.

Regionen har också små ägarandelar i nationella intressebolag, ofta tillsammans med de andra regionerna. Vidare har regionen i några fall hälftenägande i bolag där man har gemensamt nyttjande av fastigheter eller anläggningar där det bedrivs

verksamhet där flera parter har intressen. Exempel på detta är Jönköping Airport AB, Bostadsbyggen i Jönköping AB och ALMI Företagspartner Jönköping AB.

Bolagsformen kan ofta vara lämplig när flera organisationer ska samverka kring en verksamhet och man gör då detta via sin roll som ägare. Som ensamägare minskar incitamenten att bedriva verksamheten i bolagsform.

Region Jönköpings län har inget övergripande ägarbolag eller specialiserad redovisningsfunktion för aktiebolag på samma sätt som exempelvis Jönköpings kommun har där många helägda bolag med kommunal affärsverksamhet är samlade i en koncern (Jönköpings Rådhus AB). Inom regionen har man inte den tradition och den organisering av bolagsstyrning som kommunen har. Detta medför att det ibland upplevs betungande och omständligt när det gäller administration och styrning av helägda och delägda bolag.

När regionen (f d Landstinget) blev ensam ägare av Jönköpings Länstrafik AB genom att överta kommunernas aktier i bolaget (år 2012) gjordes bedömningen att verksamheten bäst lämpades att integreras i den förvaltningsdrivna organisationen och detta skedde via en s k verksamhetsövergång för berörd personal och genom att den ekonomiska redovisningen integrerades i förvaltningsorganisationen. Bolaget upphörde att existera.

En liknande integration gjordes av Regionförbundet i Jönköpings län år 2015 (som hade organisationsformen kommunalförbund) i samband med att Landstinget blev Region Jönköpings län.

I båda dessa fall var det yttre omständigheter som gjorde att ägarförhållandet ändrades. Varje situation bör hanteras utifrån sina förutsättningar.

7. Överväganden kring olika organisationsformer

7.1 Fördelar med att bedriva verksamheten i bolagsform

Smålands Turism AB har som bolag ett avgränsat, profilerat uppdrag. Man kan av vissa aktörer uppfattas som mer ”intressant” än om man ingår i en större offentlig organisation. Varumärket kan uppfattas som tydligare.

Ett bolag anses ofta ha bättre förutsättningar att vara flexiblere och mindre byråkratiskt än en stor offentlig organisation. Man riskerar inte att drunkna i en stor organisation som hanterar en mängd olika frågor.

Det ekonomiska ansvaret kan upplevas som tydligare i ett aktiebolag än det ansvar man har som en enhet (avdelning, sektion etc) i en stor offentlig organisation som bedrivs i förvaltningsform.

En stor del av Smålands Turism AB:s arbete handlar om att stötta affärsdrivande verksamhet (turistnäringen). Från bolagets sida framhålls att det kan vara en fördel att själv vara organiserad i bolagsform och arbeta på ett affärsmässigt sätt. Man vill inte att personalen ska profileras som ”tjänstepersoner”, utan man vill lyfta fram sin ”affärsprofil”. Bolaget fokuserar mycket på konkreta insatser medan

regionen ofta arbetar med strategier och planer. Man ställer sig också frågan om de internationella kontakterna går lika bra att hantera i regionens organisation jämfört med hur det fungerar i bolaget.

Från bolagets sida finns det farhågor att man inte kan behålla sin web-profil, sina sociala medier och speciella arbetsformer om man går in i en förvaltningsorganisation. Man befärar också att den sammanhållna funktionen som finns inom bolaget och som bedöms som viktig riskerar att splittras om man integreras i regionens verksamhet.

7.2 Att beakta med bolagsformen

En rad formalia måste uppfyllas i och med att man är ett aktiebolag.

- Organisera bolagsstämma, inklusive val av ombud inom ägaren RJL.
- Upprätta årsredovisning.
- Styrelse; valförfarande inom RJL och därefter styrelsemöten löpande under åren.
- Revisorer; utföra revision och upprätta revisionsberättelse.
- Egen ekonomisk redovisning.
- Egna bankkonton och betalningsrutiner.
- Egen lönehantering.
- Upprätta arbetsgivar-, moms- och skattedeklarationer.
- Ägaren (i detta fallet RJL) måste ta in bolaget i sin koncernredovisning.
- Regionstyrelsen ska för varje bolag bedöma om den verksamhet som bolaget bedrivit under året varit förenlig med det kommunala ändamålet och utförts inom ramen för de kommunala befogenheterna. En bolagsstyrningsrapport tas fram för detta ändamål.

Ovanstående innebär ett merarbete jämfört med om verksamheten ingår i regionens ordinarie verksamhet som bedrivs i förvaltningsform. De ovan nämnda uppgifterna måste göras specifikt för ett bolag medan de för förvaltningsdriven verksamhet ingår i en helhet där en enskild verksamhetsdel bara utgör en liten del. Om Smålands Turism AB integreras i Region Jönköpings läns organisation kommer en stor del av de styrande-, ekonomiska- och administrativa uppgifterna att innefattas i regionens rutiner utan att de administrativa resurserna nämnvärt behöver utökas.

I nedanstående tabell framgår de kostnadsposter som sannolikt påverkas vid en integration. Värdena kommer från bolagets bokslut för helåret 2024. För hyror/städning och köpta ekonomitjänster har beloppen tagits upp till hälften av kostnaden eftersom delar av kostnaden kommer att finnas kvar även om verksamheten samordnas i regionens egna lokaler och om arbetet med den ekonomiska redovisningen skulle utföras inom ramen för regionens ordinarie rutiner. Ekonomiarbetet finns kvar, men minskar i omfattning och komplexitet om det inordnas i förvaltningsorganisationen.

	<u>tkr</u>
Styrelse (arvoden, soc avg, omkostnader)	470
Revision (arvode)	160
Redovisningstjänster (50% av 420 tkr)	210
Lönehantering	90
Lokalhyra, städning (50% av 520 tkr)	260
Försäkring, bankkostnader, medlemsskap etc.	<u>50</u>
S:a	1 240

Möjliga besparingar avseende de ovanstående funktionerna och arbetsuppgifterna kan således beräknas till drygt 1 mnkr. Jämförelsevis kan noteras att omsättningen i bolaget uppgår till c:a 17 mnkr. Efter en eventuell integration kan de frigjorda medlen istället användas till verksamhet.

Ett aktiebolag betalar skatt på sina överskott (vinster). Även om Smålands Turism AB inte har för avsikt att ”gå med vinst”, måste man ta hänsyn till skattefrågor och upprätta årlig inkomstdeklaration. Detta upphör om verksamheten integreras i Region Jönköpings län.

När man bedriver verksamheten i bolagsform blir styrningen från ägarna annorlunda jämfört med verksamhet som bedrivs i förvaltningsform. Detta är oundvikligt, men också meningen med ett bolag. En separat styrelse enbart för bolagets verksamhet ersätts vid en integration med den typ av styrning som utformas via förvaltningens nämndsorganisation.

7.3 Fördelar med integration av bolagets verksamhet i regionens organisation

Ökad samverkan

Region Jönköpings län har i likhet med andra regioner ett utpekat ansvar för den regionala utvecklingen. Detta innebär att man ska initiera, driva och samordna hållbar regional utveckling. Det handlar om att ta tillvara länets intressen nationellt och internationellt och att främja en positiv utveckling i länet.

Inom regionens organisation finns ett särskilt verksamhetsområde (Regional utveckling) för att hantera dessa frågor. Arbetet som leds av en direktör har många olika delar. Politiskt tillhör detta område nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet. Ett särskilt område inom Regional utveckling handlar om ”Innovation och Attraktivitet”.

Via konceptet ”Smart specialisering” som är en komponent i EU:s tioårsstrategi för tillväxt och sysselsättning skapar regionerna en strategi för att kraftsamla regionala aktörer och bli globalt konkurrenskraftiga inom områden där det finns fördelar gentemot andra regioner. Besöksnäringen är här ett av fem prioriterade områden inom Region Jönköpings län.

Det finns således tydliga kopplingar mellan regionens ansvar för regionala frågor och de frågor som hanteras av Smålands Turism AB.

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) som utformas av Region Jönköpings län har tydliga kopplingar till den regionala besöksnäringstrategin som regionen har tagit fram i nära samverkan med Smålands Turism AB. De båda organisationerna är via detta styrdokument sammankopplade med varandra. Besöksnäringstrategin ska ses som en förstärkt och förtydligande del av RUS:en inom strategiområdet ”En attraktiv region”.

I besöksnäringstrategin står begreppet ”den regionala organisationen” för både Region Jönköpings län och Smålands Turism AB. Tanken är att implementera besöksnäringstrategin och nå dess målsättningar med gemensamma krafter. I nuläget sker detta många gånger via två separata organisationer.

Vissa menar att det saknas processer och struktur för samarbete om besöksnäringsspörsmål mellan länets organisationer, kommuner och näringslivet. Med en regional samordning skulle det företagsfrämjande systemets insatser riktade till besöksnäringen kunna bli mer kraftfulla.

Kopplingar till andra strategier och verksamheter

Besöksnäringstrategin har starka kopplingar till länets livsmedelsstrategi, länets cykelstrategi samt skogs- och trästrategin. Detta är strategier som hanteras inom regionens organisation.

Region Jönköpings län har ansvaret för kollektivtrafik och infrastruktur. Detta är frågor som är centrala för besöksnäringen, så även här finns det en stark koppling mellan regionen och besöksnäringen.

Hållbarhet, klimat, kompetensförsörjning är strategiska frågor vad gäller besöksnäring och turism. Dessa frågor finns på ett tydligt sätt också på dagordningen i Region Jönköpings länets arbete.

Samordnad projektverksamhet

Både Smålands Turism AB och Region Jönköpings län bedriver eller stöttar projektverksamhet för att utveckla besöksnäringen. Medel inom Sverige och EU används för detta ändamål, liksom regionens egna projektmedel. En mer utvecklad samordning av projektverksamheten borde kunna ge förbättringar i styrning, administration och genomförandekraft.

Minskad sårbarhet

En tillhörighet i regionens organisation ger sannolikt stabilare förutsättningar, långsiktighet och tryggare finansiering än bolagsformen. Även möjlighet till back-up och stöd vad gäller ledning och administration liksom möjlighet till utnyttjande av regionens olika stöd- och servicefunktioner bör vara fördelar som uppnås vid en integration. Exempel på detta kan vara HR-, ekonomi-, inköps-, juridik- och IT-funktionerna.

7.4 Andra aspekter på en eventuell integration

Kommunerna lämnade ägandet i Smålands Turism AB för några år sedan. Bakom detta fanns sannolikt ekonomiska skäl; vissa tyckte inte att man fick ut tillräckligt mycket för sin årliga finansiering. Där fanns också uppfattningen att bolagets verksamhet hade sin naturliga hemvist i en länsorganisation. Om denna

länsorganisation borde bedrivas i bolagsform eller i förvaltningsform framgick inte av det förda resonemanget inför avvecklingen av kommunernas ägande.

Begreppet/varumärket "Smålands Turism" borde kunna behållas även vid en eventuell integration i regionens organisation. Mycket talar för att det skulle vara rimligt att behålla verksamheten samlad inom en avgränsad del av Regional utveckling. Den överförda verksamheten kan då ha kvar de interna samband som anses viktiga att bibehålla. Den överförda verksamheten skulle då organisatoriskt likna Spira, Energikontoret, Europa Direkt och Företagsjouren som alla är någon form av verksamhetsdrivande funktion inom Regional utvecklings hägn även om storleken på verksamheterna varierar. Även Länstrafiken kommer framöver vara en del av Regional utveckling.

Inom Regional utvecklings organisation finns det en anställd som arbetar direkt med besöksnäring och utöver detta finns det kopplingar även till andra anställda. I samband med en eventuell integration får man ta ställning till vilka tjänster som är lämpliga att sammanföras organisatoriskt.

7.5 Sammanvägd bedömning

Utifrån ovanstående beskrivning ges möjlighet att värdera fördelar och nackdelar med en förändring av organisationsformen för Smålands Turism AB.

- En egen, profilerad verksamhet som arbetar självständigt, men som har viss sårbarhet och en del merkostnader

ställs mot

- En mer gemensam, samverkande organisation för närliggande frågor.

Hur en integration genomförs är viktigt. Båda organisationerna måste vara införstådda med och beredda på att det krävs engagemang och förståelse när kulturer, rutiner och ansvarsgränser ska omprövas. Detta arbete ska inte underskattas. Det kommer bland berörda sannolikt att finnas olika uppfattningar om huruvida en integration är rätt väg att gå och man måste ha respekt för olika åsikter och vara tydlig med sina argument och sköta informationen om förändringen på ett genomtänkt sätt. En förändring kan å andra sidan ge energi och bidra till att skapa nya arbetssätt och ökat engagemang.

I det följande avsnittet framgår ett antal punkter som måste hanteras vid en integration. Detta avsnitt blir aktuellt först om man beslutar om en integration, men ger också en bild av den arbetsinsats man ställs inför om man beslutar om en integration.

8. Att beakta vid en organisationsförändring

Om verksamheten förändras från bolagsform till att bli en del av Region Jönköpings läns förvaltningsorganisation finns det en rad saker man behöver hantera.

8.1 Beslutsgång

Ägaren (Region Jönköpings län) bereder inledningsvis frågan i sin organisation. Om man behöver inhämta ytterligare information eller ha samråd med olika intressenter sker detta inom ramen för denna fas.

Regionen tar sedan beslut om att aktiebolaget ska avvecklas och att verksamheten ska integreras i förvaltningsorganisationen om det är denna slutsats man kommit fram till. Regionfullmäktige ska fatta det formella beslutet.

På en bolagsstämma (i Smålands Turism AB) beslutar aktieägarna att bolaget ska likvideras och att verksamheten ska övergå till att bedrivas inom Region Jönköping läns förvaltningsorganisation.

Det är nödvändigt att regionen som ägare har dialog med styrelsen i Smålands Turism AB. Styrelsen har det formella ansvaret för bolaget och dess verksamhet fram till dess att bolaget upphör och måste därför involveras i planering och genomförande av integrationen. Det är dessutom god förvaltningssed att föra en transparent och dokumenterad dialog mellan ägare och styrelse i denna typ av frågor.

8.2 Kommunikation

Kommunikationen vid förändringar är viktig. Särskilt gäller detta frågor som berör människors arbetssituation.

Berörd personal (inkl chefer) i både bolaget och i regionen bör informeras om översynens innehåll och slutsatser. Detta bör ske i ett relativt tidigt skede av beslutsprocessen.

Dialog med styrelsen i bolaget bör ske i nära anslutning till information till berörd personal.

Inför det principiella beslutet ska förhandling enligt 11 § MBL ske. En riskanalys ska göras inför beslutet.

Efter beslut och vid förberedelserna inför en integration och under genomförandet är det viktigt att fortlöpande informera berörd personal om läget.

Leverantörer och andra samarbetspartners behöver informeras om den förändring som görs.

8.3 Juridiska frågor

8.3.1 Likvidation och överföring av tillgångar/skulder

Om Smålands Turism AB som bolag ska avvecklas görs detta genom en frivillig likvidation. För att säkra upp att alla formalia uppfylls bör en revisor eller motsvarande person med vana att hantera likvidationer involveras i processen.

Ett vanligt sätt att genomföra den praktiska avvecklingen är att gå via ett företag som är specialister på denna typ av förfarande (t ex Bolagsstiftarna). Efter att tillgångar och skulder överförts till regionen via ett inkråmsavtal överläts aktierna

i bolaget till Bolagsstiftarna som sedan avvecklar och likviderar bolaget och sköter likvidationens alla formalia såsom kallelse av okända borgenärer, anmälan till Bolagsverket m m. Regionen erhåller i sista steget ett belopp som sannolikt hamnar nära bolagets fria egna kapital.

Det fria egna kapitalet i bolaget (i nuläget c:a 2,5 mnkr) tillfaller regionen. Detta kapital är redan beskattat i bolaget och någon ytterligare skatteeffekt uppstår sannolikt inte i samband med en integration.

Bolagets andelar/innehav i Destination Isaberg i Hestra Ekonomisk förening och i SRT (intresseorganisation) som sammantaget uppgår till några tusen kronor i bokförda värden borde kunna övertas av regionen. Man får försäkra sig om att det inte finns några hinder för detta.

8.3.2 Avtal

Smålands Turism AB har ett antal avtal med leverantörer och samarbetspartners och man behöver göra en systematisk genomgång av dessa inför en integration. Vissa avtal kan sägas upp om de inte behövs i den nya organisationen, medan man för andra avtal måste undersöka hur de kan övertas av regionen som juridisk person. Det kan finnas avtal med särskilda klausuler där det framgår vad som gäller vid ägarförändringar eller överlåtelse.

Det viktigaste avtalet ekonomiskt sett är hyresavtalet. Smålands Turism AB har ett avtal med regionen som hyresvärd som i sin tur hyr lokaler för flera av sina egna verksamheter som finns i Werket, Jönköping. Regionens avtal med fastighetsägaren Castellum löper ut 2028-10-31. Samma tidpunkt gäller för regionens "underavtal" med Smålands Turism AB.

Andra betydelsefulla avtal finns bl a angående samarbetet kring "Visit Småland" samt ett samarbetsavtal med länets kommuner. Det finns också ett antal avtal angående IT, telefoni, web-leverantörer, lönetjänster, försäkringar etc.

8.4 Verksamhetsmässig samordning

Den organisatoriska inplaceringen i regionen behöver fastställas och i samband med detta hur chefskap och mötesstruktur ska se ut.

Frågan om lokalmässig samordning behöver klarläggas och vilka konsekvenser detta kan få på nuvarande hyresavtal. Även hanteringen av möbler och utrustning är kopplad till frågan om lokalmässig samordning.

8.5 Personalfrågor

En integration av Smålands Turism AB i Region Jönköpings län betraktas som en verksamhetsövergång. Särskilda skyddsregler gäller då enligt lagen om anställningsskydd (LAS) för arbetstagare vid ofrivilligt arbetsgivarbyte, det vill säga vid övergång från en arbetsgivare till en annan.

Anställningsvillkor som följer av överlåtarens kollektivavtal är förvärvaren skyldig att tillämpa på samma villkor som gällde för överlåtaren, till exempel lönevillkor och semester. Denna skyldighet gäller högst ett år från övergången om

inte kollektivavtalet går ut innan dess eller ett nytt kollektivavtal börjar gälla för arbetstagarna.

Praktiska skäl innebär ofta att så kallade inrangeringsförhandlingar görs inför en övergång av verksamhet. Med detta avses förhandlingar mellan förvärvaren och arbetstagarorganisationen som är part i överlåtarens kollektivavtal. Förhandlingarna gäller den praktiska hanteringen av de arbetstagare som ska gå över från överlåtaren till förvärvaren. Syftet med förhandlingarna är att förvärvaren ska sluta ett särskilt kollektivavtal (inrangeringsavtal) med de fackliga organisationerna, som anger att de övertagna arbetstagarna ska gå över till förvärvarens kollektivavtal redan från första dagen.

En planerad verksamhetsövergång utgör inte i sig saklig grund för uppsägning.

En arbetstagare har rätt att motsätta sig att övergå till förvärvaren. Konsekvensen i det aktuella fallet lär sannolikt bli uppsägning på grund av arbetsbrist eftersom det inte finns några arbetsuppgifter kvar när bolaget upphört att existera.

Regionens HR-funktion har erfarenhet av tidigare verksamhetsövergångar och kan ansvara för hanteringen av de frågor som behöver klarläggas. Information till personalen, fackliga överläggningar och förhandlingar behöver planeras och genomföras inför en eventuell verksamhetsövergång.

Personalen som är berörd av verksamhetsövergången behöver listas. Man behöver uppmärksamma om det finns tidsbegränsade anställningar, tjänstledigheter, sjukskrivningar etc. Det måste avgöras hur sparad semester och flextid ska hanteras vid övergången. Även frågan om hur anställningstiden övergår måste tydliggöras. Erbjudande om anställning inom Region Jönköpings län med skriftliga anställningsavtal behöver upprättas och undertecknas.

Anställningsvillkor och personalförmåner kan i vissa avseenden betraktas som sämre i den nya organisationen, medan vissa förhållandena kan uppfattas som bättre. Eventuella skillnader som kan förekomma inom nedanstående områden bör tydliggöras inför en verksamhetsövergång och en harmonisering planeras.

- Arbetstider
- Flextid, sommartid
- Klämdagar och ledighet för sjukvård m m
- Friskvårdsbidrag
- Cykelförmån m m (inom RJL:s förmånsportal)
- Fri öppen sjukvård
- Tjänstepension
- Möjlighet till löneväxling
- Representationspolicy

Innan den nya anställningen börjar måste anställningsuppgifter m m läggas in i regionens personalsystem Heroma och ID-kort utfärdas.

8.6 Ekonomifrågor

Kontaktpersoner för redovisning och budgetuppföljning behöver utses och kontaktvägar med berörda personer upprättas. Vidare måste bolagets leverantörer informeras om hur deras fakturering till regionen ska ske framöver. Utöver detta behöver ett antal redovisningstekniska åtgärder genomföras:

- Uppdatering av regionens register och kodplaner med nya ansvarsnummer och andra nödvändiga koder.
- Inläggning av övertagna balansposter från bolagets tillgångar och skulder i regionens balansräkning.
- Övertagen utrustning registreras i regionens anläggningsregister eller skrivs av om den inte uppfyller kriterierna för att räknas som anläggningstillgång enligt regionens definitioner.
- Omvandling av verksamhetsbidrag till budgetanslag samt inläggning av budgetvärden på berörda konton och ansvarsnummer.

8.7 IT-frågor

Vissa av regionens IT-system blir obligatoriska vid en anställning (t ex HR/lön-relaterade system, ekonomisystem, intranät, Outlook m fl). Detta behöver förberedas inför en integration så att man har tillgång till relevanta system när detta är dags.

Utöver detta behöver alla system som Smålands Turism AB använder gås igenom för att klargöra vilka som driftmässigt bör tas över av regionens IT-centrum och vilka system/applikationer som bör ligga kvar i nuvarande IT-miljöer (t ex hemsidan). En genomgång av bolagets programvarulicenser behöver göras.

Tillsammans med IT-centrum bör man även gå igenom telefonupplägg och hur man ska göra med sin utrustning (datorer, telefoner etc).

8.8 Tidplan

Beslutsprocessen inklusive nödvändig beredning bör kunna genomföras under första halvåret 2026. Datum för behandling i RSAU, Regionstyrelsen och Regionfullmäktige bör fastställas liksom bolagsstämma i Smålands Turism AB.

Juridiska frågor bör hanteras i samråd med den revisor eller specialist som involveras i processen. Arbetet med avvecklingen av bolaget bör kunna göras under år 2026 och att bolagets verksamhet med regionen som ägare upphör vid årsskiftet 2026/2027.

Det fortsatta arbetet med **verksamhetsmässig integration, personalfrågor, avtalshantering, ekonomifrågor och IT-frågor** kan göras fullt ut först efter beslut i Regionfullmäktige. Under arbetets gång får man bedöma om det är lämpligt att genomföra den verksamhetsmässiga integrationen successivt under år 2026, eller om det är bättre att vänta till årsskiftet 2026/2027 med att genomföra detta.

Det kan vara lämpligt att utse en ansvarig person för varje berörd ”mottagande funktion” inom regionen. Det kan även finnas andra frågor att hantera utöver det

som beskrivs ovan och som behöver uppmärksammas och hanteras. En mer detaljerad tidplan för de olika delarna kan lämpligen tas fram en bit in i beslutsprocessen.

§ 160**Remiss - Promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt**

Diarienummer: RJL 2026/2383

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen

- godkänna föreliggande yttrande som svar till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Sammanfattning

I promemorian lämnas förslag som syftar till att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och på så sätt bidra till att säkerställa tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor. Förslagen innebär en möjlighet att medfinansiera statligt upphandlade flyglinjer, exempelvis genom att kommuner eller regioner bekostar fler flygstolar eller fler avgångar. De innebär också en möjlighet att finansiera nya flyglinjer under förutsättning att Trafikverket kan besluta om allmän trafikplikt för linjerna. För att möjliggöra kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt krävs ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, bl.a. föreslås ett undantag från den s.k. lokaliseringsprincipen. I promemorian föreslås även en förordning som kompletterar de nya bestämmelserna i lagen om vissa kommunala befogenheter.

Beslutsunderlag

- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2026-09-01 § 116
- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2026-08-18 § 92
- Tjänsteskrivelse daterad 2026-07-16
- Förslag till yttrande daterat 2026-09-22
- Remiss – Promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt
- Missiv

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

§ 116**Remiss - Promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt**

Diarienummer: RJL 2026/2383

Beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionstyrelsen

- godkänna föreliggande yttrande som svar till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Sammanfattning

I promemorian lämnas förslag som syftar till att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och på så sätt bidra till att säkerställa tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor. Förslagen innebär en möjlighet att medfinansiera statligt upphandlade flyglinjer, exempelvis genom att kommuner eller regioner bekostar fler flygstolar eller fler avgångar. De innebär också en möjlighet att finansiera nya flyglinjer under förutsättning att Trafikverket kan besluta om allmän trafikplikt för linjerna. För att möjliggöra kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt krävs ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, bl.a. föreslås ett undantag från den s.k. lokaliseringsprincipen. I promemorian föreslås även en förordning som kompletterar de nya bestämmelserna i lagen om vissa kommunala befogenheter.

Beslutsunderlag

- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2026-08-18 § 92
- Tjänsteskrivelse daterad 2026-07-16
- Förslag till yttrande daterat 2026-09-22
- Remiss – Promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt
- Missiv

Beslutet skickas till

Regionstyrelsen

2026-08-18

§ 92**Remiss - Promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt**

Diarienummer: RJL 2026/2383

Beslut

Presidiet förslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att föreslå regionstyrelsen

- godkänna föreliggande yttrande som svar till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Sammanfattning

I promemorian lämnas förslag som syftar till att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och på så sätt bidra till att säkerställa tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor. Förslagen innebär en möjlighet att medfinansiera statligt upphandlade flyglinjer, exempelvis genom att kommuner eller regioner bekostar fler flygstolar eller fler avgångar. De innebär också en möjlighet att finansiera nya flyglinjer under förutsättning att Trafikverket kan besluta om allmän trafikplikt för linjerna. För att möjliggöra kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt krävs ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, bl.a. föreslås ett undantag från den s.k. lokaliseringsprincipen. I promemorian föreslås även en förordning som kompletterar de nya bestämmelserna i lagen om vissa kommunala befogenheter.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2026-07-16
- Förslag till yttrande daterat 2026-09-22
- Remiss – Promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt
- Missiv

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss - Promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionstyrelsen att

- godkänna föreliggande yttrande som svar till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Sammanfattning

I promemorian lämnas förslag som syftar till att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och på så sätt bidra till att säkerställa tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor. Förslagen innebär en möjlighet att medfinansiera statligt upphandlade flyglinjer, exempelvis genom att kommuner eller regioner bekostar fler flygstolar eller fler avgångar. De innebär också en möjlighet att finansiera nya flyglinjer under förutsättning att Trafikverket kan besluta om allmän trafikplikt för linjerna. För att möjliggöra kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt krävs ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, bl.a. föreslås ett undantag från den s.k. lokaliseringsprincipen. I promemorian föreslås även en förordning som kompletterar de nya bestämmelserna i lagen om vissa kommunala befogenheter.

Ärendebeskrivning

Regeringen gav i april 2024 Trafikverket i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt. Trafikverket redovisade uppdraget den 31 januari 2025 i rapporten "Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt". Rapporten remissbehandlades och Region Jönköpings län lämnade yttrande (RJL 2025/4169).

I denna promemoria utvecklar Landsbygds- och infrastrukturdepartementet Trafikverkets förslag genom att föreslå ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter och en ny förordning om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafik. Synpunkterna i detta yttrande går i linje med det som lyftes i yttrandet 2025.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2026-07-16
- Förslag till yttrande daterat 2026-09-22
- Remiss – Promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt
- Missiv

Beslutet skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Pettersson
Sektionschef Energi och
Samhällsbyggande

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remiss - Promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över promemorian Kommunal och regional medfinansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt (diarienummer LI2026/011). Region Jönköpings län välkomnar de utvidgade möjligheterna att finansiera flyglinjer som förslaget innebär, dock befarar Region Jönköpings län att detta förslag får begränsad effekt i stora delar av landet då utgångspunkten fortfarande är att Trafikverket ska besluta om allmän trafikplikt.

Region Jönköpings län ser också en risk att kostnader övervältras på kommuner och regioner. Staten måste ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för grundläggande finansiering av flygplatsinfrastrukturen och de regionala flygplatserna.

Synpunkter på förslaget

Ett viktigt steg för att säkerställa regionala behov

Regionen välkomnar förslaget om möjlighet till kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. Att kommuner och regioner ska få möjlighet att medfinansiera statligt upphandlade flyglinjer, exempelvis genom att bekosta fler flygstolar eller fler avgångar utöver grundutbudet är fullt rimligt. Region Jönköpings län befarar dock att möjligheter att finansiera nya flyglinjer kommer vara mycket begränsade i stora delar av landet eftersom grundförutsättningen är att Trafikverket kan besluta om allmän trafikplikt för den berörda linjen. Så länge detta regelverk inte förändras kommer många potentiella linjer att utestängas.

Risk för övervältring av kostnader på kommuner och regioner

Grundtanken med förslaget är att öppna upp för kommunal eller regional medfinansiering i det statliga utbudet av flyg då det ger möjligheter att förändra utbudet om en region/kommun ser andra behov utifrån deras perspektiv.

Region Jönköpings län ser att det finns en överhängande risk att detta leder till att den ekonomiska bördan även för grundläggande tillgänglighet överförs till kommuner och regioner.

Det statliga anslaget är begränsat och ska fördelas till all upphandlad trafik om nya upphandlingar innebär ökade kostnader måste anslaget ökas i motsvarande grad annars leder det till indragningar och minskat statligt utbud inom upphandlad trafik.

Om det statliga anslaget för upphandlad trafik inte dimensioneras utifrån uppställda kriterier för tillgänglighet utan på årliga budgetförhandlingar anser Region Jönköpings län att detta riskerar leda till en orimlig övervältring av den ekonomiska bördan för att upprätthålla en adekvat trafikering till kommuner och regioner inom inte bara allmän trafikplikt för flyg, utan för alla transportslag. Staten har ett övergripande ansvar för att vidmakthålla tillgänglighet i hela landet. För att säkerställa en grundläggande tillgänglighet bör det statliga anslaget för trafikplikt i större utsträckning baseras på faktiska behov utifrån uppsatta kriterier och att anslagen behöver bli mer långsiktiga och fleråriga. Det är inte rimligt med regional medfinansiering förrän staten tar fullt ansvar för tillgängligheten inom den statliga trafikplikten för flyg.

Grundläggande trygghet och säkerhet förutsätter regionala flygplatser

I Sverige ägs 32 av 42 flygplatser av kommuner och regioner, och de ekonomiska förutsättningarna för de regionala flygplatserna har blivit allt mer ansträngda. Trots att staten har ökat det statliga driftstödet, ligger bördan fortfarande tungt på de kommunala och regionala ägarna för att upprätthålla en grundläggande flyginfrastruktur.

För att klara Sveriges behov av att tillgodose grundläggande behov för säkerhet och krisberedskap krävs ett nät av flygplatser över hela landet. Grundläggande finansiering för flygplatssystemet är därför nära kopplat till frågan om förutsättningarna för att kunna ha en allmän statlig trafikplikt för flyg. Idag ser vi flera kommuner och regioner överväga nedläggning av sina regionala flygplatser på grund av svårigheter att motivera kostnaderna jämfört med annan verksamhet som vård, skola och omsorg. Vi riskerar därför att se flygplatser läggas ned om inte staten tillskjuter resurser för att bibehålla dem.

En grundläggande förutsättning för att säkerställa tillgänglighet och statlig allmän trafikplikt är att det finns flygplatser. Utan flygplatser upphör flygtrafiken, vilket leder till försämrad tillgänglighet. Vid kris eller krig kommer detta även innebära att totalförsvarets behov inte alls kan tillgodoses.

Region Jönköpings län anser att staten, utöver att skapa förutsättningar för tillgänglighet genom statligt upphandlad flygtrafik och möjligheten till regionalt upphandlade flyglinjer, även måste ta ett betydligt större ekonomiskt ansvar för

grundläggande finansiering av flygplatssystemet, särskilt till de regionala flygplatserna.

Rachel De Basso
Ordförande Regionstyrelsen

Promemoria

Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag som syftar till att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och på så sätt bidra till att säkerställa tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor.

Förslagen innebär en möjlighet att medfinansiera statligt upphandlade flyglinjer, exempelvis genom att kommuner eller regioner bekostar fler flygstolar eller fler avgångar. De innebär också en möjlighet att finansiera nya flyglinjer under förutsättning att Trafikverket kan besluta om allmän trafikplikt för linjerna.

För att möjliggöra kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt krävs ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter, bl.a. föreslås ett undantag från den s.k. lokaliseringsprincipen. I promemorian föreslås även en förordning som kompletterar de nya bestämmelserna i lagen om vissa kommunala befogenheter.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 april 2027.

Innehållsförteckning

1	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.....	3
2	Förslag till förordning om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt	5
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Kommuner och regioner bör få möjlighet att komplettera utbudet av flyglinjer.....	8
5	Ett undantag från lokaliseringsprincipen bör införas	11
6	Det finns behov av föreskrifter i förordning	13
7	Konsekvenser.....	16
8	Ikraftträdande.....	20
9	Författningskommentar.....	20
Bilaga 1	Rapportens lagförslag.....	23
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanser som har yttrat sig över Trafikverkets rapport Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt.....	26

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

dels att 1 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 2 kap. 11 §, och närmast före 2 kap. 11 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §¹

Det krav på anknytning till kommunens eller regionens område eller dess medlemmar som avses i 2 kap. 1 § kommunallagen (2017:725) gäller inte vid tillämpning av följande bestämmelser i denna lag:

- 2 kap. 3 § om medfinansiering av vissa projekt,
- 2 kap. 4 § om bistånd till utländska studerande,
- 2 kap. 10 § om kompensation till enskilda inom socialtjänsten,
- 3 kap. 2 § om sjuktransporter,
- 3 kap. 3 § om kollektivtrafik,
- 3 kap. 7 § om samhällsorientering,
- 4 kap. 1 § om turism, och
- 5 kap. om tjänsteexport och internationellt bistånd.

Vid tillämpningen av 2 kap. 1 § om bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för, till byggande av järnväg som en region ansvarar för och till anläggande av statlig farled *krävs särskilda skäl för undantag från kravet på anknytning.*

Det krävs särskilda skäl för undantag från kravet på anknytning vid tillämpning av

– 2 kap. 1 § om bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för, till byggande av järnväg som en region ansvarar för och till anläggande av statlig farled, och

– 2 kap. 11 § om finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt.

2 kap.

Finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

11 §

Kommuner och regioner får ingå avtal med

¹ Senaste lydelse 2019:935.

1. staten om att medfinansiera statliga flyglinjer, under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, och

2. lufttrafikföretag om att finansiera och utföra lufttrafik på flyglinjer, under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008 och att bestämmelserna i den förordningen följs.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2027.

2 Förslag till förordning om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Denna förordning kompletterar

- 2 kap. 11 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter,
- 28 § förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område, och

- 12 a § första stycket 1 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Förordningen är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Ord och uttryck

2 § I denna förordning betyder

allmän trafikplikt: allmän trafikplikt som har beslutats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, och

trafikperiod: den period för vilken Trafikverket har upphandlat statliga flyglinjer med allmän trafikplikt.

3 § I denna förordning har uttrycken *flygplats*, *lufttrafik*, *regelbunden lufttrafik* och *lufttrafikföretag* samma betydelse som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008.

Medfinansiering av statliga flyglinjer

4 § Trafikverket ska ge berörda kommuner, regioner, lufttrafikföretag och företrädare för berörda flygplatser tillfälle att inom en viss tid yttra sig över den utredning som verket tar fram inför beslut om allmän trafikplikt för en trafikperiod. Tiden ska vara skälig och inte kortare än fyra veckor.

5 § En kommun eller region som föreslår medfinansiering av en statlig trafiklinje ska ge in förslaget till Trafikverket senast vid utgången av tiden för yttrande enligt 4 §. Av förslaget ska det framgå vilken flyglinje som berörs, vilka åtgärder som medfinansieringen avser, vilka ändringar som med anledning av åtgärderna behöver göras i den allmänna trafikplikten och underlag som visar att ändringarna är nödvändiga.

6 § Ett förslag om medfinansiering får genomföras endast under förutsättning att det är förenligt med förordning (EG) nr 1008/2008 och att det inte påverkar statens flyglinjer negativt.

7 § Trafikverket ska beräkna kostnaderna för de åtgärder som föreslås av kommunen eller regionen.

8 § Om Trafikverket bedömer att förslaget om medfinansiering går att genomföra och den allmänna trafikplikten kan ändras i enlighet med förslaget, ska Trafikverket underrätta kommunen eller regionen om detta och om kostnaden för de föreslagna åtgärderna.

9 § Om Trafikverket och kommunen eller regionen inte har ingått ett avtal om medfinansiering inom en månad från underrättelsen enligt 8 § får Trafikverket fatta beslut om allmän trafikplikt utan hänsyn till förslaget om medfinansiering.

10 § Av beslutet om allmän trafikplikt ska det framgå

1. att beslutet avser en statlig flyglinje, och
2. vilken kommun eller region som medfinansierar flyglinjen.

Finansiering av icke-statliga flyglinjer

11 § Ett förslag från en kommun eller region om att allmän trafikplikt ska införas på en regional, interregional eller internationell flyglinje får när som helst under en trafikperiod ges in till Trafikverket. Till förslaget ska bifogas underlag som visar att förutsättningarna för allmän trafikplikt enligt förordning (EG) nr 1008/2008 är uppfyllda.

12 § Trafikverket ska pröva om den föreslagna allmänna trafikplikten är förenlig med förordning (EG) nr 1008/2008.

13 § Om Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt för en icke-statlig flyglinje ska följande framgå av beslutet:

1. att det avser en icke-statlig flyglinje,
2. giltighetstiden för den allmänna trafikplikten,
3. vilken kommun eller region som har föreslagit den allmänna trafikplikten,
4. att kommunen eller regionen ska följa artikel 16.9, 16.10, 16.12 och 17 i förordning (EG) nr 1008/2008,
5. att beslutet om allmän trafikplikt kan komma att omprövas om bestämmelserna som anges i förordning (EG) nr 1008/2008 och övriga villkor som syftar till att följa bestämmelserna i den förordningen inte följs,
6. att en allmän trafikplikt ska anses ha upphört att gälla i enlighet med artikel 16.11 i förordning (EG) nr 1008/2008 om ingen regelbunden lufttrafik har utförts under en period av tolv månader på den flyglinje som omfattas av en sådan trafikplikt, och
7. att den information som kommunen eller regionen lämnar till kommissionen i enlighet med artikel 17.9 i förordning (EG) nr 1008/2008 även ska lämnas till Trafikverket.

Omprövning

14 § Trafikverket ska, i enlighet med artikel 18 i förordning (EG) nr 1008/2008, ompröva ett beslut om allmän trafikplikt om det strider mot unionsrätten eller om nationella regler för genomförande av unionsrätten inte följs.

Överklagande

15 § Trafikverkets beslut om allmän trafikplikt för icke-statliga flyglinjer får överklagas till regeringen.

Denna förordning träder i kraft den 1 april 2027.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen gav i april 2024 Trafikverket i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt (LI2024/00920). Trafikverket redovisade uppdraget den 31 januari 2025 i rapporten Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt. Rapportens lagförslag finns i *bilaga 1*. Rapporten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (LI2025/00230).

I denna promemoria utvecklar Landsbygds- och infrastrukturdepartementet Trafikverkets förslag genom att föreslå ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter och en ny förordning om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt.

4 Kommuner och regioner bör få möjlighet att komplettera utbudet av flyglinjer

Promemorians förslag

Kommuner och regioner ska få möjlighet att ingå avtal med staten om att medfinansiera statliga flyglinjer under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med EU:s lufttrafikförordning. De ska även få finansiera och ingå avtal med lufttrafikföretag om att utföra lufttrafik på flyglinjer under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med EU-förordningen och att bestämmelserna i den förordningen följs.

Rapportens förslag

Rapportens förslag överensstämmer delvis med promemorians. I rapporten föreslås en helt ny lag med bestämmelser om finansiering av flyglinjer. I rapporten finns inget förslag om undantag från lokaliseringsprincipen.

Remissinstansernas synpunkter på rapportens förslag

Flertalet remissinstanser är positiva till att rapportens förslag möjliggör kompletteringar av flygutbudet, men uttrycker en oro för att kostnader för att tillhandahålla flygtrafik med allmän trafikplikt i Sverige förskjuts från staten till kommuner och regioner.

Konkurrensverket befarar att rapportens förslag kan göra flygbolag mindre benägna att ta den affärsmässiga risk som det innebär att starta en ny flyglinje och att varje beslut om allmän trafikplikt innebär en begränsning av den fria marknaden.

Upphandlingsmyndigheten konstaterar att finansiering av allmän trafikplikt för flyglinjer kan komma att utgöra statsstöd, att rapportens förslag kommer att föranleda behov av mer statsstödsvägledning till kommuner

och regioner och att finansieringen bör undantas från 2 kap. 8 § kommunallagen (2017:725).

Svenska Regionala Flygplatser avstyrker rapportens förslag om medfinansiering av statliga flyglinjer, men är positiva till förslaget att regioner och kommuner själva kan handla upp flygtrafik.

Sollefteå och Östersunds kommuner avstyrker rapportens förslag.

Skälen för promemorians förslag

Kommunernas och regionernas inflytande bör öka

Ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem, där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Sverige är ett avlångt land som ligger i utkanten av Europa. Avstånden är stora såväl inom landet som till destinationer och områden som är viktiga för svenskt näringsliv. Flyget erbjuder snabba transporter som överbryggar stora fysiska avstånd, vilket möjliggör för privatpersoner och företag att kunna bo, leva och verka i hela landet. Transportsystemets funktionssätt och utveckling har stor betydelse för förutsättningarna för den regionala utvecklingen och tillväxten. Inom några år finns möjligheter att elflyg kan innebära hållbara transportlösningar för glesbefolkade områden.

Den regelbundna flyglinjetrafiken ska som utgångspunkt bedrivas på kommersiella villkor. I vissa fall är det dock inte möjligt. Det kan i dessa situationer finnas behov av att inrätta flyglinjer med s.k. allmän trafikplikt för att säkerställa olika regioners tillgänglighet till andra regioner i Sverige eller andra länder. Regler för allmän trafikplikt finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (i fortsättningen EU:s lufttrafikförordning) och trafikplikten ska beslutas av EU:s medlemsstater. Det är upp till varje medlemsstat att bestämma vem eller vilka som får besluta om trafikplikten och upphandla flyglinjer. I Sverige är det Trafikverket som har dessa uppgifter och upphandlingen av flygtrafiken är statligt finansierad.

Nationella och regionala perspektiv kan skilja sig åt när allmän trafikplikt ska beslutas. Det är viktigt att kommuner och regioner kan få vara med och bidra till en förbättring av tillgängligheten till och från sina regioner. De bör därför ges möjlighet att komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt. En förutsättning bör vara att de tar fullt kostnadsansvar för det kompletterande utbudet.

De flesta remissinstanserna är positiva till ett ökat inflytande. Det framgår dock av remissvaren att det finns en oro för att kostnader ska skjutas över från stat till kommuner och regioner. Avsikten är inte att förslagen ska innebära en lättnad i det statliga ansvaret. Syftet är i stället att införa det lagstöd som krävs för att kommuner och regioner frivilligt ska kunna bidra till förbättrade kommunikationer med flygtrafik i ett område. I dag är det inte möjligt.

Regler för allmän trafikplikt finns i en EU-förordning

I artikel 16 och 17 EU:s lufttrafikförordning finns bestämmelser om allmän trafikplikt för flyget. I korthet innebär regleringen att en medlemsstat

får införa allmän trafikplikt med regelbunden lufttrafik mellan en flygplats i gemenskapen och en flygplats i exempelvis ett ytterområde i medlemsstaten. Flyglinjen ska anses väsentlig för den ekonomiska och sociala utvecklingen i den aktuella regionen. Trafikplikten får införas endast om det är nödvändigt för att säkerställa ett minimiutbud av regelbunden lufttrafik. I EU:s lufttrafikförordning finns ett antal kriterier som medlemsstaten ska beakta vid bedömningen om allmän trafikplikt ska införas. Kommissionen har genom ett tillkännagivande meddelat icke bindande riktlinjer för tolkning av lufttrafikförordningen, Tolkningsriktlinjer till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 – Allmän trafikplikt (PSO) (2017/C 194/01).

Trafikverkets ansvar för den allmänna trafikplikten regleras i 12 a § första stycket 1 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket och i 28 § förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område. Beslut om allmän trafikplikt för statligt finansierade flyglinjer fattas av Trafikverket för en trafikperiod om fyra år i taget. Nästa avtalsperiod sträcker sig från oktober 2027 till oktober 2031.

Fler avgångar och helt nya flyglinjer bör möjliggöras

Utbudet av flyglinjer bör kunna kompletteras genom att kommuner och regioner får vara med och finansiera statliga flyglinjer med allmän trafikplikt. Det bör också kunna kompletteras genom att allmän trafikplikt införs för nya flyglinjer som kommuner eller regioner själva finansierar och upphandlar.

När det gäller medfinansieringen av statliga flyglinjer så kan den exempelvis omfatta fler flygstolar eller ytterligare avgångar. Det bör införas en ordning där kommunerna och regionerna får lämna förslag till Trafikverket om vilka kompletteringar som önskas. Förslaget måste lämnas innan verket upphandlar statliga flyglinjer för en trafikperiod. Det är nämligen beslutet om allmän trafikplikt och omfattningen av den plikten som styr vilken trafik som får upphandlas. För att ett avtal om medfinansiering ska kunna tecknas, måste förslaget om kompletteringar vara förenligt med kraven för allmän trafikplikt i EU:s lufttrafikförordning.

En komplettering av flygtrafikutbudet genom att kommunerna eller regionerna finansierar och upphandlar nya flyglinjer bör kunna göras när som helst under en trafikperiod. En grundförutsättning är att Trafikverket kan besluta om allmän trafikplikt för den föreslagna linjen. Beslutet ska fattas i enlighet med EU:s lufttrafikförordning. Om Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt för den linje som förslaget omfattar, bör den fortsatta hanteringen gå över till kommuner och regioner som får upphandla trafiken. Kommuner och regioner måste följa kraven i EU:s lufttrafikförordning, som bl.a. gäller offentligt anbudsförfarande.

De kompetenshöjande bestämmelserna bör tas in i lagen om vissa kommunala befogenheter

I Trafikverkets rapport föreslås en helt ny lag för att ge kommuner och regioner den befogenhet som krävs för finansiering av flyglinjer, men samtidigt utesluter inte verket att sådana bestämmelser går att arbeta in i lagen om vissa kommunala befogenheter.

Bestämmelser om kommunala befogenheter var före 2009 utspridda i ett antal smålagar men sammanfördes i en gemensam lag med det huvudsakliga syftet att området skulle bli lättare att överblicka, se propositionen Kommunala kompetensfrågor m.m. (prop. 2008/09:21). Att föreslå en helt ny lag skulle därför motverka syftet och minska överskådligheten igen. I lagen om vissa kommunala befogenheter finns dessutom redan bestämmelser om kommuners och regioners möjlighet att lämna bidrag som rör infrastruktur och kommunikationer, bl.a. till byggande av statlig väg, järnväg och farled. Det undantag från lokaliseringsprincipen som krävs för att förslaget om finansiering av flyglinjer ska kunna genomföras (se nästa avsnitt) bör inte heller placeras i någon annan författning än lagen om kommunala befogenheter.

Förhållandet till 2 kap. 2 och 8 §§ kommunallagen

Förslaget i promemorian innebär att kommuner och regioner får utvidgad befogenhet att finansiera och upphandla nya flyglinjer med allmän trafikplikt. Eftersom det är Trafikverket som har den uppgiften i dag innebär den föreslagna bestämmelsen en utvidgning av kompetensen i förhållande till 2 kap. 2 § kommunallagen (2017:725) där det anges att kommuner och regioner inte får ha hand om sådana angelägenheter som enbart staten, en annan kommun, en annan region eller någon annan ska ha hand om. Den föreslagna bestämmelsen innebär även en utvidgning av kompetensen i förhållande till 2 kap. 8 § kommunallagen. Enligt den bestämmelsen får individuellt inriktat stöd till enskilda näringsidkare – här lufttrafikföretag – lämnas endast om det finns synnerliga skäl för det.

Statsstöd

Utgångspunkten är att flygtrafik ska bedrivas på kommersiella villkor. Rätten för en medlemsstat att finansiera flyglinjer med allmän trafikplikt följer av EU:s lufttrafikförordning (artiklarna 16 och 17). Att villkoren i lufttrafikförordningen efterlevs innebär dock inte per automatik att den ersättning som utbetalas till ett flygbolag är förenlig med statsstödsreglerna. Både Trafikverket och *Upphandlingsmyndigheten* konstaterar att finansiering av allmän trafikplikt för flyglinjer kan komma att utgöra statsstöd. Kommuner och regioner måste alltså tillämpa kravet på offentligt anbudsförfarande i artikel 17 i EU:s lufttrafikförordning men även bedöma om det kan vara aktuellt att tillämpa EU:s statsstödsregelverk.

5 Ett undantag från lokaliseringsprincipen bör införas

Promemorians förslag

Det ska krävas särskilda skäl för undantag från kravet på anknäpning till kommunens eller regionens område eller dess medlemmar vid tillämpning av bestämmelserna om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt.

Rapportens förslag

I rapportens finns inget förslag om undantag från lokaliseringsprincipen.

Skälen för promemorians förslag

Ett uttryckligt undantag från lokaliseringsprincipen bör införas

Kommuner och regioner får själva ha hand om angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller regionens område eller deras medlemmar. Kravet på anknytning kallas för lokaliseringsprincipen och regleringen finns i 2 kap. 1 § kommunallagen (2017:725).

Lokaliseringsprincipen innebär inte ett förbud mot allt engagemang utanför en kommuns eller regions område. Enligt praxis måste det dock i ett enskilt fall kunna visas på en nytta som står i proportion till kostnaden för engagemanget. Det är den enskilda kommunen eller regionen som har behövt påvisa nyttan med insatsen.

I 1 kap. 2 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter finns uttryckliga undantag från lokaliseringsprincipen bl.a. i fråga om bidrag till byggande av väg och järnväg och till anläggande av statlig farled. När kompetensregeln för bidrag till väg och järnväg infördes ansåg regeringen att det krävdes ett uttryckligt undantag både med hänsyn till den ökande omfattningen av samverkan över kommun och landstingsgränser vad gäller infrastruktur, och med hänsyn till att rättsläget för sådana infrastruktursatsningar ansågs oklar (prop. 2008/09:21, s. 37). Samma bedömning gjordes när undantaget från lokaliseringsprincipen för bidrag till byggande av statlig farled infördes (prop. 2012/13:153, s. 18).

Det finns därför goda skäl att införa ett uttryckligt undantag även för kommuners och regioners bidrag till finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. Det är en transportlösning som bedöms få stor regional betydelse och vara till nytta för ett större område än en enskild kommun. Det vore olyckligt om kommunala och regionala satsningar på flyglinjer med allmän trafikplikt skulle leda till ett oklart rättsläge och komplicerade proportionalitetsbedömningar i domstol.

Det bör krävas särskilda skäl för undantag från lokaliseringsprincipen

På samma sätt som gäller för bidrag till väg, järnväg och farleder bör det krävas särskilda skäl för att undantag från lokaliseringsprincipen ska få göras vid finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. De skäl som enligt tidigare förarbeten bör motivera undantag är bl.a. att det projekt som bidraget ges till ska ha regional nytta för ett större område än varje enskild kommun och att den nya trafiklösningen måste medföra markant förbättrade kommunikationsmöjligheter i området (prop. 2008/09:21 s. 38 och prop. 2012/13:153 s. 19). Som exempel nämns att den kan bidra till kraftigt förbättrade transportmöjligheter som underlättar arbetspendling, skapa större arbetsmarknadsregioner, men också främja företagsetableringar och utveckling av befintliga företag. Det anges också att bidrag från en kommun eller ett landsting inte får ges till projekt i en helt annan del av landet.

De exempel på särskilda skäl som redovisas ovan bör gälla även i fråga om undantag från lokaliseringsprincipen för de nu aktuella flyglinjerna. Vad som i övrigt kan utgöra särskilda skäl får, vilket anges i de nämnda

förarbetena, avgöras i praxis och kan vid rättstillämpningen också komma att förändras beroende på utvecklingen i samhället.

6 Det finns behov av föreskrifter i förordning

Promemorians förslag

Det finns behov av föreskrifter som kompletterar ändringarna i lagen om vissa kommunala befogenheter.

Rapportens förslag

I rapporten finns inget förordningsförslag. Flera av de bestämmelser som föreslås i rapportens lagförslag motsvarar i sak promemorians förslag om en ny förordning.

Remissinstanserna

Flera remissinstanser är positiva till att Trafikverkets beslut rörande icke-statliga linjer ska gå att överklaga till regeringen, däribland *Halmstads*, *Karlstads*, *Malung-Sälens*, *Skellefteå* och *Sollefteå kommuner*, *Region Skåne* och *Sveriges Kommuner och Regioner*. *Konkurrensverket* bedömer att reglerna om medfinansiering ställer stora krav på Trafikverkets förmåga att uppskatta kostnaderna för de utökade kraven så att det inte blir en form av subvention. Det är också flera remissinstanser som har synpunkter på delar av Trafikverkets rapport som inte avser författningsförslag, bl.a. gäller det de tillgänglighetskriterier för beslut om allmän trafikplikt som Trafikverket identifierat och redovisar i bilaga 1 till rapporten.

Skälen för promemorians förslag

Det krävs kompletterande föreskrifter för prövningen hos Trafikverket

De ändringar som föreslås i lagen om vissa kommunala befogenheter gäller den utökade kompetensen för kommuner och regioner. Sådana bestämmelser måste finnas i lag (8 kap. 2 § 3 regeringsformen). Regler som inte faller inom det området och regler om verkställighet kan dock finnas i förordning (8 kap. 7 § regeringsformen). En ny förordning med förfaranderegler som styr processen hos Trafikverket bör därför tas fram.

Det är inte aktuellt att reglera de tillgänglighetskriterier för beslut om allmän trafikplikt som Trafikverket identifierat och redovisar i bilaga 1 till rapporten och som flera remissinstanser uttalar sig om. Utgångspunkten är, som hittills, att Trafikverket vid sin prövning i sak ska följa kraven i EU-lagstiftningen. Skillnaden är att bedömningar framöver kan komma att behöva göras av de förslag som kommer in från kommuner och regioner.

Processen för förslag om medfinansiering av statliga flyglinjer

Förslagen om medfinansiering av statliga flyglinjer och finansiering av nya icke-statliga flyglinjer behöver behandlas på olika sätt både i tid och till innehåll beroende på vilken typ av engagemang det rör sig om.

Om förslaget rör medfinansiering, exempelvis av fler flygstolar eller avgångar, behöver det komma in till Trafikverket innan Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt för den aktuella trafiklinjen. Inledningsvis bör det därför regleras i förordningen att Trafikverket, innan beslut fattas om allmän trafikplikt för en trafikperiod, ska ge berörda kommuner och regioner tillfälle att yttra sig över den utredning som verket tar fram inför beslutet. Även lufttrafikföretag och flygplatser bör få tillfälle att yttra sig. Längden på remisstiden bör bestämmas av Trafikverket. Ett förslag om medfinansiering bör komma in till Trafikverket senast vid remisstidens utgång.

Inför prövningen av ett förslag om medfinansiering behöver vissa uppgifter finnas. Kommunen eller regionen bör därför ange vilken statlig flyglinje som berörs, vilka åtgärder som medfinansieringen avser, vilka ändringar som med anledning av åtgärderna behöver göras i den allmänna trafikplikten och underlag som visar att ändringarna är nödvändiga. När uppgifterna kommit in till Trafikverket, ska Trafikverket kontrollera att de föreslagna ändringarna inte påverkar statens flyglinjer negativt och att de är förenliga med EU:s lufttrafikförordning. Om inte dessa förutsättningar är uppfyllda, kan föreslagna åtgärder inte genomföras.

I rapporten föreslår Trafikverket att kostnaden för de åtgärder som medfinansieringen avser ska beräknas och meddelas kommunen eller regionen så att ett avtal kan ingås innan verket upphandlar trafiken. Förslaget innebär att den slutliga kostnaden för föreslagna åtgärder kan bli högre eller lägre än vad som beräknats. Trafikverket motiverar sitt förslag med vikten av förutsägbarhet och att det är rimligt att staten tar det ekonomiska ansvaret för en ökad kostnad, eftersom flyglinjer som kan komma in fråga för medfinansiering i huvudsak är ett statligt ansvar. Myndigheten menar även att det varken före eller efter upphandlingen av trafiken, går att säkerställa exakt hur stor del av en kostnadsökning som är hänförlig till de ändrade kraven.

Trafikverkets bedömningar är rimliga. Förutsägbarheten för kommuner och regioner bör ges företräde, särskilt mot bakgrund av att det inte heller i efterhand kommer att gå att säkerställa hur stor del av kostnaderna som kan hänföras till de föreslagna åtgärderna. Som *Konkurrensverket* påpekar i sitt remissyttrande är det dock viktigt att Trafikverkets beräkning av de ökade kostnaderna med anledning av tillkommande krav är så precisa som möjligt så att det säkerställs att kostnader inte subventioneras.

När Trafikverket har underrättat kommunen eller regionen om kostnader och att de föreslagna åtgärderna är möjliga att genomföra, ska ett avtal om medfinansiering ingås (jfr 2 kap. 11 § 1 förslaget om ändring av lagen om vissa kommunala befogenheter). För att inte Trafikverkets beslut om allmän trafikplikt för en statlig flyglinje ska fördröjas, bör en tidsram för avtalet bestämmas. Utgångspunkten bör vara förslaget i Trafikverkets rapport. Ett avtal bör ingås inom en månad från underrättelsen om kostnaden och om att medfinansiering är möjlig. Om Trafikverket och kommunen eller regionen inte har ingått ett avtal om medfinansiering inom

den tiden bör Trafikverket kunna fatta beslut om allmän trafikplikt utan hänsyn till förslaget om medfinansiering.

Det bör framgå av ett beslut om allmän trafikplikt ifall det avser en statlig flyglinje som en kommun eller region medfinansierar, och vilken kommun eller region det rör sig om.

Processen för förslag om finansiering av en ny icke- statlig flyglinje

Ett förslag från en kommun eller region om finansiering av en ny icke-statlig flyglinje bör när som helst under en trafikperiod kunna ges in till Trafikverket. När ett sådant förslag kommer in ska verket pröva om den föreslagna trafiklinjen kan omfattas av allmän trafikplikt enligt EU:s lufttrafikförordning. Kommunen eller regionen behöver därför bifoga ett underlag som visar att förutsättningarna för allmän trafikplikt enligt EU-förordningen är uppfyllda. Om den föreslagna linjen inte uppfyller kraven, kan förslaget inte bifallas. Om kraven uppfylls, bör det framgå av Trafikverkets beslut att det rör en icke-statlig trafiklinje för en viss kommun eller region och giltighetstiden för den allmänna trafikplikten, att vissa artiklar i EU:s luftfartsförordning ska följas och att beslutet om allmän trafikplikt kan omprövas (se nedan). Vidare bör det krävas att den som föreslagit linjen ska lämna samma information till Trafikverket och kommissionen i enlighet med EU:s lufttrafikförordning (artikel 17.9).

När Trafikverket har fattat beslut om allmän trafikplikt för den föreslagna linjen går all vidare hantering över till kommunen eller regionen. Det framgår av förslaget om ändring av lagen om vissa kommunala befogenheter att de måste följa bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning i den fortsatta processen. Det innebär bl.a. krav på offentligt anbudsförfarande vid upphandling (artikel 17).

Beslut att avslå förslag om allmän trafikplikt för en icke-statlig flyglinje bör kunna överklagas

Trafikverket föreslår att ett beslut om att avslå förslag till allmän trafikplikt för en icke-statlig flyglinje ska kunna överklagas till regeringen. Motiveringen är att ett överklagande inte skulle inverka negativt på verkets förutsättningar att uppfylla sitt uppdrag och att bedömningen av vad som är lämpligt ur ett nationellt perspektiv slutligt bör avgöras av regeringen. Däremot anser Trafikverket att det inte ska gå att överklaga avslag på beslut om medfinansiering av statliga flyglinjer. Verket gör bedömningen att förändringar av ett sådant beslut skulle kunna få påverkan på myndighetens förutsättningar att uppfylla sitt uppdrag. Bland annat skulle det kunna innebära att arbetet med upphandling försenas då det inte skulle vara klart vilka krav som ska gälla. Trafikverket påpekar att ett överklagande dessutom skulle kunna påverka samtliga linjer eftersom alla linjer upphandlas i en upphandling för att möjliggöra kostnadseffektiva anbud med s.k. samslingning (att två linjer med allmän trafikplikt flygs tillsammans med ett flygplan).

Ett beslut om att avslå förslag om allmän trafikplikt för en icke-statlig flyglinje bör kunna överklagas. Det kan finnas nationella perspektiv som lämpligen bör beaktas vid prövningen av ett sådant ärende. Av EU:s lufttrafikförordning framgår exempelvis att proportionaliteten mellan en pla-

nerad trafikplikt och en berörd regions behov av ekonomisk utveckling ska beaktas (artikel 6.3 a). Flera remissinstanser är positiva till förslaget.

Frågorna som ska bedömas vid prövningen av allmän trafikplikt är till stor del av lämplighetskaraktär och överprövningen bör därför göras av regeringen. Däremot bör det, i linje med Trafikverkets bedömning, inte införas någon möjlighet att överklaga beslut om att avslå förslag om medfinansiering av statliga flyglinjer.

Omprövning av beslut enligt EU:s lufttrafikförordning

Enligt EU:s lufttrafikförordning ska medlemsstaterna säkerställa att beslut som har fattats enligt artiklarna 16 och 17 kan omprövas om de strider mot unionsrätten eller nationella regler som genomför den rätten (artikel 18). Det bör därför införas en bestämmelse i den föreslagna förordningen som ger Trafikverket möjlighet att ompröva beslut av det slaget som anges i artikeln. Det torde främst vara beslut om allmän trafikplikt för de icke-statliga flyglinjerna som kan komma i fråga för sådan omprövning. Det bör anges i beslutet om allmän trafikplikt som rör sådana flyglinjer att det kan komma att omprövas för det fall att bestämmelserna som anges i EU:s lufttrafikförordning och övriga villkor som syftar till att följa bestämmelserna i den förordningen inte följs.

Om beslutet om allmän trafikplikt omprövas kan det få konsekvenser för avtal som en kommun eller region har ingått med ett lufttrafikföretag om att utföra lufttrafik. Anvisningar för en sådan situation finns i artikel 17.3 i EU:s lufttrafikförordning. Enligt den artikeln ska ett erbjudande att delta i ett offentligt anbudsförfarande och senare kontrakt bland annat omfatta de krav som gäller för den allmänna trafikplikten, regler för ändring och hävning av kontraktet, särskilt med hänsyn till oförutsedda förändringar, och sanktioner om kontraktet inte uppfylls. Kraven i EU:s lufttrafikförordning måste följas av kommuner och regioner. Det framgår av förslaget om ändring i lagen om vissa kommunala befogenheter.

7 Konsekvenser

Promemorians bedömning

Förslagen bedöms få positiva konsekvenser för kommuner och regioner och för flygbolag som har förutsättningar att lägga anbud vid en upphandling. Förslagen bedöms inte leda till annat än marginella kostnader för myndigheter och domstolar och bedömningen är dessa kostnader ryms inom ramen för befintliga anslag. Om antalet flygningar ökar genom förslagen bedöms klimatutsläppen från inrikesflyg bli något högre.

Rapportens bedömning

Rapportens bedömning överensstämmer i huvudsak med promemorians. I rapporten görs inte bedömningen att eventuella kostnader för myndigheter och domstolar blir marginella och ryms inom ramen för befintliga anslag.

Remissinstanserna

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar och rekommenderar att den kompletteras med en analys av lokala och nationella effekter om ett par kommuner eller regioner eller flera kommuner eller regioner väljer att nyttja möjligheten till nya flyglinjer.

Beskrivning av förslagen och de problem som förslagen syftar till att komma till rätta med

Förslagen syftar till att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och på så sätt bidra till ökad tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor. Det krävs lagändringar för att ge kommuner och regioner den möjligheten. Det behövs även en förordning som reglerar hanteringen hos Trafikverket.

Alternativa lösningar

Om ingen åtgärd vidtas kommer processen för införande av allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik att se likadan ut som i dag, dvs. kommuner och regioner kommer även fortsättningsvis att sakna möjlighet att upphandla eller bekosta flygtrafik.

Några alternativa tillvägagångssätt än att genomföra författningsregleringar för att möjliggöra för kommuner eller regioner att påverka de statliga flyglinjerna med allmän trafikplikt har inte identifierats. Utan författningsregleringar finns ingen sådan möjlighet.

När det gäller de icke-statliga flyglinjerna framhåller Trafikverket att ett alternativ är att kommuner och regioner självständigt beslutar om införande av allmän trafikplikt och därefter upphandlar trafiken på linjerna. En fördel skulle vara att kommuner och regioner då ges full rådighet över hela processen, inte bara upphandling och avtalsförvaltning. En nackdel, menar Trafikverket, skulle vara att det är svårt att göra en samlad analys av behov av enskilda flyglinjer om beslutanderätten är fördelad över samtliga kommuner och regioner. Det finns också en risk för väldigt olika tolkning av vad som är ett minimiutbud på varje linje och Trafikverket framhåller att och det då kan bli svårt att säkerställa förenlighet med EU:s lufttrafikförordning.

Ett annat alternativt tillvägagångssätt som Trafikverket identifierat är att verket beslutar om allmän trafikplikt och därefter upphandlar trafiken även på icke-statliga linjer. Trafikverket ser dock inga fördelar med ett sådant förfarande. En nackdel är däremot att Trafikverket i stor utsträckning skulle vara beroende av att samråda med kommunen eller regionen i egenkap av faktisk beställare av trafiken. En sådan hantering framstår som onödigt administrativt betungande för alla berörda, anser Trafikverket. Det skulle även bli mer tidskrävande än om kommunen eller regionen själv upphandlar trafiken och därigenom fördröja den tidpunkt då flygtrafiken kan vara på plats. Det är heller inte motiverat att begränsa rådigheten för den som är faktisk beställare och finansiär av trafiken på sådant sätt.

De alternativa lösningar som Trafikverket redovisar i sin rapport bör inte genomföras. Det bör fortsatt vara Trafikverket som beslutar om allmän trafikplikt. En enhetlig tillämpning av EU:s lufttrafikförordning skulle

annars äventyras. Efter beslut om allmän trafikplikt bör det vara kommuner och regioner som tar över processen. En förutsättning för nya flyglinjer är ju att kommunen eller regionen tar på sig fullt kostnadsansvar och då bör de också fullt ut ansvara för upphandling och avtalsförvaltning.

Konsekvenser för Trafikverket

Förslaget i förordningen innebär att kommunen eller regionens kostnad till följd av de utökade kraven vid medfinansiering beräknas på förhand, innan Trafikverket upphandlar trafiken. Det är dock först efter anbudsutvärdering som Trafikverket vet vad kostnaden för trafiken faktiskt landar på. Det finns inget förslag om justering av den ersättning som kommuner eller regioner ska utge beroende på utfallet i upphandlingen. Orsaken är att det inte går att säkerställa exakt hur stor del av kostnadsökningen som beror på de ändrade kraven. Förslaget innebär därför att Trafikverket tar risken för att trafiken blir dyrare än beräknat. Trafikverket tilldelas ett anslag för trafikavtal som är gemensamt för alla trafikslag. Förslaget innebär en ökad risk att de medel som Trafikverket tilldelats för trafikavtal inte räcker för att bekosta flygtrafiken på de statliga linjerna om åtgärderna till följd av medfinansieringen blir dyrare än beräknat. Trafikverket ser en risk för att man tvingas prioritera mellan de olika flyglinjerna för att välja ut vilka linjer de tilldelade medlen ska användas till, alternativt prioritera bort trafik inom andra trafikslag.

Det kommer att vara viktigt att Trafikverkets beräkning av de ökade kostnaderna med anledning av tillkommande krav bygger på god kunskap om flygupphandlingars kostnader och är så precisa som möjligt. Utfallet av upphandlingarna kommer att kunna gå åt båda hållen, att Trafikverket betalar mer än vad de tillkommande kraven faktiskt kostar eller att kommunen betalar mer. Det kommer dock inte att gå att i efterhand se vilken part som fick betala för mycket.

För det fall kommuner och regioner nyttjar den föreslagna möjligheten att bekosta och upphandla regelbunden flygtrafik uppstår ett ökat resursbehov hos Trafikverket. Det krävs resurser för att hantera förslag från kommuner och regioner om utökade krav i de statliga linjerna och om införande av allmän trafikplikt på ytterligare, icke-statliga, linjer. Frågan om kostnader har ställts till Trafikverket som meddelat att de sannolikt kommer att variera ganska mycket mellan åren. Ansökningar om utökning av allmän trafikplikt kommer att kunna göras vart fjärde år inför ny upphandling. Ansökningar om andra linjer kan komma varje år. Utifrån en översiktlig beräkning uppskattar verket att det behövs cirka 30 procent av en årsarbetskraft i genomsnitt, vilket skulle motsvara cirka 300 000 kronor om året. Kostnaden ryms inom ramen för befintligt anslag.

Konsekvenser för domstolar

Trafikverket anger i sin rapport att ett genomförande av förslaget skapar förutsättningar för fler upphandlingar av flygtrafik på icke-statliga linjer och det därför inte är osannolikt att antalet överklaganden ökar. Eftersom det inte är möjligt att förutse hur många kommuner eller regioner som har för avsikt att utnyttja möjligheten och genomföra en upphandling är bedömningen i nuläget att måltillströmningen bör bli mycket begränsad och

inte leda till annat än marginella kostnader för domstolarna. Eventuella kostnader bör rymmas inom ramen för befintliga anslag.

Konsekvenser för kommuner och regioner

Genom förslaget ges kommuner och regioner befogenhet att vid behov komplettera det statliga utbudet av flygtrafik. Det är alltså fråga om en möjlighet, och inte en skyldighet, för kommuner och regioner att bekosta ytterligare trafik.

Kommuner och regioner ska enligt förslaget ta fullt kostnadsansvar för den tillkommande trafiken, men det är enbart om möjligheten nyttjas som kostnader uppstår. Om möjligheten till medfinansiering av statliga flyglinjer nyttjas kommer det att vara fråga om kostnader dels i form av ersättning för exempelvis fler flygavgångar och dels administrativa kostnader kopplat till de resurser som krävs för hantering av ansökningar till Trafikverket. För icke-statliga linjer kommer det, utöver ersättning till lufttrafikföretag, även att uppstå administrativa kostnader för de resurser som krävs för hantering av upphandling och avtalsförvaltning. Det går dock inte i nuläget att uppskatta storleken på kostnaderna då de beror på i vilken omfattning kommuner och regioner utnyttjar möjligheten att komplettera flygutbudet och på förutsättningarna i det enskilda fallet.

Konsekvenser för företag

Trafikverket bedömer i sin rapport att det inte är möjligt att i nuläget uppskatta vilken inverkan ett införande av allmän trafikplikt på ytterligare linjer kan få för flygmarknaden och befintlig flygtrafik. Det beror på att det inte är möjligt att förutse hur många kommuner eller regioner som har för avsikt att utnyttja möjligheten och hur många flyglinjer som faktiskt får allmän trafikplikt i slutändan. Det skulle därför vara begränsad nytta att genomföra en sådan analys som *Regelrådet* föreslår. Trafikverket gör dock vissa bedömningar i rapporten. Enligt verkets mening går det sannolikt inte att utesluta att negativ inverkan kan uppstå för såväl statliga som kommersiella flyglinjer samt flygmarknaden som sådan. Allmän trafikplikt är i sig själv ett ingrepp i marknaden i och med att flygbolag inte kan trafikera linjen fritt i den omfattning som flygbolaget vill och därmed utgör ett hinder för befintlig, eller start av ny trafik. Med fler offentligt upphandlade linjer menar verket att risken ökar för att dessa linjer tar resenärer från linjer som inte är upphandlade och undergräver lönsamheten för den trafiken.

I rapporten gör Trafikverket bedömningen att de flygbolag som har förutsättningar att lägga anbud har fler möjligheter att få ett avtal vid en upphandling, vilket är positivt för dessa flygbolag. På kort och eventuellt även lång sikt skulle det dock, enligt verket, kunna få negativa konsekvenser såsom att det inte finns tillräckligt med aktörer med lämpliga flygplan. Beroende på om flygbolagen uppfattar kommuner och regioners engagemang som långsiktigt eller inte, kan det även påverka om man är villig att införskaffa fler flygplan för att möta behovet.

Beträffande flygmarknaden bedömer Trafikverket att direktlinjer till utrikes destinationer kan komma att försvaga Arlanda men också komma att påverka befintliga linjer till och från Arlanda.

Konsekvenser för miljö och klimat

Förslagen innebär bl.a. en möjlighet att finansiera nya flyglinjer. Om antalet flygningar ökar bedöms det leda till något högre utsläpp av växthusgaser.

Konsekvenser för statens budget

Förslaget kan innebära att vissa flygplatser får mer trafik. Detta bedöms ha endast en mindre påverkan på flygplatsernas ekonomi och påverkar ej storleken på det anslag i statsbudgeten som finansierar ersättning till kommunala och privata flygplatser. Förslaget innebär en ökad risk att de medel som Trafikverket tilldelats för trafikavtal inte räcker för att bekosta flygtrafiken på de statliga linjerna om åtgärderna till följd av medfinansieringen blir dyrare än beräknat.

8 Ikraftträdande

Promemorians förslag

Lagändringarna och den nya förordningen ska träda i kraft den 1 april 2027.

Rapportens förslag

I rapporten finns inget förslag på datum för ikraftträdande.

Skälen för promemorians förslag

Beslut om allmän trafikplikt för statliga flyglinjer fattas av Trafikverket för en trafikperiod om fyra år i taget. Eftersom nästa avtalsperiod avser åren 2027–2031 kommer förslagen i promemorian inte att påverka de statliga flyglinjer som upphandlas för den perioden. Ett ikraftträdande i närtid kommer däremot att kunna påverka möjligheten för kommuner och regioner att finansiera och upphandla nya flyglinjer och därför bör lagändringarna och den nya förordningen träda i kraft den 1 april 2027.

9 Författningskommentar

1 kap.

2 § Det krav på anknytning till kommunens eller regionens område eller dess medlemmar som avses i 2 kap. 1 § kommunallagen (2017:725) gäller inte vid tillämpning av följande bestämmelser i denna lag:

- 2 kap. 3 § om medfinansiering av vissa projekt,
- 2 kap. 4 § om bistånd till utländska studerande,
- 2 kap. 10 § om kompensation till enskilda inom socialtjänsten,
- 3 kap. 2 § om sjuktransporter,
- 3 kap. 3 § om kollektivtrafik,
- 3 kap. 7 § om samhällsorientering,

- 4 kap. 1 § om turism, och
- 5 kap. om tjänsteexport och internationellt bistånd.

Det krävs särskilda skäl för undantag från kravet på anknytning vid tillämpning av

– 2 kap. 1 § om bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för, till byggande av järnväg som en region ansvarar för och till anläggande av statlig farled, *och*

- 2 kap. 11 § om finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt.

I paragrafen föreskrivs att det krav på anknytning till kommunens eller regionens område eller dess medlemmar som anges i 2 kap. 1 § kommunallagen (2017:725) inte gäller vid tillämpningen av vissa bestämmelser i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 5.

I paragrafens *andra stycke* införs en komplettering som innebär undantag från kravet på anknytning i 2 kap. 1 § kommunallagen vid kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. Det nya undantaget gäller om det finns särskilda skäl. Med särskilda skäl avses samma skäl som redovisas i fråga om bidrag till väg, järnväg och farleder (se prop. 2008/09:21, s. 38 och 93 och prop. 2012/13:153 s. 19). De kompletterande åtgärder eller de nya flyglinjer som medfinansieringen eller finansieringen avser, ska alltså ha regional nytta för ett större område än varje enskild kommun och den nya trafiklösningen måste medföra markant förbättrade kommunikationsmöjligheter i området. Som exempel nämns i förarbetena att trafiklösningen kan bidra till kraftigt förbättrade transportmöjligheter som underlättar arbetspendling, skapa större arbetsmarknadsregioner, men också främja företagsetableringar och utveckling av befintliga företag. Det anges också att bidrag från en kommun eller ett landsting (numera region) inte får ges till projekt i en helt annan del av landet. Se kommentaren till 2 kap. 11 § i fråga om uttrycket allmän trafikplikt.

2 kap.

Finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

11 § Kommuner och regioner får ingå avtal med

1. staten om att medfinansiera statliga flyglinjer, under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, och

2. lufttrafikföretag om att finansiera och utföra lufttrafik på flyglinjer, under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008 och att bestämmelserna i den förordningen följs.

I paragrafen, som är ny, regleras möjligheten för kommuner och regioner att medfinansiera eller finansiera flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt. Övervägandena finns i avsnitt 4.

Regleringen medför endast möjligheter för kommuner och regioner, inga skyldigheter. Kompletterande föreskrifter finns i förordning.

Första punkten innebär en möjlighet för kommuner och regioner att vara med och finansiera exempelvis fler flygstolar eller fler avgångar på en statlig flyglinje som omfattas av allmän trafikplikt. En förutsättning för

medfinansiering är att de åtgärder som kommuner och regioner föreslår är förenliga med regleringen av allmän trafikplikt som finns i artikel 16 och 17 i förordning (EG) nr 1008/2008. Allmän trafikplikt beslutas av Trafikverket som även har uppgiften att upphandla statligt finansierade flyglinjer.

Andra punkten innebär att kommuner och regioner får finansiera och träffa avtal med lufttrafikföretag om nya flyglinjer. En förutsättning är att Trafikverket har beslutat om allmän trafikplikt i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008. Efter att beslut om allmän trafikplikt har fattats går ansvaret för den fortsatta processen över till kommunen eller regionen. Bestämmelsen innebär därför en utvidgning av kompetensen i förhållande till 2 kap. 2 § kommunallagen där det anges att kommuner och regioner inte får ha hand om sådana angelägenheter som enbart staten, en annan kommun, en annan region eller någon annan ska ha hand om. Den innebär även en utvidgning av kompetensen i förhållande till 2 kap. 8 § andra stycket kommunallagen, enligt vilken individuellt inriktat stöd till enskilda näringsidkare får lämnas endast om det finns synnerliga skäl för det. Bestämmelserna i förordning (EG) nr 1008/2008 måste följas av kommuner och regioner vid upphandlingen. Det innebär att bl.a. kraven på offentligt anbudsförfarande i artikel 17 gäller. Även EU:s statsstödsregelverk kan vara tillämpligt. Att villkoren i EU:s lufttrafikförordning efterlevs innebär inte att den ersättning som utbetalas till ett flygbolag är förenlig med statsstödsreglerna som alltid gäller.

Lag om medfinansiering och upphandling av regelbunden lufttrafik m.m.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Lagens tillämpningsområde m.m.

1 § Denna lag reglerar kommuner och regioners möjlighet att medfinansiera en statlig flyglinje och att finansiera och ingå avtal om egna regionala, interregionala eller internationella flyglinjer (icke-statlig flyglinje).

2 § I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EU:s lufttrafikförordning) finns bestämmelser om medlemsstatens möjligheter att vidta åtgärder för att säkerställa tillgänglighet med hjälp av regelbunden lufttrafik på ett sätt som är förenligt med unionsrätten.

3 § Trafikverket är behörig myndighet enligt 3 § förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område att utföra de uppgifter som åligger Sverige enligt artiklarna 16 och 17 i EU:s lufttrafikförordning.

Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt på en flyglinje både vad gäller statliga och icke-statliga flyglinjer. Trafikverket ska enligt 12a § förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ingå och ansvara för statens avtal om flygtrafik (statlig flyglinje).

För de icke-statliga flyglinjerna ska kommun och region ha behörighet, enligt bestämmelserna i denna lag, att ingå och ansvara för avtal om flygtrafik och utföra uppgifter enligt artikel 16.9, 16.12 och 17 i EU:s lufttrafikförordning.

Definitioner

4 § I denna lag avses med allmän trafikplikt, flygplats, EG-lufttrafikföretag, lufttrafikföretag, offentligt anbudsförfarande och regelbunden lufttrafik detsamma som i EU:s lufttrafikförordning.

5 § I denna lag avses med lokal myndighet en kommun eller en region som har behörighet enligt 2 kap. 1 § i denna lag.

2 kap. Ansvar inom ett län

1 § Regionen och kommunerna inom ett län har gemensam behörighet. Regionen och kommunerna får dock komma överens om att antingen regionen eller kommunerna ska ha behörighet.

2 § Om regionen och kommunerna i samma län har kommit överens om att regionen ensam ska ha behörighet, får kommunerna lämna ekonomiskt bidrag till varandra, om det behövs för kostnadsutjämningen mellan kommunerna.

3 § Om en region ensam ska ha behörighet, får en kommun inom länet träffa avtal med regionen om ekonomiskt bidrag för regelbunden lufttrafik på statliga och icke-statliga flyglinjer.

3 kap. Statliga flyglinjer

1 § Trafikverket ska analysera nödvändigheten av allmän trafikplikt. Denna analys, inklusive bedömningar och förslag till åtgärder, ska redovisas i en utredning. Trafikverkets utredning ska omfatta behovet av statliga åtgärder som är nödvändiga utifrån ett nationellt tillgänglighetsperspektiv. Trafikverkets förslag ska vara förenligt med EU:s lufttrafikförordning.

Trafikverket ska under utredningen samråda med berörda kommuner, regioner, lufttrafikföretag och flygplatser.

Innan Trafikverket fattar beslut om allmän trafikplikt ska berörda kommuner, regioner, lufttrafikföretag och flygplatser ges tillfälle att yttra sig över Trafikverkets utredning. Synpunkter ska ha inkommit inom den remisstid som Trafikverket anger, vilken ska vara minst en månad.

2 § Lokal myndighet som vill föreslå ändring av den allmänna trafikplikten ska ge in förslaget till Trafikverket senast vid remisstidens utgång. Av förslaget ska framgå vilken statlig linje som avses, föreslagen ändring (vilket krav i den allmänna trafikplikten som ska ändras och på vilket sätt) samt underlag som visar att ändringen är nödvändig.

3 § Trafikverket ska pröva att den föreslagna ändringen inte påverkar statens flyglinjer negativt och om den är förenlig med EU:s lufttrafikförordning.

4 § Trafikverket ska underrätta den lokala myndigheten om ifall den allmänna trafikplikten för flyglinjen kan ändras i enlighet med förslaget.

Om den allmänna trafikplikten kan ändras ska bindande överenskommelse om ekonomiskt bidrag tecknas mellan Trafikverket och den lokala myndigheten inom en månad från Trafikverkets besked om att den föreslagna ändringen är möjlig samt kostnad för ändringen.

Om bindande överenskommelse inte ingåtts inom den föreskrivna tiden kan Trafikverket fatta beslut om allmän trafikplikt utan hänsyn till den lokala myndighetens föreslagna ändringar.

5 § Trafikverket ska i beslutet om allmän trafikplikt ange att det är en statlig flyglinje.

4 kap. Icke-statliga flyglinjer

1 § Lokal myndighet har möjlighet att utifrån ett regionalt behov föreslå allmän trafikplikt på regionala, interregionala eller internationella flyglinjer. Förslag om allmän trafikplikt ska ges in till Trafikverket tillsam-

mans med underlag som visar att trafiken är nödvändig, att förutsättningar för allmän trafikplikt enligt EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda samt att finansiering för upphandling av regelbunden lufttrafik finns. Bilaga 1

2 § Trafikverket ska pröva om den föreslagna allmänna trafikplikten är lämplig och förenlig med EU:s lufttrafikförordning.

3 § Trafikverket ska i beslutet om allmän trafikplikt ange att det är en icke-statlig flyglinje, giltighetstiden för den allmänna trafikplikten, samt namnet på den lokala myndigheten.

4 § § Om förutsättningarna i artikel 16.9 i EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda får den lokala myndigheten efter offentligt anbudsförfarande, enligt artikel 17 i EU:s lufttrafikförordning, ingå avtal med ett EG-lufttrafikföretag om att utföra regelbunden lufttrafik med ensamrätt på flyglinjen.

5 § I samband med att den lokala myndigheten informerar kommissionen enligt artikel 17.9 i EU:s lufttrafikförordning ska Trafikverket erhålla samma information.

6 § Om den regelbundna lufttrafiken upphör ska den lokala myndigheten snarast informera Trafikverket om den har för avsikt att fortsatt ingå avtal om regelbunden lufttrafik på flyglinjen. Om inte ska Trafikverket fatta beslut om att den allmänna trafikplikten på flyglinjen ska upphöra att gälla om detta inte är uppenbart obehövligt.

5 kap. Överklagande

1 § Trafikverkets beslut enligt 4 kap. 2 § får överklagas till regeringen.

Övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den [dag, månad, år].

Förteckning över remissinstanser som har yttrat sig över Trafikverkets rapport Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt

Remissyttranden har lämnats av:

- Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Regelrådet, Statens energimyndighet, Tillväxtanalys, Trafikanalys, Transportstyrelsen och Upphandlingsmyndigheten,
- Borlänge, Hagfors, Halmstads, Härjedalens, Jönköpings, Karlstads, Kiruna, Kramfors, Kristianstads, Luleå, Lycksele, Malung-Sälens, Nyköpings, Ronneby, Skellefteå, Sollefteå, Stockholms, Storumans, Sundsvalls, Trollhättans, Umeå, Vilhelmina, Växjö, Ängelholms, Örnsköldsviks och Östersunds kommuner,
- Region Dalarna, Region Halland, Region Jämtland Härjedalen, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg, Region Norrbotten, Region Skåne, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Värmland, Region Västerbotten, Region Västernorrland och Region Östergötland,
- Norrbottens Handelskammare, Svenska flygbranschen, Svenska regionala flygplatser, Svenskt Näringsliv och Sveriges Kommuner och Regioner, och
- AOPA, Företagarna, Kalmar Öland Airport AB och Swedavia.

Därutöver har yttranden inkommit från Konkurrensverket och Region Gotland.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter:

- Arvidsjaur, Eskilstuna, Gotlands, Gällivare, Göteborgs, Kalmar, Linköpings, Malmö, Mora, Norrköpings, Pajala, Timrå, Torsby, Västerås och Örebro kommuner,
- Region Blekinge, Region Gävleborg, Region Uppsala, Region Västmanland, Region Örebro och Västra Götalandsregionen,
- Grön Flygplats, Kungliga Svenska Aeroklubben KSAK, Näringslivets transportråd, Svenska Handelskammarförbundet, Svenskt Flyg, Sveriges export- och investeringsråd (Business Sweden), och
- Amapola Flyg AB, Aviation Capacity Resources AB, BRA Sverige AB, Grafair Flight Management AB, Jonair Affärsflyg AB, Norwegian Air Sweden AB, Scandinavian Airlines Systems AB och Västflyg AB.



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering
Niklas Lundin
08-405 36 20

Remiss av promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

Remissinstanser

1. Borlänge kommun
2. Falu kommun
3. Hagfors kommun
4. Halmstads kommun
5. Härjedalens kommun
6. Jönköpings kommun
7. Karlskrona kommun
8. Karlstads kommun
9. Kiruna kommun
10. Konkurrensverket
11. Kramfors kommun
12. Kristianstads kommun
13. Luleå kommun
14. Lycksele kommun
15. Malung-Sälens kommun
16. Mora kommun
17. Nyköpings kommun
18. Regelrådet
19. Region Dalarna
20. Region Gotland
21. Region Halland
22. Region Jämtland Härjedalen
23. Region Jönköpings län
24. Region Norrbotten

25. Region Skåne
26. Region Stockholm
27. Region Värmland
28. Region Västerbotten
29. Region Västernorrland
30. Skellefteå kommun
31. Sollefteå kommun
32. Stockholms kommun
33. Storumans kommun
34. Sundsvalls kommun
35. Sveriges Kommuner och Regioner
36. Svenska Flygbranschen
37. Svenska Regionala Flygplatser
38. Svenskt Näringsliv
39. Swedavia
40. Torsby kommun
41. Trafikanalys
42. Trafikverket
43. Umeå kommun
44. Utredningen om statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion (LI 2025:03)
45. Vilhelmina kommun
46. Växjö kommun
47. Åre kommun
48. Ängelholms kommun
49. Upphandlingsmyndigheten
50. Örnsköldsviks kommun
51. Östersunds kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 12 oktober 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se samt niklas.lundin@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2026/01127 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven

enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Christer Pettersson
Departementsråd