



Detaljbudget 2026 med utblick 2027-2028

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Verksamhet	4
2.1	Utblick 2027-2028	5
2.2	Trafikförsörjningsprogrammet.....	5
2.3	Mål från regionfullmäktiges budget	6
2.3.1	Mål: Västra Götalandsregionen ska stärka sin beredskap och motståndskraft för att bättre kunna hantera samhällsstörningar, kriser och ett förändrat säkerhetsläge.....	6
2.3.2	Mål: Västra Götalandsregionen ska verka för en minskad miljö- och klimatpåverkan i Västra Götaland.....	7
2.3.2.1	Fokusområde: Öka takten i det klimatstrategiska arbetet på kort och lång sikt för att minska utsläppen	7
2.3.2.2	Fokusområde: Kraftsamla för elektrifiering	7
2.3.3	Mål: Knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet	8
2.3.3.1	Fokusområde: Öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbara resandet	12
2.3.3.2	Fokusområde: Strategiskt påverkansarbete för prioriterade infrastrukturobjekt som främjar ett transporteffektivt Västra Götaland.	14
2.4	Regiongemensamt	15
2.4.1	Intern kontroll	15
3	Ekonomi.....	16
3.1	Utblick 2027-2028	16
3.2	Resultat	16
3.2.1	Verksamhetens intäkter	16
3.2.2	Verksamhetens kostnader	17
3.3	Mål från regionfullmäktiges budget	18
3.3.1	Mål: God finansiell flexibilitet och styrning.....	18
3.3.1.1	Fokusområde: God budgetföljsamhet	18

1 Sammanfattning

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN) ska med sina insatser bidra till den regionala utvecklingsstrategins mål; att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Ett Västra Götaland som ställer om är robust och sammanhållet, jämlikt och öppet samt fossiloberoende och cirkulärt. Det regionala utvecklingsarbetet är långsiktigt och strategiskt och sker i samverkan med nämnder och beredningar inom regional utveckling och kultur i Västra Götalandsregionen. Arbetet genomförs i samarbete mellan sektorer och aktörer lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Tillsammans har vi en unik genomförandekraft för att uppnå en hållbar utveckling och ett gott liv för invånarna Västra Götaland. IKN:s arbete under 2026 kommer fortsatt att utgå från den regionala utvecklingsstrategin och Trafikförsörjningsprogrammet.

IKN har tilldelats följande mål med tillhörande fokusområden i regionfullmäktiges budget:

- Västra Götalandsregionen ska stärka sin beredskap och motståndskraft för att bättre kunna hantera samhällsstörningar, kriser och ett förändrat säkerhetsläge
- Västra Götalandsregionen ska verka för en minskad miljö- och klimatpåverkan i Västra Götaland med fokusområden öka takten i det klimatstrategiska arbetet på kort och lång sikt för att minska utsläppen, öka elektrifieringen
- Knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet med fokusområden öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbara resandet, strategiskt påverkansarbete för prioriterade infrastrukturobjekt som främjar ett transporteffektivt Västra Götaland.
- God finansiell flexibilitet och styrning med fokusområde god budgetföljsamhet.

Prioriterade aktiviteter och insatser för att bidra till mål och fokusområden:

- Agera utifrån kommande regiongemensamma mål inom civil beredskap
- Undersöka sårbarheter och kritisk infrastruktur för godstransporter
- Utveckla och etablera regionala avtal för hållbart resande i stad och på landsbygd
- Fortsatta behov av strategiska satsningar för laddinfrastruktur
- Särskilda insatser ”knyta samman” – utveckla principer och process
- Revidering Målbild tåg, västtågsutredningen och storregional busstrafik
- Utredning av båttrafikens förutsättningar, principer och utvecklingsbehov
- Revidering av kollektivtrafikplaner i Trollhättan och Vänersborg samt Skövde
- Utveckla rutiner, principer och förhållningssätt kopplat till trafikförsörjningsprogrammets mål om självfinansieringsgrad
- Insatser i linje med beslutade strategiska planer för cykel och gods

- Utveckla mål för ett transporteffektivt Västra Götaland
- Utveckla bredband och ta fram en ny strategisk plan för bredband
- Utveckla samverkan i regional samhällsplanering och bidra till genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin
- Ta fram en plan för att gå i riktning mot branschmålet 4 av 10 motoriserade resor ska ske med kollektivtrafik
- Handlingsplan målbild koll 2035 Göteborg, Mölndal och Partille - prioriterade åtgärder för 2026
- Studie om kollektivtrafik och besöksnäringens kompetensförsörjning
- Utvecklingsarbete vägen till och från hållplats
- Utveckling av framtidens mobilitet ny utvecklad och kombinerad
- Fortsatt och utvecklat strategiskt påverkansarbete
- Samverkan för ökad genomförandetakt av regional infrastrukturplan
- Utredda alternativa finansieringsmöjligheter till infrastruktur

Infrastruktur-och kollektivtrafiknämndens regionbidrag 2026 uppgår till totalt 6 438 miljoner. Merparten 6 030 miljoner kronor går till Västtrafik AB som en ekonomisk ram/driftbidrag.

2 Verksamhet

Enligt reglementet för IKN är nämnden VGR:s ledande politiska organ inom områdena infrastruktur och kollektivtrafik. Nämnden ska fullgöra de uppgifter som följer av VGR:s ansvar som kollektivtrafikmyndighet i enlighet med lagen om kollektivtrafik (2010:1065). Här ingår att besluta om uppdrag och ekonomiska resurser till Västtrafik samt besluta om trafikplikt och biljettpriser. Därtill ingår att fullgöra de uppgifter som följer av Västra Götalandsregionens ansvar som upprättare av länsplan i enlighet med lag om regionalt utvecklingsansvar (2010:630) samt förordning (2017:583) om regionalt tillväxtarbete.

Nämndens huvudsakliga uppgift är att bedriva regionövergripande strategiskt arbete inom samhällsplanering, transportinfrastruktur, kollektivtrafik och bredbandsutbyggnad. I nämndens uppdrag ingår också att samverka med länets kommuner i kollektivtrafik- och transportinfrastrukturfrågor samt företräda Västra Götalandsregionen enligt gällande överenskommelser. Här finns beslutade samverkansformer med kommunerna med utgångspunkt i kollektivtrafik. Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är beredande till regionstyrelsen och en viktig arena för de strategier som IKN ansvarar för att ta fram. Här möts VGR och kommunalförbunden politiskt i syfte att komma överens om strategiska territoriella frågor, där infrastruktur och kollektivtrafik utgör naturliga grundpelare för den fysiska planeringen. IKN:s presidium representerar IKN i BHU. För övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor, så som trafikförsörjningsprogrammet, är BHU beredande till IKN.

IKN har också en grundläggande uppgift i att kontinuerligt omvärldsbevaka, följa upp, övergripande analysera och påverka utvecklingen av infrastruktur och kollektivtrafik och bredband i Västra Götaland. Viktiga informationskällor för omvärldsbevakning är medlemskapen i SKR (Sveriges kommuner och regioner), branchorganisationen Svensk kollektivtrafik, STRING (en politisk medlemsorganisation för kommuner och regioner för utveckling av stråket Oslo – Hamburg), K2 (det nationella kunskapscentrumet för kollektiv mobilitet) och den

internationella organisationen för kollektivtrafik, UITP. Påverkansarbete sker enligt särskild påverkansagenda. Genom finansiering av olika forsknings- och innovationsprojekt bidrar IKN till kunskap och utveckling av framtidens nya kollektivtrafik- och infrastrukturlösningar. Utöver enskilda forskningsprojekt ger IKN verksamhetsbidrag till K2, kunskapscentrum för kollektiv mobilitet och Urban Futures, Centrum för hållbar stadsutveckling.

2.1 Utblick 2027-2028

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden ansvarar, driver och medverkar i flera planeringsprocesser och projekt som fortsatt kommer att pågå eller starta upp de närmaste åren.

Genomförande av trafikförsörjningsprogram 2026-2029 pågår under perioden. Prioriterade åtgärder enligt programmet behöver genomföras. En utvärdering av programmet ska ske under 2028 som ett underlag för nästkommande program efter 2029.

Revidering av Målbild tåg inklusive Västtågsutredningen är ett större utredningsprojekt som startar i slutet av 2025 och pågår till och med 2028.

Arbetet med att ta fram den regionala infrastrukturplanen för perioden 2026–2037 är i sitt slutskede. Beslut om ny regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland väntas under våren 2026. Då vidtar arbetet med genomförande av de beslutade åtgärderna, vilket leds av IKN med Trafikverket som samverkanspart och utförare.

Arbete kommer pågå i den av BHU utsedda arbetsgruppen för dialog om process och principer för fördelning av medel i regional plan samt påverkansfrågor i nationell plan kan resultera i ytterligare åtgärder och aktiviteter.

Det strategiskt långsiktiga påverkansarbetet för den nationella infrastrukturen är under utveckling. Inför revideringen av den nationella infrastrukturplanen för åren 2030–2041 behöver åtgärder och aktiviteter prioriteras på ett samordnat sätt. För att stärka regionens position och bidra till en effektiv helhet är det viktigt att vi samverkar med andra regioner och gemensamt prioriterar de stråk som har störst betydelse för framtidens transportinfrastruktur.

Ny strategisk plan för bredbandsutveckling, som tas fram under 2026 ligger till grund för satsningar och vägval de kommande åren.

Kraftsamlingar i aktualiserad regional utvecklingsstrategi som kopplar an till IKNs ansvarsområden, exempelvis övergripande samhällsplanering, behöver tas höjd för under de närmsta åren.

2.2 Trafikförsörjningsprogrammet

Västra Götalandsregionen ska, i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet, ta fram ett trafikförsörjningsprogram. I november 2025 antog regionfullmäktige Trafikförsörjningsprogram 2026-2029 – Västra Götalands kollektivtrafikstrategi. Under 2026 sker uppstart av programmets prioriterade åtgärdsområden. Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med regionfullmäktiges budget det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling i länet. Programmet ligger till grund för IKN:s arbete och uppdraget till Västtrafik.

Trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga mål syftar till hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland. Tre målområden med tolv mått-satta mål beskriver inriktning och ambitioner för kollektivtrafikens utveckling den kommande fyraårsperioden.

Beslutade strategier, exempelvis Målbild tåg 2035, koll 2035 i Göteborg/Mölndal/Partille, kollektivtrafikplaner i Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla är en del av trafikförsörjningsprogrammet. Dessa genomförs i den takt resandeutveckling och ekonomi tillåter samt revideras vid behov. Specifika handlingsplaner för strategiernas genomförande identifierar och medför utredningsbehov av olika karaktär och omfattning.

Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor beräknas beslutas i december. Planen innebär bland annat att sociala analyser ska genomföras i utvecklingen av kollektivtrafiken. Det innebär att i de större utredningar och utvecklingsprojekt som IKN initierar ska sociala konsekvenser analyseras och lyftas inför beslut.

2.3 Mål från regionfullmäktiges budget

I arbetet med att uppnå regionfullmäktiges mål och fokusområden specificeras i följande kapitel de aktiviteter och insatser som är aktuella för 2026.

2.3.1 Mål: Västra Götalandsregionen ska stärka sin beredskap och motståndskraft för att bättre kunna hantera samhällsstörningar, kriser och ett förändrat säkerhetsläge

Agera utifrån kommande regiongemensamma mål inom civil beredskap

Kollektivtrafiken utgör en samhällsviktig funktion vilket innebär att verksamheten ska kunna fortsätta att fungera i fredstida krissituationer, höjd beredskap och krig. Utifrån ett beredskapsperspektiv behöver kollektivtrafiken fortsätta utvecklas för att kunna hantera både kända och kommande samhällsutmaningar.

Det finns fortsatt behov att stärka och organisera det systematiska arbetet med civil beredskap genom att vidareutveckla och konkretisera roll och ansvarsfördelning för kollektivtrafiken i förhållande till beredskapsfrågor.

Beredskap behövs även för att möta upp länets utmaningar inom beredskapsfrågor som kan lyftas i kommande kraftsamlingar inom den regionala utvecklingsstrategin.

Arbetet med att ta fram regiongemensamma för mål inom beredskap och civilt försvar för 2026 – 2030 pågår. Planen kommer att ge inriktning för IKNs och Västtrafiks styrelses arbete med att utveckla beredskapsförmågor inom sina respektive ansvarsområden. Nämnden ska tillsammans med bland annat Västtrafik ta fram process för åtgärdsval, en handlingsplan och en plan för uppföljning av mål och delmål när regionstyrelsen har fastställt dokumentet. Under 2026 kommer troligen måldokumentet att uppdateras och även omfatta regional utveckling vilket kan innebära att IKNs arbete med godstransporter och

infrastruktur berörs.

Undersöka sårbarheter och kritisk infrastruktur för godstransporter

I regionfullmäktiges budget framgår att IKN ska undersöka sårbarheter i kollektivtrafiken, godstransporter och den fysiska infrastrukturen. Västtrafik har i uppdraget från IKN för 2026 fått ansvar för den del som avser kollektivtrafik. IKN kommer därför att fokusera på godstransporternas sårbarheter och kritisk infrastruktur. Behovet har även lyfts av flera instanser i samband med remissen av regional plan för infrastruktur. Länsstyrelsen skriver att i händelse av en kris eller krig utgör en robust infrastruktur basen för att kunna upprätthålla grundläggande samhällsfunktioner och efterfrågar en analys över hur transportsystemet kan fungera i händelse av en kris och där viktiga funktioner och sårbarheter identifieras.

IKN kommer under 2026 att göra en omvärldsbevakning i syfte att tydliggöra kunskapsläget, pågående arbete och initiativ kopplat till sårbarheter och kritisk infrastruktur för samhällsviktiga godstransporter, exempelvis behovet av klimatanpassning.

2.3.2 Mål: Västra Götalandsregionen ska verka för en minskad miljö- och klimatpåverkan i Västra Götaland

Omställningen till en minskad miljö- och klimatpåverkan är en förutsättning för långsiktig konkurrenskraft och hållbar utveckling och genomsyrar hela det regionala utvecklingsarbetet. IKN har med sina verksamhetsområden olika verktyg för att bidra till omställningen.

2.3.2.1 Fokusområde: Öka takten i det klimatstrategiska arbetet på kort och lång sikt för att minska utsläppen

Utveckla och etablera regionala avtal för hållbart resande i stad och på landsbygd

Det pågår ett utvecklingsarbete där VGR och Västtrafik tillsammans med IVL Svenska Miljöinstitutet arbetar med förslag på regionala avtal. Under 2025 och 2026 ska det formis ett flertal pilotprojekt med medfinansiering från IKN. En prioriterad insats är att se på hur hållbara transporter och framför allt kollektivtrafik kan erbjudas tidigt för kommuner och företag vid utveckling och etablering av både nya och befintliga bostads- och verksamhetsområden.

En förstudie har inletts för att utveckla arbetssätt med fokus på företag och samverkan mellan offentlig och privat sektor, i syfte att öka andelen hållbara resor. Förstudien genomförs av IVL i samverkan med VGR, Västtrafik och Business region Göteborg. Förslag från denna studie omhändertas i det löpande utvecklingsarbetet.

2.3.2.2 Fokusområde: Kraftsamla för elektrifiering

Fortsatta behov av strategiska satsningar för laddinfrastruktur

Det finns ett fortsatt behov av att bidra till projekt och utbyggnad av laddinfrastruktur, detta för att möjliggöra en snabbare elektrifiering av

kollektivtrafik, gods- och persontransporter, samt att samordna insatser med kommuner och andra aktörer. Arbetet genomförs inom Klimat 2030.

Kollektivtrafiken elektrifieras successivt, i takt med att nya trafikavtal träder i kraft. En mindre del återstår och för att säkerställa att Västtrafik går i mål med genomförandet av miljö- och klimatstrategin kan det komma att krävas särskilda satsningar.

Elektrifieringsbehov kopplat till kommande kraftsamlingar i aktualiserad regional utvecklingsstrategi kan också föranleda ytterligare insatser.

2.3.3 Mål: Knyta samman Västra Götaland med hållbara resor och förbättrad tillgänglighet

Att knyta samman Västra Götaland handlar om att öka närheten mellan olika delar av länet men också med grannregioner, övriga Sverige och andra länder. Det ska enligt regionutvecklingsstrategin bidra till att Västra Götaland har ett rikt utbyte och är sammankopplat med omvärlden, en ökad närhet mellan olika delar av länet, attraktiva och inkluderande livsmiljöer samt en utvecklad infrastruktur som ökar takten i omställningen utifrån olika geografiska förutsättningar.

Genom att främja forskning och innovation kan IKN bidra till att utveckla nödvändiga metoder, lösningar, verktyg, arbetssätt och strategier för utveckling av en hållbar och förbättrad tillgänglighet och ett transporteffektivt samhälle i hela länet. Det handlar både om att förbättra och effektivisera de befintliga systemen (göra saker bättre) och att hitta nya lösningar (göra bättre saker) samt att skapa utrymme för förändring genom att etablera verktyg och processer för att bättre förstå och verka för möjliga framtider.

För att skapa utrymme för förändring och omställning krävs det höjd kunskap och nya planeringsmodeller. Det behövs också ökad kunskap och engagemang bland andra aktörer, till exempel samarbete med akademien, näringsliv, myndigheter och civilsamhället.

Följande är exempel på områden inom forskning, innovation och utveckling som behöver mer fokus under de närmaste åren:

- Skapa och nyttja forum för deltagande i utvecklingen av ett mer hållbart och rättvist samhälle.
- Eventuella insatser med utgångspunkt i den kommande analys av hur kollektivtrafiken kan bli mer jämställd som genomförs under 2025
- Utforska och identifiera effektiva åtgärder inom steg 1 (tänk om) och steg 2 (optimera) i fyrstegsprincipen samt finansieringsmöjligheter för desamma.
- Framsyn och framtidskunnighet. Till exempel diskussion och förankring om klimatmålet och vägarna dit.
- Social hållbarhet inom regional samhällsplanering, till exempel utveckling av arbetssätt och metoder för integrering av den sociala dimensionen i transportplanering,
- Skapa synergier med andra och liknande satsningar, till exempel K2, Urban futures, ShiftSweden
- AI:s innebörd för transportsystemet

Särskilda insatser ”knyta samman” – utveckla principer och process

Inom IKN:s budget finns obundna medel i syfte att bidra till den regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioritering att knyta samman Västra Götaland. Insatser ska stärka utvecklingen av ett hållbart transportsystem i linje med regionala utvecklingsstrategin, Klimat2030 och trafikförsörjningsprogrammet. Under 2025 har ett arbete påbörjats för att utveckla processer och tydliggöra principer för hur medel ska användas för att nå ökad måluppfyllelse, detta behöver slutföras under 2026.

Exempel på insatsområden, identifierade sedan tidigare men även nya, är: tidig trafikeringsstart med kollektivtrafik vid utveckling av nya/befintliga bostads-/verksamhetsområden, stärkt kollektivtrafik vid större regionala etableringar, åtgärder för elektrifiering av kollektivtrafiken, trygghets- och trafiksäkerhetsåtgärder kopplat till gång- och cykelvägar, insatser för bättre integrering av cykel och kollektivtrafik, stöd till nya tågstationer, medfinansiering för att underlätta överflyttning av gods från väg till järnväg, stöd till bredbandsutbyggnad, samhällsmaster för mobiltäckning på landsbygd med flera.

Revidering Målbild tåg, västtågsutredningen och storregional busstrafik

IKN beslutade 2024 att målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen ska revideras efter att trafikförsörjningsprogram 2026-2029 är antaget. I regionfullmäktiges budget 2026 framgår även att målbilden ska utvidgas till att omfatta den storregionala busstrafiken för att få ett sammanhållet måldokument för Västra Götalands transporter med bas i tågtrafik, samt att möjliggöra nya tågstopp är en angelägen utveckling av infrastrukturen. Beslut om uppdragsbeskrivning för revideringen, inklusive budget, sker på IKN:s sammanträde i december 2025. Revideringen beräknas pågå under 2026-2028. Västtrafik, Trafikverket och kommunerna, via kommunalförbunden, involveras i arbetet.

Utredning av båttrafikens förutsättningar, principer och utvecklingsbehov

Kollektivtrafiken med båt i skärgård- och kustlandskapet är en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse. I trafikförsörjningsprogrammet anges att VGR ska genomföra en utredning som ska belysa och tydliggöra båttrafikens roll och potential i kollektivtrafiksystemet utifrån olika geografiska förutsättningar. Genom elektrifiering och automatisering av båttrafiken uppstår nya möjligheter att bedriva kollektivtrafik på vatten. Västtrafik har påbörjat en utredning om vilka möjligheter den nya tekniken kan komma att ge som ett underlag för strategiska vägval.

Under 2026 kommer en utredning påbörjas i nära samarbete med Västtrafik, för att klargöra båttrafikens roll och potential, utifrån olika geografiska förutsättningar och med beaktande av den nya teknikens möjligheter inklusive invånarnas acceptans för densamma.

Revidering av kollektivtrafikplaner i Trollhättan och Vänersborg samt Skövde

Revidering av kollektivtrafikplan för Trollhättan och Vänersborg pågår och beräknas vara klar under slutet av 2026. I utredningen prövas nya sätt för att i högre grad involvera medborgare, med fokus på barn och unga.

Kollektivtrafikplanen för pendlingsnavet Skövde antogs 2018, och har sedan den antogs varit ett väl fungerande underlag för samplaneringen av kollektivtrafik- och stadsutveckling. Ett nytt trafikavtal som innebär stora förändringar för stadstrafiken trädde i kraft i juni 2025. För att ha ett relevant underlag för

framtagande av en ny kollektivtrafikplan är bedömningen att det nya avtalet behöver ha varit på plats i åtminstone ett år. En revidering av kollektivtrafikplanen för Skövde stadstrafik kommer därför att påbörjas tidigast hösten 2026.

Utveckla rutiner, principer och förhållningssätt kopplat till trafikförsörjningsprogrammets mål om självfinansieringsgrad

IKN ska tillsammans med Västtrafik utveckla principer, rutiner och förhållningssätt till trafikförsörjningsprogrammets mål om självfinansieringsgrad. Exempelvis kan det handla om att i beslutsunderlag tydliggöra hur satsningar och investeringar påverkar både samhällsnyttan och självfinansieringsgraden på kort och lång sikt, samt att ta fram rutiner för uppföljning och mätbara nyckeltal och indikatorer. Arbetet kommer att innehålla delar som är gemensamma samt andra delar som ligger var för sig på IKN respektive Västtrafik.

Insatser i linje med beslutade strategiska planer för cykel respektive gods

Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland antogs i juni 2024. Ökad cykelbarhet i tätorter, integrering av cykel och kollektivtrafik, och förändrade normer är tre prioriterade utvecklingsområden i den strategiska planen för ökad cykling. Under 2026 kommer prioriteringar ske för vilka cykelvägar som ska få medfinansiering av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det pågår fortsatt utveckling av integrering av cykel och kollektivtrafik. Ihop med Research Institutes of Sweden, RISE driver VGR ett utvecklingsprojekt om cykelintegrerat kollektivtrafiksystem. Frågor som ligger i fokus är fortsatt utforskning av roller och ansvar, finansieringsmodeller med mera.

Resultatet av den pågående utredningen om förutsättningarna för ett regionalt hyrcykelsystem kommer presenteras under 2026. Förslagen ligger till grund för fortsatta vägval och inriktning.

Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland aktualiserades i slutet av 2023. Under 2025 är det prioriterat att kartlägga insatsbehoven i det kommunala vägnätet kopplat till godsterminaler, hamnar och uppgradering av vägnätet för BK4 (bärighetsklass 4 för tunga fordon). I övrigt kommer godsstrategigruppen att under höst/vinter 2025/2026 gemensamt prioritera lämplig utredning/aktivitet enligt de aktuella föreslagna insatserna i handlingsplanen.

Utveckla mål för ett transporteffektivt Västra Götaland

I regionfullmäktiges budget anges att det idag saknas tydliga mål för ett transporteffektivt samhälle och IKN ges i uppdrag att utveckla mål för ett transporteffektivt Västra Götaland med utgångspunkt från Klimatpolitiska rådets definition och ge förslag på hur målet kan inkluderas i Västra Götalandsregionens målstruktur. I uppdraget ingår att bryta ner målen till olika delar av regionen och föreslå åtgärder på kort och lång sikt.

Under 2023 togs det fram ett kunskapsunderlag om transporteffektivt samhälle och hur det kan förstås i infrastrukturplaneringen. Utifrån kunskapsunderlaget och exempelvis med stöd från Trafikverkets handbok om "trafikstrategiskt arbete – tillgänglighet i ett hållbart samhälle" startas ett utredningsarbete under 2026. Uppdraget är mångfacetterat och kräver ett övergripande förhållningssätt och samverkan med flera aktörer och även stöd från forskare.

Utveckla bredband och ta fram en ny strategisk plan för bredband

Bredband och mobiluppkoppling är en avgörande del för att kunna ta del av och möjliggöra digital tillgänglighet i hela Västra Götaland. Under 2026 fortsätter de prioriterade insatserna:

- **Bredbandsfrämjande arbete** med fokus på att nätägarna ska kunna erbjuda efteranslutningar till hushåll och företag som tidigare valt att inte ansluta sig. För att nå ut och påverka så många lokala nätägare som möjligt sker arbetet fortsatt i samverkan med riksorganisationen Byanätsforum.
- **Sammanlänkning av lokala nät** – det vill säga kommunala stadsnät och fiberföreningar på landsbygden – fortsätter. Eftersom regionalt stöd för dessa åtgärder normalt kräver kommunal medfinansiering på 50 procent, går arbetet långsammare än önskat, men intresset för att få förbindelserna till stånd är fortsatt stort.
- **Utbyggnad av mobilmaster** i områden med dålig mobiltäckning fortskrider. Mobiloperatörernas ekonomiska situation innebär att det kan krävas ytterligare åtgärder för att få dem att inplacera sig i masterna. Dialogen med Netwest, operatörerna och Koncernstab digitalisering fortsätter.
- **Samverkan med Sahlgrenskas sjukhusledning** kring hushåll på landsbygden som saknar fiberanslutning fortsätter. Målet är att med hjälp av det regionala bredbandsstödet nå ut till områden där behovet av digitala tjänster för vård och omsorg är särskilt stort.
- **Översynen av strategisk plan för bredband** fortsätter under 2026. Den befintliga bredbandsstrategin från 2018 behöver revideras, och arbetet med att ta fram kunskapsunderlag för vägval och inriktning är prioriterat för att möta framtida behov.

Utveckla samverkan i regional samhällsplanering och bidra till genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin

Arbete med att utveckla samverkan och samplanering pågår enligt den regionala utvecklingsstrategin. En ny aktualiserad RUS kommer att beslutas under 2026 vilken fortsatt kommer att vara ledande för arbetet. Beredskap behöver finnas för att hantera ambitionerna i den aktualiserade strategins kommande kraftsamlingar.

Syftet är att under kommande år tydliggöra den regionala samhällsplaneringens innehåll och omfattning samt behov av forum för att utveckla samverkansformerna utifrån allas olika roller och ansvar i samhällsplaneringen. Beredskap behövs för att möta upp länets utmaningar som exempelvis demografiska förändringar och geopolitisk osäkerhet.

Under 2026 sker fortsatt arbete med att tillsammans med andra parter (nämnder inom VGR, kommunalförbund, kommuner och övriga intressenter) analysera behov, hitta utgångspunkter för regional samhällsplanering både delregionalt och regionalt samt konkretisera åtgärdsbehov och insatser.

Inom området finns forskning och nationella initiativ som är en del av arbetet. I forskning och andra rapporter är det återkommande att rollerna är otydliga mellan till exempel Länsstyrelse och region, region och kommun. Det är viktigt att också arbeta vidare med den frågan både inom ramen för eget arbete och

nationell påverkan.

Det finns en potential att internt inom VGR samverka i planeringsfrågor för större gemensam nytta inom flera verksamhetsområden och ökad måluppfyllnad för de övergripande strategierna. Här kan nämnas kollektivtrafik, infrastruktur, näringsliv, kultur samt hälso- och sjukvård.

Pågående projekt med framtidsbilder i Dalsland kopplat till samhällsplanering fortsätter under 2026. Här samverkar kommuner, kommunalförbund, länsstyrelsen och VGR inom ramen för det goda livet i Dalsland. Erfarenheter och kunskap kan med fördel spridas till andra geografier i Västra Götaland.

Stråkutvecklingsstrategin för stråket Göteborg-Alingsås, som är en del i avsiktsförklaringen för Västra stambanan, planeras starta i slutet av 2025 och pågår till och med 2027.

IKN bidrar i arbetet med att kartlägga länets grön- och blåstruktur, vilket är ett uppdrag i regionfullmäktiges budget.

2.3.3.1 Fokusområde: Öka kollektivtrafikens marknadsandel och det hållbara resandet

Ta fram en plan för att gå i riktning mot branschmålet 4 av 10 motoriserade resor ska ske med kollektivtrafik

IKN har fått i uppdrag att ta fram en samlad handlingsplan med konkreta åtgärder för att styra mot hur branschmålet om att 4 av 10 motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken ska nås och när. Västtrafik kommer behöva medverka i arbetet och åtgärderna samordnas med Västtrafiks pågående arbete tillsammans med Göteborgs Stad kring förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken i storstadsområdet. Bättre framkomlighet för mer attraktiva och pålitliga restider är nödvändigt för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Framkomlighetsutmaningar finns främst i de regionala kärnorna, där storstadsområdet är särskilt prioriterat.

Handlingsplanen för att nå branschmålet 4 av 10 bör inkludera analyser kring hur de resenärer som idag arbetspendlar med bil kan nås, analyser kring upplevd prisvärdhet samt hur den faktiska kostnaden för olika färdmedel kan åskådliggöras. Handlingsplanen behöver även svara på om branschmålet kan nås med fortsatt fokus på arbets- och studiependling enligt trafikförsörjningsprogrammet eller om ett bredare grepp som även omfattar övriga resor behövs. Jämförelser och goda exempel från andra regioner och länder ska ingå som ett underlag i framtagandet av planen.

Handlingsplan målbild koll 2035 Göteborg, Mölndal och Partille - prioriterade åtgärder för 2026

Handlingsplan 2025–2028 för att nå Målbild Koll2035 beslutades av regionfullmäktige i februari 2025 och konkretiserar genomförandet av målbilden. Under 2026 är det för IKN aktuellt att arbeta med följande åtgärder:

- **Utredning utblick 2050 GMP**

För att regionen och storstadsområdet ska kunna växa hållbart över tid är det nödvändigt med mycket god framförhållning. Syftet med utredningen är att fördjupa kunskapen om kollektivtrafiksystemets utvecklingsbehov bortom 2035.

Utredningen kommer huvudsakligen att resultera i en tydligare bild av de framtida behoven av kollektivtrafik inom Göteborg, Mölndal och Partille. Den kommer även att påbörja arbetet med hur kollektivtrafiksystemet på lång sikt skulle kunna utvecklas för att bemöta dessa behov.

- **Utredning steg 1 och 2-åtgärder**

En ökad resandeefterfrågan måste hanteras utifrån att storstadsområdet växer, både inom och utanför GMP, samtidigt som andelen hållbart resande ska öka. Att få befintliga system att räckta till och hantera ökade resandebesök är av stor strategisk vikt, att enbart lösa flaskhalsar och kapacitetsproblem med större nyinvesteringar är kostsamt och tidskrävande. I dagsläget görs det en mängd insatser hos berörda parter inom steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen men arbetet behöver synliggöras, struktureras och följas upp. Utredningen syftar till att identifiera kostnadseffektiva åtgärder och de som är möjliga att göra i närtid samt samla och synliggöra åtgärder som redan görs

- **Stegvis införande metrobuss**

Med utgångspunkt i den linjenätsutredning som har färdigställts under 2025 avser parterna inom GMP-samarbetet gå vidare för att realisera "första generationens Metrobuss". Det innebär en gradvis utveckling av dagens expressbusstrafik inom ramen för Västtrafiks ordinarie trafikupphandlingar. Ansvarsfördelning följer i stora drag ordinarie uppdelning mellan kommun och region (Västtrafik och Västfastigheter) medan frågor som plattformsförbindelser, effektiv samverkan kring drift eller som har bäring på Trafikverkets anläggningar och planläggningsprocess fortsatt kräver fördjupningar.

IKN:s roll är att hålla ihop och samordna processen, verka för att nödvändiga avsiktsförklaringar tas fram och driva påverkansarbete. Det fanns inget namngivet objekt för Metrobuss med i remissversionen av Nationell Plan för transportinfrastruktur 2026-2037. Därför kommer stort fokus vara att hitta alternativa lösningar för finansiering av prioriterade infrastrukturåtgärder.

Studie om kollektivtrafik och besöksnäringens kompetensförsörjning

I trafikförsörjningsprogrammet anges att resurseffektiva lösningar ska eftersträvas för att merparten av invånarna ska kunna använda kollektivtrafiken till arbete och studier och att det även omfattar besöksnäringens arbetsplatser. Här lyfts särskilt behoven under sommarsäsongen, då många ungdomar, ofta utan tillgång till bil, arbetar. Under 2026 görs i samverkan med bland annat Västsvenska turistrådet en förstudie av hur behoven ser ut och hur möjliga lösningar för säsongsrelaterad arbetspendling till besöksnäringen skulle kunna se ut.

Utvecklingsarbete vägen till och från hållplats

Som en prioriterad åtgärd, utifrån trafikförsörjningsprogrammet, behöver arbetet med att göra hållplatser tillgängliga breddas till att även omfatta vägen till och från hållplatsen. Likaså behöver anslutningsmöjligheter i form av exempelvis strategiskt placerade och trygga pendelparkeringar för bil och cykel prioriteras för att öka tillgängligheten och attraktiviteten i hela Västra Götaland. Under 2026 behöver VGR initiera detta arbete med Västtrafik, tillsammans med kommunerna, Trafikverket och övriga berörda aktörer, i syfte att gemensamt verka för att öka tillgängligheten och attraktiviteten till, från och på hållplatser. Häri ingår att kartlägga strategiska kollektivtrafikknutpunkter med potential för

kombinationsresor. Arbetet bör ta hänsyn till de varierande förutsättningar som råder i länet.

Utveckling av framtidens mobilitet ny utvecklad och kombinerad

För att möta framtidens behov krävs utveckling i hela mobilitetssystemet – från den etablerade/existerande kollektivtrafiken till nya och kombinerade mobilitetslösningar. Det innefattar både teknisk innovation och utveckling av lagar, regler och planeringsprinciper. Exempel på insatsområden är, delade mobilitetslösningar, dynamisk trafik, autonoma fordon, integrerade planer för kollektivtrafik och infrastruktur, samt vidareutveckling av policy och strategier inom samhällsplaneringen.

Utveckling av buss on demand fortsätter under 2026 med en särskild satsning på glesa geografier genom testprojekt, där utvecklingen innebär en servicehöjning och bättre anslutning till linjelagd kollektivtrafik. I framtidens kollektivtrafik med exempelvis autonoma fordon behöver frågor om invånarnas acceptans för ny teknik att omhändertas. Därmed behöver kunskapen höjas om hur detta bör hanteras.

Utvärderingsmodeller för olika satsningar ska anpassas till olika geografiska och demografiska förutsättningar. Här behövs det kunskapshöjning om utveckling av arbetssätt. Det behövs också mer kunskap om resvanor för att på ett bättre sätt kunna utforma transportsystemet med resenärerna i centrum.

Indikator	Utfall T3 2023	Utfall T3 2024
Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång	42 %	41 %
Andel invånare som kan nå en kommunhuvudort inom 30 min, flera resmöjligheter per vardag		
Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor		

2.3.3.2 Fokusområde: Strategiskt påverkansarbete för prioriterade infrastrukturobjekt som främjar ett transporteffektivt Västra Götaland.

Fortsatt och utvecklat strategiskt påverkansarbete

Ett aktivt påverkansarbete iscensattes som följd av Trafikverkets presentation av förslag till Nationell transportinfrastrukturplan den 30 september 2025. Påverkansarbetet fortlöper under höst/vinter fram till dess att regeringen fattar beslut om nationell plan våren 2026.

Vidare gavs förvaltningen under 2025 i uppdrag att utvärdera påverkansarbetet. Ett par rapporter har tagits fram där ett antal rekommendationer föreslås. Dessa rekommendationer kommer ingå i vårens arbete med att ta fram förslag till ett strategiskt långsiktigt påverkansarbete. Det arbetet kommer fortsatt utgå från VGR:s prioriteringar och även beakta slutlig inriktning av nationell transportinfrastrukturplan för åren 2026-2037. Det långsiktiga arbetet tar sikte

på att driva påverkansarbete för att nå resultat inför kommande revidering av nationell plan för åren 2030-2041.

För att nå effekt är det prioriterat att påverkansarbetet sker i samverkan med andra relevanta aktörer: kommuner, näringsliv, intresseorganisationer med flera utifrån prioriterad fråga, område och geografi. Här kan avsiktsförklaringen för Västra stambanan ses som ett gott exempel där ett flertal aktörer agerar i samverkan.

Samverkan för ökad genomförandetakt av regional infrastrukturplan

IKN är infrastrukturansvarig nämnd inom VGR och leder genomförandet av den regionala infrastrukturplanen med Trafikverket som samverkanspart och utförare. Genomförandegraden av den regionala infrastrukturplanen har kraftigt försämrats under de senaste fem åren och en stor andel av underförbrukningen följer inte med vid revideringen av infrastrukturplanen.

IKN arbetar därför aktivt för en ökad genomförandetakt av beslutade infrastrukturåtgärder. Det sker bland annat genom att tillsammans med Trafikverket och kommunalförbunden identifiera och arbeta med ett antal pilotprojekt för att identifiera åtgärder för ett effektivare genomförande av infrastrukturutbyggnad i Västra Götaland. VGR medverkar i Trafikverkets arbetsgrupp för bättre framdrift, samt driver frågan i sina kanaler via SKR. Detta är prioriterat att fortsätta med under 2026 och vid behov vidta ytterligare åtgärder.

Utreda alternativa finansieringsmöjligheter till infrastruktur

En utbyggd och förbättrad infrastruktur är en förutsättning för att uppfylla regiongemensamma strategier och öka andelen hållbara transporter och resande. Investeringsbehovet i Västra Götaland överstiger tillgängliga medel i nationella och regionala planer vilket medför behov av att se på alternativa finansieringsmöjligheter. Sedan tidigare har EU-stöd, exploateringsbidrag, olika paketlösningar, offentligt-privat-partnerskap identifierats som möjliga alternativ.

Under 2026 är det prioriterat att ta ett samlat grepp kring frågan. Initialt ska faktiska exempel på alternativa finansieringssätt, både nationella och internationella, utredas, sammanställas och utvärderas med fokus på genomförbarhet (ex. kopplat till befintlig lagstiftning). Tidigare genomförda utredningar, exempelvis i handlingsplan 2025-2028 för att nå Målbild koll 2035, utgör ett underlag i arbetet.

Med grund i ovan skulle något/några alternativ kunna integreras i det långsiktiga strategiska påverkansarbetet för att pröva dess relevans och genomförandebärighet i praktiken, om det bedöms intressant.

2.4 Regiongemensamt

2.4.1 Intern kontroll

Enligt kommunallagen ska varje nämnd och styrelse se till att den interna kontrollen är tillräcklig. Ytterst handlar det om att säkerställa att verksamheten uppfyller de mål och de krav som ställs på den. Innan en plan för intern kontroll upprättas ska nämnden beskriva sin kontrollmiljö och göra en riskanalys utifrån

den. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden (IKN) genomför en risk- och väsentlighetsanalys vid sammanträdet i november 2025 för att identifiera och värdera risker inom nämndens ansvarsområde, och fastställer därefter plan för intern kontroll 2026 vid sammanträdet i december, där kontroller/åtgärder kopplas till de högst värderade riskerna.

Kontrollmomenten kommer att återrapporteras till presidium och nämnd i enlighet med planens uppföljningsdatum. En samlad återrapportering av kontrollmomenten sker till nämnden i samband med behandling av årsredovisning 2026.

3 Ekonomi

3.1 Utblick 2027-2028

Kollektivtrafik och infrastruktur påverkas starkt av det osäkra ekonomiska läget där både ekonomiska konjunkturer och globala omvärldsförändringar påverkar utvecklingen. Hög inflation och stigande räntor ökar kostnaderna för både drift och investeringar. Samtidigt påverkar förändrade resvanor efter pandemin biljettintäkterna och självfinansieringsgraden. Förseningar i leveranser, prisökningar på material och osäkra indexutvecklingar innebär ytterligare ekonomiska risker samtidigt som behovet av investeringar i elektrifiering, kapacitetsökning och hållbar infrastruktur kvarstår.

Merparten av nämndens regionbidrag fördelas till Västtrafik AB i form av ekonomisk ram/driftbidrag. Västtrafik AB har historiskt fått driftbidrag baserat på sin långtidsplan, där man kalkylerat med kostnadsökningar och investeringar. Det har de senaste åren lett till överskott och ökade obeskattade reserver.

Långtidsprognosen som Västtrafik AB lämnar i slutet av 2025 blir ett centralt underlag i arbetet med planeringsunderlag för 2027 - 2029.

3.2 Resultat

Av infrastruktur och kollektivtrafiknämndens totala budgetram om 6 438 miljoner kronor går merparten 6 030 miljoner kronor till Västtrafik AB som en ekonomisk ram/driftbidrag.

Västtrafik AB står inför osäkerheter kopplade till prisindex, kostnadsökningar och leveransförseningar, inte minst för nya spårfordon. Dessa bedöms sammantaget uppgå till 255 miljoner kronor, något extra driftbidrag beviljas inte för att täcka detta i nuläget vilket gör att nämnden budgeterar med motsvarande överskott. Västtrafik AB lämnar en ny prognos i samband med delårsbokslutet augusti 2026, vilket kan påverka beslut om det totala driftbidrag 2026.

3.2.1 Verksamhetens intäkter

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens regionbidrag 2026 uppgår till totalt 6 438 miljoner. Nämndens regionbidrag följer Västtrafiks långtidsprognos men de positiva ekonomiska resultaten har visat att det finns förutsättningar att

minska driftsbidraget till Västtrafik med 200 miljoner kronor år 2026 jämfört med långtidsprognosen, vilket är inkluderat i nämndens regionbidrag.

Nämnden har tillförts 5,0 miljoner kronor för medfinansiering av pilotprojekt inom ramen för projektet med avtalslösningar för hållbart resande i stad och på landsbygd.

Mnkr

Finansiering	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Regionbidrag	6 368,6	6 437,6	6 847,6	7 360,6
Total	6 368,6	6 437,6	6 847,6	7 360,6

3.2.2 Verksamhetens kostnader

Infrastruktur-och kollektivtrafiknämndens kostnadssida utgörs framför allt av driftbidraget till Västtrafik som uppgår till nästan 98% av budgeterade kostnader. Bidraget betalas ut månadsvis utifrån budget. Driftbidrag 2027 och 2028 är beräknade utifrån Västtrafiks långtidsprognos som lämnades i december 2024. Ny långtidsprognos för 2027 -2029 lämnas i december 2025.

Övriga delar av nämndens budget, 152,6 mnkr, utgår till särskilda satsningar och att driva nämndens ansvarsområden inom den regionala utvecklingsstrategin och trafikförsörjningsprogrammet i form av sökbara projektmedel för externa och interna projekt, utredningar och externt stöd, driftbidrag för färjorna till Marstrand, Dyrön och Åstol, särskild satsning mobilitet samt verksamhetsbidrag.

Via projektbesluten har nämnden möjlighet att anpassa kommande beslut för att nå en budget och en ekonomi i balans

I syfte att uppnå en mer enhetlig och strukturerad uppföljning samt att effektivisera administrationen, kommer VGRs interna kostnader som tidigare har redovisats direkt mot projektmedel – att omklassificeras och redovisas under den nya budgetposten "Övrigt". Dessa kostnader inkluderar exempelvis lokalhyror och konferensrelaterade utgifter, under förutsättning att särskilda projektbeslut inte föreligger. Denna omklassificering innebär en tydlig redovisningsmässig distinktion mellan interna och externa kostnader, vilket stärker transparensen i kostnadsfördelningen mellan interna och externa kostnader samt underlättar uppföljning och analys.

Därutöver kommer nämnden i sin balansräkning ha ett ingående balansvärde bestående av medel för att finansiera tidigare beslutade externa projekt för utveckling av bland annat framtida infrastruktur och kollektivtrafik.

Mnkr

IKN Budget post	Budget 2025	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
Uppdrag och ekonomisk ram Västtrafik	6 223,0	6 030,0	6 697,0	7 207,0
Färjor	10,1	10,2	10,2	10,4
Projektmedel	41,4	46,4	46,4	46,4
Utredningar och externt stöd	10,2	10,5	10,7	11,0
Särskilda insatser – knyta samman	76,1	76,6	74,3	76,6
Verksamhetsbidrag	6,5	5,0	5,0	5,0
Övrigt och medlemsavgifter	1,3	3,9	4,0	4,2
Överskott		255,0		
Total	6 368,5	6 437,6	6 847,6	7 360,6

3.3 Mål från regionfullmäktiges budget

3.3.1 Mål: God finansiell flexibilitet och styrning

Nämnden arbetar strategiskt med ekonomistyrning, uppföljning och kontroll för att uppnå god ekonomisk hushållning.

Nämnden beslutar i samband med detaljbudgeten ramar för de olika budgetposterna. Regelbunden uppföljning sker till presidie och nämnd gällande kostnader och vid eventuella avvikelser tas åtgärdsplaner fram.

Nämnden genomför årligen en riskanalys och beslutar om en intern kontrollplan som följs upp enligt plan.

I riskanalysen sker identifiering av finansiella och verksamhetsmässiga risker. Kontrollåtgärder för att minska riskerna tas fram och rapportering görs till nämnden och VGRs revisorer.

Nämnden följer de antagna policys som anger principer för god ekonomisk hushållning och ekonomistyrning samt finanspolicy.

Budgerade anslag utbetalas månadsvis i tolv lika stora delar, vilket innebär att medlen inte tillhandahålls i förskott. Utbetalningarna är föremål för löpande bedömning och kan, vid behov, justeras eller tillfälligt hållas inne under året baserat på utvecklingen av den ekonomiska prognosen.

3.3.1.1 Fokusområde: God budgetföljsamhet

Nämndens budget är realistisk och baserad på välgrundade antaganden under hösten 2025. Verksamheten har möjlighet att anpassa sig efter förändringar och gör löpande prognoser som återrapporteras till presidie och nämnd regelbundet.

Eventuella avvikelser rapporteras till presidie och nämnd och vid behov vidtas åtgärder.