



Datum: 2024-11-21

Tid: 16:00

Plats: Bollebygdskolans matsal

Ordförande

Emma Isfeldt (S)



1. Upprop

2. Val av protokollsjusterare

Ärendet i korthet

Förslag digital signering: Torsdag 28 november kl 17.30. Föreslagna justerare: Lisette Vermeulen (SD), Ulf Rapp (S), ersättare Ingridh Anderén (M).

3. Meddelanden

Anmälningar

- KS2024/1-72 Uppföljningsrapport september, teknik- och servicenämnden
- KS2024/1-73 Protokoll SÄRF 2024-10-18
- KS2024/1-74 Protokoll Gryaab styrelsesammanträde 2024-10-24
- KS2024/1-75 Boråsregionen Direktionsprotokoll 2024-10-25 § § 70-71
- KS2024/1-76 Justerat protokoll för Direktionen för Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbunds sammanträde 2024-10-25 § 66-69, 72-84
- 24KS1-77 Delårsbokslut 2024

4. Inkommet medborgarförslag: Medborgarförslag om förbättrade bussförbindelser till Göteborg och Borås
KS2024/302

5. Inkommet medborgarförslag: Medborgarförslag om motet (trafikplats) 80 vid RV 40
KS2024/278

6. Inkommen motion: Motion (FR) om AI inom de kommunala verksamheterna
KS2024/279



7. Avtalsprocess för järnvägsprojektet Göteborg-Borås
KS2024/243
Sammanfattning
Mer om ärendet: [Ny järnväg Göteborg–Borås och bibana Mölnlycke -
www.trafikverket.se](#)
OBS! OMEDELBAR JUSTERING.
8. Remiss; Tillåtlighetsprövning av ny järnväg mellan
Göteborg och Borås - yttrande till Trafikverket
KS2020/69
9. Taxa för upplåtelse av offentlig plats i Bollebygds
kommun
KS2024/195
10. Upphävande av centrumprogram för Bollebygds tätort
KS2024/127
Sammanfattning
Centrumprogram hittas på hemsidan: [Centrumprogram 1.pdf
\(bollebygd.se\)](#)
11. Svar på motion (C) om nytt kommunhus
KS2023/287
12. Mål och budget 2025-2027 för Bollebygds kommun
KS2024/282
Sammanfattning
Ordningen för budgetdebatten:
1. Majoritetens budgetförslag (S, M, MP, V): inledning max 10 min.
2. Budgetförslag SD och KD: inledning max 10 min.
3. Budgetförslag FR: inledning max 10 min.



Därefter lämnas tid för övriga partiets gruppledare att framföra sina respektive partiets budgetförslag, om sådana finns. Inledning max 5 min. Inga repliker medges under denna första inledningsdel.

Efter första inledningen lämnas tid för nämndsordförandena att prata om sina respektive nämnders budgetar. Max 2 min. Inga repliker medges under denna del.

Därefter lämnas ordet fritt för debatt, med rätt till replik och kontrareplik.

- 13.** Lokalresursplan 2025-2034 för Bollebygds kommun
KS2024/81

- 14.** Befrielse från uppdrag, samt kompletteringsval, av ledamot och vice ordförande (SD) i teknik- och servicenämnden
KS2023/278



4. Inkommet medborgarförslag:
Medborgarförslag om förbättrade
bussförbindelser till Göteborg och Borås
KS2024/302

Medborgarförslag: Förbättrade bussförbindelser till Göteborg och Borås

För närvarande är bussförbindelserna mellan Göteborg och Bollebygd inte tillräckligt effektiva, särskilt inte på helgerna. Buss 101, som går mellan Göteborg och Bollebygd, har alldeles för få avgångar, vilket tvingar resenärer att ibland vänta en timme på nästa buss eller ta en längre omväg via Borås. Borås-svängen innebär en total restid på över en och en halv timme från Korsvägen till Bollebygdskolan.

Buss 100, som går betydligt oftare, passerar förbi Bollebygd utan att stanna, vilket gör att boende i Bollebygd inte har tillgång till dessa täta och pålitliga förbindelser.

För att uppmuntra fler att åka kollektivt - vilket är ett gemensamt mål för Västtrafik, kommunen och regionen - behövs fler och mer frekventa busslinjer. Den nuvarande situationen gör att många upplever bussresorna som både krångliga och tidskrävande.

En enkel lösning: En ny hållplats för Buss 100 i Bollebygd

Ett tidigare förslag om att expressbussarna mellan Borås och Göteborg skulle stanna vid Bollebygds station skrotades, eftersom det skulle innebära längre restider, och göra linjen mindre attraktiv för de som pendlar direkt mellan städerna.

Men genom att tänka om, går det att lösa problemet på ett effektivt sätt. Ett kort stopp vid motorvägen, strax utanför Bollebygd centrum, skulle varken påverka restiden nämnvärt eller göra linjen mindre attraktiv. Tvärtom skulle fler avgångar och ett snabbare och enklare resande locka fler att välja buss framför bil.

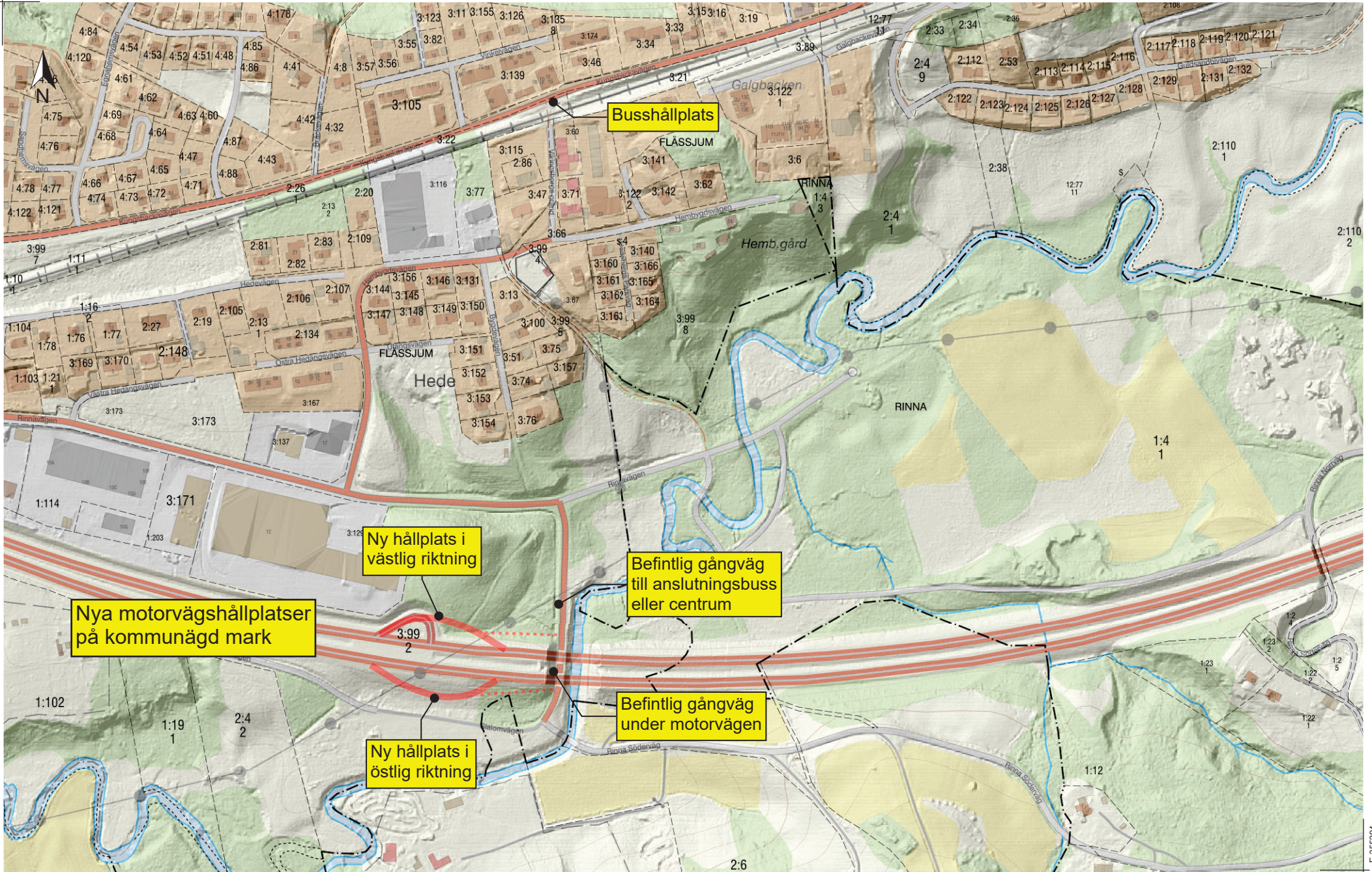
Förslag på lösning:

Jag föreslår att hållplatsen placeras i höjd med Bollekollen, på samma sätt som hållplatsen vid motorvägen i Landvetter. Genom att här bygga en hållplats för bussarna på båda sidor av motorvägen, med busskurer och ett par korta gångvägar, kan vi hålla kostnaderna nere och samtidigt skapa en praktisk lösning. Kommunen äger redan marken här och det behövs ingen ny bro eller tunnel för att passera motorvägen. Här finns redan gångväg som leder till både centrum eller till busshållplatsen på Kungsbackavägen om man vill åka vidare.

Genom att ta detta steg kan vi snabbt skapa en bättre kollektivtrafik för alla i Bollebygd och göra pendling till och från Göteborg och Borås både enklare och mer attraktivt.

Bollebygd 2024-11-05

Selma Birkestad







5. Inkommet medborgarförslag:
Medborgarförslag om motet (trafikplats) 80 vid
RV 40 KS2024/278

Från: Kent Klar [REDACTED]

Skickat: den 16 oktober 2024 06:27

Till: Funktionsadress Kommunen <kommunen@bollebygd.se>

Ämne: Medborgarförslag om motet (trafikplats) 80 vid RV 40 .

Du får inte ofta e-post från [REDACTED]

Bron över 40:an är farlig för oskyddade trafikanter .

På båda sidor av bron är enda platsen för gående och cyklister en smal remsa att ta sig över bron , mellan räcket och en sträckad linje mot biltrafiken (ofta bussar och lastbilar) .

Det är farligt ,mycket farligt , det behövs rejäla räcken eller "cementgrisar" eller dylikt

för att skydda cyklister och gående .

Min önskan är att kommunen uppvaktar Trafikverket om problemet eftersom de förfogar över bron och vägen.

Gångvägar och cykelvägar till/från bron blir ju kommunens arbete för den marken äger ju inte Trafikverket .

Bästa Hälsningar

Kent Klar

[REDACTED]



6. Inkommen motion: Motion (FR) om AI inom
de kommunala verksamheterna KS2024/279



Folkets Röst

MOTION

Folkets Röst har tidigare lämnat in en motion gällande AI inom den kommunala verksamheten. Vi vill här lämna in en ny, omformulerad motion på samma tema.

Låt oss först konstatera att AI och dess möjligheter är här för att stanna. AI används inom en rad verksamheter, inte minst kommunala. Det räcker att googla på temat för att få en god bild av vilka möjligheter som finns när det gäller att förbättra och effektivisera vissa delar inom exempelvis den kommunala verksamheten.

Som alltid strävar Bollebygds kommun efter att bli en bra arbetsgivare och att effektivisera sin verksamhet. Mot bakgrund av ovannämnda vill Folkets Röst föreslå följande.

Motion

Vi vill att kommunen grundligt och strukturerat låter genomlysna sina olika verksamheter för att finna de områden och uppgifter där AI kan bidra till ökad effektivitet. Vi tänker att det rimligen finns studenter/forskare/doktorander hos närliggande lärosäten som skulle kunna åta sig denna uppgift utan kostnad för kommunen. Efter genomlysning och analys lämnas förslag på uppgifter som kan effektiviseras med hjälp av AI.

Bollebygd 2024-10-16

Folkets Röst

Peter Gregorics



7. Avtalsprocess för järnvägsprojektet Göteborg-Borås KS2024/243



§150

KS2024/243

Avtalsprocess för järnvägsprojektet Göteborg-Borås

Beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige ställer sig bakom avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås och ger kommunstyrelsens ordförande Ulf Rapp (S) mandat att underteckna avtalet.

Ärendet

Regeringen fattade den 22 december 2022 beslut rörande nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö som Göteborg–Borås var en del av. I beslutsskäl hänvisade regeringen till budgetpropositionen för 2023 där regeringen aviserat att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg inte ska fullföljas. Beslutet innebar att Trafikverket avbröt planeringen för ett helt system med nya stambanor för höghastighetståg och arbetet med den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås pausades. Parallellt med beslutet fick Trafikverket uppdraget att utreda hur järnvägen kan utvecklas i stråket Göteborg–Borås.

Trafikverket redovisade den 26 juni 2023 regeringsuppdraget ”Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås”. Syftet med uppdraget var att utreda åtgärder för att förbättra arbetspendlingen i stråket och anslutningen till Landvetter flygplats på ett mer kostnadseffektivt sätt än projekt Göteborg–Borås som en del av nya stambanor för höghastighetståg.

Trafikverket fick den 26 oktober 2023 i uppdrag av regeringen att återstarta den pausade planläggningsprocessen av ny järnväg Göteborg–Borås. Uppdraget gällde den nya inriktningen att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling, på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg–Borås, när projektet var tänkt som en del av nya stambanor. I beslutet angav regeringen att medfinansiering från regionala parter är en möjlighet vid en bred samsyn för tillkommande eller alternativa lösningar. Därför genomfördes dialogmöten i en mindre politisk gruppering under ledning av Västra Götalandsregionen.

Trafikverket meddelade regeringen i maj 2024 att det inte fanns förutsättningar att komma vidare med planeringsarbetet. Länsstyrelsen i Västra Götaland och landshövdingen fick den 27 maj i uppdrag av regeringen att sondera förutsättningarna för en överenskommelse om ny järnväg mellan Göteborg och Borås med bredare stöd. Den 19 juni 2024 kom parterna överens om en gemensam inriktning för den nya järnvägen. Den 30 augusti 2024 gjordes en ny överenskommelse där några delar fördjupas, vilket krävs för att förverkliga den ingångna överenskommelsen. Detta avtal återspeglar de ingångna Överenskommelserna.

Kostnaderna för Järnvägsobjektet*, givet den bedömda kostnaden, finansieras via staten-Trafikverket via anslag i nationell plan: 43 500 mnkr samt en medfinansiering och samfinansiering** motsvarande 4 400 mnkr, fördelad på sex (6) av de sju (7) aktörerna. Bollebygds kommun behöver inte gå in med med- eller samfinansiering. Kostnader för upprättande av detaljplaner för Järnvägsobjektet, inklusive samtliga tillhörande detaljplanehandlingar, ska bäras av respektive planläggande kommun.

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 uppgår totalkostnaden till cirka 43 500 mnkr, i prisnivå 2021-02, för järnväg på sträckan Göteborg-Borås. Enligt Trafikverkets bedömning ryms följande åtgärder inom ramen för de statliga anslagen om cirka 43 500 mnkr (2021-02) i nationell plan:

- Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringstudien. Järnvägen planeras för att inte omöjliggöra framtida utbyggnad österut och framtida stationslägen vid Landvetter södra och Bollebygd.
- Ombyggda stationer i Mölndal och Borås samt ny station under Landvetter flygplats med två plattformsspår.
- Den västliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.
- Ombyggd station i Mölnlycke för anpassning till bibanan.

För att kunna genomföra hela Järnvägsobjektet enligt §4 bedömer Trafikverket att ett tillskott om cirka 4 400 mnkr (2021-02) behövs i form av medfinansiering och samfinansiering och för följande åtgärder:

- Utbyggnad av stationen under Landvetter flygplats till station med fyra spår (merkostnad i förhållande till kostnaden för station med två plattformsspår).
- Den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.

Då kostnadsbedömningen för åtgärderna som behöver medfinansiering och samfinansiering är gjord i ett mycket tidigt skede är den behäftad med stor osäkerhet. Järnvägsobjektets totala kostnad bedöms i september 2024 således enligt ovan uppgå till sammanlagt cirka 47 900 mnkr (2021-02). I kostnaderna knutna till Järnvägsobjektet ingår exempelvis byggherrekostnader, kostnader för utredningar, framtagande av järnvägsplaner, miljökonsekvensbeskrivningar, systemhandlingar och bygghandlingar, miljöåtgärder, arkeologi, marklösen och produktions-/entreprenadkostnader. Om Järnvägsobjektet har möjlighet att erhålla EU-bidrag ska Trafikverket arbeta aktivt med att ansöka om sådana bidrag.

*Kostnaderna för Järnvägsobjektet, givet den bedömda kostnaden, ska finansieras enligt följande, samtliga belopp angivna i prisnivå 2021-02:

- Staten genom Trafikverket via anslag i nationell plan: 43 500 mnkr

**Medfinansiering och Samfinansiering, 4 400 mnkr, fördelad enligt följande:

- VGR maximalt 2 500 mnkr

Samfinansiering via regional plan för Västra Götalandsregionen 200 mnkr;

- Göteborg 1 000 mnkr
- Borås maximalt 345 mnkr
- Mölndal maximalt 235 mnkr

- Härryda maximalt 120 mnkr
- Bollebygd 0 kr

För åtgärder/anläggningar som inte ingår i Järnvägsobjektet, men som behövs för att åstadkomma välfungerande bytestpunkter vid järnvägens stationer, ansvarar respektive byggnads-/anläggningsägare för finansieringen. Dessa åtgärder/anläggningar kan eventuellt erhålla statliga bidrag eller EU-bidrag, vilket avgörs från fall till fall efter ansökningar och beslut enligt berörda författningar och ordinarie rutiner.

Trafikverket ansvarar för ersätta berörda fastighetsägare enligt gällande författningar och riktlinjer. Bollebygds kommun som fastighetsägare kan således få ersättning men ersättningen beräknas inte få någon större inverkan på kommunens intäkter/budget.

För att förbättra arbetspendlingen i stråket Göteborg-Borås och göra regionen starkare tillsammans ur ett kompetensförsörjningsperspektiv men också för infrastruktur och näringsliv är en ny järnväg ett måste. Avtalet möjliggör för en utbyggnad av järnväg och innebär att mer konkreta planer och åtagande kan startas tillsammans och i respektive kommun.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige ställer sig bakom avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås och ger kommunstyrelsens ordförande Ulf Rapp (S) mandat att underteckna avtalet.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- §132 KSAU Avtalsprocess för järnvägsprojektet Göteborg-Borås
- Följebrev, justerat avtalsutkast Göteborg-Borås 240926
- Avtal-ny-järnväg-Göteborg-Borås-slutversion-2024-09-27
- Redogörelse och hantering av synpunkter, avtal Göteborg-Borås 240926
- Regeringsbeslut 2024-09-19 Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås

Skickas till

Kommunfullmäktige

Paragrafen är justerad

Följebrev till justerat avtalsutkast avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås

Tack till alla som lämnat konstruktiva synpunkter på avtalsutkastet daterat 2024-09-13!
Vi har nu tagit fram ett justerat avtalsutkast där hänsyn, i möjligaste mån, tagits till inkomna synpunkter. Se även bilagt dokument för redogörelse och förslag till hantering av synpunkterna.

Sammanfattningsvis har följande genomgripande kompletteringar, justeringar och förtydliganden gjorts i avtalet:

- Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående, vilket inneburit en omarbetning av stora delar av avtalet.
- Tydliggöranden kring att Järnvägsobjektet ska genomföras i sin helhet.
- Förtydliganden kring planläggningsprocesserna inklusive tillåtlighetsprövning och med koppling till tidplan, omfattar flera paragrafer.
- Förtydliganden, justeringar och kompletteringar kring medfinansiering, betalning och rekvisering.
- Att Göteborgs Stad likt övriga parter ska få tillgodoräkna sig EU-bidrag i proportion till Stadens medfinansiering.
- Förtydliganden gällande ansvar för att upprätta miljökonsekvensbeskrivningar och att Trafikverket i möjligaste mån ska dela med sig av framtaget material och underlag i planläggningsprocessen.
- Komplettering av hänvisning till ingångna överenskommelser gällande zon-indelning.

Målsättningen med mötet imorgon är att klara ut eventuella fortsatta frågetecken och att vi är överens om att avtalet kan gå upp till samtliga parters beslutande organ för godkännande.

Vi saknar fortfarande information om undertecknare från flera av parterna, se gulmarkeringar i avtalets signeringsavsnitt.

Med vänlig hälsning,

Jörgen Einarsson
Regional Direktör
Planering Västra Regionen
jorgen.einarsson@trafikverket.se
Telefon: 010-123 15 03

Trafikverkets ärendenummer
TRV 2024/95008

Dokumentdatum
2024-09-27

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås

Detta avtal avser planläggningsprocesser och genomförande av åtgärder som innefattas i överenskommelserna Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 19 juni 2024, samt Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 30 augusti 2024. Avtalet omfattar:

<input checked="" type="checkbox"/>	Finansiering via statliga anslag i nationell plan
<input checked="" type="checkbox"/>	Medfinansiering från externa parter
<input checked="" type="checkbox"/>	Samfinansiering via regional plan

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avtal avseende medfinansiering och samverkan.

§1 Parter

Staten genom **Trafikverket**, org.nr 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan "Trafikverket"

Västra Götalandsregionen, org.nr. 232100-0131, Regionens hus, 462 80 Vänersborg, nedan "VGR"

Göteborgs Stad, org. nr 212000-1355, Box 2403, 403 16 Göteborg, nedan "Göteborg"

Mölnadal stad, org.nr 212000-1363, 431 82 Mölndal, nedan "Mölndal"

Härryda kommun, org.nr 212000-1264, Box 20, 435 21 Mölnlycke, nedan "Härryda"

Bollebygds kommun, org.nr 212000-2973, 517 83 Bollebygd, nedan "Bollebygd"

Borås Stad, org.nr 212000-1561, 501 80 Borås, nedan "Borås"

Swedavia AB, org.nr 556797-0818, Stockholm Arlanda Airport, 190 45 Stockholm-Arlanda, nedan "Swedavia"

Ovanstående parter benämns nedan gemensamt för "**Parterna**" och enskilt för "**Part**".

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta avtal:

Medfinansiering avser externa parter finansiering eller delfinansiering av statlig transportinfrastruktur.

Samfinansiering avser delfinansiering av statlig transportinfrastruktur som sker genom ianspråktagande av olika statliga anslag eller lån, exempelvis delfinansiering av objekt i nationell plan för transportinfrastrukturen som sker via anslag i regionala planer.

Järnvägsobjektet avser Trafikverkets projekt för planering och utbyggnad av Ny järnväg Göteborg-Borås och Bibana Mölnlycke enligt omfattning som framgår av detta avtal. Se närmare beskrivningar i §4.

Kommun eller **Kommunerna** avser de kommuner, benämnda enskilt respektive gemensamt, som är Parter i detta avtal.

Medfinansiär eller **Medfinansiärerna** avser de Parter, benämnda enskilt respektive gemensamt, som genom Medfinansiering bidrar till att möjliggöra genomförandet av Järnvägsobjektet i dess helhet.

Överenskommelserna avser Parternas överenskommelser Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 19 juni 2024, samt Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 30 augusti 2024.

§3 Syfte och bakgrund

Syfte

Syftet med detta avtal är att i enlighet med Överenskommelserna övergripande reglera Parternas åtaganden och finansiella ansvar för planering och genomförande av Järnvägsobjektet samt åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer. Avtalet ska bland annat:

- skapa stabila planeringsförutsättningar kring genomförbarhet och järnvägens utformning som möjliggör att Trafikverket kan återuppta planläggningsarbetet för Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringsalternativ i lokaliseringsutredningen samt påbörja planläggningsarbete med ett inledande lokaliseringsskede för Bibana Mölnlycke som väster- och österifrån ansluter till befintlig Kust till kust-bana vid Mölnlycke station.
- tydliggöra huvudsaklig ansvarsfördelning för genomförande av nödvändiga åtgärder för planering och genomförande av

Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer.

- redovisa bedömda kostnader för Järnvägsobjektet, hur finansieringen ska fördelas och hur kostnadsförändringar ska hanteras.

Avtalet ska följas upp av ytterligare och mer detaljerade avtal mellan Parterna, i olika konstellationer, efterhand som åtgärderna inom Järnvägsobjektet utreds och blir tydligare i vederbörande planläggningsprocesser.

Bakgrund

Regeringen fattade den 22 december 2022 beslut rörande nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö som Göteborg–Borås var en del av. I beslutsskäl hänvisade regeringen till budgetpropositionen för 2023 där regeringen aviserat att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg inte ska fullföljas. Beslutet innebar att Trafikverket avbröt planeringen för ett helt system med nya stambanor för höghastighetståg och arbetet med den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås pausades. Parallellt med beslutet fick Trafikverket uppdraget att utreda hur järnvägen kan utvecklas i stråket Göteborg–Borås.

Trafikverket redovisade den 26 juni 2023 regeringsuppdraget ”Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås”. Syftet med uppdraget var att utreda åtgärder för att förbättra arbetspendlingen i stråket och anslutningen till Landvetter flygplats på ett mer kostnadseffektivt sätt än projekt Göteborg–Borås som en del av nya stambanor för höghastighetståg.

Trafikverket fick den 26 oktober 2023 i uppdrag av regeringen att återstarta den pausade planläggningsprocessen av ny järnväg Göteborg–Borås. Uppdraget gällde den nya inriktningen att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling, på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg–Borås, när projektet var tänkt som en del av nya stambanor. I beslutet angav regeringen att medfinansiering från regionala parter är en möjlighet vid en bred samsyn för tillkommande eller alternativa lösningar. Därför genomfördes dialogmöten i en mindre politisk gruppering under ledning av Västra Götalandsregionen.

Trafikverket meddelade regeringen i maj 2024 att det inte fanns förutsättningar att komma vidare med planeringsarbetet. Länsstyrelsen i Västra Götaland och landshövdingen fick den 27 maj i uppdrag av regeringen att sondera förutsättningarna för en överenskommelse om ny järnväg mellan Göteborg och Borås med bredare stöd. Den 19 juni kom parterna överens om en gemensam inriktning för den nya järnvägen. Den 30 augusti gjordes en ny överenskommelse där några delar fördjupas, vilket krävs för att förverkliga den ingångna överenskommelsen. Detta avtal återspeglar de ingångna Överenskommelserna.

Tidigare relevanta studier, utredningar och beslut

Regeringen (2022-06-07). *Regeringsbeslut I2022/01294. Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, beslut om byggstarter 2022–2024, beslut om förberedelse för byggstarter 2025–2027 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transport-infrastruktur för perioden 2022–2033 (rskr. 2020/21:409)*

Regeringen (2022-12-22). *Regeringsbeslut I2022/02416. Uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg, snarast avsluta projektet Hässleholm–Lund samt pausa projektet Göteborg–Borås.*

Regeringen (2022-12-22). *Regeringsbeslut I2022/02418. Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås.*

Regeringen (2023-10-26). *Regeringsbeslut LI2023/03474. Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås*

Regeringen (2024-05-23) *Regeringsbeslut LI2024/00316, LI2024/00868, LI2024/01070, m.fl. Uppdrag att sondera förutsättningar för åtgärder i infrastrukturen i Västra Götalands län*

Regeringen (2024-09-19). *Regeringsbeslut LI2024/01353, LI2024/01733 Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås*

Trafikverket (2021-09-24). *Åtgärdsvalsstudie stråket Göteborg–Borås. TRV 2019/28766*

Trafikverket (2021). *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. TRV 2021/79143*

Trafikverket (2022-02-28). *Lokaliseringsutredning, granskningshandling, Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. TRV 2021/128691*

Trafikverket (2022-10-19). *Ställningstagande till val av alternativ med rangordning för Göteborg-Borås, en del av nya stambanor. TRV 2021/71880*

Trafikverket (2023-06-26). *Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås. Redovisning av regeringsuppdrag. TRV 2022/145433*

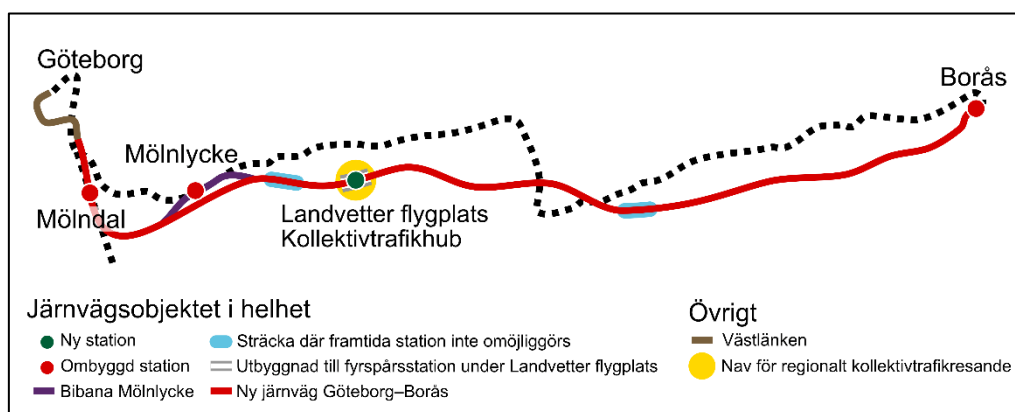
§4 Beskrivning av åtgärder

Avtalet avser dels åtgärder som omfattas av Järnvägsobjektet, dels åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer.

Järnvägsobjektet

Järnvägsobjektets alla delar enligt nedan är lika viktiga. Järnvägsobjektet ska genomföras i sin helhet.

Järnvägsobjektets principiella omfattning framgår av illustrationen i figur 1 nedan.



Figur 1. Översiktlig bild av Järnvägsobjektet.

Järnvägsobjektet omfattar i sin helhet:

- Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringsalternativ i lokaliseringsutredningen. Järnvägen planeras för att inte möjliggöra framtida utbyggnad österut och framtida stationslägen vid Landvetter södra och Bollebygd, omfattande t.ex. behov av raksträckor för att kunna lägga växlar för framtida stationer. I Ny järnväg Göteborg-Borås ingår ny station under Landvetter flygplats och ombyggda stationer i Mölndal och Borås. Stationen under Landvetter flygplats byggs ut med fyra spår.
- Bibana Mölnlycke, inklusive ombyggd station i Mölnlycke, med såväl östlig som västlig anslutning till Ny järnväg Göteborg-Borås och med bibehållen koppling till Kust till kust-banan.

Ny järnväg Göteborg-Borås (a) behöver regeringens beslut om tillåtlighet. Trafikverkets bedömning är att Bibana Mölnlycke (b) inte behöver tillåtlighetsprövas. Det innebär att Järnvägsobjektet delas upp i separata planläggningsprocesser, med hänsyn till regeringens prövning av tillåtlighet för Ny järnväg Göteborg-Borås (a). Tillåtlighetsprövningen regleras i lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

Utöver ovanstående åtgärder i Trafikverkets järnvägsanläggningar och, i förekommande fall, väganläggningar, ingår i Järnvägsobjektet även åtgärder i andra parters befintliga anläggningar, som en direkt följd av Järnvägsobjektets genomförande. Andra parters anläggningar anpassas eller ersätts till motsvarande funktion/standard som de befintliga. Sådana åtgärder omfattar anläggningar som behöver rivas och/eller ersättas/anpassas, såsom förbindelser som bryts och behöver ersättas av nya broar/tunnlar och ersättningsvägar, ledningsomläggningar m.m. Vad som är befintlig funktion/standard tydliggörs i dialog mellan Trafikverket och respektive anläggningsägare.

Utgångspunkt för vad som ingår i Järnvägsobjektet på dess stationer är Trafikverkets ansvar enligt TDOK 2015:0085 "Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer".

Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer

Nedan listas exempel på åtgärder som inte ingår i Järnvägsobjektet men som behövs för att åstadkomma välfungerande bytespunkter vid dess stationer. Vidare vägledning kring vilka åtgärder/anläggningar som ingår i Järnvägsobjektet ("järnvägens kärnfunktion") och vilka ytterligare åtgärder/anläggningar som behövs i anslutning till Järnvägsobjektets stationer ("noden/bytespunkten") ges av Trafikverkets publikation 2017:069 "Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer".

Exempel på åtgärder/anläggningar inom stationsområden som inte ingår i Trafikverkets ansvar:

- Stationsbyggnader, stationstorg, väntutrymmen
- Bussterminaler och busshållplatser
- Taxi- och annan angöring
- Bil- och cykelparkeringar
- Anslutande kommunala vägar och gator

Exempel på åtgärder/anläggningar som ligger utanför Järnvägsobjektet är den regionala kollektivtrafikhubb för bussar som planeras i anslutning till den nya stationen under Landvetter flygplats.

§5 Kostnader och finansiering

Järnvägsobjektets kostnader

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 uppgår totalkostnaden till cirka 43 500 mnkr, i prisnivå 2021-02, för järnväg på sträckan Göteborg-Borås.

Enligt Trafikverkets bedömning ryms följande åtgärder inom ramen för de statliga anslagen om cirka 43 500 mnkr (2021-02) i nationell plan:

- Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringsalternativ i lokaliseringsutredningen. Järnvägen planeras för att inte omöjliggöra framtida utbyggnad österut och framtida stationslägen vid Landvetter södra och Bollebygd.
- Ombyggda stationer i Mölndal och Borås samt ny station under Landvetter flygplats med två plattformsspår.
- Den västliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.
- Ombyggd station i Mölnlycke för anpassning till bibanan.

För att kunna genomföra hela Järnvägsobjektet enligt §4 bedömer Trafikverket att ett tillskott om cirka 4 400 mnkr (2021-02) behövs i form av Medfinansiering och Samfinansiering och för följande åtgärder:

- Utbyggnad av stationen under Landvetter flygplats till station med fyra spår (merkostnad i förhållande till kostnaden för station med två plattformsspår).
- Den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.

Då kostnadsbedömningen för åtgärderna som behöver Medfinansiering och Samfinansiering är gjord i ett mycket tidigt skede är den behäftad med stor osäkerhet.

Järnvägsobjektets totala kostnad bedöms i september 2024 således enligt ovan uppgå till sammanlagt cirka 47 900 mnkr (2021-02).

I kostnaderna knutna till Järnvägsobjektet ingår exempelvis byggherrekostnader, kostnader för utredningar, framtagande av järnvägsplaner, miljökonsekvensbeskrivningar, systemhandlingar och bygghandlingar, miljöåtgärder, arkeologi, marklösen och produktions-/entreprenadkostnader.

Om Järnvägsobjektet har möjlighet att erhålla EU-bidrag ska Trafikverket arbeta aktivt med att ansöka om sådana bidrag.

Prisnivåomräkning i Järnvägsobjektet

Finansieringen av Järnvägsobjektet, såväl anslag om statliga medel i nationell plan som Medfinansiering och Samfinansiering, ska prisnivåomräknas i enlighet med Trafikverkets infrastrukturindex för investering järnväg. Basmånad för prisnivåomräkningen är 2021-02. Prisnivåomräkningar sker exempelvis i samband med rekvisering av Medfinansiering.

Finansiering av åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer

För åtgärder/anläggningar som inte ingår i Järnvägsobjektet, men som behövs för att åstadkomma välfungerande bytespunkter vid järnvägens stationer, ansvarar respektive byggnads-/anläggningsägare för finansieringen. Dessa åtgärder/anläggningar kan eventuellt erhålla statliga bidrag eller EU-bidrag, vilket avgörs från fall till fall efter ansökningar och beslut enligt berörda författningar och ordinarie rutiner.

Kostnadsbedömning av åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer har inte gjorts för detta avtal.

Finansiering av detaljplaneläggning

Kostnader för upprättande av detaljplaner för Järnvägsobjektet, inklusive samtliga tillhörande detaljplanehandlingar, ska bäras av respektive planläggande Kommun.

Kostnadsbedömning för upprättande av detaljplaner har inte gjorts för detta avtal.

Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet

Kostnaderna för Järnvägsobjektet, givet den bedömda kostnaden, ska finansieras enligt följande, samtliga belopp angivna i prisnivå 2021-02:

Staten genom Trafikverket via anslag i nationell plan: 43 500 mnkr

Medfinansiering och Samfinansiering, 4 400 mnkr, fördelad enligt följande:

- VGR maximalt 2 500 mnkr
- Samfinansiering via regional plan för Västra Götalandsregionen 200 mnkr
- Göteborg 1 000 mnkr
- Borås maximalt 345 mnkr
- Mölndal maximalt 235 mnkr
- Härryda maximalt 120 mnkr

Eventuella EU-bidrag till Järnvägsobjektet ska tillgodoräknas Medfinansierarna i proportion till respektive Medfinansierars bidrag i förhållande till Järnvägsobjektets bedömda totalkostnad enligt ovan.

Resterande del av eventuella EU-bidrag tillgodoräknas statliga anslag i nationell plan. Samfinansiering från regional plan ska inte tillgodoräknas eventuella EU-bidrag.

Understiger kostnaden för Järnvägsobjektets åtgärder som behöver Medfinansiering och Samfinansiering (merkostnad för fyra spår vid station Landvetter flygplats samt den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station) 4 400 mnkr ska Medfinansieringen från VGR, Borås, Mölndal och Härryda minska med det understigande beloppet i proportion till respektive berörd Parts bidrag. Minskningen i form av andelar av det understigande beloppet blir således:

- 78,13 % för VGR (2 500/3 200)
- 10,78 % för Borås (345/3 200)
- 7,34 % för Mölndal (235/3 200)
- 3,75 % för Härryda (120/3 200)

Trafikverket ansvarar för redovisning av kostnadsberäkning för merkostnaden för fyra spår vid station Landvetter flygplats samt den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station. Kostnadsberäkningen ska ligga till grund för eventuella avdrag från medfinansieringsbeloppen enligt ovan.

Utöver vad som sägs ovan svarar staten, genom Trafikverket via anslag i nationell plan, för kostnadsökningar för Järnvägsobjektet.

Ytterligare tillägg till Järnvägsobjektet i senare skeden ska, förutsatt att de är genomförbara och i övrigt anses lämpliga, medfinansieras av den/de Part/er som önskar tilläggen. Ytterligare tillägg regleras i avtal mellan Trafikverket och den/de Part/er tilläggen berör.

Betalning

Trafikverket har inte möjlighet att fondera medel i förskott. Medfinansieringen rekvideras årligen från Medfinansierarna baserat på prognosticerad förbrukning för merkostnaden för fyra spår vid station Landvetter flygplats samt den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station. Trafikverket tar med denna utgångspunkt fram en flerårig betalplan som kommuniceras med Medfinansierarna. Betalplanen uppdateras årligen i enlighet med aktuell kostnadsprognos, varpå Trafikverket redovisar den uppdaterade betalplanen för Medfinansierarna.

Medfinansieringsbelopp som rekviderats baserat på prognosticerad förbrukning regleras årligen mot faktiskt utfall året efter varje rekvirering. Indexjustering av kostnader och till dem sammanhängande Medfinansiering görs dock vid de tidpunkter kostnaderna uppstod.

Medfinansiering rekvideras för kostnader under såväl planläggnings- som byggskede för stationen vid Landvetter flygplats respektive den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.

Första rekviseringstillfället klarläggs i samband med att den första betalplanen fastställs. Slutrekvisering sker antingen vid färdigställande, med hänsyn till eventuella tillgodoräknanden för EU-bidrag eller avdrag för understigande kostnader, eller då kostnader motsvarande Medfinansiärernas redovisade belopp, enligt ovan, förbrukats.

Trafikverket och VGR ska föra en dialog om lämplig/a tidpunkt/er för Samfinansiering med hänsyn till anslag i kommande nationella planer.

Reinvesterings-, drift- och underhållskostnader

Kostnader för reinvestering, drift och underhåll ingår inte i ovan angivna kostnader. Trafikverket svarar för framtida reinvesterings-, drift- och underhållskostnader för de järnvägsanläggningar som utförs inom Järnvägsobjektet.

§6 Ansvarsfördelning

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket ansvarar för Järnvägsobjektet och ska utföra eller låta utföra åtgärderna som ingår i Järnvägsobjektet i den omfattning som framgår av detta avtal.
2. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för åtgärderna som Trafikverket ansvarar för. I detta ingår exempelvis att ersätta berörda fastighetsägare enligt gällande författningar och riktlinjer.
3. Trafikverket ska i möjligaste mån dela med sig av framtaget material och underlag i form av utredningar m.m. till övriga Parter. Exempel på sådana underlag är miljökonsekvensbeskrivningar för berörda järnvägsplaner som Kommunerna kan använda sig av i samband med upprättande av detaljplaner.
4. Trafikverket ska äga de nya och ombyggda järnvägsanläggningar som ingår i Järnvägsobjektet samt ansvara för framtida reinvestering, drift och underhåll av dessa.

Kommunernas ansvar

1. Kommunerna ansvarar enligt plan- och bygglagen för den detaljplaneläggning som är nödvändig för Trafikverkets genomförande av Järnvägsobjektet och övriga Parters åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer. I detta ansvar ingår eventuella krav på miljökonsekvensbeskrivningar m.m.
2. Kommunerna ansvarar för utförandet av sedvanliga kommunaltekniska anläggningar som inte omfattas av Järnvägsobjektet men som ingår i åtgärder som genomförs i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess

stationer. Se exempel på anläggningar under rubriken Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer i §4.

3. Kommunerna ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för de åtgärder som Kommunerna ansvarar för.

VGR:s ansvar

1. VGR ansvarar för utförandet av sedvanliga regionala anläggningar som inte omfattas av Järnvägsobjektet men som ingår i åtgärder som genomförs i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer. Se exempel på anläggningar under rubriken Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer i §4.
2. VGR ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för de åtgärder som VGR ansvarar för.

Swedavias ansvar

1. Swedavia ansvarar för att investera i och utföra en regional kollektivtrafikhubb för bussar, som planeras på Landvetter flygplats. Planering och genomförande ska ske i samverkan med Trafikverket, VGR och Härryda.
2. Swedavia ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för den åtgärd som Swedavia ansvarar för.

Preciserat utföransvar

I vissa fall är det lämpligt och/eller nödvändigt att en Part, i samband med utförandet av åtgärd/er i den egna anläggningen, även utför åtgärd/er i annan Parts anläggning. Detta kan gälla vid en hög grad av integration mellan Parternas anläggningar. I sådana fall kan Parterna träffa avtal som överför ansvaret för utförandet av den ena Partens anläggning på den andra Parten. Detta ska i förekommande fall ske med beaktande av gällande upphandlings- och arbetsmiljölagstiftning m.m.

§7 Projektorganisation och former för parternas samarbete

Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer ska planeras och utföras i nära samverkan och dialog mellan Parterna.

Parterna samt Länsstyrelsen Västra Götaland ska bilda en särskild beredningsgrupp för verkställighet med uppgiften att följa hela avtalets förverkligande, inklusive den ekonomiska utvecklingen.

Utöver ovanstående kommer Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer, hanteras och drivas inom respektive Parts organisation i ordinarie ordning.

§8 Tidplan

Trafikverket startar/återupptar arbetet med att planlägga samtliga järnvägsplaner inom Järnvägsobjektet 2024-10-01.

Tidplan för Järnvägsobjektets planläggning och färdigställande ska arbetas fram i samverkan mellan Parterna. Parterna ska därvid gemensamt verka för skyndsamt byggstart och skyndsamt färdigställande. Trafikverket bedömer i dagsläget byggtiden för Järnvägsobjektet till 10 år med preliminär byggstart 2029–2031.

§9 Avtalets giltighet

Detta avtal är giltigt när och under förutsättning att nedanstående villkor uppfyllts:

- samtliga Parter undertecknat avtalet senast 2024-12-31, samt
- avtalet godkänts senast 2024-12-31 av behörigt beslutande organ hos respektive Part, genom beslut som därefter vinner laga kraft.

Parternas åtaganden enligt detta avtal förutsätter att:

- Järnvägsobjektet ingår i kommande nationella planer för transportinfrastrukturen,
- regeringen beslutar om tillåtlighet för Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringstudien,
- riksdag och regering fattar övriga nödvändiga beslut,
- myndighetstillstånd och fastställelse- och antagandebeslut av järnvägs- och detaljplaner vinner laga kraft.

Om Parternas åtaganden inte går att fullfölja på grund av villkor som anges ovan, eller annat villkor utom Parternas kontroll, kvarstår samtliga Parters finansieringsansvar för upparbetade kostnader i Järnvägsobjektet, i proportion till den ursprungliga finansieringsfördelningen mellan Parterna enligt §5. Medfinansierarnas finansieringsansvar gäller endast kostnader upparbetade från och med 2024-10-01. Kostnader upparbetade före 2024-10-01 åligger till fullo Trafikverket, med undantag för tidigare erlagd medfinansiering.

§10 Övrigt

Ändringar eller tillägg till detta avtal ska vara skriftliga och undertecknas av Parterna för att vara giltiga.

Zonindelning i Västtrafiks biljettsystem

Enligt Överenskommelserna ska hela Härryda kommun inkluderas i zon A och Bollebygds kommun ges dubbel zon i Västtrafiks biljettsystem. VGR genom Västtrafik svarar för detta. Beslut om tid för införande ska fattas i samband med beslut om medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Parterna i stråket.

§11 Tvistlösning

Oenighet avseende tillämpning eller tolkning av detta avtal ska i första hand klaras ut skyndsamt genom förhandlingar och beslut på lägsta möjliga nivå i respektive Parts organisation. Eventuell tvist som inte kan lösas i samförstånd ska hänskjutas till och avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

Detta avtal är upprättat i åtta (8) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Trafikverket
Roberto Maiorana
Generaldirektör

Ort och datum

Göteborgs Stad
Jonas Attenius
Kommunstyrelsens ordförande

Ort och datum

Västra Götalandsregionen
Helén Eliasson
Regionstyrelsens ordförande

Ort och datum

Mölnåls stad
Stefan Gustafsson
Kommunstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Härryda kommun
Pia Alhäll
Kommundirektör

Bollebygds kommun
Ulf Rapp
Kommunstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Borås Stad
Ulf Olsson
Kommunstyrelsens ordförande

Swedavia AB

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/95008, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum , Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp AVTAL.

Redogörelse och hantering av synpunkter, avtal Göteborg-Borås

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Bollebygd	<p><u>Vi önskar att det skrivs in i avtalet:</u></p> <ul style="list-style-type: none">att Trafikverket (TRV) tar fram Miljökonsekvensbeskrivning för hela sträckan.	<p>Ok, för järnvägsplaner. Har tydliggjorts i §5 Kostnader och finansiering:</p> <p>” I kostnaderna knutna till Järnvägsobjektet ingår exempelvis byggherrekostnader, kostnader för utredningar, framtagande av järnvägsplaner, miljökonsekvensbeskrivningar, systemhandlingar och bygghandlingar, miljöåtgärder, arkeologi, marklösen och produktions/entreprenadkostnader.produktions-/entreprenadkostnader.”</p> <p>Komplettering har även skett i § 6 Ansvarsfördelning under rubriken Trafikverkets ansvar, se nedan.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Bollebygd	<ul style="list-style-type: none"> att TRV delar med sig av utredningsmaterial inför detaljplanearbete till kommunerna 	<p>Ok, §6 Ansvarsfördelning har kompletterats under rubriken Trafikverkets ansvar med följande:</p> <p><i>”Trafikverket ska i möjligaste mån dela med sig av framtaget material och underlag i form av utredningar m.m. till övriga Parter. Exempel på sådana underlag är miljökonsekvensbeskrivningar för berörda järnvägsplaner som Kommunerna kan använda sig av i samband med upprättande av detaljplaner.”</i></p>
Bollebygd	<ul style="list-style-type: none"> att ställningstagande kring zonindelning finns med i avtalet - lika lydelse som överenskommelsen 	Ok, tillagt i § 10 Övrigt.
Bollebygd	<p><u>Vi önskar annan formulering:</u></p> <p>Under § 6 ”Kommunernas ansvar</p>	Ok, förslag till formulering:

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>1. Kommunerna ansvarar för den detaljplaneläggning som är nödvändig för genomförandet av Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer”</p> <p><i>Detaljplaneläggning som är nödvändig för genomförandet - får inte/kan tolkas som att kommunerna har ansvar för genomförande av planen. En tydligare formulering som inte kan misstolkas vore önskvärt.</i></p>	<p><i>”Kommunerna ansvarar enligt plan- och bygglagen för den detaljplaneläggning som är nödvändig för Trafikverkets genomförande av Järnvägsobjektet och övriga Parters åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer. I detta ansvar ingår eventuella krav på miljökonsekvensbeskrivningar m.m.”</i></p>
Mölnadal	<p>§4 Beskrivning av åtgärder under rubriken Järnvägsobjektet, förslag i rött:</p> <p>Utöver ovanstående åtgärder i Trafikverkets järnvägsanläggningar och, i förekommande fall, väganläggningar, ingår i Järnvägsobjektet även åtgärder i andra parters befintliga anläggningar, som en direkt följd av Järnvägsobjektets genomförande. Andra parters anläggningar anpassas eller ersätts till motsvarande funktion/standard som de befintliga. Trafikverket och respektive part ska gemensamt definiera vad som är befintlig funktion/standard. Sådana åtgärder omfattar anläggningar</p>	<p>Ok, förslag till omformulering: <i>”Vad som är befintlig funktion/standard tydliggörs i dialog mellan Trafikverket och respektive anläggningsägare.”</i></p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	som behöver rivas och/eller ersättas/anpassas, såsom förbindelser som bryts och behöver ersättas av nya broar/tunnlar och ersättningsvägar, ledningsomläggningar m.m.	
Mölnadal	§5 Kostnader och finansiering, under rubriken Finansiering detaljplaneläggning, förslag i rött: Kostnader för upprättande av detaljplaner genomförande av detaljplaneläggning för Järnvägsobjektet ska bäras av respektive planläggande Kommun.	Ok, ändrat i enlighet med förslag.
	§5 Kostnader och finansiering under rubriken Finansiering detaljplaneläggning, förslag i rött: Kostnadsbedömning för upprättande av detaljplaner genomförande av detaljplaneläggning har inte gjorts för detta avtal.	Ok, ändrat enligt förslag.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Mölnadal	<p>§5 Kostnader och finansiering under rubriken Betalning:</p> <p>Förutsägbarheten i kassaflödet är viktigt för kommunen, kan stycket om betalning förtydligas om att det är hela järnvägsprojektets kostnad som betalningen baseras på (om så är fallet) och en uppskattad tidplan hur länge betalningen kommer pågå?</p>	<p>Ok, hela avsnittet under rubriken Betalning har omarbetats och kompletterats, se sida 9–10 i avtalsutkastet.</p>
Mölnadal	<p>§6 Ansvarsfördelning, sid 10 under rubriken Kommunernas ansvar:</p> <p>Det är önskvärt med en formulering som tillåter att särskilda överenskommelser kan göras senare i projektet för anläggningsdelar som bedöms behövas men som i första läget inte ingår i Trafikverkets grundutförande. T ex: Vid behov kan särskilda överenskommelser tecknas.</p>	<p>Vi bedömer att innebörden finns med i avtalet, i § 3</p> <p><i>”Avtalet ska följas upp av ytterligare och mer detaljerade avtal mellan Parterna, i olika konstellationer, efterhand som åtgärderna inom Järnvägsobjektet utreds och blir tydligare i vederbörande planläggningsprocesser.”</i></p> <p>och i § 5</p> <p><i>”Ytterligare tillägg till Järnvägsobjektet i senare skeden ska, förutsatt att de är genomförbara och i övrigt anses lämpliga, medfinansieras av den/de Part/er som önskar</i></p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
		<i>tilläggen. Ytterligare tillägg regleras i avtal mellan Trafikverket och den/de Part/er tilläggen berör.”</i>
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>Övergripande kommentarer:</p> <p>Det finns bra skrivningar om att järnvägsobjektet avser en helhet och att samtliga delar ska genomföras. Vi ser dock att vi behöver stärka det uttrycket ytterligare i avtalet, bla genom att ersätta begreppen "Grundutförande" och "Tillägg". Fundera gärna också på om ordet "Bibana" är det bästa eller om det går att hitta ett annat bättre begrepp, tex. "delsträcka".</p>	<p>Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.</p> <p>Ingen annan part har inkommit med synpunkter på namnet Bibana, ändras/omformuleras därmed inte.</p>
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§2 Definitioner och begrepp, under rubriken Järnvägsobjektet:</p> <p>Ersätt begreppen "Grundutförande" och "Tillägg". Hellre hänvisa till samma uppdelning som §3 första punkten. Eller om det går att ersätta med att beskriva det som en del som bekostas av statlig finansiering och en del som bekostas av medfinansiering.</p>	<p>Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§3 Syfte och bakgrund, under rubriken Syfte Ta med en hänvisning till ingången överenskommelse från juni och aug.	Ok, hänvisning har lagts till § 3 under rubriken Syfte. I §2 Definitioner och begrepp har vi även lagt till Överenskommelserna som omfattar både överenskommelse 2024-06-19 och 2024-08-30.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§3 Syfte och bakgrund, under rubriken Syfte Tydliggör att det inte krävs lokaliseringsutredning för bibana/delsträcka. Kust till kust? Eller ersätt med "nya järnvägssträckningen"?	Lokaliseringsutredning krävs för Bibanan men inte tillåtlighetsprövning enligt Trafikverkets bedömning. Tydliggörande kring detta har kompletterats i §4.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§4 Beskrivning av åtgärder: Bra att det är tydligt att avtalet avser samtliga åtgärder. Ändra till röd färg i kartan för sträckan vid Mölnlycke så att det även symboliskt framstår som ett projekt.	Ingen annan part har framfört denna synpunkt, behåller därför nuvarande illustration.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§4 Beskrivning av åtgärder och under Järnvägsobjektet omfattar i sin helhet, sid 5: Bra. Tydligt att alla delar ingår.	

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§4 Beskrivning av åtgärder och under rubriken Grundutförande och Tillägg:</p> <p>Användande av dessa begrepp skapar bild av att det är två olika projekt och att det ena är viktigare än det andra. Byt begrepp för att stärka att det är ETT järnvägsprojekt. Se inledande kommentar.</p>	Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§4 Beskrivning av åtgärder och under rubriken Järnvägsobjektets Grundutförande</p> <p>Kan vi ha en rubrik för samtliga punkter, tex enbart "Järnvägsobjektets utförande"</p> <p>Möjligt att benämna punkterna a, b, c, d, e, f, och med en förklarande mening sist i detta stycke som tydliggör att punkt a – d ingår i ursprunglig finansiering nationell plan, och att punkt e - f medfinansieras.</p>	§ 4 och § 5 har omarbetats, begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§5 Kostnader och finansiering under rubriken Järnvägsobjektets kostnader.	§ 4 och § 5 har omarbetats, begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>Ur avtalsutkast ”Enligt Trafikverkets bedömning ryms utbyggnaden av Järnvägsobjektets Grundutförande enligt §4 inom ramen för totalkostnaden om cirka 43,5 mdkr (2021-02) i nationell plan.”</p> <p>Här kan man hänvisa till § 4 punkt a - d. för att komma bort från Grundutförande och tillägg.</p>	
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§5 Kostnader och finansiering under rubriken Järnvägsobjektets kostnader.</p> <p>Ur avtalsutkast ”För att kunna genomföra Järnvägsobjektets Tillägg enligt §4 bedömer Trafikverket att ett tillskott om cirka 4,5 mdkr (2021-02) behövs i form av Medfinansiering och Samfinansiering. Då kostnadsbedömningen är gjord i ett mycket tidigt skede är den behäftad med stor osäkerhet.”</p> <p>Här kan man hänvisa till § 4 punkt e - f.</p>	§ 4 och § 5 har omarbetats, begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§5 Kostnader och finansiering under rubriken <i>Finansiering av åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer</i></p> <p>Förslag lägg till något om att kostnader för utredningar som krävs för framtagande bekostas av...</p>	Vi anser att nuvarande skrivning är tillräcklig.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§5 Kostnader och finansiering och under rubriken <i>Finansiering av detaljplaneläggning</i></p> <p>Förslag lägg till något om att kostnader för utredningar som krävs för framtagande bekostas av...</p>	Vi anser att nuvarande skrivning är tillräcklig.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§5 Kostnader och finansiering och under rubriken <i>Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet</i></p> <p>Ur avtalsutkast ”Resterande del av eventuella EU-bidrag tillgodoräknas statliga anslag i nationell plan. Samfinansiering från regional plan ska inte tillgodoräknas eventuella EU-bidrag.”</p>	Vi anser att nuvarande skrivning är tillräcklig.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Försök att förtydliga.	
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§5 Kostnader och finansiering och under rubriken <i>Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet</i></p> <p>Ur avtalsutkast ”Understiger kostnaden för Järnvägsobjektets Tillägg 4 500 mnkr, efter hänsyn till tillgodoräknande för eventuella EU-bidrag, ska Medfinansieringen från VGR, Borås, Mölndal och Härryda minska med det understigande beloppet i proportion till respektive Parts bidrag.”</p> <p>Hänvisa till punkterna i § 4.</p>	Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet. Istället för hänvisning till § 4 framgår det i nuvarande text vilka åtgärder som avses.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§5 Kostnader och finansiering och ej under rubriken <i>Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet</i></p> <p>Ur avtalsutkast ”Trafikverket ansvarar för redovisning av kostnadsberäkning för Järnvägsobjektets Tillägg som ska</p>	Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>ligga till grund för eventuella avdrag från medfinansieringsbeloppen enligt ovan.”</p> <p>Byt ”Tillägg”</p>	
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Betalning</p> <p>Ur avtalsutkast ” Trafikverket har inte möjlighet att fondera medel i förskott. Utgångspunkten är att Medfinansiering till Järnvägsobjektet rekvireras Medfinansierarna årligen i proportion till årets prognosticerade förbrukning. Reglering mot faktiskt utfall sker det därpå följande året. Medfinansieringen från VHK rekvireras dock som ett engångsbelopp så snart Järnvägsobjektet har upparbetat medel motsvarande beloppet.”</p> <p>Förtydliga i enlighet med överenskommelse.</p>	<p>Ok, hela avsnittet under rubriken Betalning har omarbetats och kompletterats, se sida 9–10 i avtalsutkastet.</p>
Länsstyrelsen , ej part i avtal	<p>§6 Ansvarsfördelning och rubriken Trafikverkets ansvar:</p> <p>Går det att skriva in något om att trafikverkets ansvar kopplat till fastighetsägare? Eller en fotnot med hänvisning till och</p>	<p>§6 har kompletterats med skrivningar kring ersättning till fastighetsägare.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	kommentar utifrån trvs ansvar tillika interna rutiner/ansvarsbeskrivning där det tex framgår att Trv ersätter kostnader för energibrunnar?	<i>” Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för åtgärderna som Trafikverket ansvarar för. I detta ingår exempelvis att ersätta berörda fastighetsägare enligt gällande författningar och riktlinjer.”</i>
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§6 Ansvarsfördelning och under rubriken <i>Swedavias ansvar</i> Ur avtalsutkast ” 1. Swedavia ansvarar för att, i samverkan med VGR och Härryda , investera i och utföra en regional kollektivtrafikhubb på Landvetter flygplats.” I samverkan med? Kan skapa otydlighet i vem som ska finansiera.	Ok, förslag till formulering: <i>”Swedavia ansvarar för att investera i och utföra en regional kollektivtrafikhubb för bussar, som planeras på Landvetter flygplats. Planering och genomförande ska ske i samverkan med Trafikverket, VGR och Härryda.”</i>
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§7 Projektorganisation och former för parternas samarbete Ur avtalsutkast ” Parterna samt Länsstyrelsen Västra Götaland ska bilda en särskild beredningsgrupp för verkställighet av Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning	Ok, texten i § 7 har justerats och återspeglar ingången överenskommelse.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>till Järnvägsobjektet vid dess stationer. Syftet är att säkerställa genomförandet och följa den ekonomiska utvecklingen av samtliga åtgärder hela vägen fram till deras färdigställande. Trafikverket är sammankallande för beredningsgruppen.”</p> <p>Här ska vi endast spegla och återanvända texten från ingången överenskommelse. Alltså inte någon utveckling av texten så som det nu står här. Vi får konkretisera detta längre fram.</p>	
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§8 Tidplan Utveckla och komplettera med en övergripande tidplan. Viktigt dels för att stärka bilden av att alla delar ska genomföras, dels för att få en första förståelse för vad som ska hända när.	Ok, § 8 Tidplan har kompletterats. Likaså har § 3 Syfte och bakgrund och § 4 Beskrivning av åtgärder kompletterats med beskrivningar av vad de inledande skedena innebär vad gäller planläggningsprocesserna.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§9 Avtalets giltighet Ur avtalsutkast <ul style="list-style-type: none"> ” regeringen beslutar om tillåtlighet för Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringstudien,” lägg till inom parentes att det inte krävs tillåtlighetsprövning för den andra delen.	Vi har lagt till text om Trafikverkets bedömning avseende tillåtlighet för bibanan i §4 och bedömer att det är tillräcklig.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§9 Avtalets giltighet Ur avtalsutkast <ul style="list-style-type: none"> ”myndighetstillstånd och fastställelse- och antagandebeslut av järnvägs- och detaljplaner vinner laga kraft.” Avser vi till och med tidpunkt för antagande av järnvägsplan? Många detaljplaner som ska hanteras längs med vägen.	Ingen annan part har reagerat på detta – formulering ändras ej.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Denna skrivning kan tolkas som att detta avtal upphör att vara gällande ifall en detaljplan även långt fram i tiden inte vinner laga kraft. Vill vi ha det så?	
Västsvenska Handelskammaren, ej part i avtal	<p>Styrelsen har beslutat att Västsvenska Handelskammaren inte ska ingå avtal om medfinansiering av projektet Göteborg – Borås. Då Handelskammaren inte ska vara avtalspart avstår vi från att lämna andra synpunkter på avtalsförslaget än att vi tas bort från detsamma.</p> <p>Styrelsen har samtidigt sagt att Västsvenska Handelskammaren på andra sätt ska bidra till projektet, exempelvis genom informationskampanjer om järnvägens betydelse för näringslivet i hela regionen. Där ser vi fram emot att göra en fortsatt betydelsefull insats.</p>	Västsvenska Handelskammaren har tagits bort som part från avtalet.
VGR	<p>Allmänt</p> <p>Västra Götalandsregionen (VGR) ser att avtalsutkastet i stort återspeglar det som ingick i den överenskommelse som</p>	

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>ingicks gemensamt mellan berörda parter i stråket den 30 augusti 2024.</p> <p>När det gäller paragraf som inte tas upp nedan har VGR inga synpunkter av betydande karaktär däremot har noterats någon mindre justering såsom regionens adress mm, dessa kompletteras i slutet av dokumentet.</p> <p>VGR uppskattar att det tydligt framgår att Järnvägsobjektet ska genomföras i sin helhet.</p>	
VGR	<p>§5 Kostnader och finansiering</p> <p>När det gäller skrivningen om EU bidrag under §5 så kan den upplevas svårtolkad och bör förtydligas. Det gäller även formuleringen vid situationen om kostnaden understiger de 4,4 - 4,5 mdkr för Järnvägsobjektets Tillägg.</p>	<p>Vi anser att nuvarande formulering är ok kring EU-bidrag.</p> <p>Formuleringar kring understigande kostnader har justerats för tydligheten. Likaså har vi tydliggjort hur procentuella andelen för respektive part har beräknats.</p>
VGR	<p>§5 Kostnader och finansiering</p> <p>Samfinansieringsbeloppet som i överenskommelsen anges till 200 – 300 mnkr kommer VGR föreslå att bli 200 mnkr.</p>	Ok, justerat.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>Detta medför att beloppet bör justeras i avtalet och även den totala medfinansieringen för Järnvägsobjektets tillägg som därmed blir 4,4 mdkr, given förankring av samfinansieringsbeloppet i beredningen för hållbar utveckling den 10 oktober.</p>	
VGR	<p>§5 Kostnader och finansiering</p> <p>Under betalning står att reglering ska ske mot faktiskt utfall det därpå följande året. Här kan förtydligas att indexjustering sker mot när kostnaden uppstod och inte följande år.</p>	Ok, justerat.
VGR	<p>§5 Kostnader och finansiering</p> <p>I texten om ytterligare önskade tillägg till Järnvägsobjektet i senare skeden nämns att förutsatt att de är genomförbara och anses lämpliga...Här kan det vara bra att förtydliga att enligt överenskommelsen ska det tillsättas en verkställighetsberedning för som VGR uppfattar det den här</p>	<p>Länsstyrelsen har framfört att de inte önskar att formerna för verkställighetsberedningen ska klargöras i avtalet, §7, utöver vad som står i ÖK 240619. Texten har omformulerats och är nu en återspeglning av vad som står i överenskommelsen.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	typen av frågeställningar. Förslaget är att avtalet klargör verkställighetsberedningens roll under denna punkt eller i §7.	
VGR	<p>§6 Ansvarsfördelning</p> <p>När det gäller det som främst berör VGR så är tolkningen att detta avtal ska reglera medfinansieringsandelar och vad som med stöd av det ska byggas. I överenskommelsen framgår tydligt att VGR i rollen som kollektivtrafikmyndighet kommer verka för att utveckla trafikeringen i stråket i takt med övrig utveckling.</p> <p>Punkter kring trafikering bör som VGR ser det inte vara en del i detta avtal. VGR föreslår därför att punkt 1 och 2 under §6 VGR:s ansvar stryks.</p>	Ok, detta är borttaget ur avtalsutkastet.
VGR	<p>§9 Avtalets giltighet</p> <p>Sista stycket står att Parternas finansieringsansvar för upparbetade kostnader i järnvägsobjektet med hänvisning till finansieringsfördelning enligt §6 vilket bör vara §5.</p>	Hänvisningen har justerats.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>§9 Avtalets giltighet</p> <p>Dessutom bör det i avtalet framgå att parternas finansieringsansvar för upparbetade kostnader i Järnvägsobjektet endast gäller kostnader som upparbetats efter avtalsstart.</p>	<p>Ok, se längst ner §9. Förslag till formulering: <i>”Medfinansierarnas finansieringsansvar gäller endast kostnader upparbetade från och med 2024-10-01. Kostnader upparbetade före 2024-10-01 åligger till fullo Trafikverket, med undantag för tidigare erlagd medfinansiering.”</i></p>
VGR	<p>Belopp anges blandat mellan miljoner och miljarder vore bra om man använder samma enhet genomgående för att undvika eventuella missförstånd.</p>	<p>Ok, mnkr används genomgående.</p>
VGR	<p>Adress till regionen är:</p> <p>Västra Götalandsregionen Regionens hus 462 80 Vänersborg</p>	<p>Ok, uppdaterad.</p>
Swedavia	<p>§4 Beskrivning av åtgärder och under rubriken Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer</p>	<p>Ok, justerad.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Förslag i rött: Exempel på åtgärder/anläggningar som ligger utanför Järnvägsobjektet är den regionala kollektivtrafikhubb för bussar som planeras i anslutning till den nya stationen under Landvetter flygplats.	
Swedavia	§6 Ansvarsfördelning och under rubriken Swedavias ansvar Förslag i rött: Swedavia ansvarar för att, i samverkan med VGR och Härryda, investera i och utföra en regional kollektivtrafikhubb för bussar på Landvetter flygplats.	Ok, justerad.
Göteborg	§ 5 Kostnader och finansiering, sid 8: Stadens uppfattning är att det i anslutning till överenskommelsen diskuterades att Göteborgs Stad inte ska få avdrag om kostnaden för de tillkommande investeringarna understiger medfinansieringen på 4,5 mdkr, vilket avspeglas i	Ok, justering gjord, Göteborgs Stad ska likt övriga parter få tillgodoräkna sig EU-bidrag i proportion till Stadens medfinansiering.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>såväl överenskommelse som avtalsutkast. Däremot anger avtalsutkastet även:</p> <p><i>”Eventuella EU-bidrag till Järnvägsobjektet ska tillgodoräknas Medfinansierarna i proportion till respektive Medfinansierars bidrag i förhållande till Järnvägsobjektets bedömda totalkostnad enligt ovan. Detta gäller dock inte Göteborg och VHK vars bidrag, utöver prisnivåomräkning enligt ovan, utgörs av fasta belopp.”</i></p> <p>Avseende eventuellt tillkommande EU-finansiering så anger överenskommelsen endast: <i>”Potentiell EU-finansiering bör ingå i ett kommande avtal och proportionellt tillgodoräknas medfinansieringen”.</i></p> <p>Det finns därmed i överenskommelsen ingen skrivning om att Göteborgs Stad inte ska tillgodoräknas eventuell EU-finansiering. Vi ser att i de diskussioner som föranledde överenskommelsen så diskuterades inte att Göteborgs Stad inte skulle få tillgodoräknas eventuell EU-finansiering. Vi ser därför att även Göteborgs Stad i avtalet, likt övriga parter, ska</p>	

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	få avdrag i proportion till Stadens medfinansiering för eventuell tillkommande EU-finansiering.	
Göteborg	§ 5 Kostnader och finansiering, sid 9: Avtalsutkastet anger vidare: <i>” Utöver vad som sägs ovan svarar staten, genom Trafikverket via anslag i nationell plan, för alla kostnadsförändringar för Järnvägsobjektet.”</i> ”Kostnadsförändringar” kan innebära både minskning och ökning, där minskning av projektet kostnader inte enbart tillfaller staten. Staden ser att ”kostnadsförändringar/kostnadsökningar” i sammanhanget hade varit tydligare för vad som avses.	Ok, ändrat till kostnadsökningar.
Göteborg	§ 5 Kostnader och finansiering, sid 9: <i>” Betalning</i>	Ok, hela avsnittet under rubriken Betalning har omarbetats och kompletterats, se sida 9–10 i avtalsutkastet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p><i>Trafikverket har inte möjlighet att fondera medel i förskott. Utgångspunkten är att Medfinansiering till Järnvägsobjektet rekvireras Medfinansierarna årligen i proportion till årets prognosticerade förbrukning. Reglering mot faktiskt utfall sker det därpå följande året. Medfinansieringen från VHK rekvireras dock som ett engångsbelopp så snart Järnvägsobjektet har upparbetat medel motsvarande beloppet.</i></p> <p><i>Trafikverket och VGR ska föra en dialog om lämplig/a tidpunkt/er för Samfinansiering med hänsyn till anslag i kommande nationella planer.”</i></p> <p>Göteborgs Stad föredrar att medfinansieringen sker enligt en fastslagen betalplan utifrån projektets prognos som inte regleras årligen i förhållande till faktiskt utfall, där betalplanen kan revideras vid väsentliga förändringar av projektets tidplan.</p>	<p>Däremot kvarstår skrivning om årlig reglering mot faktiskt utfall.</p>
Göteborg	§ 9 Avtalets giltighet sid 11-12	Ok, hänvisning justerad.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p><i>”Om Parternas åtaganden inte går att fullfölja på grund av villkor som anges ovan, eller annat villkor utom Parternas kontroll, kvarstår Parternas finansieringsansvar för upparbetade kostnader i</i></p> <p><i>Järnvägsobjektet, i proportion till den ursprungliga finansieringsfördelningen mellan Parterna enligt §6.”</i></p> <p>Hänvisningen bör vara till § 5 avseende finansieringsfördelningen.</p>	
Göteborg	<p>§ 9 Avtalets giltighet sid 11-12</p> <p><i>”Om Parternas åtaganden inte går att fullfölja på grund av villkor som anges ovan, eller annat villkor utom Parternas kontroll, kvarstår Parternas finansieringsansvar för upparbetade kostnader i Järnvägsobjektet, i proportion till den ursprungliga finansieringsfördelningen mellan Parterna enligt §6.”</i></p>	<p>Ok, vi har lagt till ”samtliga”: ...<i>kvarstår samtliga Parters finansieringsansvar...</i>”</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Utifrån nuvarande skrivning att Göteborgs Stad enligt §5 ska in med 1 mdkr som ett fast belopp så anser Staden att det i ovanstående stycke bör tydliggöras skrivningen gäller samtliga parter i överenskommelsen.	
Göteborg	Trafikverket har i brevet även efterfrågat namn och titel på kommande undertecknande från Göteborgs Stad, som vid ett godkännande av avtalet kommer att vara Jonas Attenius, kommunstyrelsens ordförande.	Ok
Härryda	Avtalet kan i sin nuvarande form inte accepteras, då det inte tillräckligt tydligt speglar att vår gemensamma principöverenskommelse gäller ett samlat projekt. I nedan punkter lyfter kommunen de förändringar som Härryda kommun anser behövs i avtalet.	
Härryda	1) Avtalsrutan Här behöver det formuleras att det gäller ett samlat projekt.	Förslag till omformulering i avtalsruta: <i>Detta avtal avser planlägningsprocesser och genomförande av åtgärder som innefattas i överenskommelserna Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 19 juni 2024, samt</i>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>Förslag ”Detta avtal avser planläggningsprocesser och genomförande av åtgärder gällande hela projektet ”Ny järnväg Göteborg-Borås” i enlighet med överenskommelse <i>Den gemensamma sträckningen Göteborg 19 juni 2024</i> samt <i>Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås 30 augusti 2024</i> bland annat:”</p>	<p><i>Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 30 augusti 2024.</i></p>
Härryda	<p>2) §1 Parter</p> <p>Västsvenska Handelskammaren (VHK) är inte en part i avtalet om de inte är med och medfinansierar projektet. Vid medfinansiering från VHK (som inte var del av kostnadsfördelningen i principöverenskommelsen), så minskar övriga parter medfinansiering proportionellt i enlighet med principöverenskommelsen för finansiering.</p>	<p>Ej aktuellt då Västsvenska Handelskammaren har meddelat att de inte är part i avtalet.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Härryda	<p>3) §2 Definitioner och begrepp</p> <p>I underrubriken Järnvägsobjektet, framgår det inte tillräckligt tydligt att vår gemensamma principöverenskommelse gäller ett samlat projekt. Härryda kommun kan inte släppa fram en tillåtlighet av en del utan att bibanan på ett tydligt sätt ingår i projektet som helhet. Härryda kommun ser en risk att projektmedel tar slut innan genomförandet av bibanan och kopplingen till Mölnlycke station. Eller att bibanans helhet skjuts på framtiden, till förmån för tunnelpassagen som egentligen inte behövs förrän framtida fjärrtåg. Det får inte finnas skrivningar som kan tolkas som att bibanans genomförande kan skjutas på framtiden eller tas bort från projektet över tid. Eftersom vi gemensamt i en unik process arbetat fram lösningen och gjort principöverenskommelser är hela projektet att betrakta som grundutförande.</p> <p>Enligt Trafikverkets skrift <i>Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer publikation 2017:069</i>, ”kan medfinansiering användas till grundutföranden men ska</p>	<p>Begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort genomgående i avtalet.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>då särskilt motiveras.”. Med hänvisning till processen och vilka överenskommelser som gjorts kan detta beskrivas.</p>	
Härryda	<p>4) §3 Syfte och bakgrund</p> <p>Under första punkten framgår det inte tillräckligt tydligt att vår gemensamma principöverenskommelse gäller ett samlat projekt. Så som skrivningen är nu kan det uppfattas som att Trafikverket ska planlägga och bygga enligt gamla 2a, och att bibanan ska bara påbörjas att utreda.</p>	<p>Första stycket under rubriken Syfte är kompletterat med hänvisning till överenskommelserna.</p> <p>Förslag till omformulering i punkt 1: ”<i>skapa stabila planeringsförutsättningar kring genomförbarhet och järnvägens utformning som möjliggör att Trafikverket kan återuppta planläggningsarbetet för Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringsalternativ i lokaliseringsutredningen samt påbörja planläggningsarbete med ett inledande lokaliseringskede för Bibana Mölnlycke som väster- och österifrån ansluter till befintlig Kust till kust-bana vid Mölnlycke station.</i>”</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Härryda	5) §3 Syfte och bakgrund Under rubriken bakgrund behöver det tydliggöras att projektet inte är en del av nya stambanor, och/eller för höghastighetståg. Detta behöver också framgå tydligt när det gäller Trafikverkets uppdrag att återstarta planläggningsprocessen för Göteborg - Borås. Detta är ju också sagt i framtagandet av vår överenskommelse.	Det framgår i Bakgrund att uppdraget(n) har varit att <i>inte</i> planera för höghastighetsjärnväg, som en del av ny stambana. Komplettering/förtydligande har dock skett i avsnittet bland annat vid beskrivning av uppdraget till Trafikverket den 26 oktober om att återstarta planläggningsarbetet.
Härryda	6) §3 Syfte och bakgrund Under rubriken Tidigare relevanta studier, utredningar och beslut, finns ett selektivt antal dokument kopplade till nya stambanor för höghastighetståg. Samtidigt finns inte regeringsbeslutet att det projektet är stoppat, eller de övriga regeringsbesluten från det och framåt inkl. de principöverenskommelser vi träffat. Vidare anser Härryda kommun att regeringsbeslutet från 2024-09-19 bör tas med i referenslistan; <i>LI2024/01353 LI2024/01733 Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås</i> . Med den referenslista som angetts kan det tolkas	Ok, referenslista är uppdaterad med fler referenser.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	som att Trafikverket fortsätter med att få igenom Ny järnväg Göteborg – Borås som en del av ett höghastighetssystem, vilket det inte ska vara eller kommer accepteras.	
Härryda	<p>7) §4 Beskrivning av åtgärder</p> <p>Återigen illustreras och beskrivs det inte tillräckligt tydligt att vår gemensamma principöverenskommelse gäller ett samlat projekt. Järnvägsobjektet beskrivs som olika delar där det tydligt separeras Trafikverket tidigare 2a och kopplingen till Mölnlycke station. Samtidigt som det står att järnvägen kan ha hastigheter upp till höghastighetståg (250km/h). Då projektet inte är del av nya stambanor för höghastighetståg, behöver detta tas bort eller tydligt beskrivas på annat sätt.</p>	<p>§ 4 har omarbetats med syfte att tydliggöra att Järnvägsobjektet är en helhet.</p> <p>Skrivningar om 250 km/h stryks.</p>
Härryda	<p>8) § 4 Beskrivning av åtgärder</p> <p>I underrubriken Grundutförande och tillägg, framgår det inte tillräckligt tydligt att vår gemensamma principöverenskommelse gäller ett samlat projekt. Återigen har projektet delats upp i stället för att hållas ihop som en</p>	<p>Hela § 4 har uppdaterats efter synpunkter. Bland annat har Grundutförande och Tillägg tagits bort ur avtalet samt förtydliganden kring tillåtlighetsprovning har lagts till.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>helhet. På detta ställe i avtalet har Järnvägsprojektets Grundutförande beskrivits i delar som liknar gamla Trafikverkets förslag 2b, och sedan tillägg när det gäller Göteborg Landvetter Flygplats samt östlig förbindelse till Mölnlycke station.</p> <p>Härryda kommun kan inte acceptera eller släppa fram en tillåtlighet av en del utan att hela bibanan och utvecklingen av Göteborg Landvetter Flygplats, på ett tydligt sätt ingår i projektet som helhet. Härryda kommun ser en risk att projektmedel tar slut innan genomförandet av bibanan och kopplingen till Mölnlycke station. Eller att bibanans helhet skjuts på framtiden, till förmån för tunnelpassagen som egentligen inte behövs förrän framtida fjärrtåg. Det får inte finnas skrivningar som kan tolkas som att bibanans genomförande kan skjutas på framtiden eller tas bort från projektet över tid. Eftersom vi gemensamt i en unik process arbetat fram lösningen och gjort principöverenskommelser är hela projektet att betrakta som grundutförande. Enligt Trafikverkets skrift <i>Trafikverkets ansvar vid planering och</i></p>	<p>Likaså har § 5 ändrats i sitt upplägg när begreppen Grundutförande och Tillägg har tagits bort och ersatts med andra ord/förklaringar.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p><i>utveckling av stationer publikation 2017:069, ”kan medfinansiering användas till grundutföranden men ska då särskilt motiveras.”. Med hänvisning till processen och vilka överenskommelser som gjorts kan detta beskrivas.</i></p>	
Härryda	<p>9) §5 Kostnader och finansiering</p> <p>I underrubriken Järnvägsobjektets kostnader hänvisas till Trafikverkets bedömning. Eftersom Trafikverket fått i uppdrag att göra en ny beräkning och bedömning utifrån att Ny järnväg Göteborg – Borås inte längre är en del av nya stambanor för höghastighetståg bör det för transparensen och tydlighetens skull finnas fakta till bedömningen. Denna bedömning behöver ingå eller länkas till i avtalet.</p>	<p>Bedömning av kostnader finns redovisat i regeringsuppdraget <i>Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås</i> (TRV 2022/145433). I uppdraget gjordes bedömning utifrån att Göteborg-Borås inte längre är en del av nya stambanor. I 43,5 mdkr ryms den västra delen av bibanan just på grund av sänkta krav, detta ingick inte i de ursprungliga 43,5 mdkr i nationell plan.</p> <p>För att kunna genomföra hela Järnvägsobjektet enligt § 4 bedömer Trafikverket att ett tillskott om cirka 4 400 mnkr (2021-02) behövs i form av Medfinansiering och Samfinansiering. Denna kostnadsbedömning har gjorts inom ramen för Länsstyrelsens sonderingsuppdrag.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
		Ovanstående referenser finns angivna i avtalsutkast.
Härryda	<p>10) §5 Kostnader och finansiering</p> <p>I underrubriken Finansiering av detaljplaneläggning står att respektive kommun ska bära kostnaderna för järnvägsobjektet. Härryda kommun kommer att ta fram detaljplaner. Då det ställs högre myndighetskrav med omfattande kostnader för att arbeta fram miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) önskar Härryda kommun att Trafikverket ansvarar för och finansierar framtagande av MKB:er kopplade till järnvägsobjektet. Detta utifrån Trafikverkets expertkunskap och kompetens inom miljöpåverkan av en järnvägsanläggning. Detta borde vara rimligt då Trafikverket ändå måste ta fram detta för sitt järnvägsobjekt i sin helhet.</p>	Tydliggöranden har gjorts i §6 Ansvarsfördelning, vad som är Trafikverkets respektive Kommunernas ansvar.
Härryda	<p>11) §5 Kostnader och finansiering</p> <p>Det är viktigt att det i avtalet ska framgå att Trafikverket ansvarar för att ingen fastighetsägare i Härryda kommun ska</p>	Ok, i § 6 Ansvarsfördelning har nedanstående tillägg i röd text gjorts.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>lida ekonomisk skada. Detta borde vara en angelägenhet för alla kommuner, men vi kan bara tala för oss i Härryda.</p>	<p><i>”Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för åtgärderna som Trafikverket ansvarar för. I detta ingår som exempelvis att ersätta berörda fastighetsägare enligt gällande författningar och riktlinjer.”</i></p>
Härryda	<p>12) §5 Kostnader och finansiering</p> <p>I underrubriken Betalning, står ett förslag på att ”Medfinansiering till järnvägsobjektet rekvireras Medfinansiärerna årligen i proportion till årets prognostiserade förbrukning.”. Det är av stor vikt att Trafikverket arbetar med budget och budgetföljdsamhet och inte osäkra kostnadsprognoser. Härryda anser att medfinansiering från parterna ska ske kopplat till byggnationsfasen och inte planeringsfasen.</p>	<p>Hela avsnittet under rubriken Betalning har omarbetats och kompletterats, se sida 9–10 i avtalsutkastet.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Härryda	13) §7 Projektorganisation och former för parternas samarbete Under punkten behöver det förtydligas att samtliga parter som är med och finansierar projektet ska ingå i den särskilda beredningsgruppen.	Vi har ändrat enligt länsstyrelsens önskemål och nuvarande lydelse återspeglar överenskommelsen 2024-06-19 och där ingår samtliga avtalsparter samt länsstyrelsen.
Härryda	14) §8 Tidplan I avtalet behöver det finnas en tydligare beskrivning av tidplan och processer för hur och när olika projektdelar ska byggas ut. Det behöver finnas en översiktlig beskrivning så att kommunen kan fatta ett beslut som invånarna kan förstå. I det fall bibanan inte behöver tillåtlighetsprövas i helheten behöver en beskrivning av processen om hur bibanan ska hanteras framgå i detta avtal. Vidare behöver det framgå i vilken ordning olika delar är tänkt att byggas.	§ 8 Tidplan har kompletterats. I § 3 och §4 finns nu även kompletterande beskrivningar av planläggningsprocessen.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Härryda	15) §9 Avtalets giltighet Återigen har projektet delats upp i stället för att hållas ihop som en helhet. På detta ställe i avtalet hänvisas till tillåtlighet för Trafikverkets tidigare förslag 2a. Det finns ingen skrivning som verifierar att regeringen ska besluta om helheten. Återigen en skrivning som öppnar upp för att exkludera bibanan till Mölnlycke som är en del av helhetslösningen.	Regeringen beslutar om helheten genom finansiering i nationell plan. Bibana Mölnlycke behöver inget tillåtighetsbeslut från regeringen, enligt Trafikverkets bedömning.
Härryda	16) §9 Avtalets giltighet En förutsättning för avtalet giltighet som saknas är att VGR fattat beslut om zontillhörighet i kollektivtrafiken för Härryda i enlighet med principöverenskommelsen.	I § 10 Övrigt har vi lagt till formulering gällande zonindelning i enlighet med överenskommelsen 2024-08-30.
Härryda	Förutsatt att ovanstående punkter införlivas i avtalet ser vi förutsättningar för avtalet att kunna gå igenom politiskt, vilket skulle göra att Härryda kommun ser positivt på att återuppta arbetet med ny järnväg mellan Göteborg och Borås.	

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Borås	<p>§1 Parter</p> <p>Swedavia – ska adressen verkligen vara till Arlanda Airport och inte Landvetter?</p>	Swedavia har inte anmärkt på adressen.
Borås	<p>§4 Beskrivning av åtgärder</p> <p>Figur 1: Översiktlig bild av järnvägsobjektet</p> <p>Om den ska visa Järnvägsobjektet i sin helhet borde även punkt 4 i listan visas i figuren – ”att inte omöjliggöra en framtida utbyggnad österut”.</p>	Vi anser att det räcker med att detta är angivet i text.
Borås	<p>§4 Beskrivning av åtgärder och under rubriken Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer</p> <p>”Anslutande kommunala vägar och gator”</p> <p>Om det blir en stor påverkan på befintligt vägnät till följd av järnvägen ligger det väl inom Trafikverkets åtgärder? Alltså</p>	Omläggning av väg omfattas av näst sista stycket under rubriken Järnvägsobjektet i § 4.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	om man behöver lägga om en kommunal väg till följd av järnvägen exempelvis. Det skulle kunna tydliggöras.	
Borås	<p>§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Finansiering av detaljplaneläggning</p> <p>”Kostnader för genomförande av detaljplaneläggning för Järnvägsobjektet ska bäras av respektive planläggande Kommun. Kostnadsbedömning för genomförande av detaljplaneläggning har inte gjorts för detta avtal.”</p> <p>Stryk ”genomförande av” så att det blir tydligt att man avser kostnaden för att göra detaljplanen och inte delar av ett genomförandeskede.</p>	Ok, justerat.
Borås	<p>§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet</p> <p>Endast sänkning av kostnad till följd av EU-bidrag nämns. Lägga till från överenskommelsen följande mening:</p>	Ok, innehållet i denna skrivning finns med i avtalsutkast men har formulerats om något.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	<p>”Understiger den tillkommande kostnaden för byggnationen av tilläggen fyrspar vid Landvetter flygplats och östlig anslutning från Mölnlycke 4,5 miljarder SEK ska överskjutande belopp inte faktureras parterna.”</p>	
Borås	<p>§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet</p> <p>Längst upp, procentsatser – bra att tydliggöra att detta är i förhållande till 3200 mnkr och inte 4500 mnkr eftersom Göteborgs stad och regional plan inte ska ha samma avdrag. Det blir förvirrande hur procentsatserna är framräknade när beloppet 4500 mnkr nämns längst ner på sidan 8, men procentsatserna är i förhållande till 3200 mnkr.</p>	Ok, justerat.
Borås	<p>§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Betalning</p> <p>Det skulle behövas vissa förtydliganden så att det framgår i vilket skede som kommunernas insats börjar tas ut; i planeringsskedet eller om det blir först i genomförandet av de</p>	Hela avsnittet under rubriken Betalning har omarbetats och kompletterats, se sida 9–10 i avtalsutkastet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	specifika delarna. Risk att kommunerna betalar för planering av grundutförandet och sen blir tilläggen inte av. Hur regleras det ifall ett eller flera tillägg av någon framtida anledning inte skulle bli av?	
Borås	<p>§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Drift- och underhållskostnader</p> <p>Ingår även utbyte av delar, såsom räls, i begreppet Underhåll? Vi fick kommentar om detta från jurist som hade annan definition kring Underhåll.</p>	Tydliggöranden har gjorts avseende reinvesteringskostnader.
Borås	<p>§5 Kostnader och finansiering och under rubriken Drift- och underhållskostnader</p> <p>Definitioner: Lägga till förklarande text till ordet Järnvägsanläggning och vad som åsyftas i detta avtal.</p>	Vi har valt att inte definiera ordet Järnvägsanläggning i avtalet.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Borås	<p>§6 Ansvarsfördelning och under rubriken Kommunernas ansvar</p> <p>Punkt 1: ”Kommunerna ansvarar för den detaljplaneläggning som är nödvändig för genomförandet av Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer.”</p> <p>Stryk ”genomförande av” så att det blir tydligt att man avser kostnaden för att göra detaljplanen och inte delar av ett genomförandeskede.</p>	Ok, justerat.
Borås	<p>§6 Ansvarsfördelning och under rubriken Kommunernas ansvar</p> <p>Punkt 2: ”Kommunerna ansvarar för utförandet av sedvanliga kommunaltekniska anläggningar som inte omfattas av Järnvägsobjektet men som ingår i åtgärder som genomförs i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer.”</p>	<p>§ 6 har kompletterats med en hänvisning till § 4 och rubriken <i>Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer</i>, där exempel tas upp kring vad det kan vara för slags åtgärder.</p> <p>Följdavtal kommer att krävas för att definiera parternas åtaganden mer i detalj.</p>

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
	Detta är otydligt och kan potentiellt kräva mer av kommunen än vad vi är villiga att gå med i detta skede. Åtminstone tillägg av exempel bör göras, eller att detta ska varje part separat komma överens med Trafikverket kring.	

Dokumentegenskaper: Skapat av Boström Kerstin, PLväu Ärendenummer TRV 2024/95008, Dokumentdatum 2024-09-26, Konfidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

2024-09-19
LI2024/01353
LI2024/01733

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås

Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Avtalet ska bygga på den delredovisning och slutredovisning som Länsstyrelsen i Västra Götalands län lämnade den 19 juni 2024 respektive den 30 augusti 2024 av regeringsuppdraget att sondera förutsättningar för åtgärder i infrastrukturen i Västra Götalands län (LI2024/01353).

Trafikverket ska senast den 1 oktober 2024 delredovisa uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) och senast den 31 december 2024 slutredovisa uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Skälen för regeringens beslut

Regeringen gav den 26 oktober 2023 Trafikverket i uppdrag att återstarta planläggningsarbetet respektive, i den mån det erfordras, starta ett nytt planläggningsarbete, för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås med den nya inriktningen att järnvägen ska byggas ut för att förbättra arbetspendling, men på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg–Borås när projektet var tänkt som en del av nya stambanor (LI2023/03474).

Trafikverket meddelade i en skrivelse den 21 maj 2024 att verket anser att det för närvarande inte finns förutsättningar att komma vidare med regeringsuppdraget utifrån ett genomförandeperspektiv (LI2024/01148).

Vidare inkom Härryda kommun den 9 februari 2024 med en hemställan till regeringen om att en förhandlingsperson bör tillsättas (LI2024/00316).

Regeringen gav den 23 maj 2024 Länsstyrelsen i Västra Götalands län i uppdrag att sondera förutsättningarna att genomföra åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås mot bakgrund av vad som därtills hade framkommit inom ramen för det ovan nämnda uppdraget till Trafikverket att planera för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås (LI2024/00316 m.fl.). Länsstyrelsen inkom den 19 juni med en delredovisning av uppdraget och den 30 augusti 2024 med en slutredovisning.

Av del- och slutredovisningen framgår det att nationella, regionala och lokala parter är överens om en gemensam sträckning för ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Vidare framgår det att Västra Götalandsregionen, Göteborgs kommun, Borås kommun, Härryda kommun och Mölndals kommun är beredda att medfinansiera byggnationen.

Regeringen anser mot denna bakgrund att ett uppdrag bör ges till Trafikverket att ingå medfinansieringsavtal i enlighet med länsstyrelsens slutredovisning den 30 augusti 2024.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Anton Skott

Kopia till

Finansdepartementet/BA, BSÄ och SFÖ

Klimat- och näringslivsdepartementet/NM, ME, KL och BK

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/RUL, SPN och US

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Västra Götalandsregionen

Göteborgs kommun

Borås kommun

Härryda kommun

Mölnåls kommun



8. Remiss; Tillåtlighetsprövning av ny järnväg mellan Göteborg och Borås - yttrande till Trafikverket KS2020/69

§151

KS2020/69

Remiss; Tillåtlighetsprövning av ny järnväg mellan Göteborg och Borås - yttrande till Trafikverket

Beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige antar upprättat förslag till yttrande och översänder det till Trafikverket som kommunens svar på remissen om tillåtlighetsprövning av ny järnväg mellan Göteborg och Borås.

Ärendet

Regeringen har beslutat att utbyggnaden på sträckan mellan Göteborg och Borås ska tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. miljöbalken. Trafikverket centralt ansvarar för att bereda tillåtlighetsärenden av detta slag åt regeringen.

Planeringsprocessen för utbyggnad av järnväg mellan Göteborg och Borås har pågått en längre tid. Förutsättningen för planeringen av ny järnväg Göteborg–Borås är framför allt för att förbättra förutsättningen för arbetspendling i regionen samt att förbättra anslutningen till Landvetter flygplats. I Mölndal och Borås planeras järnvägen ansluta till det befintliga järnvägsnätet.

Efter genomförd remiss kommer Trafikverket med eget yttrande överlämna ärendet till regeringen för prövning. Under förutsättning att regeringen tillåter verksamheten kommer järnvägsplaner att upprättas. I järnvägsplanerna kommer järnvägens utformning, markintrång, skyddsåtgärder m.m. att redovisas mer detaljerat.

Ekonomiska förutsättningar hanteras inte i detta ärende. Kostnader kommer att komma i ett senare skede för kommunen, i samband med planläggning samt för eventuella kommunala arbeten i samband med anläggning av järnvägen.

Bollebygds kommun bedömer att Trafikverkets förslag till lokalisering av ny järnväg mellan Göteborg och Borås med alternativ Bollebygd syd, är förenligt med miljöbalkens bestämmelser och intentioner.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige antar upprättat förslag till yttrande och översänder det till Trafikverket som kommunens svar på remissen om tillåtlighetsprövning av ny

järnväg mellan Göteborg och Borås.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- §133 KSAU Remiss; Tillåtlighetsprövning av ny järnväg mellan Göteborg och Borås - yttrande till Trafikverket
- Remiss; Tillåtlighetsprövning av ny järnväg mellan Göteborg och Borås - yttrande
- PM Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling Ny järnväg Göteborg-Borås
- Förslag till ställningstagande till val av alternativ med rangordning för Ny järnväg Göteborg-Borås
- PM Miljökvalitetsnormer Mölndalsån vid Forsåker utökning av järnvägskorridor Ny järnväg Göteborg-Borås
- Beredningsremiss missiv 1 Sändlista

Skickas till

Kommunfullmäktige

Paragrafen är justerad



Kommunstyrelsen

Anna Lund | Plan- och exploateringschef
0734-64 71 01 | anna.lund@bollebygd.se

Dnr : **179807**

Trafikverket

Remiss inför tillåtlighetsprövning av ny järnväg mellan Göteborg och Borås

Sammanfattning av ärendet

Planeringsprocessen för utbyggnad av järnväg mellan Göteborg och Borås, en sträcka omfattande cirka sex mil ny dubbelspårig järnväg för regionaltåg och fjärrtåg, har pågått en längre tid.

Regeringen gav till Trafikverket 26 oktober 2023 (LI2023/03474) ett nytt uppdrag som tillsammans med överenskommelse om den gemensamma sträckningen Göteborg–Borås (21804-2024) har gett nya förutsättningar för fortsatt planering. En ny järnväg Göteborg–Borås är framför allt för att förbättra möjligheterna för arbetspendling i regionen samt att förbättra anslutningen till Landvetter flygplats. I Mölndal och Borås planeras järnvägen ansluta till det befintliga järnvägsnätet. Förslaget har reviderats och fastställts utifrån inkomna yttranden under den kompletterande beredningsremissen hösten 2024.

Ny järnväg för persontrafik mellan Göteborg - Borås ska:

- Tillföra betydande kapacitet och robusthet till Västsveriges järnvägssystem för att möjliggöra punktliga och effektiva tågresor för människor och näringsliv.
- Ge väsentligt kortare restider med tåg mellan Göteborg och Borås.
- Genom ökad tillgänglighet med tåg skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion och en hållbar regional utveckling.

- Genom ökad tillgänglighet till Landvetter flygplats bidra till förbättrade möjligheter att nå internationella noder och marknader.
- Främja hållbara resor i stråket Göteborg-Borås.
- Kunna vara en del av en framtida sträckning österut mot Jönköping och Stockholm.

Vid den sammanvägda bedömning som gjordes i lokaliseringsutredningen för ny järnväg Göteborg–Borås identifierades tydligt det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller ändamålet med projektet med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturmiljövärden. Det nya uppdraget från regeringen ändrar inte denna bedömning. Det finns nu även acceptans från samtliga parter i stråket för Ny järnväg Göteborg-Borås.

Den sammanvägda bedömningen har tydligt identifierat att lokaliseringsalternativ *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* bäst uppfyller ändamålet med den nya järnvägen.

Yttrande

Bollebygds kommun tillstyrker att regeringen tillåter planerad nybyggnad enligt alternativ Bollebygd Syd, vilket är det enda återstående alternativet till järnvägskorridor genom kommunen i Trafikverkets lokaliseringsutredning.

Bollebygds kommun bedömer att alternativ Bollebygd syd är förenligt med miljöbalkens bestämmelser och intentioner.

BOLLEBYGDS KOMMUN
Kommunstyrelsen

Ulf Rapp
Ordförande

Monica Holmgren
Förvaltningschef

PM

Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling

Ny järnväg Göteborg–Borås

Ärendenummer TRV 2021/128691

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: PM Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling, Ny järnväg Göteborg–Borås

Författare: Elin Bylund och Hedvig Staaf, Trafikverket

Dokumentdatum: 2024-10-01

Ärendenummer: TRV 2021/128691

Kontaktperson: Elin Bylund, Trafikverket

Foto på framsidan: Trafikverket

Kartor, figurer och Illustrationer: Figur 2 Trafikverket, övriga kartor, figurer och illustrationer Ramboll

Läsanvisning

Denna promemoria kompletterar tidigare framtagen lokaliseringsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och ska därför läsas ihop med dessa underlag. Promemorian har tagits fram för att belysa om, och i förekommande fall hur, Lokaliseringsutredning granskningshandling Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, påverkas av Trafikverkets nya uppdrag för utbyggnad av järnvägssystemet i stråket.

Kapitel 1 och kapitel 2 frångår rubrikstrukturen i lokaliseringsutredningen, övriga kapitel i promemorian följer i stort rubrikstrukturen för lokaliseringsutredningen. Varje kapitel börjar med en redogörelse för vilket kapitel det kompletterar i lokaliseringsutredningen.

I kapitel 1 framgår syfte och bakgrund till promemorian. Här redogörs bland annat för de uppdrag som Trafikverket har fått de senaste två åren genom regeringsbeslut, gällande dels utbyggnad av nya stambanor och dels sträckan Göteborg–Borås. Hur detta har förändrat syfte och mål för projektet framgår av kapitel 2. reviderade ändamål och projektmål i sin helhet redovisas i bilaga 1.

I kapitel 3 redogörs för förändrade, samt avgörande kvarstående, förutsättningar avseende järnvägens funktion, trafikering och utformning som är en konsekvens av regeringsbeslut kopplade till projektet. I kapitel 4 kan nya förutsättningar avseende översiktsplanering och skydd av områden enligt miljöbalkens utläsas.

I kapitel 5 redogörs för hur lokaliseringsutredningens utvärdering av utredningskorridorer per delsträcka påverkas av regeringsuppdraget. I kapitel 6 redogörs för hur lokaliseringsutredningens sammanvägda bedömning och rangordning av lokaliseringsalternativ påverkas av regeringsuppdraget. Det underlag som legat till grund för framtagande av promemorian framgår av kapitel 7.

Sammanfattning

Denna promemoria kompletterar tidigare framtagna lokaliseringsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och ska därför läsas ihop med dessa underlag. Lokaliseringsutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen har tidigare varit föremål för granskning och beredningsremiss. Promemorian inkluderar bland annat en översyn i fråga om mål, funktioner, lokalisering, utformning och bedömningar.

Promemorian har tagits fram för att belysa om, och i förekommande fall hur, Lokaliseringsutredning Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, påverkas av regeringsbeslut som berör ny järnväg Göteborg–Borås, vilket bland annat innebär att inte längre planera för nya stambanor för höghastighetståg Stockholm–Göteborg/Malmö. Projektet Göteborg–Borås planerades tidigare för att ingå i ett sådant system. Syftet med det nya uppdraget är att planeringen ska resultera i åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås som framför allt förbättrar arbetspendling i regionen samt förbättrar anslutningen till Landvetter flygplats. Vidare redovisar promemorian en utökning av den järnvägskorridor som redovisades i lokaliseringsutredningen. Syftet med utökningen är att rymma en lösning som innebär att järnvägen inte ska orsaka en otillåten försämring av Mölndalsåns ekologiska status.

En konsekvens av det nya uppdraget är att den överflyttning av trafik från flyg och väg till järnväg på sträckan Stockholm–Göteborg som beskrivs i lokaliseringsutredningen uteblir. När restidsnyttor av systemet som helhet inte ska ingå i bedömningarna stärks motiven för de bortval av utredningskorridorer som gjorts i lokaliseringsutredningen.

En annan konsekvens är att det nu blir möjligt att planera för att trafikera med tåg mellan ny och befintlig järnväg i Borås. Detta stärker ytterligare bedömningarna i lokaliseringsutredningen med avseende på bortval av utredningskorridorer och rangordning av lokaliseringsalternativ.

Eftersom hastigheten och vilken typ av trafik, persontrafik, som järnvägen planeras för är oförändrade kvarstår de slutsatser som dragits inom hållbarhetsbedömning och miljöbedömning. Det innebär också att lokaliseringsalternativens geografiska utbredning och föreslagna anläggningstyp inte förändras.

Stråket Göteborg–Borås är ett av de största pendlingsstråken i Sverige. Pendlingen sker i första hand med bil och med buss framför tåget (Kust till kustbanan), eftersom tåget idag tar lång tid och har få avgångar. Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås kommer att kraftigt minska restiden med tåg mellan Västsveriges två största städer samt möjliggöra resor med tåg till Sveriges näst största flygplats.

Vid den sammanvägda bedömning som gjordes i lokaliseringsutredningen för ny järnväg Göteborg–Borås identifierades tydligt det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller ändamålet med projektet med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturmiljövärden. Det nya uppdraget från regeringen ändrar inte denna bedömning. Det finns nu även acceptans från samtliga parter i stråket för Ny järnväg Göteborg-Borås.

Innehåll

Sammanfattning	4
1 Inledning	8
1.1 Syfte med promemorian	8
1.2 Bakgrund	8
1.2.1 Projekt Göteborg–Borås	8
1.2.2 Paus och regeringsbeslut	9
1.2.3 Nytt regeringsbeslut för Göteborg–Borås.....	10
1.2.4 Den gemensamma sträckningen Göteborg–Borås.....	10
1.2.5 Omfattning av tillåtlighetsprövning	12
2 Syfte och mål för projektet	13
2.1 Syfte och övergripande mål för nya stambanor.....	13
2.2 Ändamål för Göteborg–Borås	13
2.3 Projektmål för Göteborg–Borås	15
2.3.1 Kapacitet och robusthet	15
2.3.2 Restider	17
2.3.3 Energieffektiva transporter och klimat.....	17
2.3.4 Landskap	18
2.3.5 Arkitektur	19
2.4 Påverkan reviderade ändamål och projekt mål.....	20
3 Den framtida järnvägen	21
3.1 Funktion och trafikering	21
3.1.1 Nationella och regionala funktioner.....	21
3.1.2 Planerad trafik och tågtyper	21
3.2 Utformning.....	23
3.2.1 Teknisk standard	23
3.2.2 Stationer	24
3.2.3 Gestaltungsprinciper	25
4 Förutsättningar	26
4.1 Befolkning och markanvändning.....	26
4.1.1 Kommunal planering.....	26
4.2 Miljö och hälsa.....	27

4.2.1 Naturmiljö och skyddade områden.....	27
4.2.2 Vattentäkter och vattenskyddsområden	28
5 Utvärdering.....	29
5.1 Hållbarhetsbedömning.....	29
5.1.1 Social hållbarhet	29
5.1.2 Ekologisk hållbarhet.....	29
5.1.3 Ekonomisk hållbarhet	34
5.2 Miljöbedömning	38
5.2.1 Allmänt	38
5.2.2 Buller	38
5.2.3 Miljökvalitetsnormer för ytvatten.....	38
5.3 Investeringskostnad.....	39
6 Sammanvägd bedömning och rangordning av alternativ .	41
6.1 Hållbarhetsbedömning.....	41
6.2 Miljöbedömning	41
6.3 Investeringskostnad.....	41
6.4 Acceptans för alternativ	42
6.5 Samhällsekonomisk nytta	43
6.6 Projektmålsuppfyllelse	43
6.7 Rangordning av alternativ	49
7 Referenser	50
Bilaga 1 Projekt mål för Ny järnväg Göteborg–Borås	53
Bilaga 2 Reviderade kartor korridorer för tillåtlighetsprövning	56

1 Inledning

1.1 Syfte med promemorian

Promemorian har tagits fram för att belysa om, och i förekommande fall hur, Lokaliseringsutredning Göteborg–Borås, en del av nya stambanor (Trafikverket, 2022-02-28) påverkas av regeringsbeslut som berör Ny järnväg Göteborg–Borås. Vidare redovisar promemorian en utökning av den järnvägskorridor som redovisades i lokaliseringstudien. Syftet med utökningen är att rymma en lösning som innebär att järnvägen inte ska orsaka en otillåten försämring av Mölndalsåns ekologiska status.

Promemorian utgör kompletterande underlag för beredning av ärendet inför ansökan om tillåtlighetsprövning hos regeringen.

Promemorian kompletterar den tidigare framtagna lokaliseringstudien med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och ska därför läsas ihop med dessa underlag.

Av promemorian framgår påverkan av att ny järnväg på sträckan inte längre ska utformas som en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. Vidare framgår påverkan av att planeringen för järnvägen nu ska resultera i åtgärder som framför allt förbättrar förutsättningarna för arbetspendling i regionen samt förbättrar anslutningen till Landvetter flygplats.

Översyn av i lokaliseringstudien redovisade mål, funktioner, lokalisering, utformning och bedömningar ingår i promemorian. I promemorian redovisas även områdesskydd enligt miljöbalkens 7 kapitel och nya översiktsplaner som har tillkommit sedan lokaliseringstudien ställdes ut för granskning.

1.2 Bakgrund

1.2.1 Projekt Göteborg–Borås

I av regeringen beslutad nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är Göteborg–Borås finansierat som ett utpekat objekt och som en del av planering för nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö (Regeringen, 2018-06-14). Projektet ingår på motsvarande sätt i nuvarande plan 2022–2033 (Regeringen, 2022-06-07). En lokaliseringstudie för sträckan påbörjades år 2019. Regeringen beslutade i oktober 2020 att projekt Göteborg–Borås ska tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. miljöbalken. (Regeringen, 2020-10-08).

Lokaliseringsutredningen skickades ut för granskning våren 2022 (Trafikverket, 2022-02-28). Granskningsutlåtandet med inkomna synpunkter färdigställdes hösten 2022 (Trafikverket, 2022-10-18). Under 2022 genomfördes parallellt med granskningen en beredningsremiss inför regeringens tillåtlighetsprövning.

1.2.2 Paus och regeringsbeslut

Regeringen beslutade den 22 december 2022 att ge Trafikverket i uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg samt pausa projekt Göteborg–Borås (Regeringen, 2022-12-22a). I promemorian benämns detta regeringsuppdrag "*uppdrag att avbryta*".

Regeringen beslutade samtidigt att ge Trafikverket i uppdrag att för stråket Göteborg–Borås utreda åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar arbetspendlingen i stråket och anslutningen till Landvetter flygplats (Regeringen, 2022-12-22b), i promemorian fortsättningsvis regeringsuppdrag benämnt "*uppdrag att utreda*". Detta på ett mer kostnadseffektivt sätt än projekt Göteborg–Borås som en del av nya stambanor för höghastighetståg. Utgångspunkten för utredningen var att objektet inte längre ska utformas för att passa in i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. I analysen ingick att se över nuvarande utformning och lokalisering vad gäller sträckning, stationsorter, stationslösningar och förläggning av järnvägen utan att trafikstarten försenas. Svar på *regeringsuppdrag att utreda* redovisades i en rapport till regeringen i juni 2023 (Trafikverket 2023-06-26). Det alternativ som i rapporten rangordnades som högst, benämnt 2b, är kompatibelt med det lokaliseringsalternativ som rangordnas högst i lokaliseringsutredningen.

Alternativ 2b omfattar en ny dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås enligt det i lokaliseringsutredningen högst rangordnade lokaliseringsalternativet, samt en ny dubbelspårig järnväg mellan den nya järnvägen och Kust till kustbanan vid Mölnlycke. I rapporten föreslås för alternativ 2b stationer på den nya järnvägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås, samt stationer i Mölnlycke och Landvetter samhälle på befintlig Kust till kustbana. Alternativ 2b omfattar fler stationer i stråket Göteborg–Borås jämfört med lokaliseringsalternativen och en direkt koppling till det västsvenska pendeltågssystemet via västlänken till Kust till kustbanan. Detta sammantaget bedömdes i rapporten leda till att antalet regionala resor med tåg kunde öka betydligt i jämförelse med enbart utbyggnad enligt lokaliseringsutredningens högst rangordnade alternativ. Alternativ 2b rangordnades högst i rapporten utifrån dess uppfyllelse av utgångspunkterna i *uppdrag att utreda*. Alternativet krävde inte något omtag i planläggningsprocessen och gav ett ökat antal regionala resor utan ökad kostnad från ursprungskostnaden för objekt Göteborg–Borås i nationell plan. Alternativ 2b som helhet är inte en del av tillåtlighetsprövningen, utan presenterades som en möjlig väg framåt som svar på *uppdrag att utreda*. Det som ingår i tillåtlighetsprövningen är ny järnväg på

sträckan mellan Göteborg och Borås, det vill säga del av det som utgör alternativ 2b. Resterande del av alternativ 2b, kopplingen till Kust till kustbanan, hanteras i en separat planläggningsprocess.

1.2.3 Nytt regeringsbeslut för Göteborg–Borås

Den 26 oktober 2023 beslutade regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att återstarta planläggningsarbetet av projekt Göteborg–Borås respektive, i den mån det erfordras, starta ett nytt planläggningsarbete, för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås (Regeringen, 2023-10-26). I promemorian benämns detta regeringsuppdrag "*uppdrag att planlägga*". Den nya inriktningen är att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling, men på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg–Borås när projektet var tänkt som en del av nya stambanor. I regeringsbeslutet framgår att åtgärdskostnaden för staten för objektet som helhet inte får överstiga 43,5 miljarder kronor i 2021 års prisnivå.

I regeringsbeslutet framgår att syftet med *uppdrag att planlägga* är att planeringen ska resultera i åtgärder som framför allt förbättrar förutsättningarna för arbetspendling i regionen samt förbättrar anslutningen till Landvetter flygplats. En utgångspunkt för planeringen är att genomförandet av åtgärderna kan ske så kostnadseffektivt och snabbt som möjligt. Trafikverket ska därmed beakta genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring, förutsatt att objektets totala kostnad för staten inte överstiger det ursprungliga objektets totala kostnad i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Utgångspunkten för planeringen ska inte längre vara att järnvägen på sträckan ska utformas som en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg.

Den 21 maj 2024 meddelade Trafikverket regeringen att det inte fanns förutsättningar att komma vidare med *uppdrag att planlägga* utifrån ett genomförandeperspektiv. Detta eftersom det saknades en lösning som säkerställde att planläggning kunde ske i samtliga kommuner.

1.2.4 Den gemensamma sträckningen Göteborg–Borås

Regeringen beslutade den 23 maj 2024 att ge i uppdrag till Länsstyrelsen i Västra Götalands län att sondera förutsättningarna att genomföra åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås mot bakgrund av vad som framkommit inom ramen för *uppdrag att planlägga*. I promemorian benämns detta regeringsuppdrag "*uppdrag att sondera*". I *uppdrag att sondera* ingick att samråda med regionala och kommunala företrädare i Västra Götalands län och med Trafikverket för att nå en lösning som, från genomförandesynpunkt, och inom

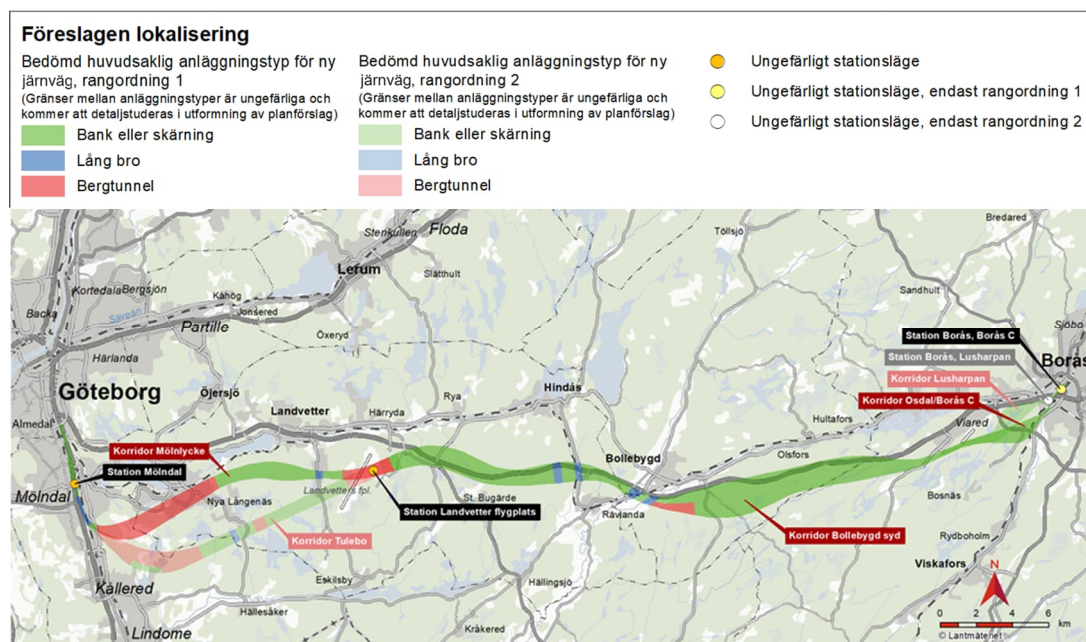
statens givna ekonomiska ramar, kan få en större uppslutning i regionen.
(Regeringen, 2024-05-23)

De av länsstyrelsen genomförda sonderingarna har resulterat i "*Den gemensamma sträckning Göteborg–Borås*" som är en gemensam väg framåt som samtliga berörda aktörer står bakom (Länsstyrelsen, 2024–08-30b). Den principiella lösningen enligt överenskommelsen utgår från ny dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås, inom samma korridor som Trafikverkets högst rangordnade alternativ i lokaliseringsutredningen, med hastigheter upp till 250km/h. Samt med tillägg av en bibana mellan Mölnlycke och den nya järnvägen samt en station med fyra spår under Landvetter flygplats (Länsstyrelsen, 2024-06-19). I överenskommelsen framgår även att framtida stationslägen i Landvetter Södra och Bollebygd inte ska omöjliggöras. Fyrspårslösning under Landvetter flygplats samt östlig anslutning från Mölnlycke station till den nya banan ryms inte inom den statliga finansieringen utan medfinansiering kommer att krävas. Trafikverket bedömer att dessa tillägg beräknas uppgå till 3-5 miljarder i prisnivå 2021-02. Västra Götalandsregionen, Göteborgs kommun, Borås kommun, Härryda kommun och Mölndals kommun är beredda att medfinansiera byggnationen av den nya järnvägen, taket för medfinansiering de är beredda att bidra med är 4,5 miljarder kronor (Länsstyrelsen, 2024-08-30a). De ekonomiska åtagandena gäller under förutsättning att respektive fullmäktigeförsamling i Västra Götalandsregionen och kommunerna så beslutar. Parterna har kommit överens om att gemensamt verka för en skyndsam byggstart och ett skyndsamt färdigställande. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås (Regeringen, 2024-09-19).

Den gemensamma sträckningen Göteborg–Borås som helhet kommer inte att ingå i Trafikverkets ansökan om tillåtlighetsprövning. Det som kommer att ingå i ansökan om tillåtlighetsprövning är ny järnväg på sträckan mellan Göteborg och Borås med stationer i Mölndal, vid Landvetter flygplats och i Borås, se avsnitt 1.2.5 och avsnitt 6.7. Förbindelsen mellan den nya järnvägen och Mölnlycke, kallad Bibana Mölnlycke, kommer i stället att hanteras i en separat planläggningsprocess. Det motiveras av att Bibana Mölnlycke inte är en del av Ny järnväg Göteborg–Borås. Bibanan har separata och självständiga ändamål och utgör inte en förutsättning för att uppfylla ändamålen för Ny järnväg Göteborg–Borås.

1.2.5 Omfattning av tillåtlighetsprövning

Lokaliseringsalternativ som kommer att ingå i ansökan om tillåtlighetsprövning kan ses i Figur 1. Det högst rangordnade lokaliseringsalternativet med stationer i Mölndal, vid Landvetter flygplats och i Borås benämns *Ny järnväg Göteborg–Borås*.



Figur 1. Föreslagen lokalisering med rangordning.

2 Syfte och mål för projektet

I lokaliseringsutredningen avsnitt 1.6 Syfte och mål för projektet, presenteras målstrukturen samt syfte och mål för nya stambanor och ny järnväg mellan Göteborg–Borås. *Uppdrag att avbryta* och *uppdrag att planlägga*, se avsnitt 1.2.2 och 1.2.3, får en direkt påverkan på målstrukturen för Ny järnväg Göteborg–Borås. Avsnitten i detta kapitel redogör för hur ändamål och projektmål påverkas av de nya uppdragen och hur detta förhåller sig till korridorsutformning och rangordning av lokaliseringsalternativ.

2.1 Syfte och övergripande mål för nya stambanor

När Trafikverket planerade för ett system av nya stambanor Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö togs syfte och övergripande mål för nya stambanor fram, se lokaliseringsutredningens avsnitt 1.6.1 Syfte och övergripande mål för nya stambanor. Syftet för de nya stambanorna tydliggjorde vilka behov systemet skulle fylla. De övergripande målen konkretiserade vad som krävdes av systemet för att syftet skulle kunna uppnås. Syfte och övergripande mål för nya stambanor utgjorde ramen för framtagande av ändamål och projektmål för delsträckorna inom systemet, däribland Göteborg–Borås. Trafikverket har, med utgångspunkt i *uppdrag att avbryta*, avbrutit planeringen för de centrala systemdelarna av de nya stambanorna, mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping. Därför tas syfte och övergripande mål för de nya stambanorna bort. Arbetet med järnvägsplaner på sträckan Göteborg–Borås kommer därmed att styra mot ändamål för Göteborg–Borås.

2.2 Ändamål för Göteborg–Borås

Projektets ändamål och projektmål har legat till grund för framtagande och bortval av utredningskorridorer samt rangordning av lokaliseringsalternativ. Tidigare ändamål går att utläsa i lokaliseringsutredningen avsnitt 1.6.2 Ändamål för Göteborg–Borås. Ändamål och projektmål har sedermera reviderats utifrån att syfte och övergripande mål med nya stambanor har tagits bort. Detta avsnitt redogör för reviderade ändamål. Vidare görs en bedömning av vilken påverkan förändringen eventuellt får för framtagande och bortval av utredningskorridorer samt rangordning av lokaliseringsalternativ.

Ändamål för Ny järnväg Göteborg–Borås:

NY JÄRNVÄG FÖR PERSONTRAFIK MELLAN GÖTEBORG-BORÅS SKA:

- Tillföra betydande kapacitet och robusthet till Västsveriges järnvägssystem, för att möjliggöra punktliga och effektiva tågresor för människor och näringsliv.
- Ge väsentligt kortare restider med tåg mellan Göteborg och Borås.
- Genom ökad tillgänglighet med tåg skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion och en hållbar regional utveckling.
- Genom ökad tillgänglighet till Landvetter flygplats bidra till förbättrade möjligheter att nå internationella noder och marknader.
- Främja hållbara resor i stråket Göteborg–Borås.
- Kunna vara en del av en framtida sträckning österut mot Jönköping och Stockholm.

Motiv till ändringar

Persontrafik

I rubriken för ändamålen är orden "för persontrafik" tillagda för att tydliggöra att järnvägen enbart ska trafikerats av persontåg. I regeringens beslut från oktober 2023 betonas att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling (Regeringen, 2023-10-26). Tillägget om persontrafik är ett förtydligande av tidigare och nuvarande uppdrag och är ingen förändring.

Nya stambanor

Det tidigare ändamålet "*Vara del av nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö.*" utgår. Detta för att regeringen i december 2022 beslutade att avbryta planeringen för de centrala systemdelarna av de nya stambanorna mellan Linköping och Borås, respektive Hässleholm via Jönköping (Regeringen, 2022-12-22a). Detta innebär att ny järnväg Göteborg–Borås inte längre ska utformas för att vara en del av nya stambanor för höghastighetståg.

Framtida sträckning österut

Ändamålet "*Kunna vara en del av en framtida sträckning österut mot Jönköping och Stockholm.*" är tillagt. Ändamålet är tillagt för att i en framtid kunna möjliggöra ytterligare utbyggnad av kapacitet i järnvägssystemet och skapa förutsättningar för en utökad arbetsmarknadsregion. Utifrån att Trafikverket bedömer att det i

framtiden kan finnas ett behov av att bygga vidare järnvägen öster om Borås så förändras inte de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

2.3 Projekt mål för Göteborg–Borås

Tidigare projekt mål går att utläsa i lokaliseringsutredningen avsnitt 1.6.3 Projekt mål för Göteborg–Borås. Projekt mål har nu reviderats utifrån att syfte och övergripande mål med nya stambanor har tagits bort och den nya järnvägen genom *uppdrag att planlägga* har en ny inriktning. Avsnittet redogör för de reviderade projekt målen. Vidare görs en bedömning av vilken eventuell påverkan förändringen får för framtagande och bortval av utredningskorridorer samt rangordning av lokaliseringsalternativ. Se Bilaga 1 för de kompletta projekt målen.

2.3.1 Kapacitet och robusthet

De nya projekt målen för Ny järnväg Göteborg–Borås inom kategorin kapacitet och robusthet:

- Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska under högtrafik kunna trafikeras av minst 7 tåg per timme och riktning. Av dessa ska minst 6 vara regionaltåg, varav 2 ska trafikera via Bibana Mölnlycke. Återstående tåg ska vara fjärrtåg.
Den nya järnvägen mellan Göteborg och kopplingspunkt till Bibana Mölnlycke ska under högtrafik kunna trafikeras av ytterligare minst 2 regionaltåg per timme och riktning.
- Resandeutbyte med 250 meter långa tåg ska möjliggöras vid alla stationer.
- Den nya järnvägen ska möjliggöra minst 95 % punktlighet (rättidighet + 5 minuter) mellan Göteborg och Borås.
- Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås.

Motiv till ändringar

Trafikering

Det tidigare projekt målet "*Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska kunna trafikeras av minst 8 tåg per timme och riktning under högtrafik. Av dessa ska minst 3 vara höghastighetståg, varav minst 2 ska kunna stanna på Station Borås. Återstående tåg ska vara snabba regionaltåg.*" utgår. Projekt målet ersätts med målet "*Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska under högtrafik*

kunna trafikeras av minst 7 tåg per timme och riktning. Av dessa ska minst 6 vara regionaltåg, varav 2 ska trafikera via Bibana Mölnlycke. Återstående tåg ska vara fjärrtåg. Den nya järnvägen mellan Göteborg och kopplingspunkt till Bibana Mölnlycke ska under högtrafik kunna trafikeras av ytterligare minst 2 regionaltåg per timme och riktning. Referenstrafiken ändras eftersom regeringen i uppdrag att planlägga har beslutat om en tydligare inriktning på arbetspendling samt i uppdrag att avbryta beslutat att Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg.

Det reviderade projektmålet för trafikering bedöms ge motsvarande behov av järnvägsanläggning och därmed även lokaliseringalternativ som beskrivs i lokaliseringsutredningen, se avsnitt 3.1.2. Det ersatta och nya projektmålet påverkar inte utredningsprocessen eller ställningstagande om val av korridorer för lokalisering.

400 meter långa tåg

Det tidigare projektmålet *"Resandeutbyte med 400 meter långa tåg ska möjliggöras på Station Borås."* utgår. Höghastighetstågen förutsattes ha en längd på 400 meter. Målet utgår eftersom regeringen har beslutat att Ny järnväg Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. När höghastighetståg inte längre ingår i trafikeringen behöver plattformarna inte kunna trafikeras med 400 meter långa tåg.

Det reviderade projektmålet bedöms inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringalternativ se avsnitt 3.2.2.

Trafikering mellan befintlig och ny järnväg i Borås

Det nya projektmålet *"Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås."* läggs till. Förutsättningen för nya stambanor var att järnvägen skulle utformas som ett separat system som anslöt till befintligt järnvägssystem i ändpunkterna Stockholm, Malmö och Göteborg. Eftersom regeringen har beslutat att ny järnväg Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg behöver järnvägen inte längre vara ett separat system.

Det tillagda projektmålet ger regionala förutsättningar att uppfylla ändamålen *"Tillföra betydande kapacitet och robusthet till Västsveriges järnvägssystem, för att möjliggöra punktliga och effektiva tågresor för människor och näringsliv."* samt *"Genom ökad tillgänglighet med tåg skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion och en hållbar regional utveckling"*. Se även avsnitt 3.1.1 för mer om regionala funktioner.

Det nya projekt målet bedöms stärka bortvalet av vissa utredningskorridorer, se avsnitt 5.1.3 underrubrik Kapacitet och robusthet. Vidare ger projekt målet ytterligare stöd för rangordningen av lokaliseringalternativ, se avsnitt 6.6.

2.3.2 Restider

De nya projekt målen för ny järnväg Göteborg–Borås inom kategorin restider:

- Den nya järnvägen ska möjliggöra en restid mellan Göteborg C och Station Borås på 35 minuter med snabba regional tåg som går via Västlänken och stannar vid alla mellanliggande stationer.

Motiv till ändringar

Projekt mål " *Den nya järnvägen ska möjliggöra en restid mellan Stockholm och Göteborg på 2 timmar och 5 min med direkt tåg*" utgår. Regeringen har beslutat att Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. Det innebär att restid till Stockholm inte längre är relevant och det tidigare projekt målet stryks.

Det är restids målet mellan Göteborg och Borås som har varit dimensionerande för utredningskorridorerna. Restids målet för sträckan Göteborg–Stockholm medgav en längre möjlig restid mellan Göteborg och Borås än det ursprungliga och även nu gällande restids målet mellan Göteborg och Borås. Därmed förändras inte de slutsatser som drogs i lokalisering utredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringalternativ av att restids målet till Stockholm tagits bort.

2.3.3 Energieffektiva transporter och klimat

De nya projekt målen för ny järnväg Göteborg–Borås inom kategorin energieffektiva transporter och klimat är:

- Den nya järnvägen ska bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg på sträckan Göteborg–Borås.
- Utsläppen av växthusgaser från anläggandet av ny järnväg på sträckan Göteborg–Borås ska tydligt minska över tid och de delar som eventuellt färdigställs år 2040 eller senare ska vara klimatneutrala.

Motiv till ändringar

Under år 2022 beslutades ett långsiktigt mål för Trafikverket, som innebär att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast år 2040. Därtill finns delmål som är länkade till upphandlingskrav på konsulter, entreprenörer och materialleverantörer (Trafikverket, 2023-05-15).

Föranlett av att Trafikverkets mål för klimatneutralitet sedan år 2022 innefattar delmål för klimat och upphandlingskrav utgår de tidigare projektmålen "*För delar av den nya järnvägen som färdigställs efter år 2025 ska utsläppen av växthusgaser från anläggandet uppnå minst 30 % reduktion jämfört med år 2015.*", "*För delar av den nya järnvägen som färdigställs efter år 2030 ska utsläppen av växthusgaser från anläggandet uppnå minst 50 % reduktion jämfört med år 2015.*" och "*För delar av den nya järnvägen som färdigställs efter år 2035 ska utsläppen av växthusgaser från anläggandet uppnå minst 80 % reduktion jämfört med år 2015.*".

Projektmålen ersätts med det nya projektmålet "*Utsläppen av växthusgaser från anläggandet av ny järnväg på sträckan Göteborg–Borås ska tydligt minska över tid och de delar som eventuellt färdigställs år 2040 eller senare ska vara klimatneutrala.*" Målformuleringen "*ska tydligt minska över tid*" visar att Trafikverkets delmål gäller för delar av anläggningen som färdigställs före år 2040 trots att de inte är utskrivna i projektmålen. Projektmålet möjliggör fortsatt projektstyrning mot minskade utsläpp av växthusgaser och klimatneutralitet i enlighet med Trafikverkets nya långsiktiga mål.

De reviderade projektmålen bedöms inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ se avsnitt 5.1.2 underrubrik Klimat och energi.

2.3.4 Landskap

De nya projektmålen för ny järnväg Göteborg–Borås inom kategorin Landskap:

- Den nya järnvägen ska ge förutsättningar för tillhandahållande av ekosystemtjänster.
- Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka förutsättningarna för att bevara, uppleva och utveckla etablerade karaktärer och funktioner i landskapet.
- Den nya järnvägen ska så långt som möjligt ta hänsyn till kulturmiljöer och kulturvärden som berörs, så att förlust av dessa undviks och förutsättningarna att bevara, uppleva och utveckla dem finns kvar.
- Den nya järnvägen ska bidra till att upprätthålla och utveckla förutsättningarna för en mångfald av arter, ekologiska samband och värdefulla naturmiljöer, samt att funktioner bibehålls eller stärks såväl invid järnvägen som i ett större omland.

- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att strukturer och samband av betydelse för människors sociala välfärd och livskvalitet kan behållas och utvecklas både på landsbygden och i tätorterna.

Motiv till ändringar

Det tidigare projektmålet *”Den nya järnvägen ska så långt som möjligt synliggöra landskapets variation och upprätthålla eller stärka förutsättningarna för att bevara, använda och utveckla etablerade funktioner i landskapet.”* utgår och ersätts med den nya formuleringen *”Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka förutsättningarna för att bevara, uppleva och utveckla etablerade karaktärer och funktioner i landskapet.”*. Den nya formuleringen av projektmålet är ett förtydligande och stämmer överens med Riktlinje landskap (Trafikverket, 2019-03-11). Formuleringen i tidigare mål att *”så långt som möjligt synliggöra landskapets variation”* återfinns inte i Riktlinje landskap och har därför tagits bort. Ordet *”uppleva”* och *”karaktär”* har lagts till för att förtydliga innebörden.

Det tidigare projektmålet *”Den nya järnvägen ska så långt som möjligt ta till vara en mångfald av kulturhistoriska miljöer och karaktärsdrag för att bidra till goda livs- och boendemiljöer samt att möjligheten att läsa och uppleva dem i sitt landskap upprätthålls eller stärks.”* utgår och ersätts med den nya formuleringen *”Den nya järnvägen ska så långt som möjligt ta hänsyn till kulturmiljöer och kulturvärden som berörs, så att förlust av dessa undviks och förutsättningarna att bevara, uppleva och utveckla dem finns kvar.”*. Justeringen av projektmålet är ett förtydligande och stämmer överens med Riktlinje landskap och Trafikverkets kulturmiljöstrategi (Trafikverket, 2019-10-28). Ändringarna syftar till att tydliggöra målet för kulturmiljöer och kulturvärden och hanteringen av dessa.

De reviderade projektmålen bedöms inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

2.3.5 Arkitektur

De nya projektmålen för ny järnväg Göteborg–Borås inom kategorin arkitektur är:

- Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till attraktiva livsmiljöer.
- Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till en attraktiv och sömlös upplevelse ur ett hela-resan-perspektiv.

- Den nya järnvägen ska kännetecknas av en lugn och övergripande ordning och tillföra ett mervärde till sin omgivning.
- Den nya järnvägen ska kännetecknas av arkitektonisk kvalitet såväl i helhet som i detaljer.
- Den nya järnvägens lokalisering och utformning ska gynna människors säkerhet och trygghet i stationsorter och utmed den nya järnvägen.

Motiv till ändringar

Trafikverket antog en arkitekturstrategi i juni 2021 (Trafikverket, 2021-06-24). För att stämma överens med arkitekturstrategin utgår det tidigare projekt målet *”Den nya järnvägen ska kännetecknas av en hög arkitektonisk ambition och kvalitet såväl i helhet som i detaljer, med plats för banbrytande arkitektur där det är motiverat.”* och ersätts med formuleringen *”Den nya järnvägen ska kännetecknas av arkitektonisk kvalitet såväl i helhet som i detaljer.”*. *”Arkitektonisk kvalitet”* används som begrepp i stället för uttrycket *”hög arkitektonisk ambition och kvalitet”*. Arkitektonisk kvalitet innefattar såväl processen som det byggda resultatet och är möjligt att verifiera till skillnad från ambition.

Formuleringen *”med plats för banbrytande arkitektur där det är motiverat”* utgår. Formuleringen var relevant när ett sammanhängande system av nya stambanor planerades. Med banbrytande arkitektur avsågs att på särskilt utpekade platser ge utrymme för ytterligare fokus på gestaltningen och för att skapa enhetlig identitet. Eftersom regeringen har beslutat att ny järnväg Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg tas de projekt mål som kopplar till ett sammanhängande system av nya stambanor bort.

Det reviderade projekt målet bedöms inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ se avsnitt 3.2.3.

2.4 Påverkan reviderade ändamål och projekt mål

De reviderade ändamålen och projekt målen bedöms som en helhet inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ. De bedöms ge motsvarande behov av järnvägsanläggning och därmed även lokaliseringsalternativ som beskrivs i lokaliseringsutredningen.

Sammantaget bedöms de reviderade projekt målen även stärka bortvalet av vissa utredningskorridorer.

3 Den framtida järnvägen

I lokaliseringsutredningen kapitel 3 Den framtida järnvägen beskrivs hur järnvägen kan utföras i form av funktion, hur den kan dimensioneras utifrån aktuell trafik samt utformning av anläggningstyper, gestaltning och säkerhet. Beslutet att ny järnväg Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg, se avsnitt 1.2.3, ger effekter på funktion, trafikering och utformning men får inte någon påverkan på korridorutformning eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

3.1 Funktion och trafikering

3.1.1 Nationella och regionala funktioner

En utbyggnad av järnvägen enbart mellan Göteborg och Borås ger i jämförelse med en utbyggnad som en del av nya stambanor färre positiva effekter på kapaciteten i järnvägssystemet. En utbyggnad enbart mellan Göteborg och Borås ger inget betydande kapacitetstillskott för resor mellan Göteborg och Jönköping eller för långväga personresor mellan Göteborg och Stockholm. Vidare möjliggörs ingen överflyttning av persontåg mellan Göteborg och Stockholm från Västra stambanan som helhet till den nya järnvägen. Detta innebär fortsatta kapacitetsbegränsningar och troligen längre restider i framtiden på Västra stambanan jämfört med idag, framför allt för den betydande godstrafiken. Det innebär sämre möjligheter att flytta över godstransporter från väg till järnväg än om ett system av nya stambanor skulle ha byggts.

Stråket Göteborg–Borås är ett av de största pendlingsstråken i Sverige. Pendlingen sker i första hand med bil och med buss framför tåget (Kust till kustbanan), eftersom tåget idag tar lång tid och har få avgångar. Den omfattande bil- och busstrafiken orsakar trängsel, både på de stora vägarna och i städerna. Inne i centrala Göteborg är det så trångt att det inte går att utöka antalet bussar i högtrafik, vilket i förlängningen förhindrar utbytet av kompetens och arbetskraft i regionen. Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås kommer att kraftigt minska restiden med tåg mellan Västsveriges två största städer samt möjliggöra resor med tåg till Sveriges näst största flygplats. Med ökad kapacitet stärks sammankoppling mellan städerna och möjligheten till fler hållbara resor i stråket. Möjligheten att koppla samman befintlig järnväg och ny järnväg i Borås ger ytterligare förutsättningar för regional utveckling.

3.1.2 Planerad trafik och tågtyper

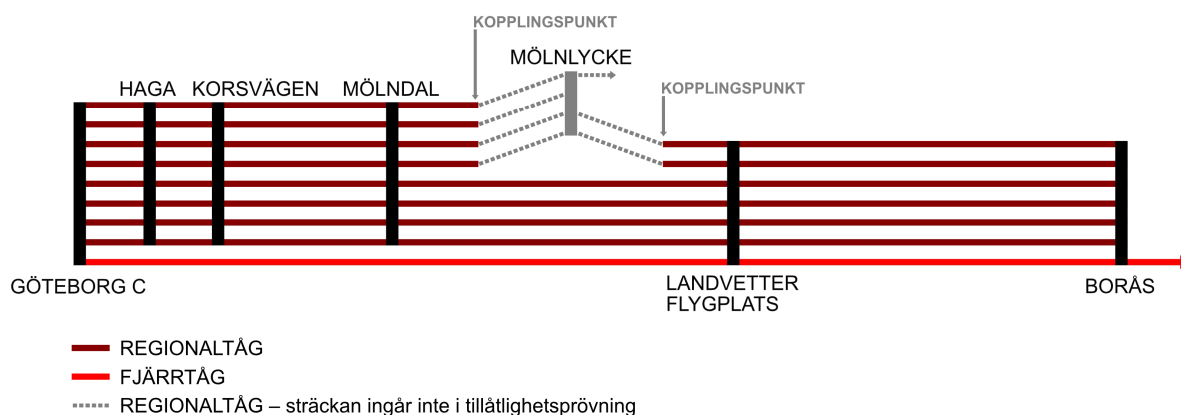
Uppdrag att planlägga leder till en förändrad referenstrafik. Se tidigare referenstrafik i lokaliseringsutredningen avsnitt 3.1.2 Planerad trafik och tågtyper.

De tre höghastighetståg och det snabba regionaltåg mellan Göteborg-Landvetter flygplats-Borås-Jönköping som var en del av den tidigare referenstrafiken utgår.

Den nya referenstrafiken utgörs av:

- Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska under högtrafik kunna trafikeras av minst 7 tåg per timme och riktning. Av dessa ska minst 6 vara regionaltåg, varav 2 ska trafikera via Bibana Mölnlycke. Återstående tåg ska vara fjärrtåg.
- Den nya järnvägen mellan Göteborg och kopplingspunkt till Bibana Mölnlycke ska under högtrafik kunna trafikeras av ytterligare minst 2 regionaltåg per timme och riktning.

Trafikeringen illustreras nedan i Figur 2.



Figur 2. Referenstrafik, antal tåg per timme och riktning under högtrafik.

Tidigare planerades för 8 tåg per timme och riktning under högtrafik mellan Göteborg och Borås. Nu planeras för 9 tåg per timme och riktning mellan Göteborg och kopplingspunkten till Bibana Mölnlycke, se Figur 2. Mellan de båda kopplingspunkterna på ny järnväg Göteborg–Borås planeras för 5 tåg per timme och riktning, se Figur 2. Mellan den andra kopplingspunkten och Borås planeras för 7 tåg per timme och riktning, se Figur 2.

Skillnaden i referenstrafiken är liten och den nya referenstrafiken bedöms ge motsvarande behov av järnvägsanläggning som i lokaliseringsutredningen. Den justerade referenstrafikeringen bedöms därmed inte förändra framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

I lokaliseringsutredningen fanns krav på att två 400 meter långa tåg skulle kunna avgå med fyra minuters mellanrum från samma station, utan att hindra varandras framfart. Kravet gällde för de stationer där höghastighetståg planerades att stanna. Nu när höghastighetstågen inte längre är en del av trafikeringen är kravet inte

längre aktuellt. Att kravet slopas bedöms inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

3.2 Utformning

När Trafikverket planerade för ett system av nya stambanor för höghastighetståg togs programkrav för järnvägen fram som skulle säkerställa att syftet med hela systemet kunde uppnås. Lokaliseringsutredningen baserades på dessa krav (Trafikverket, 2019-03-18, Trafikverket, 2019-04-04). Programkraven är inte längre styrande för Ny järnväg Göteborg–Borås, i stället utgår utformningen från Trafikverkets standardregelverk för järnväg.

Följande avsnitt beskriver förhållandet mellan tidigare programkrav och nu gällande regelverk.

3.2.1 Teknisk standard

Hastighet, banstandard, kurvradier

För den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås var den dimensionerande hastigheten i lokaliseringsutredningen 250 km/tim.

Banstandard, utformning av broar, inbromsningssträckor vid stationer och kurvradier styrs av den dimensionerande hastigheten. Den dimensionerande hastigheten är också en av de styrande faktorerna för geografisk utbredning av utredningskorridorer. Eftersom den dimensionerande hastigheten är oförändrad påverkas inte den geografiska utbredningen av utredningskorridorerna eller lokaliseringsalternativen, där hastigheten har varit en styrande faktor för korridorerna.

Lutning

För den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås var den största tillåtna lutningen i lokaliseringsutredningen 25 promille. Lutningen har påverkan på föreslagna anläggningstyper inom korridorer, exempelvis om järnvägen ska gå på bank, bro eller i tunnel. Lutningen styrs av vilken typ av tåg som trafikerar banan, persontåg eller godståg. De lättare persontågen klarar brantare lutning än de tyngre godstågen. Järnvägen planeras fortsatt att endast trafikeras med persontåg, vilket innebär att största tillåtna lutning inte ändras. Eftersom lutningen är oförändrad påverkas inte föreslagna anläggningstyper inom utredningskorridorerna eller lokaliseringsalternativen, där lutningen har varit en styrande faktor.

3.2.2 Stationer

Stationer dimensioneras och utformas bland annat med hänsyn till de tåg som kommer att trafikera banan i enlighet med antagen referenstrafik. Redovisade förändringar i referenstrafiken, se avsnitt 3.1.2, innebär att inga höghastighetståg ska trafikera stationerna. Detta får påverkan på vilka krav som stationerna ska uppfylla.

Station i Mölndal

Den ändrade inriktningen innebär ingen förändring av korridorens utbredning eller föreslagen anläggningstyp vid Mölndals station.

Station vid Landvetter flygplats

I lokaliseringstuderingen utformades stationen vid Landvetter flygplats med fyra spår. Två spår planerades att anläggas vid plattform, för tåg som stannar på stationen. Två spår planerades att vara förbigångsspår utan anslutning till plattformen. Förbigångsspåren skulle vara till för tåg som inte skulle stanna på stationen, det vill säga höghastighetståg och andra fjärrtåg.

När järnvägen inte längre ska vara en del av ett system av nya stambanor för höghastighetståg minskar behovet av förbigångsspår vid Landvetter flygplats, då merparten av referenstrafiken förväntas stanna på stationen. Detta innebär att förbigångsspåren skulle kunna tas bort och stationen utformas med två spår vid plattform, vilket medför möjliga kostnadsbesparingar. Ett borttagande av förbigångsspår skulle emellertid medföra kapacitetsbegränsningar i framtiden för tåg som inte ska stanna vid Landvetter flygplats. Därför är Västra Götalandsregionen, Göteborgs kommun, Borås kommun, Härryda kommun och Mölndals kommun beredda att medfinansiera fyrspar vid Landvetter flygplats (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2024-08-30a). Detta innebär att utformningen med en fyrsparlösning som utretts i lokaliseringstuderingen kvarstår. Det är därmed ingen skillnad på utformning, men en skillnad i finansieringsform.

Station i Borås

När planering inte längre sker för 400 meter långa höghastighetståg ska Station Borås inte längre dimensioneras för den typen av tåg. Stationer ska inte heller utformas så att två snabba regionaltåg i vardera riktningen kan vända samtidigt som ett höghastighetståg stannar och ett höghastighetståg passerar. Samtliga stationer ska nu utformas för 250 meter långa tåg.

Den minskade plattformslängden bedöms inte påverka den geografiska utbredningen av utredningskorridorerna då de är avgränsade med en sådan

frihetsgrad att det ska vara möjligt att hitta den bästa placeringen av stationen i nästa skede av planlägningsprocessen.

För de stationsalternativ i Borås som skulle ha både stannande regional- och höghastighetståg samt förbipasserande höghastighetståg fanns krav på att stationen skulle ha sex spår i bredd. Detta krav är inte längre aktuellt då höghastighetståg inte längre är en del av trafikeringen. Bredden på utredningskorridorerna är inte direkt beroende av bredden på stationen utan är avgränsad med en sådan frihetsgrad att det ska vara möjligt att hitta den bästa placeringen av stationen i nästa skede av planlägningsprocessen. Sloandet av kravet har därmed ingen påverkan på den geografiska utbredningen av utredningskorridorerna.

3.2.3 Gestaltungsprinciper

I lokaliseringsutredningen, avsnitt 3.2.5 Gestaltungsprinciper, presenteras ett antal generella gestaltungsavsikter. En av dessa är *”Utforma järnvägsanläggningen med en hög ambitionsnivå i teknisk design och arkitektur.”* Utifrån att ett av projektmålen avseende arkitektur ändras från *”Den nya järnvägen ska kännetecknas av en hög arkitektonisk ambition och kvalitet såväl i helhet som i detaljer, med plats för banbrytande arkitektur där det är motiverat.”* till *”Den nya järnvägen ska kännetecknas av arkitektonisk kvalitet såväl i helhet som i detaljer.”* kommer även denna gestaltungsavsikt ändras.

De övriga generella gestaltungsavsikter som presenteras i lokaliseringsutredningen är fortsatt aktuella. Dock kan det förtydligas att gestaltungsavsikten *”Anpassa järnvägsanläggningen för en hållbar drift över tid. Den nya anläggningen dimensioneras för en livslängd på 120 år, vilket medför höga krav på drift och underhåll.”* endast avser vissa konstruktionsdelar av anläggningen. Detta är ingen förändring mot tidigare.

4 Förutsättningar

I lokaliseringsutredningen kapitel 4 Förutsättningar beskrivs de förutsättningar som utgjort underlag vid studier av möjliga korridorer. Med anledning av den tid som gått sedan lokaliseringsutredningen genomfördes har vissa förutsättningar förändrats. I följande avsnitt beskrivs de översiktsplaner enligt plan- och bygglagen och områdesskydd enligt miljöbalken, som har antagits sedan lokaliseringsutredningen färdigställdes. Trafikverket bedömer att de förändrade förutsättningarna inte får någon påverkan på korridorsutformning eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

4.1 Befolkning och markanvändning

4.1.1 Kommunal planering

I lokaliseringsutredningen, avsnitt 4.3.4 Kommunal planering, beskrivs sammanfattande kommunernas planerade utbyggnadsområden enligt deras då gällande översiktsplaner. Göteborgs Stad, Mölndals stad och Bollebygds kommun har sedan lokaliseringsutredningen färdigställdes antagit nya översiktsplaner. I Härryda kommun pågår arbete med förslag till ny översiktsplan. I Borås Stad och Marks kommun har ingen förändring skett.

Göteborgs Stad

Göteborgs stad antog en ny översiktsplan 19 maj 2022. I översiktsplanen finns utpekad riksintresse för kommunikation järnväg redovisat, inom vilket det rangordnade lokaliseringsalternativet för den nya järnvägen Göteborg–Borås inryms (Göteborgs Stad, 2022-05-19). Den antagna fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Mölndals dalgång är fortfarande gällande. Denna togs fram gemensamt med Mölndals stad.

Mölndals stad

Mölndals stad antog en ny översiktsplan 15 mars 2023. I översiktsplanen finns utpekad korridor för riksintresse framtida järnvägssatsning redovisat som överensstämmer med de rangordnade lokaliseringsalternativen för den nya järnvägen Göteborg–Borås. Det beskrivs i översiktsplanen att all planering utgår från riksintresset inom området kring Mölndal station, samt inom områden avsatta för ny järnvägsdragning. Den antagna fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Mölndals dalgång är fortfarande gällande. Denna togs fram gemensamt med Göteborgs Stad. I översiktsplanen betonas att tillväxten behöver utgå från kommunens kapacitet (Mölndals stad, 2023-03-15).

Härryda kommun

I Härryda kommun pågår arbete med ett nytt förslag till översiktsplan. Förslaget var på samråd mellan 16 januari och 17 mars 2023. I det nya förslaget till översiktsplan finns utpekat riksintresse "järnväg – framtida" redovisat, som överensstämmer med de rangordnade lokaliseringalternativen för den nya järnvägen Göteborg–Borås. Föreslagen markanvändning i översiktsplanen är dock inte anpassad till järnväg enligt något av Trafikverkets rangordnade korridoralternativ. Kommunen skrev i förslag till översiktsplan att den inte ställer sig bakom något av de korridoralternativ som Trafikverket nu utreder utan förordar tidigare beslutat korridoralternativ av riksintresse år 2011. Kommunen står nu bakom Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringsutredningen, se avsnitt 1.2.4.

Kommunen planerar för en befolkningstillväxt om minst 1,5 procent per år, ej inräknat Landvetter Södra, med bebyggelseutveckling koncentrerat till kommunens sju tätorter (Härryda kommun, 2023-12-04). Arbetet med fördjupad översiktsplan Landvetter södra är avbrutet. Utredningsmaterialet ingår i stället i arbete med den nya översiktsplanen (Härryda kommun, 2021-11-18) och generalplanen för Landvetter flygplats är upphävd (Härryda kommun, 2023-06-15).

Bollebygds kommun

Bollebygds kommun antog i slutet av 2021 en ny översiktsplan. I översiktsplanen finns utpekat reservat för ny stambana redovisat som överensstämmer med det rangordnade lokaliseringalternativet för den nya järnvägen Göteborg–Borås. Bollebygd vill genom den nya översiktsplanen möjliggöra spårkoppling mellan den framtida järnvägen och befintlig regional järnvägsstation i Bollebygds tätort. Kommunen förväntar sig och vill möjliggöra en befolkningsökning på cirka tre procent per år, koncentrerat till Bollebygds tätort (Bollebygd, 2021). Den gemensamma utvecklingsplanen för Bollebygd, Marks och Härryda kommuner (BoHäm) har Bollebygds kommunfullmäktige upphävt (Bollebygds kommun, 2021-11-11).

4.2 Miljö och hälsa

4.2.1 Naturmiljö och skyddade områden

Under framtagandet av lokaliseringsutredningen pågick ett arbete med att bilda nya naturreservaten, Hårsjön-Rambo mosse och Pålsbo. Naturreservaten finns upptagna som föreslagna i lokaliseringsutredningen avsnitt 4.4.3. Länsstyrelsen beslutade om att bilda naturreservat för Hårsjön-Rambo mosse, och beslutet vann laga kraft, under 2022 (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2022-03-30). Även Pålsbo naturreservat beslutades av länsstyrelsen under 2022 (Länsstyrelsen Västra

Götaland, 2022-04-19) och vann laga kraft i juni 2024 (Naturvårdsverket, 2024-06-27). Angående påverkan på naturreservaten, se avsnitt 5.1.2 under Naturmiljö.

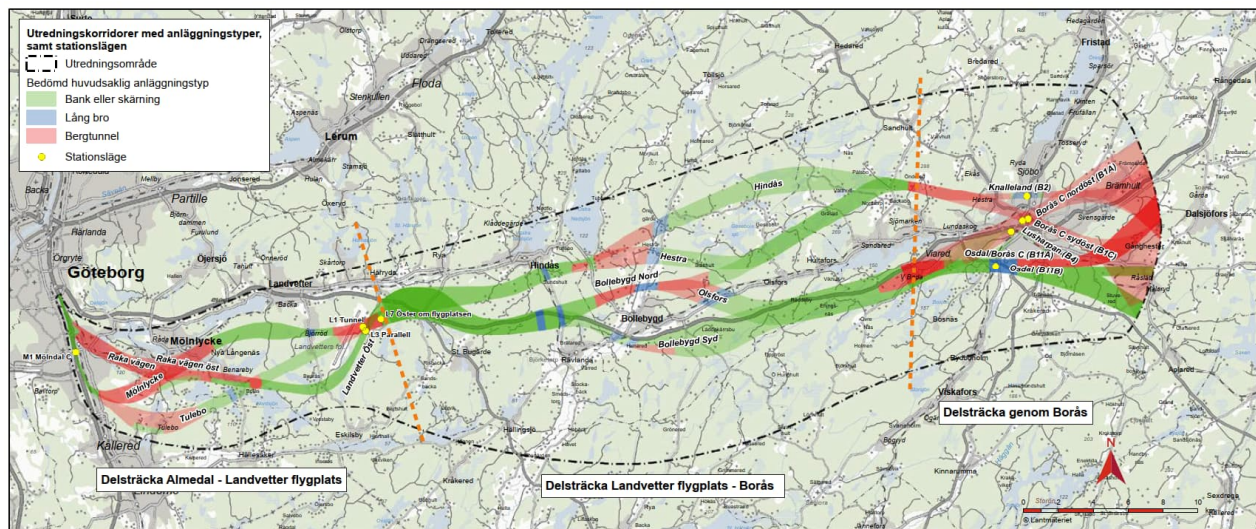
4.2.2 Vattentäkter och vattenskyddsområden

Under framtagandet av lokaliseringsutredningen pågick ett arbete med att bilda nya vattenskyddsområden för Rådasjöns och Norra Långevattnets vattentäkter samt Nedsjöarna. Vattenskyddsområdena finns upptagna som planerade i lokaliseringsutredning avsnitt 4.4.4. Länsstyrelsen beslutade om att bilda nytt vattenskyddsområde för Rådasjöns och Norra Långevattnets vattentäkter under 2022, och beslutet vann laga kraft under 2023 (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2022-12-20). För Nedsjöarna beslutade länsstyrelsen om nytt vattenskyddsområde i april 2024 (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2024-04-23).

Till följd av Dricksvattendirektivet infördes nya bestämmelser i miljöbalken 1 mars 2024 (Regeringen, 2023-10-19). Angående påverkan på vattenskyddsområdena och av de nya bestämmelserna se avsnitt 5.1.2 under Vatten.

5 Utvärdering

I lokaliseringsutredningen, kapitel 7 Utvärdering, utvärderades de kvarvarande utredningskorridorerna per delsträcka, se Figur 3. Utvärderingen gjordes enligt de fyra bedömningsgrunderna hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, investeringskostnad och acceptans för alternativ. I följande avsnitt beskrivs hur bedömningar som gjordes i lokaliseringsutredningen förhåller sig till inriktning *uppdrag att planlägga*.



Figur 3. I lokaliseringsutredningen kvarvarande utredningskorridorerna efter bortval steg 1 och steg 2.

5.1 Hållbarhetsbedömning

5.1.1 Social hållbarhet

De parametrar som i lokaliseringsutredningen bedömdes inom social hållbarhet var landskapskaraktär, vardagsliv, social balans, hälsa och säkerhet samt kulturmiljö. *Uppdrag att planlägga* leder inte till någon förändring för utvärderingen inom dessa parametrar.

5.1.2 Ekologisk hållbarhet

De parametrar som bedömdes inom ekologisk hållbarhet var klimat och energi, naturmiljö, vatten, naturresurser och anläggningsresurser. *Uppdrag att planlägga* innebär ingen förändring för utvärderingen inom parametrarna naturresurser och anläggningsresurser. För parametrarna klimat och energi innebär *uppdrag att planlägga* en förändring. Inom parametrarna naturmiljö och vatten innebär *uppdrag att planlägga* ingen förändring men nya områdesskydd har tillkommit

sedan lokaliseringsutredningen ställdes ut på granskning. Nedan redogörs för förändringar inom parametrarna klimat och energi, naturmiljö och vatten.

Klimat och energi

Utsläpp av klimatpåverkande gaser från projektet består av två delar. Den ena delen är de utsläpp som kommer av byggande av anläggningen. Den andra delen består av de minskningar av utsläpp som överflyttning av resor från mindre energieffektiva transportsätt ger.

Utsläpp vid byggande

I lokaliseringsutredningen konstateras att de olika utredningskorridorerna genererar olika stora utsläpp av klimatpåverkande gaser vid byggande. Detta beror främst på att utredningskorridorerna innehåller olika mängd tunnel och bro. De utredningskorridorer med störst mängd tunnel och bro genererar störst klimatpåverkande utsläpp.

Uppdrag att planlägga innebär att den planerade nya metoden för att vatten- och frostsäkra tunnlar kan ändras till konventionell vatten- och frostsäkring. Den konventionella vatten- och frostsäkringen har ett lägre utsläpp av klimatpåverkande gaser vid anläggning än den nya metoden som tidigare planerades.

Byggandet av en tunnel genererar utsläpp av växthusgaser. En del av utsläppet från byggandet av tunneln kommer från anläggandet av vatten- och frostsäkring. Utsläppen av växthusgaser från anläggande av vatten- och frostsäkring i tunnlar minskar med cirka en tredjedel när den konventionella metoden väljs i stället för den nya metoden. Totalt minskar detta utsläppen av växthusgaser från byggandet av tunnlar på sträckan med mellan cirka 5 och 10 procent. Detta gör att de utredningskorridorer som innehåller stora delar tunnel inte skapar lika stora utsläpp av växthusgaser vid byggande som det redovisas i lokaliseringsutredningen. Men de skapar fortfarande avsevärt större utsläpp än utredningskorridorer med mindre mängd tunnel. Slutsatsen om vilka utredningskorridorer som kommer att generera störst och minst utsläpp under byggskede utifrån tabell 7.13, 7.28 och 7.41 i lokaliseringsutredningen är därmed densamma.

Minskade utsläpp till följd av överflyttningar av trafik

Den andra delen av klimatpåverkan utgörs av de minskade utsläpp som blir en följd av att järnvägen möjliggör överflyttning av resande från mindre energieffektiva transportsätt till järnväg.

De bedömningar av överflyttningar som gjorts i lokaliseringsutredningen för resande på sträckan Göteborg–Borås är fortsatt relevanta.

Nya stambanor skulle ha möjliggjort överflyttning av resor med personbil, flyg och transporter med lastbil, till järnväg. Snabba personresor hade blivit möjliga på den nya stambanan, vilket skulle gett bättre förutsättningar för ökat hållbart resande. När systemet av nya stambanor skulle varit fullt utbyggt hade persontrafik kunnat flyttas över från Västra stambanan och Södra stambanan till den nya järnvägen. Detta skulle frigjort utrymme att transportera en större andel gods på den befintliga järnvägen.

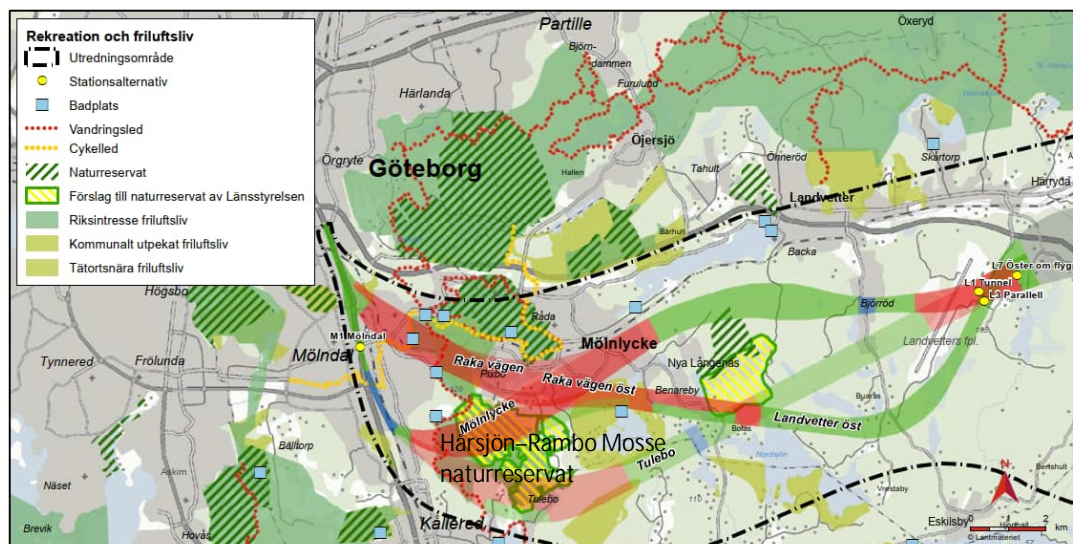
Tåg som transportmedel är både energieffektivt och yteffektivt, det vill säga tar liten plats i relation till kapaciteten, jämfört med andra trafikslag. Minst energieffektivt är resor med flyg, som kräver cirka 15 gånger mer energi per fordonskilometer än höghastighetståg. En överflyttning av resor från flyg till järnväg är därför fördelaktig ur ett energiperspektiv. Energieffektiva person- och godstransporter utgör en central del i ett transporteffektivt samhälle. Ett fullt utbyggt system av stambanor skulle kunna ha resulterat i överflyttning av resor från långväga bil- och bussresor samt från flyg till tåg. En bedömning är att cirka 900 000 resor per år skulle kunna ha flyttats över från bil och buss till tåg på sträckan Stockholm–Göteborg. Från flyg till tåg skulle överflyttningen kunnat bli drygt en miljon resor per år. Dessa överflyttningar hade lett till ett minskat koldioxidutsläpp från flyget och ett minskat energibehov från person- och godstransporter som flyttas från väg till järnväg men uteblir när systemet inte byggs, se Miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 9.2.5 Klimat, underrubrik Effekter av trafikförändring, Nya stambanor (Trafikverket, 2022-02-22). Detta påverkar utsläppen och energibehovet från transportsektorn i Sverige men har ingen påverkan på utformning, val eller rangordning av korridorer.

Sammanvägning utsläpp vid byggnation och minskade utsläpp till följd av överflyttningar av trafik

I lokaliseringsutredningen görs en sammanvägning av utredningskorridorernas utsläpp vid byggnation och minskade utsläpp till följd av överflyttningar. De bedömningar som görs avseende hur utredningskorridorerna förhåller sig till varandra och projektmålsuppfyllelsen anses fortfarande vara relevanta.

Naturmiljö

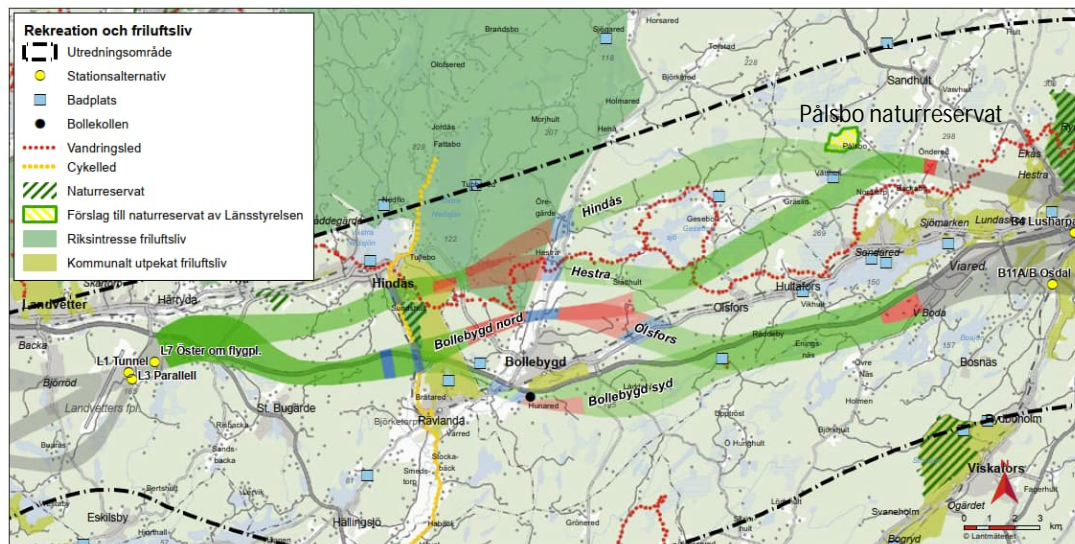
Sedan lokaliseringsutredningen färdigställdes har två nya naturreservat antagits, se avsnitt 4.2.1. Naturreservaten finns upptagna som föreslagna i lokaliseringsutredningen, se Figur 4 och Figur 5.



Figur 4. Karta som visar bland annat Hårsjön-Rambo Mosses naturreservat och utredna korridorer (figur 7.10 i lokaliseringsutredningen). Det som är markerat som förslag till naturreservat av Länsstyrelsen vid Hårsjön-Rambo Mosse är nu antaget.

Utredningskorridorerna Mölnlycke och Tulebo berör naturreservat Hårsjön-Rambo mosse. *Utredningskorridor Mölnlycke* passerar under reservatet i tunnel. *Utredningskorridor Tulebo* passerar dels under reservatet i tunnel, dels igenom reservatet i markplan, se Figur 4.

Reservatsföreskrifterna är utformade så att det ska vara möjligt att anlägga järnväg både under och genom naturreservatet på så sätt som föreslås i utredningskorridorerna Mölnlycke och Tulebo (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2022-03-30). Naturreservatet innebär således inget hinder för att anlägga järnväg enligt föreslagen anläggningstyp i utredningskorridorerna. De bedömningar av påverkan på det nu antagna naturreservatet som görs i lokaliseringsutredningen är fortsatt relevanta.

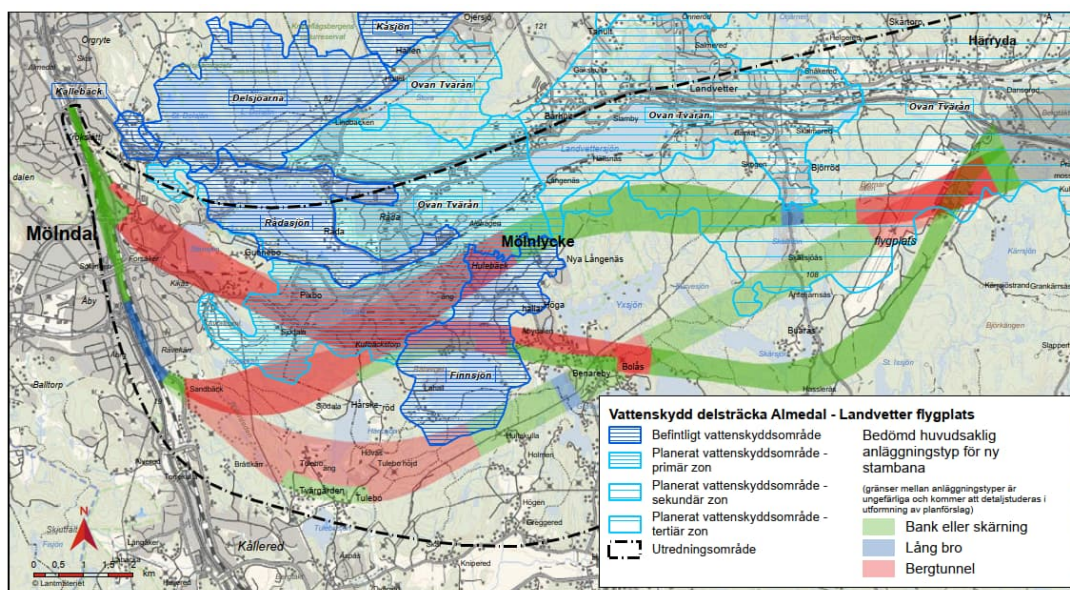


Figur 5. Karta som visar bland annat Pålbo naturreservat och utredda korridorer (figur 7.26 i lokaliseringsutredningen). Det som är markerat som förslag till naturreservat av Länsstyrelsen vid Pålbo är nu antaget.

Utredningskorridor Hindås berör naturreservatet Pålbo, se Figur 5. I lokaliseringsutredningen väljs utredningskorridoren bort bland annat på grund av risk för skada på Natura 2000-området Klippan. Det konstateras i lokaliseringsutredningen att *utredningskorridor Hindås* bedöms påverka naturvärdena samt ekologiska samband vid Pålbo naturreservat negativt. De bedömningar av påverkan på det nu antagna naturreservatet som görs i lokaliseringsutredningen är fortsatt relevanta.

Vatten

Sedan lokaliseringsutredningen färdigställdes har nya vattenskyddsområden beslutats se avsnitt 4.2.2. Vattenskyddsområdena finns upptagna som planerade i lokaliseringsutredningen avsnitt 4.4.4.



Figur 6. Karta som visar bland annat vattenskyddsområde för Rådasjöns och Norra Långevattnets vattentäkter och utredda korridorer. Allt det som är markerat som planerat vattenskyddsområde och Rådasjöns vattenskyddsområde utgör det nya beslutade vattenskyddsområdet för Rådasjön och Norra Långevattnet (figur 7.16 i lokaliseringsutredningen).

I de delar som omfattades av lokaliseringsutredningens utredningsområde, se Figur 5, är den geografiska omfattningen av det beslutade vattenskyddsområdet för Rådasjön och Långevattnets vattentäkter detsamma som det planerade området. De bedömningar av påverkan på det nu antagna vattenskyddsområdet som görs i lokaliseringsutredningen är fortsatt relevanta. Föreskrifterna utgör inget hinder för att anlägga järnvägen enligt någon av de utvärderade utredningskorridorerna.

Vattenskyddsområdet för Nedsjöarna berörs av utredningskorridorerna Hindås och Hestra. De bedömningar av påverkan på det ny antagna vattenskyddsområdet som görs i lokaliseringsutredningen är fortsatt relevanta. De aktuella utredningskorridorerna är bortvalda i lokaliseringsutredningen.

Trafikverket bedömer att de nya regler som infördes i miljöbalken till följd av EU:s nya dricksvattendirektiv inte innebär hinder för att anlägga järnvägen enligt någon av de utvärderade utredningskorridorerna.

5.1.3 Ekonomisk hållbarhet

De parametrar som bedömdes inom ekonomisk hållbarhet var samhällsekonomiska nyttor, samhällsekonomiska kostnader, kapacitet och robusthet, regional och lokal utveckling samt ekosystemtjänster. *Uppdrag att planlägga* innebär ingen förändring för utvärderingen inom ekosystemtjänster. Påverkan på övriga ingående parametrar redovisas i efterföljande avsnitt.

Samhällsekonomisk nytta

Samhällsekonomisk nytta bedömdes i lokaliseringsutredningen utifrån hur lokaliseringen påverkar antal resor och nyttor kopplat till restidsvinst, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. *Uppdrag att planlägga* innebär att de personresor mellan ändpunkterna Göteborg och Stockholm som ingick i bedömningarna inte längre ska tas med. Den överflyttning av långväga flygresor och vägresor till tågresor som beskrivs som en effekt av hela systemet av nya stambanor i lokaliseringsutredningen uteblir, däremot kvarstår nyttan av överflyttning av de regionala resorna. Vad gäller utredningskorridorerna är det Raka vägen och stationsläge i Borås som påverkas av detta.

Fördelen med utredningsalternativen via Raka vägen, det vill säga utredningskorridorer utan station i Mölndal, var kortare restid. Detta genererade nytta i trafiksystemet som helhet när uppdraget var att planera för nya stambanor. Med det nya uppdraget får nyttorna i stället baseras enbart på resorna mellan Göteborg och Borås. Då är nyttorna med Raka vägen mindre än vad som bedömdes i lokaliseringsutredningen.

Stationsläget i Borås är den faktor utöver järnvägens passage genom Mölndal som bedömdes påverka de samhällsekonomiska nyttorna mest. I lokaliseringsutredningens tabell 7.5 redovisas, beroende på stationens placering i Borås, beräknat antal på- och avstigande per dygn för både regionalståg och höghastighetståg. Resandeunderlaget bedöms minska med ungefär lika stor mängd för alla alternativen och därmed bedöms förhållandet mellan stationsalternativen vara ungefär detsamma även när trafikering med höghastighetståg inte längre är aktuellt.

Samhällsekonomisk kostnad

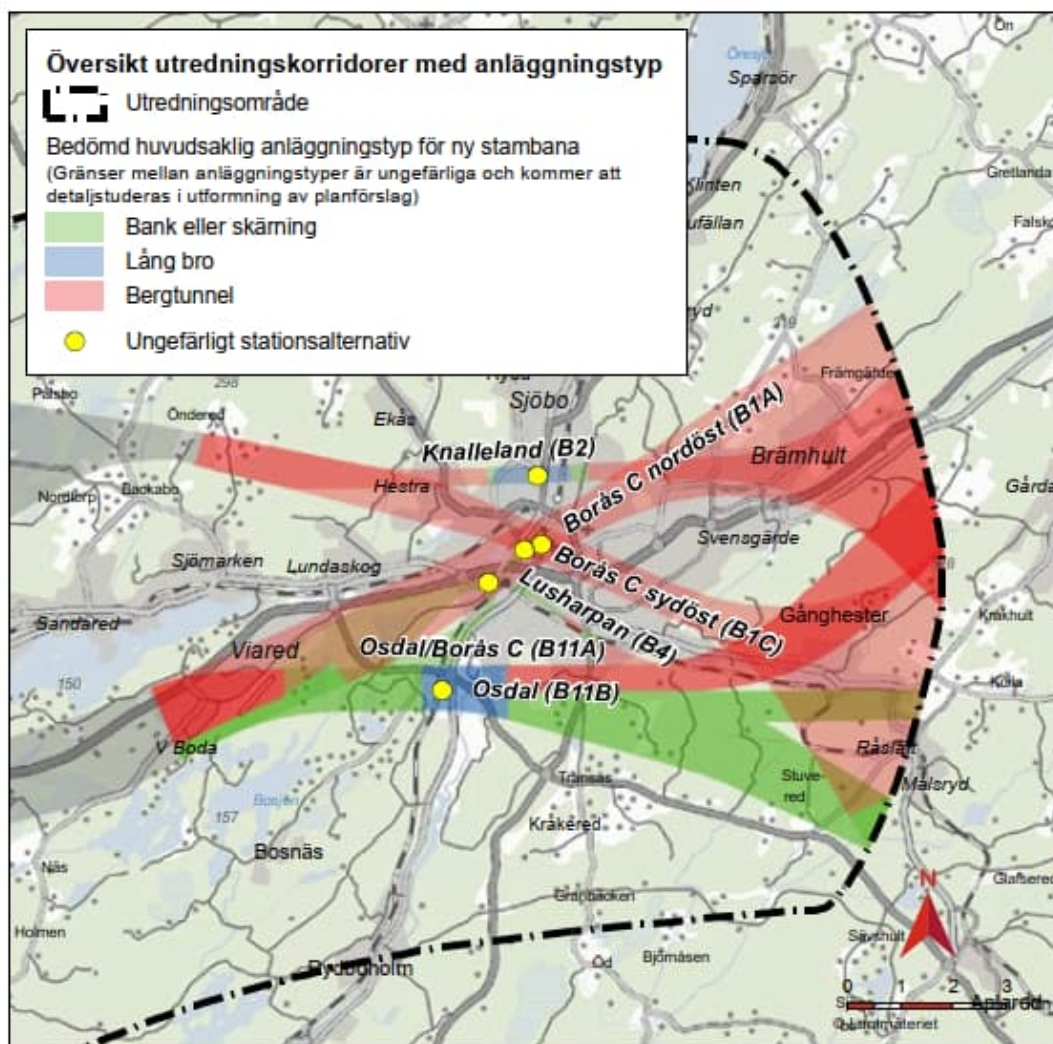
Samhällsekonomisk kostnad baseras på utredningskorridorernas investeringskostnad. Löpande kostnader för drift och underhåll ingår också i bedömningen, men bedöms inte vara alternativskiljande. Det nya uppdraget möjliggör totalt sett vissa minskningar av investeringskostnaden, se avsnitt 5.3 och 6.3. Den minskade kostnaden bedöms dock inte förändra förhållandet mellan utredningskorridorerna på ett sådant sätt att bedömningarna avseende samhällsekonomisk kostnad för respektive utredningskorridor i lokaliseringsutredningen ändras.

Kapacitet och robusthet

Kapacitet och robusthet bedömdes bland annat utifrån utredningskorridorernas möjlighet att uppnå restidsmål för höghastighetståg och regionalståg. När höghastighetståg inte längre ingår i analysen blir argumenten för att välja bort utredningskorridorerna Raka vägen och Raka vägen öst starkare än innan. Detta

eftersom korridoralternativens fördelar främst baserades på den korta restiden för höghastighetstågen. Utan höghastighetståg och med större inriktning mot arbetspendling blir därmed betydelsen av en station i Mölndal större. *Uppdrag att planlägga* stärker därmed motiven ytterligare till det bortval av utredningskorridorerna Raka vägen och Raka vägen öst som gjordes i lokaliseringsutredningen.

Det tillagda projekt målet "*Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås*" innebär att vissa korridorer får ett sämre utfall vad gäller kapacitet och robusthet. Det avser dels de utredningskorridorer som har station i tunnel under Borås, *utredningskorridor med station under Borås C, B1A och B1c*, dels *utredningskorridor Knalleland med station B2*, se Figur 7. För utredningskorridorerna med tunnel under Borås skulle det bli tekniskt svårt och kostsamt att koppla samman befintlig järnväg med ny järnväg i Borås eftersom den nya järnvägen skulle vara förlagd i tunnel på en lång sträcka både före och efter Borås. För *utredningskorridor Knalleland* bedöms en sammankoppling med befintlig järnväg i Borås inte möjlig inom den korridor som utreddes. Korridoren skulle behöva utökas för att rymma en koppling. Järnvägen planerades på bro vid Knalleland. En koppling skulle därmed gå från bron och ner i markplan, ta handelsmark i anspråk och tillföra en ny barriär. Det tillagda projekt målet stärker därmed de bortval av utredningskorridorerna *utredningskorridor med station under Borås C, B1A och B1c* och *utredningskorridor Knalleland med station B2* som görs i lokaliseringsutredningen.



Figur 7. Utredningskorridorer genom Borås. (Figur 7.32 i lokaliseringstudien)

Regional och lokal utveckling

För sträckan mellan Almedal och väster om Borås innebär det nya uppdraget ingen förändring avseende de bedömningar som gjorts för utredningskorridorerna inom parametern regional och lokal utveckling.

För delsträcka genom Borås bedömdes om de olika stationslägena stödjer hållbar lokal samt regional utveckling, kopplat till stadsutveckling och anslutningar ur ett pendelperspektiv. Eftersom ett av ändamålen för Ny järnväg Göteborg–Borås är att kunna vara en del av en framtida sträckning österut kan bedömningarna fortsatt anses vara relevanta för framtiden.

5.2 Miljöbedömning

5.2.1 Allmänt

De miljökonsekvenser som beskrivs i lokaliseringsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning bedöms i stort inte förändras utifrån att järnvägen inte längre ska ingå i ett system av nya stambanor för höghastighetståg. Detta beror dels på att utbredningen av utredningskorridorerna är densamma då den järnväg som planeras till största del är densamma, se avsnitt 3.2 Utformning.

Miljökonsekvensbeskrivningen anses därmed fortsatt kunna uppfylla sitt syfte och utgöra beslutsunderlag.

Inom ämnesområdena landskap och bebyggelse, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, grundvatten, jordbruk/skogsbruk, vibrationer, stömljud, luft, elektromagnetiska fält, risk och säkerhet, översvämning, förorenade områden, masshantering och ekosystemtjänster är de redovisade bedömningarna oförändrade.

Inom vissa ämnesområden sker dock mindre förändringar. I lokaliseringsutredningen beskrevs konsekvenserna för många olika ämnesområden under rubrik hållbarhetsbedömning. Redovisningen i denna promemoria följer samma struktur. Därmed redovisas förändringar inom ämnesområdena klimat och energi, naturmiljö och vatten/ytvattentäkter under rubrik 5.1 Hållbarhetsbedömning. Här nedan redovisas buller och miljökvalitetsnormer för ytvatten.

5.2.2 Buller

Utbredning av buller beror främst på den hastighet tågen kör i, hur många tåg som körs och vilken längd tågen har. Den dimensionerande hastigheten är oförändrad. Referenstrafiken bedöms i stort sett innehålla samma antal tåg på sträckan. 400 meter långa höghastighetståg är dock inte längre aktuella. Denna förändring innebär att den utbredning av buller som beräknades inom arbetet med lokaliseringsutredningen kan komma att förändras marginellt. De slutsatser om konsekvenser som dras av utbredningen av buller i miljökonsekvensbeskrivning och lokaliseringsutredning är fortsatt gällande. Det beror på att konsekvenserna är översiktligt beskrivna och att förändringarna är så små att de inte ändrar bedömningarna.

5.2.3 Miljökvalitetsnormer för ytvatten

I lokaliseringsutredningen konstateras att ny järnväg vid passage av ytvattenförekomsten Mölndalsån-Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken sammanfattningsvis bedömdes kunna medföra en otillåten försämring av kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd för vattenförekomsten. Vidare bedömdes

järnvägen äventyra möjligheten att genomföra nödvändiga åtgärder för att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer för vatten.

Järnvägens passage av Mölndalsån har nu studerats vidare och en annan möjlig lösning har framkommit som inte bedöms medföra en otillåten försämring av kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd. Denna nya lösning och dess konsekvenser redogörs för i PM Miljö kvalitetsnormer Mölndalsån vid Forsåker, utökning av järnvägs korridor, Ny järnväg Göteborg-Borås. För utökad järnvägs korridor se Bilaga 2, bilagan ersätter bild 3 och bild 20 i lokaliseringsutredningens Bilaga 1 - karta korridorer för tillåtlighetsprövningen.

Den samlade bedömningen är att den fysiska påverkan från ny järnväg i föreslagen ny lösning inte bedöms orsaka en otillåten försämring av vattenförekomstens ekologiska status. Vattenförekomstens kemiska status bedöms inte påverkas. Inte heller bedöms möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm äventyras.

5.3 Investeringskostnad

I lokaliseringsutredningens avsnitt 7.3 Investeringskostnad, jämfördes investeringskostnaden utifrån en tänkbar linjesträckning inom respektive utredningskorridor. Eftersom kommande projekteringsarbete kan resultera i andra lösningar och prioriteringar redovisades och bedömdes skillnaderna i kostnad utifrån ett intervall för varje utredningskorridor. Kostnaderna togs fram för att möjliggöra en jämförelse mellan alternativen i respektive delsträcka, och avser inte investeringskostnaden för projekt Göteborg–Borås.

De möjliga kostnadsbesparingar som identifierats i arbetet med *uppdrag att utreda* är att bygga två spår i stället för fyra vid stationen vid Landvetter flygplats, se avsnitt 3.2.2, samt byta från en ny metod av vatten- och frostsäkring av tunnlar till en konventionell metod, se avsnitt 5.1.2. Den konventionella metoden har en lägre investeringskostnad än den nya metoden men den bedöms kräva mer underhåll och därmed även påverka järnvägens tillgänglighet, det vill säga kräva att tunneln stängs av oftare.

Utifrån den överenskommelse som skrivits med parterna kvarstår fyrspårlösningen under Landvetter flygplats, se avsnitt 1.2.4 och avsnitt 3.2.2 underrubrik Station vid Landvetter flygplats. Det är därmed ingen skillnad på bedömd investeringskostnad kopplat till station vid Landvetter flygplats, men en skillnad i finansieringsform.

Att anlägga konventionell vatten- och frostsäkring i tunnlar i stället för en ny metod skulle innebära en kostnadsbesparing för samtliga tunnlar. Kostnaden för att bygga järnväg i tunnel är dock fortsatt avsevärt högre än att bygga järnväg på bank eller i skärning. Utredningskorridorer med stor andel tunnel kommer fortsatt att ha en högre investeringskostnad än alternativen med mindre andel tunnel. De

korridoralternativ med tunnel som visas i lokaliseringsutredningen figur 7.48-7.50, får något lägre investeringskostnad med konventionell vatten- och frostsäkring. Skillnaden är dock inte så pass stor att detta påverkar bedömningar gjorda i lokaliseringsutredningen. Slutsatser gjorda i lokaliseringsutredningen för värdering av utredningskorridorer utifrån investeringskostnadssynpunkt kvarstår.

6 Sammanvägd bedömning och rangordning av alternativ

I lokaliseringsutredningen, kapitel 8 Sammanvägd bedömning och rangordning av alternativ, presenteras den sammanvägda bedömningen av lokaliseringsalternativ för hela sträckan Göteborg–Borås samt en rangordning av dessa. Den sammanvägda bedömningen baseras på de sex bedömningsgrunderna hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, investeringskostnad, acceptans för alternativ, samhällsekonomisk nytta och projektmålsuppfyllelse. I följande avsnitt beskrivs påverkan av *uppdrag att planlägga* på de bedömningar som gjordes i lokaliseringsutredningen och rangordningen.

6.1 Hållbarhetsbedömning

Det nya uppdraget innebär ingen förändring avseende de bedömningar som redovisas i avsnitt 8.2.1 Hållbarhetsbedömning i lokaliseringsutredningen.

För de lokaliseringsalternativ som är rangordnade som nummer 1 och 2 bedöms det totala utsläppen av växthusgaser från anläggande, drift och underhåll bli cirka fem procent lägre om den konventionella metoden för vatten- och frostsäkring nyttjas i stället för den nya metod som det tidigare planerades för, se även avsnitt 5.1.2.

6.2 Miljöbedömning

Det nya uppdraget innebär ingen förändring avseende de bedömningar som redovisas i avsnitt 8.2.2 Miljöbedömning i lokaliseringsutredningen.

6.3 Investeringskostnad

Det nya uppdraget innebär en viss förändring avseende de bedömningar som redovisas i avsnitt 8.2.3 Investeringskostnad i lokaliseringsutredningen.

Objekt Göteborg–Borås, del av nya stambanor, ingår i den nationella planen för infrastruktur (Regeringen, 2022-06-07). Enligt *uppdrag att planlägga* får kostnaden för staten för det justerade uppdraget inte överstiga 43,5 miljarder kronor i 2021 års prisnivå.

För åtgärden finns möjliga kostnadsbesparingar när järnvägen inte ska utformas som en del i en stambana för höghastighetståg. Den största kostnadsbesparingen som identifierades under *uppdrag att utreda* våren 2023 (Trafikverket, 2023-06-26) var att i stället för att använda en ny metod vid vatten- och frostsäkring anlägga en konventionell vatten- och frostsäkring (tunnelinklädning). För de fyra lokaliseringsalternativen bedöms kostnadsbesparingarna totalt kunna uppgå till cirka 2 miljarder kronor (i prisnivå 2021-02).

Den beräknade investeringskostnaden som presenterades i lokaliseringsutredningens tabell 8.5 innefattar hela sträckan fram till utredningsområdets östra gräns och är räknad i prisnivå 2020-01. Med den nya inriktningen från *uppdrag att planlägga* tas inte framtida kostnader för utbyggnad öster om Borås med i beräkningen. Ny bedömd investeringskostnad presenteras för de fyra rangordnade lokaliseringalternativen i Tabell 1. I den nya beräkningen är de möjliga kostnadsbesparingarna medtagna samt kostnaden för utbyggnad i utredningsområdets öster om Borås borttagen. Kostnaderna är omräknade från prisnivå 2020-01 till prisnivå 2021-02, detta för att ge en jämförbarhet med de satta ekonomiska ramarna i nationell plan.

Tabell 1. Bedömd investeringskostnad för lokaliseringalternativen. Prisnivå 2021-02. Kostnaden avser sträckan Almedal till Borås C/Lusharpan.

Lokaliseringalternativ	Beräknad investeringskostnad intervall (mdr kr)
Mölnlycke (L1) - Bollebygd syd - Osdal/Borås C (B11A)	40-47
Mölnlycke (L1) - Bollebygd syd - Lusharpan (B4)	42-49
Tulebo (L1) - Bollebygd syd - Osdal/Borås C (B11A)	40-47
Tulebo (L1) - Bollebygd syd - Lusharpan (B4)	42-49

De lokaliseringalternativ som erbjuder lägst investeringskostnad är således fortfarande *Mölnlycke (L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A)* respektive *Tulebo (L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A)*.

6.4 Acceptans för alternativ

Lokaliseringsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (Trafikverket, 2022-10-18) var under våren 2022 som ett led i beredningen av ärendet inför regeringens tillåtlighetsprövning föremål för en remiss. Detta avsnitt kompletterar lokaliseringsutredningens avsnitt 8.2.4 Acceptans för alternativ.

Under Länsstyrelsens *uppdrag att sondera*, se avsnitt 1.2.4, ställde sig parterna i stråket bakom att ny, dubbelspårig järnväg anläggs mellan Göteborg och Borås i enlighet med enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringsutredningen. Med parterna i stråket menas de kommunala samrådsparterna Bollebygds kommun, Borås Stad, Göteborgs Stad, Härryda kommun och Mölndals Stad samt västra Götalandsregionen och Swedavia.

Trafikverket bedömer därmed att det nu finns acceptans hos parterna i stråket för det i lokaliseringsutredningen högst rangordnade lokaliseringsalternativet, det vill säga korridor *Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*.

6.5 Samhällsekonomisk nytta

Regeringen har beslutat att Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. Detta innebär att de samhällsekonomiska nyttorna av de nationella resorna och deras effekter utgår. De regionala resorna på den planerade järnvägen bedöms bäst belysa skillnaden i de samhällsekonomiska effekterna mellan de rangordnade lokaliseringsalternativen.

Vid beräkning av samhällsekonomiska nyttor tas bland annat hänsyn till stationsplaceringar, antalet resenärer och den restid resenärer förväntas ha till olika stationslägen. Skillnaderna i samhällsekonomiska nyttor som uppstår av lokaliseringsalternativen beror till största delen av placeringen av stationen i Borås.

Inom ramen för lokaliseringsutredningen genomfördes en samhällsekonomisk analys. Den samhällsekonomiska analysen visar att fler regionala resor sker med tåg om stationen är centralt placerad, vilket är fallet i det högst rangordnade alternativet i lokaliseringsutredningen med station Borås C B11A.

För de nationella resorna var det en liten skillnad, cirka 200 000, i antalet resor mellan de två rangordnade stationslägena i Borås, Lusharpan B4, rangordning 2 och Borås C B11A, rangordning 1. För de regionala resorna är det en stor skillnad i antalet resor mellan de två rangordnade stationslägena i Borås, för Lusharpan B4 beräknas cirka 3,4 miljoner resor och för Borås C B11A cirka 5,7 miljoner resor (Trafikverket, 2022-04-29). Detta ger en större nytta för Borås C B11A rangordning 1, jämfört med Lusharpan B4, rangordning 2, gällande regionala resor. Det beror på att det mer centrala stationsläget, Borås C B11A, beräknas generera fler resor.

Även utan nationella resor bedöms därmed det högst rangordnade lokaliseringsalternativet i lokaliseringsutredningen, med tillhörande val av stationsläge Borås C B11A, vara det mest samhällsekonomiskt fördelaktiga.

6.6 Projektmålsuppfyllelse

Den sammanvägda projektmålsuppfyllelsen för de rangordnade lokaliseringsalternativen bedöms inte påverkas av justering av projektmålen, se kapitel 2 Syfte och mål för projektet.

De projektmål som utgått, se avsnitt 2.3 Projektmål för Göteborg–Borås, är inte längre en del av projektmålsuppfyllelsen och redovisas inte i Tabell 2. Inget av dessa

projekt mål var tidigare alternativskiljande, se lokaliseringsutredningen tabell 8.7 Sammanvägd projekt målsuppfyllelse.

De projekt mål som formulerats om, se avsnitt 2.3 Projekt mål för Göteborg–Borås, är fortsatt en del av projekt målsuppfyllelsen. Värderingen av projekt målsuppfyllelsen har inte bedömts påverkas av de nya formuleringarna.

Det tillkomna projekt målet inom kategorin kapacitet och robusthet "*Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås.*" har inte utvärderats i lokaliseringsutredningen. Det bedöms här likt övriga projekt mål enligt en fyrgradig bedömningsskala; uppfyller mål, uppfyller delvis mål, motverkar mål delvis och motverkar mål, se Figur 8. Både i *utredningskorridor Lusharpan med station B4* och *utredningskorridor Osdal/Borås C med station B11A* är det möjligt att koppla samman den nya järnvägen med befintligt järnvägsnät. I stationslösning B11A kan sammankopplingen göras enkelt med växlar mellan ny och befintlig järnväg. För stationslösning B4 bedöms sammankopplingen bli mer komplicerad och kostsam än för stationslösning B11A. Detta på grund av att stationslösning i B4 planeras på bro och en sammankoppling skulle behöva göras planskilt. Detta innebär att lokaliseringsalternativ med station B11A bedöms uppfylla målet. Lokaliseringsalternativ med station B4 bedöms uppfylla målet delvis, se Tabell 2 .

I Tabell 2 redovisas en sammanställning av projekt målsuppfyllelse för samtliga nu gällande projekt mål. Projekt målsuppfyllelsen stödjer den rangordning av alternativ som gjorts.



Figur 8. Fyrgradig bedömningsskala. (Figur 8.3 i lokaliseringsutredningen)

Tabell 2. Sammanvägd projektmålsuppfyllelse för lokaliseringalternativen

Över- gripande målområde	Projektmål	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)	Tulebo - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Tulebo - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)
Kapacitet och robusthet	Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska under högtrafik kunna trafikeras av minst 7 tåg per timme och riktning. Av dessa ska minst 6 vara regionaltåg, varav 2 ska trafikera via Bibana Mölnlycke. Återstående tåg ska vara fjärrtåg. Den nya järnvägen mellan Göteborg och kopplingspunkt till Bibana Mölnlycke ska under högtrafik kunna trafikeras av ytterligare minst 2 regionaltåg per timme och riktning.				
Kapacitet och robusthet	Resandeutbyte med 250 meter långa tåg ska möjliggöras vid alla stationer.				
Kapacitet och robusthet	Den nya järnvägen ska möjliggöra minst 95 % punktlighet (rättidighet + 5 minuter) mellan Göteborg och Borås.				
Kapacitet och robusthet	Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås.				
Restider	Den nya järnvägen ska möjliggöra en restid mellan Göteborg C och Station Borås på 35 minuter med snabba regionaltåg som går via Västlänken och stannar vid alla mellanliggande stationer.				
Stationslägen	stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska möta ett stort geografiskt samlat resandeunderlag och/eller möjliggöra effektiva byten mellan tåg eller till/från andra trafikslag.				
Stationslägen	Stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska vara attraktiva ur ett hela-resan-perspektiv och stödja en hög efterfrågan på att resa med tåg.				
Stationslägen	Stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska stödja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion.				

Över- gripande målområde	Projekt mål	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)	Tulebo - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Tulebo - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)
Energieffektiva transporter	Den nya järnvägen ska bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg på sträckan Göteborg–Borås.				
Energieffektiva transporter	Utsläppen av växthusgaser från anläggandet av ny järnväg på sträckan Göteborg–Borås ska tydligt minska över tid och de delar som eventuellt färdigställs år 2040 eller senare ska vara klimatneutrala.				
Landskap	Den nya järnvägen ska ge förutsättningar för tillhandahållande av ekosystemtjänster.				
Landskap	Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka förutsättningarna för att bevara, uppleva och utveckla etablerade karaktärer och funktioner i landskapet.				
Landskap	Den nya järnvägen ska så långt som möjligt ta hänsyn till kulturmiljöer och kulturvärden som berörs, så att förlust av dessa undviks och förutsättningarna att bevara, uppleva och utveckla dem finns kvar.				
Landskap	Den nya järnvägen ska bidra till att upprätthålla och utveckla förutsättningarna för en mångfald av arter, ekologiska samband och värdefulla naturmiljöer, samt att funktioner bibehålls eller stärks såväl invid järnvägen som i ett större omland.				
Landskap	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att strukturer och samband av betydelse för människors sociala välfärd och livskvalitet kan behållas och utvecklas både på landsbygden och i tätorterna.				
Naturresurs-hållning	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att ett långsiktigt hållbart nyttjande av grund- och ytvattenresurser möjliggörs.				

Övergripande målområde	Projektmål	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)	Tulebo - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Tulebo - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)
Naturresurs-hållning	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att ett långsiktigt hållbart resursanvändande av mark och areella näringar (jordbruk, skogsbruk och vattennäringar) möjliggörs.				
Naturresurs-hållning	Den nya järnvägen ska möjliggöra ett hållbart och effektivt nyttjande av värdefulla ämnen och material.				
Naturresurs-hållning	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att avfall förebyggs samtidigt som resurserna i det avfall som uppstår tas tillvara i så stor omfattning som möjligt.				
Hälsa och säkerhet	Den nya järnvägen ska främja ett aktivt resande.				
Hälsa och säkerhet	Den nya järnvägen ska bidra till att ingen människa dödas eller skadas allvarligt inom statlig väg och järnväg.				
Hälsa och säkerhet	Den nya järnvägen ska bidra till att ingen människa utsätts för skadligt buller från järnvägen.				
Hälsa och säkerhet	Den nya järnvägen ska bidra till att farliga ämnen inte sprids till omgivande luft samt mark- och vattenområden.				
Arkitektur	Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till attraktiva livsmiljöer.				
Arkitektur	Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till en attraktiv och sömlös upplevelse ur ett hela-resan-perspektiv.				
Arkitektur	Den nya järnvägen ska kännetecknas av en lugn och övergripande ordning och tillföra ett mervärde till sin omgivning.				
Arkitektur	Den nya järnvägen ska kännetecknas av arkitektonisk kvalitet såväl i helhet som i detaljer.				

Över- gripande målområde	Projekt mål	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)	Tulebo - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Tulebo - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)
Arkitektur	Den nya järnvägens lokalisering och utformning ska gynna människors säkerhet och trygghet i stationsorter och utmed den nya järnvägen.				
Samhälls- ekonomi	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska nyttorna blir så stora som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv.				
Samhälls- ekonomi	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska kostnaderna blir så låga som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv.				

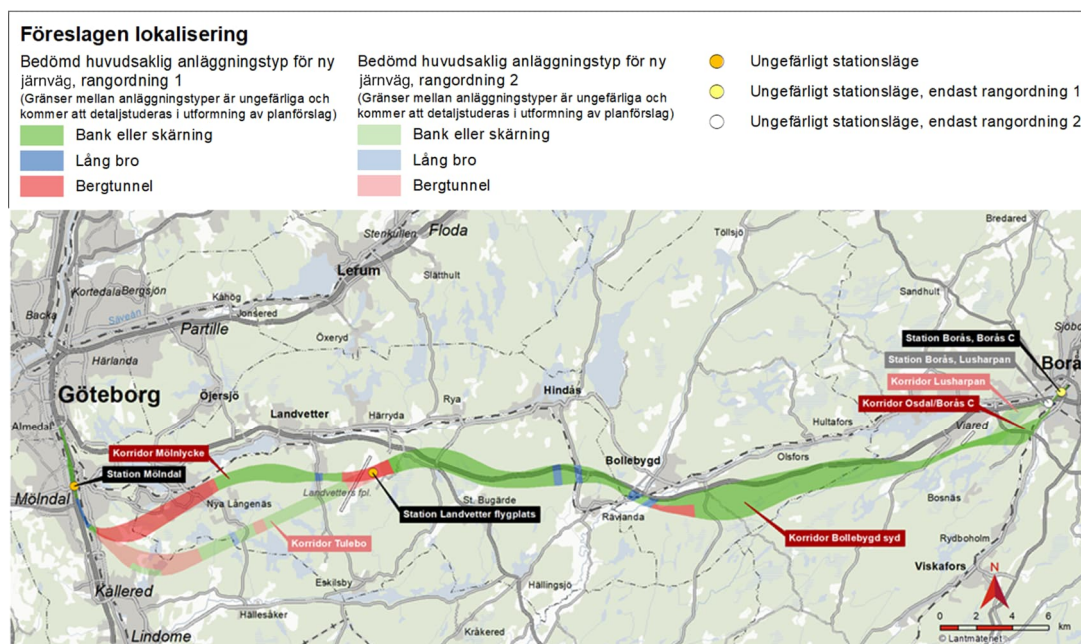
6.7 Rangordning av alternativ

I den sammanvägda bedömningen i lokaliseringsutredning för ny järnväg Göteborg–Borås, identifierades tydligt det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturmiljövärden. Det nya uppdraget från regeringen ändrar inte denna bedömning.

De i denna promemoria presenterade justeringar av ändamål och projektmål, översyn av utformning och uppdaterade förutsättningar får inte någon påverkan som innebär förändring av korridorernas utbredning, föreslagna anläggningstyper eller rangordning för de lokaliseringsalternativ som rangordnats. Rangordningen kvarstår likt tidigare, se Figur 9.

Vid Mölndalsån har järnvägskorridoren utökats jämfört med det som presenterades i lokaliseringsutredningen. Detta för att rymma en lösning som innebär att järnvägen inte ska orsaka en otillåten försämring av Mölndalsåns ekologiska status, se Bilaga 2. Bilaga 2 ersätter bild 3 och bild 20 i lokaliseringsutredningens Bilaga 1 - karta korridorer för tillåtlighetsprövningen.

Det lokaliseringsalternativ som rangordnas som nummer 1 är *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*. För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är *korridor Tulebo med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1)* rangordnad som nummer 2. För delsträckan genom Borås är *korridor Lusharpan med station B4* rangordnad som nummer 2.



7 Referenser

Bollebygds kommun. (2021). *Översiktsplan för Bollebygds kommun – antagandehandling*. Översiktsplan för Bollebygds kommun - Antagandehandling (arcgis.com) Hämtat 2024-03-25

Bollebygds Kommun. (2021-11-11). *Sammanträdesprotokoll kommunfullmäktige. §166 Upphävande av utvecklingsplan BoHäM*. KS2021/3

Göteborgs Stad. (2022-05-19). *Översiktsplan för Göteborg – Antagen av kommunfullmäktige 2022-15-09*. Översiktsplan för Göteborg (goteborg.se). Hämtat 2024-03-28

Härryda Kommun. (2021-11-18). *Sammanträdesprotokoll kommunstyrelsen. §409 Avbryta uppdrag med fördjupning av översiktsplanen och genomförandestrategi för Landvetter södra*. Dnr 2016KS40

Härryda Kommun. (2023-06-15). *Sammanträdesprotokoll kommunfullmäktige. §105 Upphävande av generalplan för Landvetter flygplats m.m.* Dnr 2021KS577

Härryda kommun. (2023-12-04). *Arbete med ny översiktsplan*. Arbete med ny översiktsplan - Härryda kommun (harryda.se). Hämtat 2024-03-28

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2022-03-30). *Bildande av naturreservatet Hårssjön-Rambo mosse i Härryda kommun och Mölndals stad*. Diarienummer 511-14697-2012.

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2022-04-19). *Bildande av naturreservatet Pålsbo i Borås kommun*. Diarienummer 511-1570-2018.

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2022-12-20). *Beslut om vattenskyddsområde för Rådasjön och Norra Långevattnet*. Ärendebeteckning 513-16470-2019.

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2024-04-23). *Inrättande av vattenskyddsområde och föreskrifter för Nedsjöarna (Västra Nedsjön och Östra Nedsjön i Härryda och Bollebygds kommuner)*. Diarienummer 40927-2020.

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2024-06-19). *Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås*

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2024-08-30a). *Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås*. Ärendebeteckning 21804-2024

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2024-08-30b). *Slutredovisning av regeringsuppdrag: "Uppdrag att sondera förutsättningar för åtgärder i infrastrukturen i Västra Götalands län"1 (2024-05-23)*. Ärendebeteckning 21804-2024

Mölnads stad. (2023-03-15). *Framtidens Mölnadal, översiktsplan för Mölnads kommun antagandehandling*, akt nummer: 1481K-P2023/2 Framtidens Mölnadal - översiktsplan för Mölnads kommun.pdf (molndal.se) Hämtat 2024-03-28

Naturvårdsverket. (2024-06-27). *Naturreservat Pålsbo*.
<https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/sknat/?nvrid=2052081> besökt 2024-09-12.

Regeringen. (2018-06-14). *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018-2029*. Skr. 2017/18:278

Regeringen. (2022-06-07). *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022-2033*. Skr. 2021/22:261

Regeringen. (2020-10-08). *Fråga om förbehåll om tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av de nya stambanelarna Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund*. Regeringsbeslut M2020/00743

Regeringen. (2022-12-22a). *Uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg, snarast avsluta projektet Hässleholm–Lund samt pausa projektet Göteborg–Borås*. Regeringsbeslut I2022/02416

Regeringen. (2022-12-22b). *Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås*. Regeringsbeslut I2022/02418

Regeringen. (2023-10-19). *Genomförande av EU:s nya dricksvattendirektiv*. Regeringens proposition 2023/24:30.

Regeringen. (2023-10-26). *Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås*. Regeringsbeslut LI2023/03474

Regeringen (2024-05-23). *Uppdrag att sondera förutsättningar för åtgärder i infrastrukturen i Västra Götalands län*. Regeringsbeslut LI2024/00316

Regeringen (2024-09-19). *Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås*. Regeringsbeslut LI2024/01733

Trafikverket. (2019-03-11). *Riktlinje landskap*, TDOK 2015:0323, version 3.0.

Trafikverket. (2019-03-18). *Övergripande programkrav för En ny generation järnväg*. Version 4.1.

Trafikverket. (2019-04-04). *Teknisk systemstandard för En ny generation järnväg*, version 4.1 revision A.

Trafikverket. (2019-10-28). *Rapport regeringsuppdrag, Trafikverkets kulturmiljöstrategi*.

Trafikverket. (2021-06-24). *Trafikverkets arkitekturstrategi*, TDOK 2021:0370, version 1.0.

Trafikverket. (2021-11-23). *PM Buller Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, järnvägsplan, lokaliseringsutredning*. Ärendenummer TRV 2019/1823.

Trafikverket. (2022-02-22). *Miljökonsekvensbeskrivning granskningshandling, Göteborg–Borås, en del av nya stambanor*. Ärendenummer TRV 2019/1823.

Trafikverket. (2022-02-28). *Lokaliseringsutredning granskningshandling, Göteborg–Borås, en del av nya stambanor*. Ärendenummer TRV 2021/128691.

Trafikverket. (2022-04-29). *Alternativjämförelse för Göteborg-Borås, del av nya stambanor*. Ärendenummer TRV 2020/66057

Trafikverket. (2022-10-18). *Granskningsutlåtande Göteborg–Borås, en del av nya stambanor*. Ärendenummer TRV 2021/128691

Trafikverket. (2023-05-15). *Klimatkrav i planläggning, byggskede, underhåll och på tekniskt godkänt järnvägsmateriel*, TDOK 2015:0480, version 7.0.

Trafikverket. (2023-06-26). *Rapport Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås. Redovisning av regeringsuppdrag*. Ärendenummer TRV 2022/145433.

Västra Götalandsregionen. (2024-02-01). *Västra Götalandsregionens återrappport av uppdrag att leda process om alternativ för utbyggnad av järnvägen mellan Göteborg och Borås*. Diarienummer RS 2024-00427

Bilaga 1 Projekt mål för Ny järnväg Göteborg–Borås

Projekt mål för Ny järnväg Göteborg–Borås

Kapacitet och robusthet

- Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska under högtrafik kunna trafikeras av minst 7 tåg per timme och riktning. Av dessa ska minst 6 vara regionaltåg, varav 2 ska trafikera via Bibana Mölnlycke. Återstående tåg ska vara fjärrtåg.
Den nya järnvägen mellan Göteborg och kopplingspunkt till Bibana Mölnlycke ska under högtrafik kunna trafikeras av ytterligare minst 2 regionaltåg per timme och riktning.
- Resandeutbyte med 250 meter långa tåg ska möjliggöras vid alla stationer.
- Den nya järnvägen ska möjliggöra minst 95 % punktlighet (rättidighet + 5 minuter) mellan Göteborg och Borås.
- Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås.

Restider

- Den nya järnvägen ska möjliggöra en restid mellan Göteborg C och Station Borås på 35 minuter med snabba regionaltåg som går via Västlänken och stannar vid alla mellanliggande stationer.

Stationslägen

- Stationslägen på sträckan Göteborg–Borås ska möta ett stort geografiskt samlat resandeunderlag och/eller möjliggöra effektiva byten mellan tåg eller till/från andra trafikslag.
- Stationslägen på sträckan Göteborg–Borås ska vara attraktiva ur ett hela-resan-perspektiv och stödja en hög efterfrågan på att resa med tåg.
- Stationslägen på sträckan Göteborg–Borås ska stödja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion.

Energieffektiva transporter och klimat

- Den nya järnvägen ska bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg på sträckan Göteborg–Borås.
- Utsläppen av växthusgaser från anläggandet av ny järnväg på sträckan Göteborg–Borås ska tydligt minska över tid och de delar som eventuellt färdigställs år 2040 eller senare ska vara klimatneutrala.

Landskap

- Den nya järnvägen ska ge förutsättningar för tillhandahållande av ekosystemtjänster.
- Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka förutsättningarna för att bevara, uppleva och utveckla etablerade karaktärer och funktioner i landskapet.
- Den nya järnvägen ska så långt som möjligt ta hänsyn till kulturmiljöer och kulturvärden som berörs, så att förlust av dessa undviks och förutsättningarna att bevara, uppleva och utveckla dem finns kvar.
- Den nya järnvägen ska bidra till att upprätthålla och utveckla förutsättningarna för en mångfald av arter, ekologiska samband och värdefulla naturmiljöer, samt att funktioner bibehålls eller stärks såväl invid järnvägen som i ett större omland.
- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att strukturer och samband av betydelse för människors sociala välfärd och livskvalitet kan behållas och utvecklas både på landsbygden och i tätorterna.

Naturresurshållning

- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att ett långsiktigt hållbart nyttjande av grund- och ytvattenresurser möjliggörs.
- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att ett långsiktigt hållbart resursanvändande av mark och areella näringar (jordbruk, skogsbruk och vattennäringar) möjliggörs.
- Den nya järnvägen ska möjliggöra ett hållbart och effektivt nyttjande av värdefulla ämnen och material.
- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att avfall förebyggs samtidigt som resurserna i det avfall som uppstår tas tillvara i så stor omfattning som möjligt.

Hälsa och säkerhet

- Den nya järnvägen ska främja ett aktivt resande.
- Den nya järnvägen ska bidra till att ingen människa dödas eller skadas allvarligt inom statlig väg och järnväg.
- Den nya järnvägen ska bidra till att ingen människa utsätts för skadligt buller från järnvägen.
- Den nya järnvägen ska bidra till att farliga ämnen inte sprids till omgivande luft samt mark- och vattenområden.

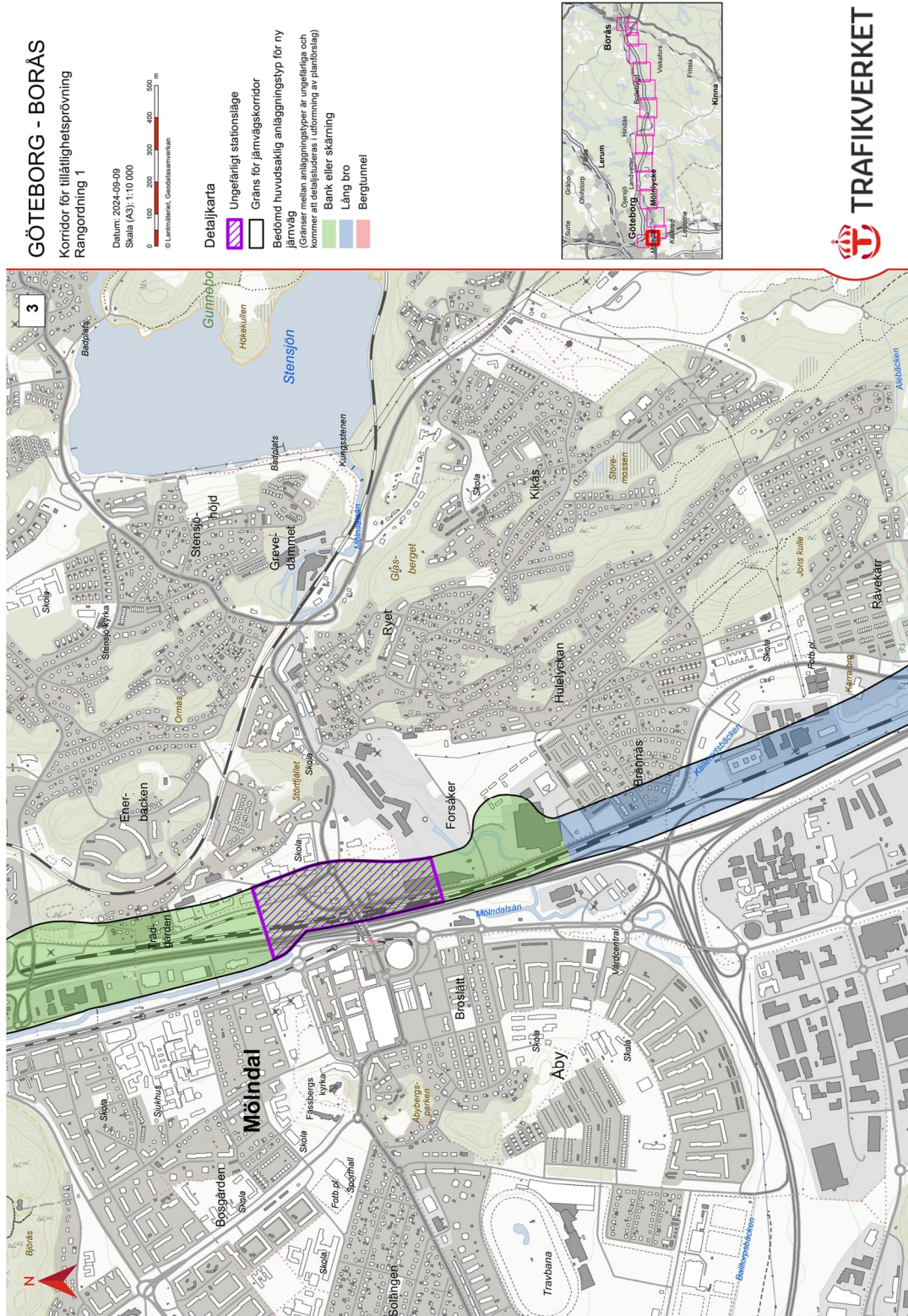
Arkitektur

- Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till attraktiva livsmiljöer.
- Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till en attraktiv och sömlös upplevelse ur ett hela-resan-perspektiv.
- Den nya järnvägen ska kännetecknas av en lugn och övergripande ordning och tillföra ett mervärde till sin omgivning.
- Den nya järnvägen ska kännetecknas av arkitektonisk kvalitet såväl i helhet som i detaljer.
- Den nya järnvägens lokalisering och utformning ska gynna människors säkerhet och trygghet i stationsorter och utmed den nya järnvägen.

Samhällsekonomi

- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska nyttorna blir så stora som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv.
- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska kostnaderna blir så låga som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv.

Bilaga 2 Reviderade kartor korridorer för tillåtlighetsprövning

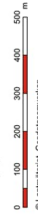


GÖTEBORG - BORÅS

Korridor för tillfällighetsprövning

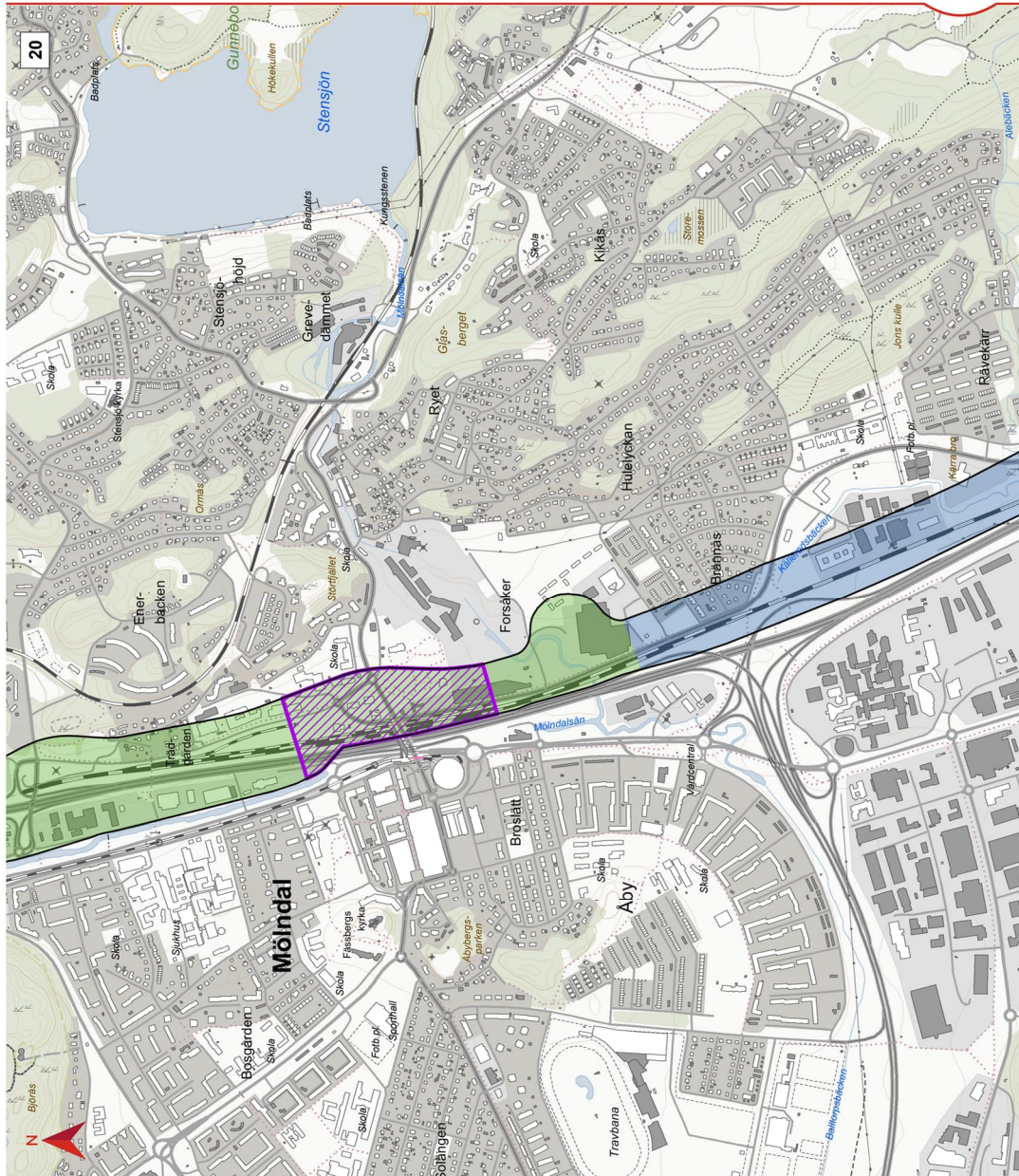
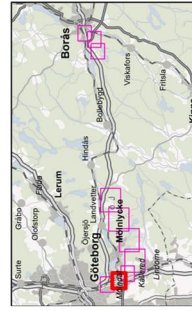
Rangordning 2

Datum: 2024-09-09
 Skala (A3): 1:10 000
 © Trafikverket, Geodatasamverkan



Detalj-karta

- Ugefärdigt stationsläge
- Gräns för järnvägskorridor
- Bedömd huvudsaklig anläggningstyp för ny järnväg
(Gränser mellan anläggningstyper är ungefärliga och kommer att detaljstuderas i utformning av planbroslag)
- Bank eller skärning
- Lång bro
- Bergtunnel



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se

Förslag till Ställningstagande till val av alternativ med rangordning för Ny järnväg Göteborg-Borås

Med anledning av det uppdrag Regeringen gav till Trafikverket 26 oktober 2023 (LI2023/03474), samt överenskommelse om den gemensamma sträckningen Göteborg–Borås (21804-2024) har Trafikverket gjort en översyn av tidigare ställningstagande till val av alternativ med rangordning för Göteborg-Borås, en del av nya stambanor. Detta är förslag till beslut för ställningstagande till val av alternativ med rangordning för Ny järnväg Göteborg–Borås. Förslaget revideras och fastställs utifrån inkomna yttranden under den kompletterande beredningsremissen hösten 2024.

Ställningstagande

Den sammanvägda bedömningen i lokaliseringsutredning för Ny järnväg Göteborg–Borås, har tydligt identifierat det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvården.

Det lokaliseringsalternativ som rangordnas som nummer 1 är *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*.

För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är *korridor Tulebo med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1)* rangordnad som nummer 2.

För delsträckan genom Borås är *korridor Lusharpan med station B4* rangordnad som nummer 2.

Föreslagen lokalisering

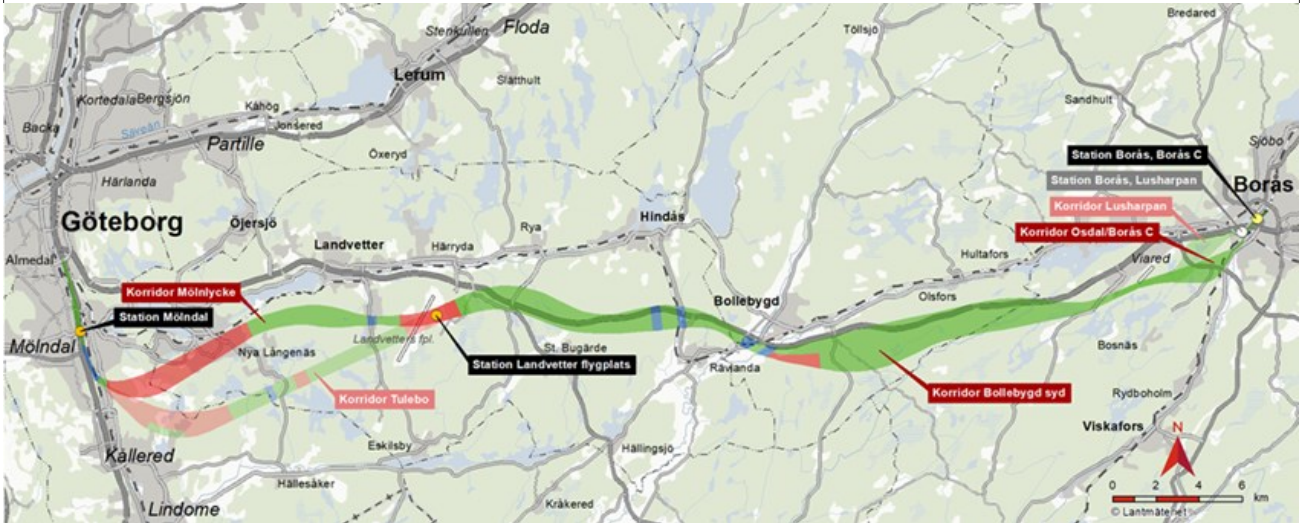
Bedömd huvudsaklig anläggningstyp för ny järnväg, rangordning 1
(Gränser mellan anläggningstyper är ungefärliga och kommer att detaljstuderas i utformning av planförslag)

- Bank eller skärning
- Lång bro
- Bergtunnel

Bedömd huvudsaklig anläggningstyp för ny järnväg, rangordning 2
(Gränser mellan anläggningstyper är ungefärliga och kommer att detaljstuderas i utformning av planförslag)

- Bank eller skärning
- Lång bro
- Bergtunnel

- Ungefärligt stationsläge
- Ungefärligt stationsläge, endast rangordning 1
- Ungefärligt stationsläge, endast rangordning 2



Föreslagen lokalisering med rangordning 1 och 2

TMALL 0049 Beslut 4.0

Motivering

Metoden för utvärdering har inneburit att möjliga alternativ inom utredningsområdet identifierats, utvärderats och valts bort stegvis tills en rangordning av kvarvarande lokaliseringalternativ återstår. Alternativerna har utvärderats utifrån sex bedömningsgrunder: Hållbarhetsbedömning, Miljöbedömning, Investeringskostnad, Acceptans för alternativ, Samhällesekonomisk nytta och Projektmålsuppfyllelse.

Sammantaget visar **hållbarhetsbedömningen** att lokaliseringalternativ *korridor Mölnlycke med Möln dal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* inom samtliga tre hållbarhetsdimensioner (socialt, ekologiskt och ekonomiskt) bäst uppfyller uppsatta alternativskiljande projekt mål.

Sammantaget är lokaliseringalternativ *korridor Mölnlycke med Möln dal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* bäst ur ett **miljöbedömningsperspektiv**.

De lokaliseringalternativ som erbjuder lägst **investeringskostnad** är lokaliseringalternativ *korridor Mölnlycke med Möln dal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* samt lokaliseringalternativ *korridor Tulebo med Möln dal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*.



Efter granskning av lokaliseringstudien våren 2022 var den samlade bilden att samtliga samverkansparter ställde sig positiva till den nya järnvägen, men en av parterna ville ha en mer regional inriktning. Av studerade alternativ i lokaliseringstudien bedömdes det finnas störst **acceptans för lokaliseringalternativ** *korridor Mölnlycke med Möln dal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*.

Den 22 december 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att avbryta planering av nya stambanor för höghastighetståg samt pausa projekt Göteborg–Borås. Samtidigt lämnade regeringen i uppdrag att för stråket Göteborg–Borås utreda åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar arbetspendlingen i stråket och anslutningen till Landvetter flygplats på ett mer kostnadseffektivt sätt än projekt Göteborg–Borås som en del av nya stambanor. Utredningen överlämnades till regeringen 26 juli 2023. Den 26 oktober 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att återstarta planläggningsarbetet respektive, i den mån det erfordras, starta ett nytt planläggningsarbete, för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås.

Länsstyrelsen genomförde under sommaren 2024 på uppdrag av regeringen ett sonderingsuppdrag. Under Länsstyrelsens uppdrag ställde sig parterna i stråket

Ärendenummer
TRV 2021/71880

Dokumentdatum
2024-10-01

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av

bakom att ny, dubbelspårig järnväg anläggs mellan Göteborg och Borås inom samma korridor som Trafikverkets högst rangordnade alternativ i lokaliseringsutredningen. Med parterna i stråket menas de kommunala samrådsparterna Bollebygds kommun, Borås Stad, Göteborgs Stad, Härryda kommun och Mölndals stad samt västra Götalandsregionen och Swedavia. Överenskommelsen bedöms visa att det lokaliseringsalternativ det fortsatt finns störst acceptans för är lokaliseringsalternativ *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*.

Skillnaden i **samhällsekonomisk nytta** mellan de olika alternativen kan sammantaget anses vara liten, men med en något större nytta för lokaliseringsalternativ i kombination med stationsläge B11A. Det högst rangordnade lokaliseringsalternativet i lokaliseringsutredningen, med tillhörande val av stationsläge B11A, bedöms vara det mest samhällsekonomiskt fördelaktiga då stationsläge B11A beräknas generera fler regionala resor än stationsläge B4.

Vad gäller **projektmålsuppfyllelse** så bedöms i lokaliseringsalternativ *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* samtliga projekt mål utom ett helt eller delvis uppfyllas, vilket sammantaget innebär att detta lokaliseringsalternativ bidrar till uppfyllelse av ändamål och projekt mål i högre utsträckning än de andra lokaliseringsalternativen.

Den sammanvägda bedömningen har tydligt identifierat att lokaliseringsalternativ *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* bäst uppfyller ändamålet med den nya järnvägen.

Bakgrund

Sträckan Göteborg–Borås omfattar cirka sex mil ny dubbelspårig järnväg för regionaltåg och fjärrtåg.

Ändamål

NY JÄRNVÄG FÖR PERSONTRAFIK MELLAN GÖTEBORG-BORÅS SKA:

- Tillföra betydande kapacitet och robusthet till Västsveriges järnvägssystem för att möjliggöra punktliga och effektiva tågresor för människor och näringsliv.
- Ge väsentligt kortare restider med tåg mellan Göteborg och Borås.
- Genom ökad tillgänglighet med tåg skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion och en hållbar regional utveckling.
- Genom ökad tillgänglighet till Landvetter flygplats bidra till förbättrade möjligheter att nå internationella noder och marknader.
- Främja hållbara resor i stråket Göteborg-Borås.
- Kunna vara en del av en framtida sträckning österut mot Jönköping och Stockholm.

Trafikverket har tagit fram en lokaliseringsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen har godkänts av länsstyrelsen. Syftet med lokaliseringsutredningen är att säkerställa en lokalisering där ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

För detaljerad redovisning av bakgrund, ändamål och projektmål, förutsättningar, utvärdering av alternativ och sammanvägd bedömning hänvisas till lokaliseringsutredningen och PM Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling, Ny järnväg Göteborg–Borås.

Fortsatt arbete

För vissa större väg- och järnvägsprojekt får regeringen förbehålla sig att pröva tillåtligheten av en verksamhet enligt 17 kap. 3 § punkt 1 miljöbalken (1998:808). Tillåtlighetsprövningen sker i så fall när lokaliseringsutredningen färdigställts. I oktober 2020 beslutade regeringen att ny järnväg mellan Göteborg–Borås ska tillåtlighetsprövas. Nästa steg i processen är därför att lämna ärendet till regeringen för tillåtlighetsprövning.

I kommande fas av planlägningsprocessen tas planförslag fram. Vid framtagande av planförslag utreds var och hur järnvägen ska byggas inom den beslutade korridoren.

Samråd och Granskning

Trafikverket etablerade grupper för samverkan tillsammans med Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, Swedavia och berörda kommuner. Möteserier pågick under hela lokaliseringsutredningen. I processen ingick även tre större samrådstillfällen med en större samrådsrets under våren 2020, hösten 2020 samt våren 2021. Hur det externa samrådet bedrevs och vilka synpunkter som inkommit finns beskrivet i en samrådsredogörelse.

Ärendenummer
TRV 2021/71880Dokumentdatum
2024-10-01Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av

Lokaliseringsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ställdes ut för granskning under tiden 3 mars till 29 april 2022. Med anledning av granskningen inkom 53 yttranden från myndigheter och organisationer och 28 yttranden från allmänheten. Länsstyrelsen förordade samma korridorer som Trafikverket, förutom på delsträckan genom Borås där båda de rangordnade korridorerna angavs som tänkbara. Samtliga berörda kommuner var positiva till en ny järnväg och samtliga, förutom Härryda kommun, förordade Trafikverkets högst rangordnade alternativ. Även Västra Götalandsregionen och de två berörda kommunalförbunden förordade det högst rangordnade alternativet. Försvarsmakten bedömde att det finns möjligheter att inom de rangordnade alternativen föreslå en sträckning som inte riskerar att innebära påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del. Naturvårdsverket hade invändningar för delsträckan genom Borås och förordade en korridor i tunnel under staden. Övriga berörda statliga myndigheter hade inget att invända. Granskningen sammanfattades i ett granskningsutlåtande.

De synpunkter som kom in under granskningen våren 2022 har inte föranlett någon ändring i lokaliseringsutredningen eller slutsatser i Trafikverkets tidigare ställningstagande från 2022-02-01.

Sedan granskningen har regeringen beslutat att ändra inriktningen för järnvägen. Förändringarna bedöms inte få någon påverkan på slutsatserna i lokaliseringsutredningen. Detta beskrivs närmare i PM Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling, Ny järnväg Göteborg–Borås. Vidare redogörs för en utökning av den järnvägskorridor som redovisades i lokaliseringsutredningen. Syftet med utökningen är att rymma en lösning som innebär att järnvägen inte ska orsaka en otillåten försämring av Mölndalsåns ekologiska status.

Vid den sammanvägda bedömning som gjordes i lokaliseringsutredningen för ny järnväg Göteborg–Borås identifierades tydligt det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller ändamålet med projektet med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturmiljövärden. Det nya uppdraget från regeringen ändrar inte denna bedömning. Det finns nu även acceptans från samtliga parter i stråket för Ny järnväg Göteborg-Borås.

[Fastställt av]

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/71880, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum , Beslutat av [Jörgen Einarsson](#) Dokumenttyp BESLUT

PM

Miljökvalitetsnormer Mölnålsån vid Forsåker, utökning av järnvägskorridor

Ny järnväg Göteborg–Borås

Ärendenummer TRV 2021/128691

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: PM Miljö kvalitetsnormer Mölndalsån vid Forsåker, utökning av järnvägs korridor, Ny järnväg Göteborg–Borås

Författare: Bylund Elin, IVtmv2, Ulf Juto, Ramboll

Dokumentdatum: 2024-10-01

Ärendenummer: TRV2021/128691

Kontaktperson: Elin Bylund, Trafikverket

Foto på framsida: Trafikverket

Kartor, figurer och illustrationer: Ramboll, om inget annat anges

Sammanfattning

Ny järnväg Göteborg–Borås kommer att passera Mölndalsån vid Forsåker i Mölndals stad. Den lösning för passagen som redovisades i lokaliseringsutredningen bedömdes innebära en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten. Inom det fortsatta arbetet har alternativa lösningar studerats. En föreslagen ny lösning som inte bedöms innebära en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten har tagits fram.

Den passage som redovisas i lokaliseringsutredningen skulle ha inneburit att ån passerades utan brostöd i åfåran och att inga ingrepp direkt i åfåran skulle göras. Ån skulle ha passerat diagonalt under järnvägen och cirka 75 meter av ån skulle beröras av de nya järnvägsbroarna. Andelen anlagda ytor inom vattenförekomstens närområde och svämplan skulle ha ökat från 86,6 procent till 87 procent, respektive 77,2 procent till 78,2 procent. Då morfologiskt tillstånd i vattenförekomsten är klassat som dåligt får ingen försämring ske. Det bedömdes därmed att det fanns behov av undantag från 5 kap. 4 § miljöbalken. I lokaliseringsutredningen togs ett underlag fram för bedömning av uppfyllande av kriterier för att få undantag från 5 kap. 4 § miljöbalken. Underlaget lades som bilaga till lokaliseringsutredningens miljökonsekvensbeskrivning. Undantaget skulle prövas av regeringen vid prövning av ansökan om tillåtlighet för projektet.

Föreslagen ny lösning innebär att åfåran i stället grävs om för att passera vinkelrätt under järnvägen. På detta sätt kommer cirka 55 meter av ån att beröras av de nya järnvägsbroarna. Den nya åfåran utformas så att andelen svämplan blir oförändrad och andelen anlagd mark inom vattenförekomstens närområde minskar från 86,6 procent till 84 procent. Föreslagen ny lösning bedöms därmed inte medföra någon otillåten försämring av den morfologiska parametern *Svämplanets strukturer och funktion i vattendrag*. Vidare bedöms föreslagen ny lösning ha en positiv påverkan på den morfologiska parametern *Vattendragets närområde*. Den föreslagna omgrävningen med planerade miljöanpassningar bedöms inte innebära någon negativ påverkan på kvalitetsfaktorn *Fisk*. Det finns en risk för att kvalitetsfaktorn *Morfologiskt tillstånd* tillfälligt påverkas negativt i byggskedet i samband med etableringsfasen för planterad vegetation i närområdet och på svämplanen. Påverkan bedöms dock vara övergående. Detta kan även innebära en indirekt, övergående påverkan på kvalitetsfaktorn *Fisk*.

Den samlade bedömningen är att den fysiska påverkan från ny järnväg i föreslagen ny lösning inte bedöms orsaka en otillåten försämring av vattenförekomstens ekologiska status. Vattenförekomstens kemiska status bedöms inte påverkas. Inte heller bedöms möjligheten att uppnå beslutad miljökvalitetsnorm äventyras.

Föreslagen ny lösning berör järnvägskorridorerna för tillåtlighetsprövning med rangordning 1 och 2, *Mölnlycke med Mölndals station M1* respektive *Tulebo med*

Mölnåls station M1, och medför att järnvägskorridoren behöver utökas jämfört med tidigare redovisad lösning i lokaliseringsutredningen. De båda järnvägskorridorerna har samma utbredning vid passagen av Mölnålsån. Det permanenta markanspråket blir större än i tidigare redovisat förslag. Markanspråket motiveras av att en otillåten försämring av miljö kvalitetsnormen kan undvikas om ån grävs om och utformas enligt föreslagen ny lösning.

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Inledning	6
1.1 Syfte med promemorian	6
1.2 Bakgrund	6
2 Förutsättningar	10
2.1 Bedömningsgrunder	10
2.2 Vattenförekomsten	10
2.3 Detaljplaner	11
2.4 Vattendomar	15
2.5 Förorenade områden	16
3 Beskrivning av föreslagen ny lösning	18
4 Effekter och konsekvenser av nytt förslag	21
4.1 Övergripande påverkan på vattenförekomsten	21
4.2 Fysisk förändring av vattenförekomsten	21
4.3 Utökning av järnvägskorridor	24
4.4 Förorenade områden	24
4.5 Detaljplaner	24
4.6 Vattendomar	24
4.7 Byggskedet	25
5 Sammanvägd bedömning	26
6 Referenser	30

1 Inledning

1.1 Syfte med promemorian

Ny järnväg Göteborg–Borås passerar Mölndalsån vid Forsåker i Mölndals stad. Denna promemoria redovisar en ny föreslagen lösning för järnvägens passage av Mölndalsån vid Forsåker. Till skillnad från den tidigare lösning som redovisades i lokaliseringsutredningen (Trafikverket, 2022-02-28) bedöms den nya föreslagna lösningen inte innebära en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten. Promemorian redovisar en bedömning av vilken påverkan föreslagen ny lösning bedöms ha på ekologisk och kemisk status för vattenförekomsten Mölndalsån-Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken.

Promemorian ersätter de delar i bilaga 1 till miljökonsekvensbeskrivningen som behandlar vattenförekomsten Mölndalsån-Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken (Trafikverket, 2022-02-22). Trafikverket anser inte att länsstyrelsen behöver godkänna miljökonsekvensbeskrivningen på nytt. Promemorian utgör ett tillägg till lokaliseringsutredningen i den del där järnvägskorridoren behöver utökas. Promemorian utgör underlag för kompletterande granskning och underlag för kompletterande beredning av ärendet inför ansökan om tillåtlighetsprövning hos regeringen.

1.2 Bakgrund

I lokaliseringsutredning för Göteborg–Borås identifierades att passagen av Mölndalsån, se Figur 1 och Figur 2, vid Forsåker i Mölndals stad riskerade att medföra en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten Mölndalsån-Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken (WA62547352) (Trafikverket, 2022-02-28).

Järnvägen bedömdes medföra en otillåten försämring av kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd, parametrarna närområde och svämplan. Andelen anlagda ytor inom vattenförekomstens närområde och svämplan beräknades öka från 86,6 procent till 87 procent respektive 77,2 procent till 78,2 procent till följd av järnvägen. Då kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd är klassat som dåligt får ingen försämring ske.

Bedömningen av påverkan på vattenförekomsten utgick från de översiktliga spårförslag som utretts med fokus på att de skulle vara byggbara inom järnvägskorridoren. Den översiktliga nivån innebar att det inte fanns någon färdig teknisk lösning för spåranläggningen.

I lokaliseringsutredningen presenterades följande förutsättningar för passagen:

- Järnvägsbroarna förutsattes anläggas utan brostöd i vatten.
- Den planerade järnvägsanläggningen skulle inte innebära några ingrepp direkt i åfåran.
- Omkring 75 meter av sträckan bedömdes kunna beröras av de nya järnvägsbroarna.

Lokaliseringsutredningens alternativ för passage av Mölndalsån (hädanefter benämnt tidigare lösning) innebar att järnvägsbroarna skulle passera diagonalt över åfåran.



Figur 1. Översiktsskarta över järnvägskorridor från lokaliseringsutredningen (Trafikverket 2022-02-28). Orange ring visar den plats där järnvägskorridoren korsar Mölndalsån.



Figur 2. Ortofoto över järnvägskorridorens passage av Mölndalsån vid Forsåker enligt lokaliseringalternativet i lokaliseringsutredningen. Orange ring visar den plats där järnvägskorridoren korsar Mölndalsån.

Ytan som skulle tagits i anspråk skulle inte kunna återställas med plantering av träd på grund av anläggande av broarna. Återskapande av ekologiskt funktionella kantzoner i urban miljö skulle därmed ha motverkats. Järnvägsanläggningen skulle därmed även anses riskera att äventyra möjligheten att genomföra nödvändiga åtgärder för att uppnå då gällande miljö kvalitetsnorm för vatten, God ekologisk status.

Ett underlag för bedömning av uppfyllande av kriterier för att få undantag från 5 kap. 4 § miljöbalken togs fram som bilaga till lokaliseringsutredningens miljökonsekvensbeskrivning (Trafikverket, 2022-02-22). Undantaget skulle prövas av regeringen vid prövning av ansökan om tillåtlighet för projektet.

I det fortsatta arbetet har olika tekniska lösningar för passagen av Mölndalsån vid Forsåker utretts. En alternativ lösning (hädanefter benämnt föreslagen ny lösning) har tagits fram som innebär att en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten kan undvikas.

2 Förutsättningar

2.1 Bedömningsgrunder

Bedömningar grundar sig på uppgifter från VISS: senaste statusklassning, MKN beslutade under förvaltningscykel 3 (2017-2021) samt geodata från VISS för de morfologiska parametrarna *Vattenförekomstens närområde* samt *Svämplanets struktur och funktion i vattendrag*. Bedömningar av ekologisk och kemisk status baseras på Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter om klassificering och miljö kvalitetsnormer avseende ytvatten (HVMFS 2019:25) samt vägledning till HVMFS 2019:25.

Bedömningen av den föreslagna lösningens påverkan på ekologisk och kemisk status fokuserar huvudsakligen på påverkan under driftskedet, det vill säga på bestående effekter. Effekter under byggskedet beaktas i den mån de ger långvariga eller bestående effekter som är relevanta för bedömningen. En bedömning görs även av påverkan på möjligheterna att uppnå beslutade miljö kvalitetsnormer.

Utöver påverkan från de nya järnvägsbroarna så inkluderar bedömningen påverkan av att den kommunala vägen Nämndemansgatan behöver flyttas och en ny gång- och cykelväg anläggs.

2.2 Vattenförekomsten

Vattenförekomsten är klassad till måttlig ekologisk status. Klassningen baseras på kvalitetsfaktorn Fisk eftersom fisk inte kan vandra naturligt i vattensystemet (bristande konnektivitet) och att stora delar av vattenförekomsten saknar naturliga livsmiljöer för vattenlevande växter och djur (VISS, 2024). I Forsåkerområdet, uppströms järnvägskorridoren finns vandringshinder, bland annat i form av en lång betongränna som inte är passerbar för fisk på grund av höga vattenhastigheter och slät botten.

Vattenförekomsten har hög status gällande näringsämnen och är inte påverkad av övergödning (VISS, 2024). Omgivande tätortsbebyggelse, industrier och infrastruktur har resulterat i en kraftig fysisk påverkan på vattenförekomsten genom anläggande av dämmen, broar, kanalisering av fåran samt infrastruktur och bebyggelse i vattenförekomstens närområde. Mer än 75 procent av vattendragets närområde och svämplan består av anlagda ytor (VISS, 2024). Resultatet är dålig status för kvalitetsfaktorerna Konnektivitet och Morfologiskt tillstånd samt måttlig status för kvalitetsfaktorn Fisk.

Utförd bottenfaunaundersökning 2021 visade att bottenfaunans sammansättning har en god funktion och kvalitet och att artsammansättningen i stort återspeglar vad man kan förvänta sig utifrån vattendragets storlek och vattenhastighet. Vid Forsåker finns också lek- och uppväxtområden för lax och öring (Medins Havs och Vattenkonsulter AB, 2021). Uppväxtområdena som berörs av ny järnväg är enligt tidigare undersökning av dålig kvalitet, främst på grund av fysiska ingrepp som resulterat i få bottenstrukturer (Husqvarna ekologi, 2015). I åfåran och längs kanterna förekommer sprängsten, troligen rester av äldre erosionskydd.

Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är Måttlig ekologisk status 2027 samt God kemisk status (VISS, 2024). God kemisk status ska nås fränsett överallt i Sverige överskridande ämnen (VISS, 2024), se Tabell 1.

Tabell 1. Miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten Mölndalsån – Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken. (VISS, 2024)

Ekologisk status	Kemisk status
Måttlig ekologisk status 2027	God kemisk status*

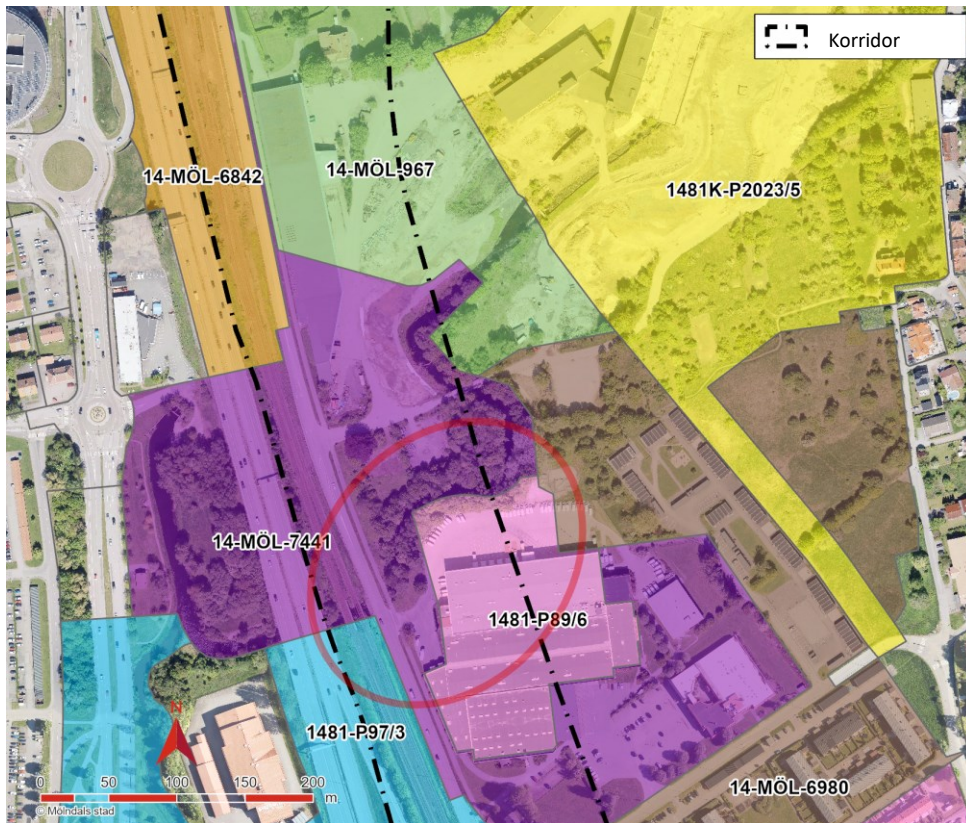
* Fränsett överallt i Sverige överskridande ämnen – Kvicksilver och kvicksilverföreningar och Bromerad difenyleter (PBDE).

Vattenförekomsten har mindre strängt krav för ekologisk status. Det innebär ett undantag från kravet att uppnå god ekologisk status, men undantaget är endast kopplat till fysisk (hydromorfologisk) påverkan från tätortsbebyggelse i direkt närhet till strandlinjen (VISS, 2024). All fysisk påverkan ska trots det mindre stränga kravet åtgärdas så långt det är möjligt och rimligt (VISS, 2024). För all annan påverkan ska god status uppnås på kvalitetsfaktornivå (VISS, 2024).

Föreslagna åtgärder i VISS som är relevanta för järnvägen, är biotopvård i vattendrag samt återskapande av ekologiskt funktionella kantzoner i urban miljö.

2.3 Detaljplaner

Hela det aktuella området är planlagt. Kommunen har pågående arbeten med nya planområden för bland annat stationsområdet, vilket även innefattar de tre detaljplanerna 14-MÖL-7441, 1481-P89/6 och 14-MÖL-6980 som berörs av föreslagen ny lösning. Se Figur 3 för översiktsfigur och Tabell 2 för beskrivning av berörda detaljplaner.

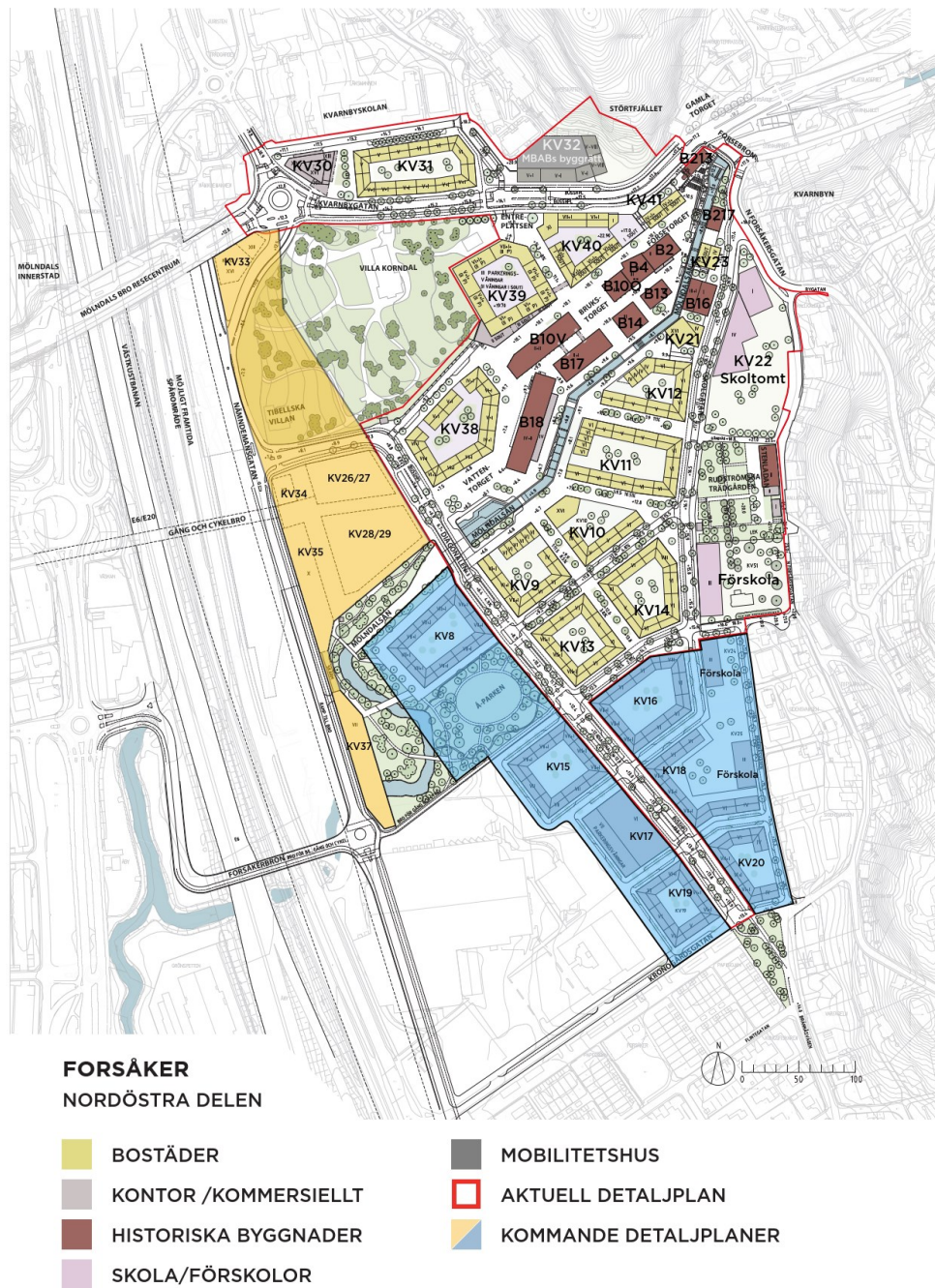


Figur 3 Karta över gällande detaljplaner som berörs av föreslagen ny lösning för passage av Mölndalsån. Röd ring visar läget för ny föreslagen lösning för passage av Mölndalsån.

Tabell 2. Beskrivning av berörda detaljplaner i Figur 3

AKT NR	NAMN	STATUS	ANTAGEN
1481K-P2023/5	Forsåker, nordöstra delen	Detaljplan för ny stadsmiljö inom och i anslutning till det före detta pappersbruket (Papyrus)	2023 05 24
14-MÖL-7441	Område vid Åbromotet, E6 och Nämndemansgatan	Stadsplan, ändring av stadsplan på grund av utbyggnad av E6 och Åbromotet	1980 04 03
1481-P89/6	Del av Forsåker 1:227	Detaljplan, möjliggöra en tillbyggnad inom Papyrus industriområde	1989 01 11
14-MÖL-6980	Mölnadal (område kring Skedegatan)	Ändring av stadsplan, möjliggöra gatuanslutning för Gamla Kungsbackavägen och utbyggnadsmöjligheter för Papyrus	1971 10 27
1481-P97/3	Åbromotet	Ombyggnad av Åbromotet, trafikplats för korsning väg E6/E20 och Söderleden.	1997 02 26

För området Forsåker som tidigare varit plats för tillverkningsindustri, planeras en ny stadsdel med boende, handel, närservice och handelsplatser. Planprogram för Forsåker godkändes den 24 februari 2016 och utgör en grund för arbete med detaljplaner i området, se Figur 4.



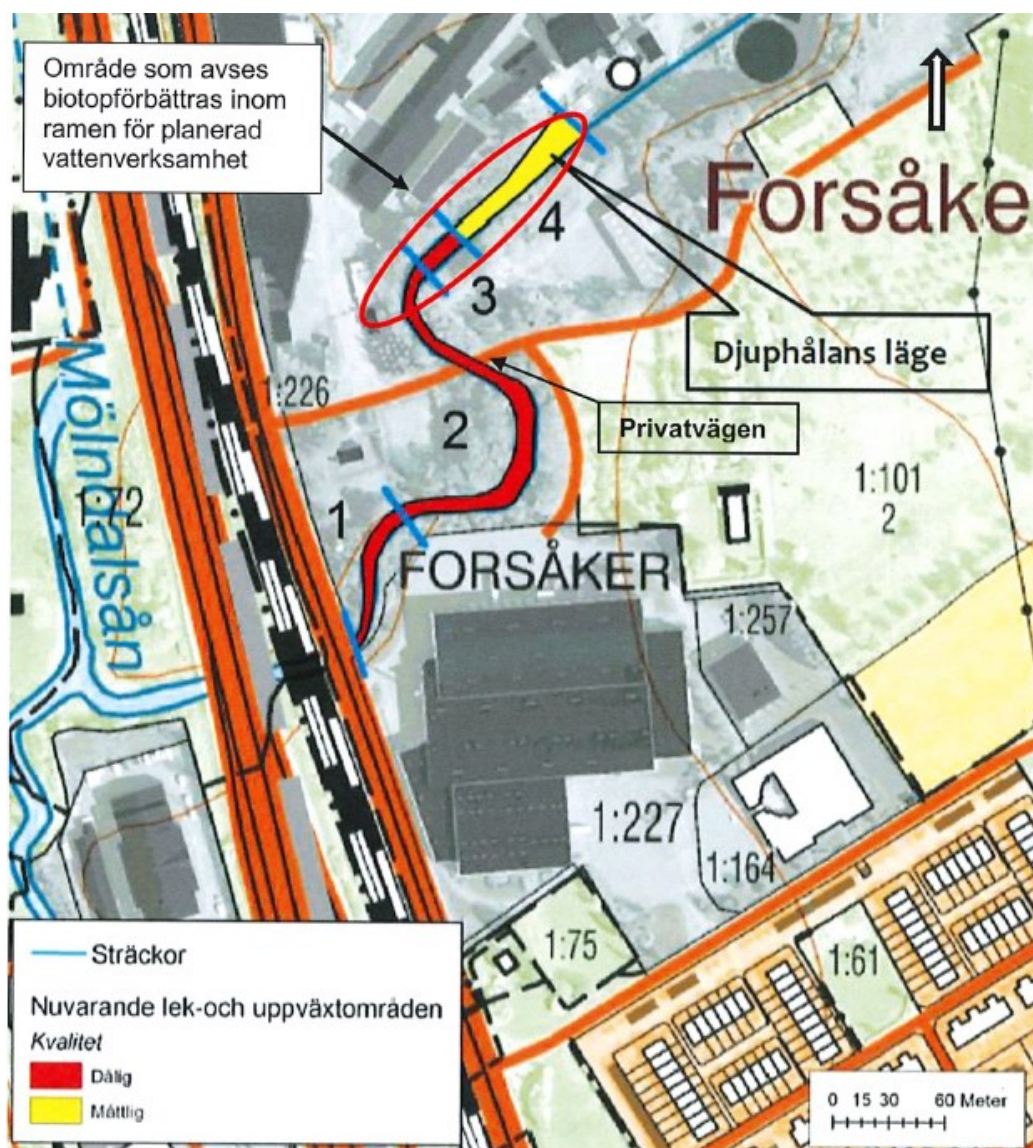
Figur 4 Kartan visar del av godkänt planprogram från år 2016 för Forsåker. Röd markering indikerar område med lagakraftvunnen detaljplan, november 2023. (Mölnåla fastighets AB, 2024).

Området i sin helhet kan komma att rymma upp till cirka 3 000 bostäder och 5 000 arbetsplatser när det är fullt utbyggt. Området har delats upp i flera detaljplaner och den nordöstra delen, se Figur 4, innehar bostäder samt verksamheter. Detaljplanen för nordöstra Forsåker antogs av kommunfullmäktige våren 2023 och vann laga kraft i november 2023.

I den västra delen avvaktas arbetet med detaljplan för att anpassa till den föreslagna järnvägssträckningen. Detta gäller även för den redovisade broförbindelsen över infrastrukturen, E6/E20 och järnvägen i sydvästra hörnet av området. Läget för denna tvärförbindelse utreds och kan komma att placeras på en annan plats än vad som visas i figur 4.

2.4 Vattendoromar

Inför genomförandet av detaljplanen i Forsåkers nordöstra del byggs Mölndalsåns fåra om inom planområdet. Vattendom finns för arbetena Målnr. M4861-16 (Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt 2019-04-26). Arbetena planeras vara klara under 2025 och kommer därmed inte sammanfalla med genomförandet av järnvägsplanen. Kompensationsåtgärder för fisk ska enligt domen utföras i Mölndalsån, mellan Forsåker och den nya järnvägen, se Figur 5 .

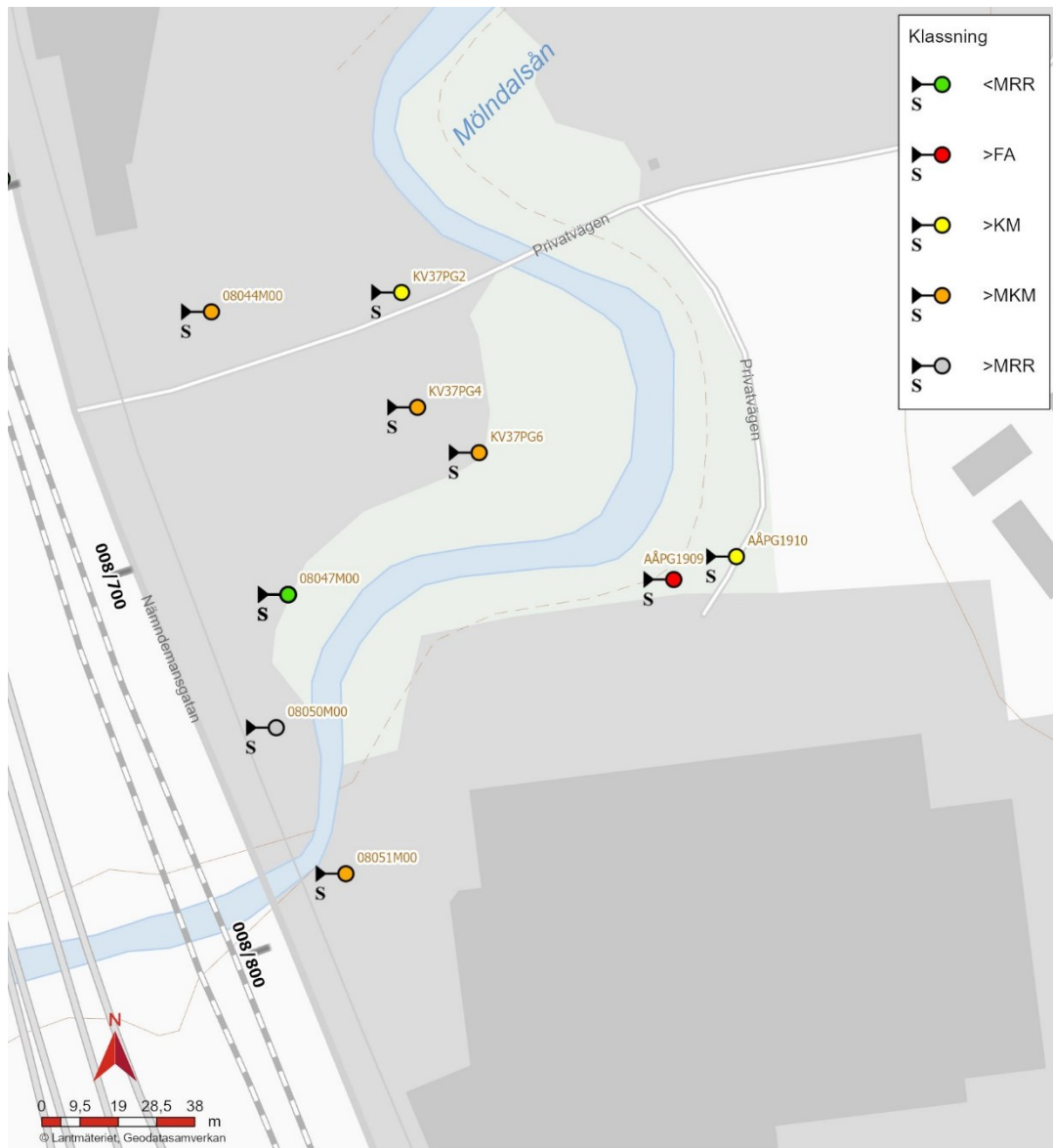


Figur 5 Figur från miljökonsekvensbeskrivning visande biotopförbättringar för laxfisk enligt Mark- och miljödomstolens dom 2019-04-26 i mål nr. M 4861–16.

2.5 Förorenade områden

Föroreningsundersökningar har utförts på sediment i befintlig åfåra och på omgivande vegetationsytor. Söder om Mölnbålsån har fyllnadsmassor påträffats på djup ner till fyra meter under markytan. Fyllnadsmassorna har utgjorts av grusig sand med inslag av avfall så som slagg, tegel och trä. I fyllnadsmassorna har metaller uppmätts i halter över Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig mark (MKM) i två punkter, samt över Avfall Sveriges haltgräns för farligt avfall (FA) i en provpunkt, vilket innebär att det kan finnas risk för negativa effekter på lokal markmiljö och för

spridning av föroreningar till Mölndalsån. Kompletterande markmiljöundersökningar är nödvändiga i kommande skeden för att utreda ej undersökta ytor samt för att avgränsa påträffade föroreningar.

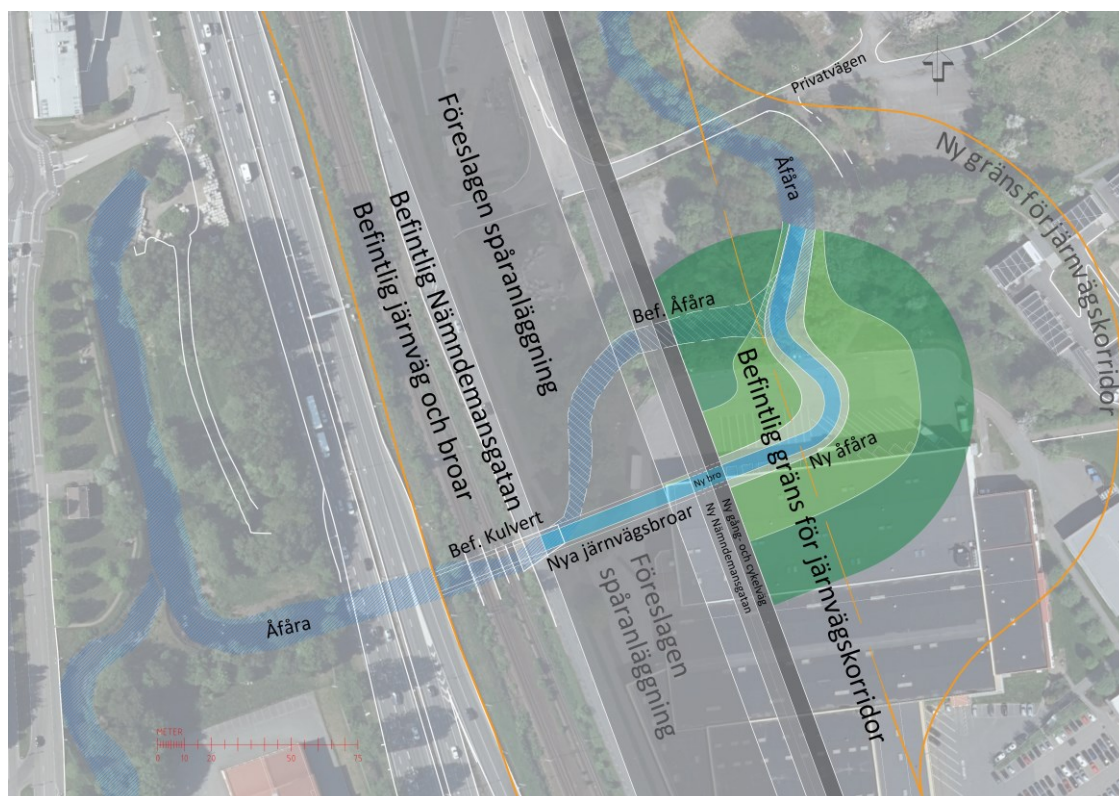


Figur 6 Utförda föroreningsundersökningar i anslutning till Mölndalsån. Gröna provpunkter utgör halter under Naturvårdsverkets riktvärden för mindre än ringa risk (MRR). Grå punkter utgör halter över MRR men under Naturvårdsverkets riktvärden för känslig mark (KM). Gula punkter utgör halter över KM men under Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig mark (MKM). Orangea punkter är över MKM, men under haltgränsen för farligt avfall (FA). Röda punkter är över FA.

3 Beskrivning av föreslagen ny lösning

Vid fortsatt utredning av lokaliseringsalternativet identifierades en lösning som innebär att en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten kan undvikas. Denna lösning gör också att tekniska krav på broarna med avseende på höga flöden klaras utan att brostöd behöver ställas i ån och broarna blir kortare än med den i lokaliseringsutredningen redovisade tidigare tänkta lösningen.

Den nya föreslagna lösningen kan ses Figur 7. Förslaget utgörs av en skiss med syfte att visa principerna för en möjlig lösning. Projektering av lösningen kommer att genomföras inom arbetet med järnvägsplanen. Den exakta lösningen kan därmed komma att skilja sig från redovisningen i figur 7 men kommer att kräva att järnvägskorridoren utökas något. Ny gräns för järnvägskorridor redovisas i figur 7. Byggandet av järnvägen kommer därmed kunna ske utan att orsaka en otillåten försämring och utan att möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm äventyras.



Figur 7. Föreslagen ny lösning – principiell skiss över möjlig ny lösning för ny järnvägs passage av Mölndalsån vid Forsåker.

De befintliga järnvägsbroarna, med vardera ett spår, över Mölndalsån rivs. Även kulvert för Mölndalsån under befintlig Nämndemansgata samt gång och cykelväg rivs. Nya järnvägsbroar, för åtta spår, anläggs öster om befintliga järnvägsspår. Ny bro för Nämndemansgatan, samt gång- och cykelväg anläggs över Mölndalsån öster om de nya järnvägsbroarna. Nämndemansgatan och gång- och cykelvägen är en del av det kommunala vägnätet.

Föreslagen ny lösning innebär omgrävning av Mölndalsåns fåra så att Mölndalsån passerar vinkelrätt under ny järnväg. Ny åfåra föreslås anläggas, se Figur 7, och leds söderut och västerut för att sedan ansluta till befintlig fåra vid passagen för Nämndemansgatans nuvarande läge. Omgrävningen bedöms bli cirka 160 meter lång. Järnvägsbroarna kommer att täcka cirka 55 meter av ån, i stället för de 75 meter som skulle täckas av järnvägsbroar enligt den tidigare lösningen. Utöver järnvägsbroarna kommer ytterligare cirka 15 meter av åfåran täckas av bro för Nämndemansgatans nya läge och gång- och cykelväg.

Den nya föreslagna lösningen innebär markanspråk utanför redovisad järnvägskorridor i lokaliseringsutredningen. Östra gränsen för järnvägskorridoren behöver därför utökas enligt Figur 7 för att rymma den föreslagna nya lösningen.

Den nya omgrävda fåran föreslås utformas med svämplan längs hela sträckan samt flacka slänter med lutningen 1:4. Svämplanen breddas i fårans innerkurvor. Sträckan under broar är inte utredd men föreslås utformas med brantare slänter och smalare svämplan. Lutning och bottenbredd föreslås anpassas till befintlig fåra.

4 Effekter och konsekvenser av nytt förslag

4.1 Övergripande påverkan på vattenförekomsten

Påverkan på vattenförekomsten från ny järnväg och nytt läge för Nämndemansgatan utgörs främst av fysiska förändringar av vattenförekomstens närområde, svämplan och åfåra. Följande påverkan förväntas uppkomma:

- Ianspråktagande av vegetationsklätt närområde (inom 30 meter från fårans kant vid medelvattenflöde).
- Ianspråktagande av svämplan (ytor närmast fåran som översvämmas regelbundet).
- Ianspråktagande av befintlig åfåra.
- Vattenförekomsten får en ny sträckning med förändrade ytor för svämplan och närområde.

Området där vattenförekomsten passerar järnvägskorridoren består till stor del av infrastruktur och bebyggelse. Det finns begränsat med plats att anlägga ny järnväg på. Det är därför inte möjligt att anlägga nya broar utan att påverka vattenförekomsten. Vattenförekomsten är kort, cirka 2 km, vilket får till följd att även små fysiska förändringar innebär relativt stor påverkan på kvalitetsfaktorn Morfologiskt tillstånd.

Kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd är i sämsta klassen och får inte försämrats ytterligare. Den kvalitetsfaktor som påverkas direkt av spåranläggningen är Morfologiskt tillstånd. De fysiska förändringarna kan också innebära indirekt påverkan på den biologiska kvalitetsfaktorn Fisk.

4.2 Fysisk förändring av vattenförekomsten

Befintlig fåra avskiljs från vattenförekomsten mellan den nya fårans anslutningspunkter, en sträcka på cirka 150 meter, varav cirka 40 meter idag är förlagd i kulvertar under Nämndemansgatan och gång- och cykelvägen, se Figur 7.

Nedre delen av befintlig åfåra på sträckan fylls igen på grund av att den ianspråktagas av ny järnväg och nytt läge för Nämndemansgatan samt behov av arbetsområde närmast anläggningen i byggskedet, se Figur 7. Det innebär ianspråktagande av vattenförekomstens närområde, svämplan

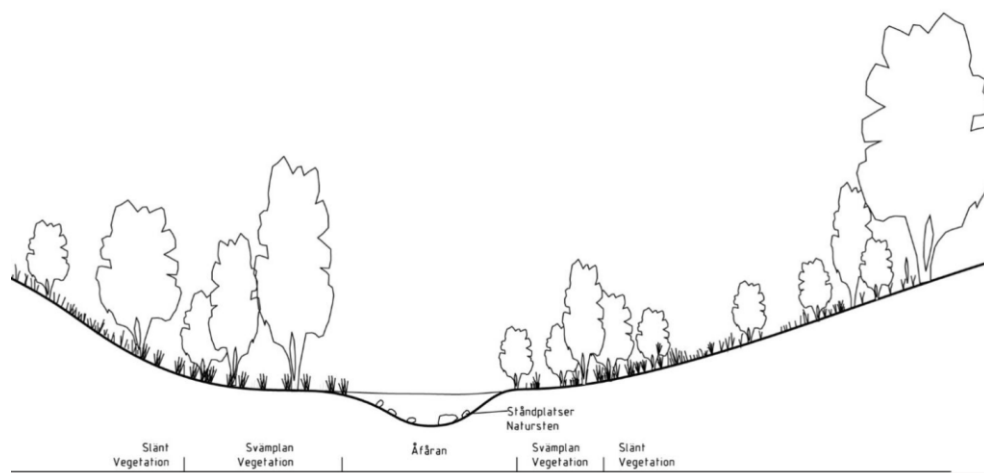
och åfåra på denna sträcka. Cirka 2300 kvadratmeter vegetationsklädd yta inom vattendragets närområde ianspråkats. Övrig yta inom vattendragets närområde utgörs av redan anlagda ytor. Ytan med svämplan som tas i anspråk i befintlig fåra är cirka 850 m².

Befintlig fåra på sträckan mellan övre anslutningspunkt för ny åfåra och Nämndemansgatans nya läge, se Figur 7, har i bedömningen av ny föreslagen lösnings påverkan på vattenförekomsten förutsatts utgöra vegetationsklädd yta.

Nedre delen av ny åfåra kommer påverkas av spåranslaggnings broar (55 meter) och bro för Nämndemansgatan (cirka 15 meter), se Figur 7. Större delen av detta område består i nuläget av anlagda ytor. På denna sträcka kommer inga miljöanpassningar i vattendragets närområde kunna utföras. Svämplanen under broarna kommer kunna fungera som passage för medelstora däggdjur. Viss miljöanpassning som gynnar fisk kan utföras i vattenmiljön även under broarna.

Den övre, öppna delen av ny åfåra kan miljöanpassas både på land och i vatten. Ytan som är tillgänglig för miljöanpassningar inom vattendragets närområde uppgår till cirka 4700 kvadratmeter.

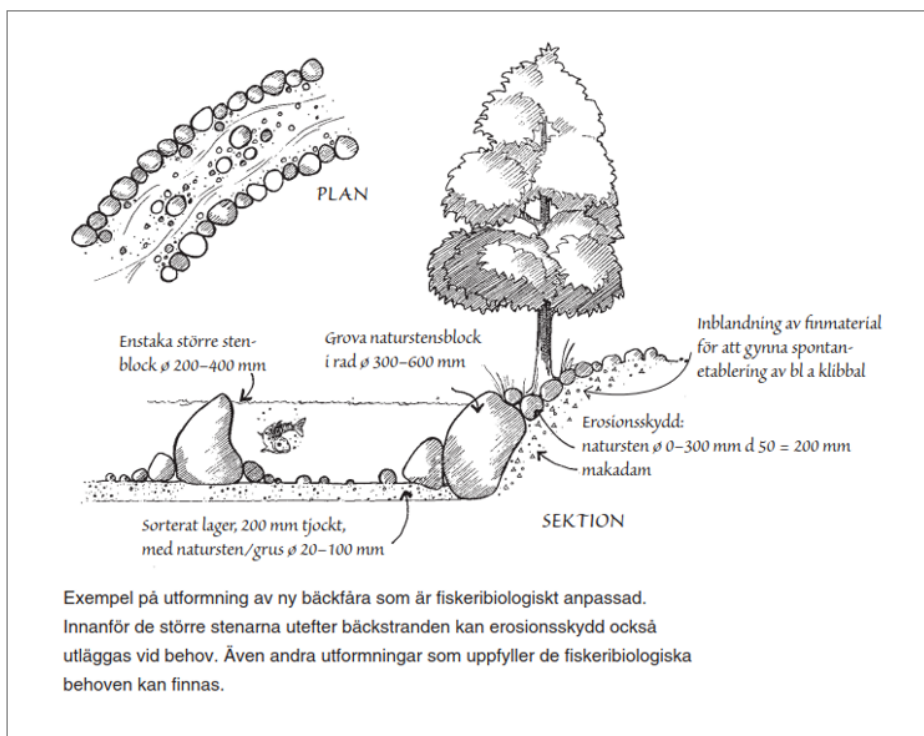
Föreslagna miljöanpassningar av omgrävd fåra är i linje med åtgärder som tas upp i VISS, bland annat biotopvård i vattendrag och anläggande av ekologiskt funktionella kantzoner. Åtgärden anläggande av ekologiskt funktionella kantzoner innebär att det inom vattenförekomstens närområde anläggs flerskiktad vegetation, fält- busk- och trädskikt, med naturligt förekommande arter. Se Figur 8 för principsektion över ny åfåra. Marken ska inte vara hårdgjord eller odlad och vatten ska kunna infiltrera i marken. Skuggande vegetation vid fårans kant är gynnsamt för vattenmiljön och positivt för kvalitetsfaktorn Fisk.



Figur 8 Principsektion över ny åfåra.

Ny fåra föreslås utformas med breda svämplan i innerkurvorna där det genom föreslagna miljöanpassningar kan etableras naturliga strukturer i form av vegetation och död ved. Död ved kan placeras i innerkurvor, där vattenhastigheten blir lägre, och fixeras för att inte föras bort vid höga flöden. Eventuella erosionsskydd kan utföras naturanpassade.

Strukturelement såsom sten och block föreslås placeras ut i åfåran för att gynna fisk. Utläggning av sten och block medför en viss dämningseffekt genom att åfårans tvärsnittsarea minskar. Vattenytan uppströms kan stiga något och skapa en ökad lutning på vattenytan på sträckan. Ojämnheterna i bottenstrukturen som skapas av block och sten medför ett turbulent flöde som gynnar strömlevande fiskarter som lax och öring. Det bedöms också finnas visst utrymme för att variera bottenlutningen på den omgrävda sträckan för att skapa delsträckor med olika vattenhastighet och karaktär, men detta behöver utredas vidare vid en eventuell detaljprojektering. Se Figur 9 för principbild på fiskeribiologisk anpassning av vattendragsfåra.



Figur 9 Exempel på fiskeribiologisk anpassning av vattendrag (Trafikverket, 2007).

Med ovanstående miljöanpassningar minskar andelen anlagda ytor inom vattendragets närområde från 86,6 procent till 84 procent jämfört med nuläget. Detta innebär en positiv förändring. Återetablering av träd tar dock tid och innebär inledningsvis en period av svagare ekologiska funktioner. Etableringstiden för vegetation kan minskas genom att välja

snabbväxande buskvegetation som etablerar sig under tiden planterade träd växer till sig. Arealen på svämplan i föreslagen ny lösning har anpassats för att motsvara den areal svämplan i befintlig fåra som skulle tas i anspråk. Därigenom påverkas inte andelen anlagda ytor på svämplanen negativt.

4.3 Utökning av järnvägskorridor

Föreslagen ny lösning innebär ett större markanspråk än tidigare lösning. Järnvägskorridoren behöver utökas enligt orange markering ”ny järnvägskorridor” i Figur 7. Den yta som tas i anspråk för att utgöra naturmark kring ån får ej bebyggas utan behöver bibehållas som naturmark för att inte äventyra miljö kvalitetsnormen. Det kan också tillkomma lastrestriktioner vid släntröner. Markanspråket motiveras av att en otillåten försämring av miljö kvalitetsnormen undviks om ån grävs om enligt förslaget.

De fastigheter som berörs är Mölndal Forsåker 1:227 och Mölndal Forsåker 1:101.

4.4 Förorenade områden

Vid schaktarbeten för att anlägga ny åfåra kommer förorenade massor som kan medföra risk för människors hälsa och miljön schaktas bort och köras till mottagningsanläggning. Förorenade sediment i befintlig åfåra kan komma att behöva saneras för att föroreningar inte ska byggas in vid anläggande av ny järnväg. Eftersom förorenad mark och sediment avlägsnas i byggskedet förväntas föroreningsspridning av särskilt förorenande ämnen och PRIO-ämnen till Mölndalsån bli mindre efter järnvägsutbyggnaden. Sammantaget bedöms risken för påverkan på kemisk status i Mölndalsån vara låg.

4.5 Detaljplaner

Gällande detaljplaner för berört område medger inte anläggande av ny järnväg. Nya detaljplaner som möjliggör detta kommer tas fram av Mölndals stad i samverkan med Trafikverket.

4.6 Vattendomar

Den föreslagna lösningen strider inte mot de biotopförbättrande åtgärder som ska utföras enligt dom i Forsåker målet, Målnr. M4861-16.

4.7 Byggskedet

I byggskedet finns en generell risk för att vattendraget påverkas negativt av framför allt grumling och förorening av vattenmiljön.

Schaktarbeten för ny åfåra kan till största delen utföras i torrhet. Viss grumling kan inte undvikas vid anslutning av ny fåra till befintlig. För att minimera grumlingen kan nedströmsänden anslutas först så den nya fåran är vattenfylld när uppströmsänden ansluts. Arbeten som kan orsaka grumling i vattenmiljön kan undvikas under känsliga perioder, till exempel föryngringsperioder för vattenlevande organismer och även utföras under perioder med lågt vattenflöde.

Påträffade föroreningar kan saneras. Sanering av sediment i befintlig åfåra kan utföras i torrhet efter att Mölndalsån letts över till ny åfåra. Byggdagvatten och länshållningsvatten kan kontrolleras med avseende på partiklar och föroreningar och renas vid behov. Risken för spridning av föroreningar i byggskedet bedöms därför vara låg.

Vattennära vegetation planteras längs den nya åfåran under byggskedet. Av naturliga skäl innebär det en etableringstid innan träd och buskar tillhandahåller ekologiska funktioner för vattendraget i samma grad som befintlig vegetation längs befintlig åfåra. Buskliknande träd, till exempel sälg eller al, kan etablera sig på mindre än 10 år. För fullvuxna, höga träd av samma arter kan en etableringstid uppåt 15–20 år förväntas. Snabbväxande buskar och träd kan samplanteras med långsamväxande träd för att påskynda etableringen. Genom skötsel och succesiv gallring bland de snabbväxande arterna kan fördelningen mellan arterna anpassas för att uppnå önskad vegetationstyp.

Sammanfattningsvis bedöms det finnas en risk för att kvalitetsfaktorn *Morfologiskt tillstånd* tillfälligt påverkas negativt i byggskedet i samband med etableringsfasen för planterad vegetation i närområdet och på svämplanen. Påverkan bedöms dock vara övergående. Detta kan även innebära en indirekt, övergående påverkan på kvalitetsfaktorn *Fisk*.

5 Sammanvägd bedömning

Föreslagen ny lösning minskar andelen anlagd mark inom vattenförekomstens närområde från 86,6 procent till 84 procent, och har därmed en positiv påverkan på den morfologiska parametern *Vattendragets närområde*. Förändringen är dock inom klassen Dålig status och påverkar inte statusklassningen för parametern. Gränsen mellan dålig och otillfredsställande status går vid 75 procent anlagda ytor inom vattendragets närområde.

Den morfologiska parametern *Svämplanets strukturer och funktion i vattendrag* statusklassas genom att beräkna den andel av svämplanen som består av anlagda ytor. I nuläget är andelen anlagda ytor inom svämplanen 77,2 procent. Vid anläggande av järnvägen enligt tidigare lösning skulle arealen anlagda ytor inom svämplanen öka jämfört med nuläget, eftersom en ökad del av vattendraget skulle täckas av broar. Arealen miljöanpassade svämplan i föreslagen ny åfåra har utökats för att kompensera för den areal av svämplan som kommer att täckas av broar i föreslagen ny lösning. Andelen anlagda ytor inom svämplanen ökar därmed inte jämfört med nuläget och kommer även fortsatt att vara 77,2 procent. Sammantaget bedöms att den föreslagna lösningen inte medför någon otillåten försämring av den morfologiska parametern *Svämplanets strukturer och funktion i vattendrag*.

I tidigare lösning skulle cirka 75 meter av befintlig åfåra påverkas av broar för ny järnväg, vilket skulle innebära en påtaglig förlust av uppväxtområde för lax och öring och indirekt riskera en otillåten försämring av den biologiska kvalitetsfaktorn Fisk. I föreslagen ny lösning ianspråkats hela uppväxtområdet och ersätts med ny åfåra, varav cirka 55 meter av den nya åfåra kommer att täckas av broar för ny järnväg.

Till skillnad från tidigare lösning beaktar den nya föreslagna lösningen även effekterna av ny bro för Nämndemansgatan och gång- och cykelväg i nytt läge. För att kunna jämföra tidigare lösning med föreslagen ny lösning antas att ny bro för Nämndemansgatan skulle ha anlagts i samma läge som i föreslagen ny lösning även i tidigare lösning. Med detta antagande skulle knappt 90 meter av befintlig åfåra påverkas av broar i tidigare lösning medan knappt 70 meter av den nya åfåran skulle täckas av broar vid ny föreslagen lösning.

Vid beaktande av både nya broar för järnvägen och ny bro för Nämndemansgatan skulle knappt 40 meter av berört uppväxtområde för laxfisk kvarstå i tidigare lösning. I föreslagen ny lösning skulle cirka 80

meter ny åfåra anläggas med miljöanpassningar för att fungera som uppväxtområde för laxfisk.

Den miljöanpassade sträckan ny åfåra i föreslagen ny lösning (80 meter) skulle bli något kortare än den befintliga fåra som tas i anspråk (100 meter), vilket skulle innebära en viss förlust av uppväxtområde för lax och öring. Kvaliteten på uppväxtområdet i den befintliga åfåran har dock bedömts vara dålig på grund av avsaknad av bottenstrukturer. Ny åfåra med bottenstrukturer och naturmaterial i fåran skulle medföra att sträckans kvalitet som uppväxtområde för lax och öring kan förbättras.

Även de delar av ny fåra som täcks av broar i föreslagen ny lösning kan anläggas med bottenstrukturer och naturmaterial. Detta skulle innebära en förbättring jämfört med den cirka 40 meter långa sträcka där den befintliga åfåran passerar Nämndemansgatan och gång- och cykelväg i kulvert utan naturlig botten och kanter. Den förbättrade kvaliteten på uppväxtområdet i ny åfåra bedöms uppväga den minskade ytan. Sammantaget bedöms att den föreslagna omgrävningen med planerade miljöanpassningar inte innebär någon negativ påverkan på kvalitetsfaktorn Fisk.

Förändringarna kan ses sammanställda i Tabell 3. Eventuella öppningar mellan broarna har inte beaktats.

Tabell 3. Sammanställning av andel hårdgjord yta inom svämplan och närområde, sträcka som täcks av järnvägsbroar samt sträcka som täcks av kulvert eller bro för Nämndemansgatan i nuläget, i tidigare lösning och i ny föreslagen lösning.

	Nuläge	Tidigare lösning	Ny föreslagen lösning
Andel hårdgjord yta inom svämplan	77,2 %	78,2%	77,2 %
Andel hårdgjord yta inom närområde	86,6%	87%	84%
Sträcka av ån som täcks av nya järnvägsbroar	0 meter*	Cirka 75 meter	Cirka 55 meter
Sträcka av ån som är kulverterad under, eller täcks av bro för, Nämndemansgatan med gång- och cykelväg	40 meter ligger i kulvert	Cirka 15 meter täcks av bro	Cirka 15 meter täcks av bro
Sträcka öppen fåra	Cirka 100 meter	Cirka 40 meter	Cirka 80 meter

* Befintliga järnvägsbroar berörs inte av omgrävningen, men planeras att rivas när ny järnväg tagits i bruk.

En bedömning ska även göras av om verksamheten, det vill säga anläggande av ny järnväg, kan äventyra möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm. Enligt Havs- och vattenmyndigheten handlar det om att bedöma om verksamheten eller åtgärden innebär ett allvarligt hot mot möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm.

Vattenförekomsten har mindre strängt krav för ekologisk status – måttlig ekologisk status. Vattenförekomstens nuvarande status är Måttlig ekologisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm kan alltså anses vara

uppnådd. Sammantaget bedöms att anläggande av ny järnväg enligt föreslagen ny lösning med omgrävning av Mölndalsån inte innebär att möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm äventyras.

Påverkan under byggskedet kan innebära en risk för tillfällig negativ påverkan på kvalitetsfaktorn *Morfologiskt tillstånd* och kvalitetsfaktorn *Fisk*, på grund av etableringstid för vegetation längs ny åfåra. Påverkan bedöms vara övergående.

Den samlade bedömningen är att den fysiska påverkan från ny järnväg i föreslagen ny lösning inte bedöms orsaka en otillåten försämring av vattenförekomstens ekologiska status. Vattenförekomstens kemiska status bedöms inte påverkas. Inte heller bedöms möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm äventyras.

6 Referenser

- Dom meddelad i mål nr M 4861-16, M 4861-16 (Mark- och miljödomstolen Vänersborgs tingsrätt den 26 04 2019).
- Husqvarna ekologi. (2015). *Mölnalsån 2015 - Bedömning av rådande reproduktionspotential för lax och öring, konsekvensbedömning av planerade åtgärder samt förslag på fiskevårdande åtgärder.*
- Medins Havs och Vattenkonsulter AB. (2021). *Undersökning av bottenfauna vid Forsåker 2021.* Mölnlycke.
- Mölnala fastighets AB. (2024). *Om Forsåker.* Hämtat från Forsåker: https://forsaker.se/uploads/2023/11/Forsaker_detaljplan1A.pdf
- Mölnals stad. (den 11 01 2024). *Mölnals stad/Nyheter.* Hämtat från Mölnals stad: <https://www.molndal.se/startside/arkiv/nyheter/nyheter/2023-11-29-startskott-for-att-omvandla-forsaker-till-en-modern-stadsdel.html>
- Trafikverket. (2007). *MKB till arbetsplan, Väg 164 delen Valex-Rämne i Strömstad kommun.* Trafikverket.
- Trafikverket. (2022-02-22). *Miljökonsekvensbeskrivning granskningshandling, Göteborg-Borås, en del av nya stambanor. Ärendenummer TRV 2019/1823.*
- Trafikverket. (2022-02-28). *Lokaliseringsutredning granskningshandling, Göteborg-Borås, en del av nya stambanor. Ärendenummer TRV 2021/128691.*
- VISS. (2024). *Mölnalsån - Stensjön till sammanflödet med Kållerödsbäcken.* Hämtat från VattenInformationsSystem Sverige: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA62547352>

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se

SÄNDLISTA VID BEREDNINGREMISS INFÖR TILLÅTLIGHETSPRÖVNING AV NY JÄRNVÄG GÖTEBORG - BORÅS, oktober 2024

Länsstyrelsen Västra Götalands län

Bollebygds kommun

Borås stad

Göteborgs stad

Härryda kommun

Mölnåls stad

Västra Götalandsregionen

Kollektivtrafikmyndigheten Västra Götalandsregionen

Försvarsmakten

Havs- och vattenmyndigheten

Luffartsverket

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Naturvårdsverket

SGI – Statens Geotekniska Institut

SGU – Statens Geologiska Undersökning

SMHI

Swedavia

Vattenmyndigheten



9. Taxa för upplåtelse av offentlig plats i Bollebygds kommun KS2024/195

§156

KS2024/195

Taxa för upplåtelse av offentlig plats, Bollebygds kommun

Beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige bifaller teknik- och servicenämndens förslag om att taxa för upplåtelse av offentlig plats fastställs, men beslutar att taxa för upplåtelse av offentlig plats ska gälla från och med 2024-12-01. Därmed ersätts tidigare taxa beslutad av kommunfullmäktige 2005-09-29.

Ärendet

Offentlig plats upplåts i enlighet med ordningslag (1993:1617). Den avgift som kommunen tar ut vid en sådan upplåtelse bestäms enligt taxa fastställd av kommunfullmäktige 2005-04-28, reviderad avseende taxa för torgplats kommunfullmäktige 2005-09-29, att gälla fr o m 2005-10-01. Taxans relevans och aktualitet har i en översyn granskats och prövats genom en jämförelse mot ett flertal andra kommuner. Syftet har varit att säkerställa att avgifterna ligger på rätt nivå samt att taxan ska vara enkel och tydlig att tillämpa både för kommunen och den som önskar nyttja offentlig plats.

Ett förslag till ny taxa har tagits fram. Enligt lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. har kommunen rätt att ta ut avgifter för användning av offentlig plats om den förvaltas av kommunen och polismyndigheten lämnat tillstånd till användning enligt ordningslag (1993:1617). I taxan finns de avgiftsbelopp som anses utgöra skälig ersättning till kommunen med hänsyn till upplåtelsens ändamål och den fördel som tillståndshavaren kan tillgodogöra sig genom upplåtelsen. Även kommunens för upplåtelsen hänförliga kostnader och omständigheter i övrigt beaktas. En översyn av taxan har skett i syfte att säkerställa rätt avgiftsnivåer och tydliggöra taxans bestämmelser i övriga delar.

Taxan utgörs av en avgiftstabell samt allmänna bestämmelser om taxans tillämpning. Vid översyn av taxan har den jämförts mot fastställda taxor i andra kommuner i riket, främst har förvaltningen sett på taxan i Borås stad. Taxans utformning och kategorier av upplåtelser varierar mellan respektive kommun och det finns även skillnader i tillämpning. Utifrån en avstämning mot andra kommuners avgiftsnivåer har det kunnat konstateras att Bollebygds kommuns avgiftsnivåer utmärker sig som låga.

Varje enskild ansökan om upplåtelse av offentlig plats ger upphov till en administrativ kostnad för kommunen. Avsikten är därför att upplåtelseavgiften i någon mån ska täcka kommunens administrativa kostnader som uppstår i samband med handläggningen av ansökan.

Kommunstyrelsen har på sammanträde 2024-10-08, § 135, bordlagt ärendet, för att införliva nuvarande taxa i kallelsen.

Förslag till beslut

Ledamöternas förslag till beslut

Kommunfullmäktige bifaller teknik- och servicenämndens förslag om att taxa för upplåtelse av offentlig plats fastställs, men beslutar att taxa för upplåtelse av offentlig plats ska gälla från och med 2024-12-01. Därmed ersätts tidigare taxa beslutad av kommunfullmäktige 2005-09-29.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- §135 KS Taxa för upplåtelse av offentlig plats
- § 51 TSN, taxa offentlig plats
- Taxa för upplåtelse av offentlig plats, Bollebygds kommun
- Taxa upplåtelse av offentlig plats

Skickas till

Kommunfullmäktige

Paragrafen är justerad



§51

TSN2024/46

Taxa för upplåtelse av offentlig plats, Bollebygds kommun

Beslut

Teknik- och servicenämndens förslag till kommunfullmäktige

1. Taxa för upplåtelse av offentlig plats fastställs.
2. Taxa för upplåtelse av offentlig plats ska gälla från 2024-10-24 och ersätter tidigare taxa beslutad av kommunfullmäktige 2005-09-29.

Teknik- och servicenämndens beslut

Följande redaktionella ändringar görs i förslag till taxa:

- 4. Taxa Tillfälliga kiosker - ändra namn till Ej bygglovspflichtiga kiosker.
- 4. Taxa Reklamskylt, grundavgift - lägg till Reklamskylt, skyltavgift m2/år på samma rad som Reklamskylt, grundavgift för att förtydliga total kostnad för reklamskylt.

Ärendet

Offentlig plats upplåts i enlighet med ordningslag (1993:1617). Den avgift som kommunen tar ut vid en sådan upplåtelse bestäms enligt taxa fastställd av kommunfullmäktige 2005-04-28, reviderad avseende taxa för torgplats kommunfullmäktige 2005-09-29, att gälla fr o m 2005-10-01.

Taxans relevans och aktualitet har i en översyn granskats och prövats genom en jämförelse mot ett flertal andra kommuner. Syftet har varit att säkerställa att avgifterna ligger på rätt nivå samt att taxan ska vara enkel och tydlig att tillämpa både för kommunen och den som önskar nyttja offentlig plats. Ett förslag till ny taxa har tagits fram.

Enligt lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. har kommunen rätt att ta ut avgifter för användning av offentlig plats om den förvaltas av kommunen och polismyndigheten lämnat tillstånd till användning enligt ordningslag (1993:1617).

Ekonomiska förutsättningar

I taxan finns de avgiftsbelopp som anses utgöra skälig ersättning till kommunen med hänsyn till upplåtelsens ändamål och den fördel som tillståndshavaren kan tillgodogöra sig genom upplåtelsen. Även kommunens för upplåtelsen hänförliga kostnader och omständigheter i övrigt beaktas. En översyn av taxan har skett i syfte att säkerställa rätt avgiftsnivåer och tydliggöra taxans bestämmelser i övriga delar.

Taxan utgörs av en avgiftstabell samt allmänna bestämmelser om taxans tillämpning. Vid översyn av taxan har den jämförts mot fastställda taxor i andra kommuner i riket, främst har förvaltningen sett på taxan i Borås stad. Taxans utformning och kategorier av upplåtelser varierar mellan respektive kommun och det finns även skillnader i tillämpning. Utifrån en avstämning mot andra kommuners avgiftsnivåer har det kunnat konstateras att Bollebygds kommuns avgiftsnivåer utmärker sig som låga.

Varje enskild ansökan om upplåtelse av offentlig plats ger upphov till en administrativ kostnad för kommunen. Avsikten är därför att upplåtelseavgiften i någon mån ska täcka kommunens administrativa kostnader som uppstår i samband med handläggningen av ansökan.

Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut

Teknik- och servicenämndens förslag till kommunfullmäktige

1. Taxa för upplåtelse av offentlig plats fastställs.
2. Taxa för upplåtelse av offentlig plats ska gälla från 2024-10-24 och ersätter tidigare taxa beslutad av kommunfullmäktige 2005-09-29.

Ledamöternas förslag till beslut

Otto Andreasson (S) föreslår följande tilläggsförslag: att följande redaktionella ändringar görs i förslag till taxa:

- 4. Taxa Tillfälliga kiosker - ändra namn till Ej bygglovspliktiga kiosker.
- 4. Taxa Reklamskylt, grundavgift - lägg till Reklamskylt, skyltavgift m²/år på samma rad som Reklamskylt, grundavgift för att förtydliga total kostnad för reklamskylt.

Beslutsgång

Ordförande frågar först om förvaltningens förslag kan antas och finner att så sker. Därefter frågar ordförande om Otto Andreassons (S) tilläggsförslag bifalls eller avslås och finner att teknik- och servicenämnden bifaller tilläggsförslaget.

Beslutsunderlag

- Taxa för upplåtelse av offentlig plats, Bollebygds kommun
- Taxa för upplåtelse av offentlig plats, Bollebygds kommun

Skickas till

Kommunfullmäktige

Paragrafen är justerad



Gäller för:

Dokumentansvarig: Förvaltningschef
Teknik- och serviceförvaltningen

Dnr : **TSN2024/46-2**

Taxa för upplåtelse av offentlig plats, Bollebygds kommun

Innehåll

Taxa för upplåtelse av offentlig plats, Bollebygds kommun	1
1. Inledning	3
2. Avgifter för att använda offentlig plats	3
3. Allmänna bestämmelser	3
4. Taxa.....	5

1. Inledning

Polistillstånd krävs för att använda offentlig plats. Offentlig plats är allmän mark inom detaljplanelagt område och avser bland annat vägar, gator, gångbanor, cykelvägar, torg och parker. I de flesta fall ägs offentlig plats av kommunen. Allmänheten, näringsidkare, föreningar med mera har en möjlighet att få använda offentlig plats till andra ändamål än vad platsen är avsedd för. Offentlig plats kan upplåtas för till exempel en uteservering, försäljning utanför butik, tillfällig bär försäljning, evenemang som exempelvis festivaler, musikframträdanden eller marknader, en byggnadsställning vid arbete på en husfasad, manskapsbodar eller upplag under ett grävarbete. För att nyttja offentlig plats krävs i flera fall tillstånd enligt ordningslagen (SFS 1993:1617), vilket utfärdas av polismyndigheten. Polistillstånd krävs inte om offentlig plats används endast tillfälligt, i obetydlig omfattning och utan att inkräkta på någon annans tillstånd. Enligt samma lag ska markägaren, det vill säga kommunen, yttra sig över ansökan om tillstånd och har vetorätt. Om kommunen säger nej kan inte polisen utfärda tillståndet. Kommunen prövar ärendet med hänsyn till bland annat skötsel, markanvändning, stadsbild, miljö, trafik och tillgänglighet. Om kommunen säger ja till ett tillstånd, kan kommunen även ange vissa villkor som ska följas. Utöver de nämnda lagarna ska också vid varje tillfälle Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Bollebygds kommun följas. Dessa finns att läsa på vår hemsida. I vissa fall krävs även särskilda tillstånd, beslut och/eller yttranden från andra förvaltningar eller myndigheter. Det kan till exempel gälla tillstånd vid grävning/schaktning, bygglov eller regler som rör livsmedel, hälsa och miljö.

2. Avgifter för att använda offentlig plats

Kommunen har även rätt att ta ut en avgift, vilket kan jämföras med en hyresavgift, av tillståndshavaren för att denne använder den offentliga platsen. Detta regleras i lag (SFS 1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. (avgiftslagen). Enligt denna lag gäller följande: "Avgiften skall vara skälig med hänsyn till ändamålet med upplåtelsen, nyttjarens fördel, kommunens kostnader med anledning av upplåtelsen och övriga omständigheter." Avgifterna är fastställda i en taxa som antagits av kommunfullmäktige. En översyn av taxan ska enligt kommunfullmäktiges beslut göras vart 3:e år för eventuella ändringar och tillägg.

Vid fastställande av avgiftsbelopp skall utöver platsens belägenhet skälig hänsyn tas till särskilda omständigheter såsom rörelsens utövande under begränsad del av året samt tid för öppethållande per dygn även som till mindre lönsamt läge, verksamhetens karaktär av välgörande eller allmännyttig art, sociala skäl eller liknande ömmande omständigheter.

3. Allmänna bestämmelser

- Avgifterna avser påbörjad dag, vecka eller månad.
- Ansökan om tillstånd medges inte om avgifter för tidigare upplåtelse eller andra kostnader till kommunen inte är betalda
- Avgifterna är momsbefriade enligt nuvarande lagstiftning. Om reglerna om moms ändras ska avgifterna justeras.
- Minimavgifter eller grundavgift innefattar administrativa kostnader såsom handläggning av ärendet
- För politiska organisationer, ideella föreningar och skolklasser tas ingen avgift ut. För välgörenhetsföreningar som godkänts som 90-kontoinnehavare tas heller ingen avgift ut.
- Användaren av platsen är skyldig att återställa marken i det skick den hade före upplåtelsen. Om det uppstår skador vid användandet kan kostnader tillkomma för återställande.
- Om anläggningen kräver bygglov kan andra avgifter och/eller avtal tillkomma och då komplettera eller ersätta avgifterna i denna taxa.

- Om större yta används än vad som medgivits i tillståndet eller om ytan har använts under tider då tillstånd saknas, ska anläggningen omedelbart tas bort eller tredubbel avgift tas ut. Kommunen ska uppmärksamma användaren att tillstånd krävs eller har överskridits.
- Om tillstånd söks i efterhand tas 3 gånger avgift ut för den tid som tillståndet saknats.
- Vid vissa platsupplåtelser kan flera avgifter i taxan tillämpas.
- Endast i undantagsfall får avsteg från taxan göras om det leder till orimliga avgifter.

4. Taxa

Upplåtelsens ändamål		Anmärkningar
Gångbaneserveringar, restaurangverandor och friluftsserveringar	70 kr per m ² och månad.	
Tillfälliga kiosker	17 000 kr per år	-
Torghandelsplats, helår	10 000 kr per fast torghandelsdag	3 x 3 meter
Enstaka tillfällen (ej torghandel)	400 kr per dag	-
Tillfälligt försäljning (torghandel)	300 kr per dag	3 x 3 meter
Elkostnad torghandel (max 2 kW)	100 kr per dag	
Julgransförsäljning	400 kr per månad	-
Byggnadsställningar, bodar, upplag med mera (ordnad mark) månad 1	2:50 kr per m ² och dag	Minimiavgift 600 kr
Byggnadsställningar, bodar, upplag med mera (ordnad mark) månad 2-6	2:50 kr per m ² och vecka	Minimiavgift 600 kr
Byggnadsställningar, bodar, upplag med mera (ordnad mark) månad 7 och framåt	72 kr per m ² och år	Minimiavgift 600 kr
Byggnadsställningar, bodar, upplag med mera (ej ordnad mark)	25 kr per m ²	Minimiavgift 600 kr
Annat utnyttjande av allmän plats (tex cirkus)	103 kr per m ² och dag exklusive renhållning	Minimiavgift 600 kr
Reklamskylt, grundavgift	5 130 kr per år	
Reklamskylt, skyltavgift	513 kr per m ² och år	-
Friflytande mobilitetstjänster (eldrivna enpersonsfordon såsom sparkcyklar och elcyklar)	1 500 kr per år och fordon	-



10. Upphävande av centrumprogram för Bollebygds tätort KS2024/127

§152

KS2024/127

Upphävande av centrumprogram för Bollebygds tätort

Beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige upphäver centrumprogram för Bollebygds tätort, antagen av kommunfullmäktige 2010-10-13, § 131.

Ärendet

Hösten 2010 antog kommunfullmäktige centrumprogram för Bollebygds tätort vilket var en revidering av det centrumprogram som togs fram 1996. Syftet med programmet var att säkra en kvalitetsnivå i centrum och beskriva principer för hur det ska gestaltas, ge en gemensam bild åt kommunens politiker och tjänstemän, konsulter, exploatörer, entreprenörer, förvaltare, verksamhetsutövare och boende av hur det framtida centrum skall se ut samt utgöra det formella underlaget för kommande detaljplanering och bygglovgivning.

Centrumprogrammet innehåller råd och riktlinjer kring; politiska vägval, bebyggelse, skyltning, det offentliga rummet, parkering, viktiga stråk, grönska och belysning. Centrumprogrammet citerar den tidigare parkeringsnormen från 2009 trots att kommunen antog en ny parkeringsnorm 2024.

Ett centrumprogram som hänvisar till gamla inaktuella strategiska ställningstaganden kan skapa förvirring hos exploatörer vilket kan påverka investeringsintresset i kommunen och leda till förseningar vid plan- och bygglovsgivning. På lång sikt kan detta resultera i ineffektiv markanvändning, sämre konkurrenskraft gentemot andra kommuner och utgöra hinder för hållbar utveckling. Det är därför viktigt att kommunen uppdaterar sina program för att spegla aktuella normer och behov, och därmed främja långsiktig tillväxt och attraktivitet för Bollebygd. Kortsiktiga konsekvenser:

- Brist på anpassning till marknadsbehov
- Kan skapa osäkerhet hos exploatörer om vad som gäller
- Minskat investeringsintresse från exploatörer
- Risk för överklagande i detaljplaneprocesser

Långsiktiga konsekvenser:

- Ineffektiv markanvändning
- Stagnerande bostads- och näringslivsutveckling
- Försämrade konkurrenskraft, exploatörer väljer att investera i andra kommuner i stället.

Centrumprogrammet ersätts av en framtida arkitekturstrategi, vilken beräknas tas fram under 2025.

Kommunstyrelseförvaltningen gör bedömningen att centrumprogrammet inte längre utgör ett underlag som speglar den politiska viljan för Bollebygds utveckling och inte heller utgör ett aktuellt kunskapsunderlag eller bas för bredare diskussioner. Det är också en brist att den bara rör

centrum när det skulle behövas ett mer övergripande grepp kring arkitektur och livsmiljö för ett växande Bollebygd.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige upphäver centrumprogram för Bollebygds tätort, antagen av kommunfullmäktige 2010-10-13, § 131.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- §124 KSAU Upphävande av centrumprogram för Bollebygds tätort

Skickas till

Kommunfullmäktige

Paragrafen är justerad



11. Svar på motion (C) om nytt kommunhus KS2023/287

§158

KS2023/287

Svar på motion (C) om nytt kommunhus

Beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige avslår motionen och hänvisar till lokalresursplanen där frågan om nytt kommunhus belysts.

Ärendet

Yvonne Andrén (C) föreslår i en motion daterad 2023-11-16 att ett nytt kommunhus ska byggas. Motionären menar att kommunhuset i Bollebygd är slitet och framför allt alldeles för litet. Många av verksamheterna som borde vara i kommunhuset är utlokaliserade sedan många år tillbaka med höga externa hyror som följd. Flera verksamheter har svårt att verka i huset, särskilt socialtjänsten. Motionären föreslår att ett nytt kommunhus kan byggas på tomten mellan Torghuset och Tingshuset.

Kommunens behov av verksamhetslokaler beskrivs i lokalresursplanen, där finns många av de behov kopplat till främst kontorsplatser som lyfts i motionen. När det gäller lokaliseringen så köptes i december 2024, dvs några veckor efter det att motionen lämnades in, en annan centralt belägen fastighet som bedöms som mycket lämplig för byggnation av nytt kommunhus. Ett nytt kommunhus innebär en stor investeringsutgift och bör prioriteras utifrån kommunens totala lokalbehov och kan delas in i olika etapper. Även om intentionerna i motionen är goda och ligger väl i linje med verksamheternas behov föreslås ändå mot bakgrund av detta att motionen avstyrks.

Förslag till beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunfullmäktige avslår motionen och hänvisar till lokalresursplanen där frågan om nytt kommunhus belysts.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- §128 KSAU Svar på motion (C) om nytt kommunhus
- Motion (C) Bygga nytt kommunhus

Skickas till

Kommunfullmäktige



Paragrafen är justerad

Motion

Bygg ett nytt kommunhus

Kommunhuset i Bollebygd är slitet och framför allt alldeles för litet. Många av verksamheterna som borde vara i kommunhuset är utiokaliserade sedan många år tillbaka med höga externa hyror som följd. Flera verksamheter har svårt att verka i huset, särskilt socialtjänsten.

Det allmänna läget i vår omvärld är mycket allvarligt med krig i Europa och Asien samt flera ställen i Afrika.

Det finns inga skyddsrum i Bollebygd och de skyddsrum som byggdes i början av 1970-talet är inte underhållna och är långtifrån godkända för dagens behov.

Det finns idag en central tomt mellan Torghuset och Tingshuset som är mycket lämplig för verksamheten.

Bygg 5 våningar högt, godkänd höjd enligt detaljplan, med 2 våningar garage/skyddsrum nergrävda under. 1 garagevåning för kommunens bilar och en våning för övriga boendes fordon, 2 till 3 våningar för kommunal verksamhet, eventuellt 1 våning för särskilt boende, Bollegården är i dag för litet, och längst upp vanliga hyresrätter

Detta kostar mycket pengar men inga pengar avsätts innan anbudena kommit in för att få lägsta kostnad. Det kan vara bra med BOLLEBO som ägare och byggare, men det är inte säkert att det är bästa.

Motion

Bygg nytt kommunhus enligt ovanstående

För Centerpartiet Bollebygdskretsen



Roland Andersson

Yvonne Andrén

Bollebygd 231116



12. Mål och budget 2025-2027 för Bollebygds kommun KS2024/282

§157

KS2024/282

Mål och budget 2025-2027 för Bollebygds kommun

Beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige fastställer mål och ekonomiska ramar enligt budgetförslag från (S) (M) (V) och (MP), daterat 2024-10-22.

Kommunfullmäktige fastställer preliminära ramar för år 2026–2027 enligt budgetförslag från (S) (M) (V) och (MP), daterat 2024-10-22.

Kommunfullmäktige fastställer skattesatsen för 2025 till 21,59 vilket innebär att skattesatsen lämnas oförändrad.

Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen rätt att besluta om tilläggsanslag för ofördelade kostnader upp till det belopp som anges i budgetförslaget.

Kommunfullmäktige beslutar om tak för nyupptagning av lån på 40 mnkr för att finansiera verksamhetens investeringar. Utöver det kan nyupplåning ske till följd av strategisk markförsörjning med upp till 25 mnkr.

Kommunfullmäktige ger ekonomiavdelningen mandat att verkställa tekniska justeringar av nämndernas ramar till följd av förändrade PO-tillägg, internhyra samt kapitalkostnader.

Kommunfullmäktige fastställer borgensavgiften för 2025 till 0,55 % i enlighet med KF beslut 2022-09-22, §93, vilket är en höjning från 0,44 %.

Ärendet

Kommuner och regioner ska varje år upprätta en budget för nästa kalenderår (budgetår). En kommunal budget är en plan för hur en kommun ska använda sina ekonomiska resurser under ett kommande år. Det är ett verktyg för att styra och prioritera kommunens verksamheter och projekt.

Inkomster och utgifter: Precis som en hushållsbudget handlar det om att se till att kommunens inkomster (till exempel skatteintäkter, statsbidrag och avgifter) räcker till för att täcka alla utgifter (löner, drift av skolor, äldreomsorg, vägar och andra tjänster).

Prioriteringar: Eftersom resurserna är begränsade måste kommunen bestämma vad som är viktigast att lägga pengar på. Budgeten speglar därför de politiska prioriteringar som den styrande majoriteten i kommunen har.

Kommunens budget brukar delas upp i driftbudget och investeringsbudget:

Driftbudget: Här tas kostnader för den dagliga driften upp, såsom löner till personal, underhåll av skolor, äldreboenden och andra kommunala verksamheter.

Investeringsbudget: Här planeras större projekt som att bygga nya skolor, renovera vägar eller

investera i nya IT-system.

Kommunfullmäktige som är kommunens högsta beslutande instans fastställer budgeten efter att den har beretts av kommunstyrelsen.

Sammanfattningsvis är en kommunal budget ett verktyg som kommuner använder för att planera och styra sina ekonomiska resurser så att de kan erbjuda de tjänster och den service som invånarna behöver. I budgeten ska skattesatsen och anslagen anges. Av budgeten ska det vidare framgå hur verksamheterna ska finansieras och hur den ekonomiska ställningen beräknas vara vid budgetårets slut. De finansiella mål som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning ska anges. För 2026–2027 innebär ärendet också att de preliminära ramarna enligt budgetförslaget antas.

Dagens sammanträde

Kommundirektör Monica Holmgren delger muntligt för MBL-protokollet, som kommer skickas med i handlingarna inför kommunfullmäktiges behandling och beslut av budget och mål 2025-2027. Kommundirektören läser även upp de bilagor som facken lämnat in inför justering av MBL-protokollet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige fastställer mål och ekonomiska ramar enligt budgetförslag från (S) (M) (V) och (MP), daterat 2024-10-22.

Kommunfullmäktige fastställer preliminära ramar för år 2026–2027 enligt budgetförslag från (S) (M) (V) och (MP), daterat 2024-10-22.

Kommunfullmäktige fastställer skattesatsen för 2025 till 21,59 vilket innebär att skattesatsen lämnas oförändrad.

Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen rätt att besluta om tilläggsanslag för ofördelade kostnader upp till det belopp som anges i budgetförslaget.

Kommunfullmäktige beslutar om tak för nyupptagning av lån på 40 mnkr för att finansiera verksamhetens investeringar. Utöver det kan nyupplåning ske till följd av strategisk markförsörjning med upp till 25 mnkr.

Kommunfullmäktige ger ekonomiavdelningen mandat att verkställa tekniska justeringar av nämndernas ramar till följd av förändrade PO-tillägg, internhyra samt kapitalkostnader.

Kommunfullmäktige fastställer borgensavgiften för 2025 till 0,55 % i enlighet med KF beslut 2022-09-22, §93, vilket är en höjning från 0,44 %.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- Mål och budget 2025-2027 för Bollebygds kommun



– Budgetförslag 2025-2027 majoriteten

Skickas till

Kommunfullmäktige

Paragrafen är justerad



BOLLEBYGDS
KOMMUN



Mål och budget 2025- 2027 för Bollebygds kommun

Antagen av kommunfullmäktige 2024-XX-XX



Förord

Framtidstro, hopp och gemenskap – det är fortfarande ledorden och de grundläggande principer som vägleder oss, när vi nu går in i 2025. Bollebygds kommun, precis som samhället i stort, står inför utmaningar som kräver mod och samarbete. Vi befinner oss i en tid där inflationen varit den högsta på trettio år. Vi har ett politiskt landskap i vårt land som inte liknar det vi tidigare varit vana vid det handlar inte längre bara om ekonomi. Vilka värderingar skall vi ha för att Bollebygd skall må bra och stå trygga i den värld vi nu ser?

Livsmedel, energi, bränsle – allt detta har blivit en börda för våra hushåll. Samtidigt kastar krig och naturkatastrofer i vår omvärld mörka skuggor över oss. Men det är just i sådana tider som vi måste hålla fast vid vår tro på framtiden och vår gemensamma kraft. När hotet mot vår säkerhet är stort krävs det av oss politiska partier att vi vågar lyfta blicken och titta mera på existensiella frågor. Vi måste ha värderingar som skapar tillit och gemenskap. Det är viktigt för våra medborgare.

Kontinuitet är avgörande. Vi måste ha tålamod, pröva våra förslag, fatta beslut som håller i längden och sedan utvärdera dem. När vi blickar framåt, kliver vi över ideologiska gränser och lyfter det som förenar oss: framtidstro, hopp och gemenskap. Detta är inte bara ord, utan vår moraliska kompass.

Vi i de samverkande partierna – Socialdemokraterna, Moderaterna, Miljöpartiet de Gröna och Vänsterpartiet – tror på Bollebygds framtid. Vi ser möjligheterna till utveckling och tillväxt i vår kommun, men vi vet också att detta kräver gemensamma insatser och ett solidariskt ansvarstagande.

Bollebygd har förutsättningarna att vara en plats där människor kan leva goda liv. Här erbjuder vi trygga skolor, meningsfull fritid och omsorg om såväl unga som gamla. De som behöver vårt stöd ska alltid kunna räkna med att få det. Vi lämnar ingen efter. Vår uppgift är att skapa möjligheter för invånare, företag och föreningar att växa och blomstra.

Trots lågkonjunktur, inflation, höga räntor och oro i världen är vi övertygade om att Bollebygd kan vara en förebild för hållbar utveckling och tillväxt. I 2025 års budget gör vi klart: Bollebygd ska fortsätta erbjuda god service till sina invånare. Vi ska bevara och utveckla våra skolor, stödja familjer, skapa trygghet och förbereda våra unga för ett gott liv. Våra äldre ska känna sig trygga och värdigt omhändertagna.

Med hänsyn till det ekonomiska läget och behovet av investeringar måste vi vara aktsamma med kommunens resurser. Verksamheterna måste ges tydliga prioriteringar, och vi ska se till att våra beslut speglar både ansvar och ambition. Vi lever i en föränderlig värld där det finns en oro för framtiden då måste vi med våra förutsättningar skapa en trygghet för Bollebygds invånare.

Hållbarhet är nyckeln. Ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet ska genomsyra vårt arbete. Vi ska vara en attraktiv arbetsgivare som erbjuder goda villkor och konkurrenskraftiga löner. Genom ökad tillit mellan alla nivåer i organisationen bygger vi en starkare kommun.

Vi ska också öka vår förmåga att attrahera företag och nyckelpersoner. Genom snabb och effektiv handläggning, god serviceinriktad myndighetsutövning och samarbete med utbildning och forskning kan vi stärka Bollebygd som en plats där människor och idéer kan växa.

Vi skall bidra till klimatomställningen och minska vår klimatpåverkan. Vi skall vara aktsamma om våra naturvärden och värna den biologiska mångfalden. Vi vill fortsätta bygga ut laddinfrastrukturen och minska vårt användande av fossil energi. Detta är inte bara en uppgift för framtiden, utan ett ansvar för här och nu.

Med dessa ord överlämnar vi 2025 års budget till fullmäktige för behandling och beslut. Låt oss gå framåt tillsammans, med framtidstro, hopp och gemenskap som våra ledstjärnor.

Socialdemokraterna, Moderaterna, Miljöpartiet de Gröna, Vänsterpartiet



Övergripande riktlinjer

Enligt kommunallagen ska kommuner:

- ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet och i sådan verksamhet som bedrivs genom andra juridiska personer
- besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning för kommunen

I de fall kommunen avser inrätta en resultatutjämningsreserv ska riktlinjen även omfatta hanteringen av denna.

Riktlinje för god ekonomisk hushållning

Kommunallagen stadgar att varje kommun ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. Mål som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning ska anges för verksamheten. Utöver detta ska finansiella mål anges. I regeringens proposition 2004/05:100 ges följande tolkning av begreppet ”god ekonomisk hushållning”:

”Varje generation bör bära kostnaden för den service som generationen själv beslutat om och själv konsumerar.”

Genom att formulera tydliga mål har de förtroendevalda möjlighet att staka ut den politiska färdriktningen. För att kunna följa upp om verksamheten är effektiv eller inte krävs att det av nämnderna formuleras mål som är tydliga och mätbara. De mål som anges för verksamheten ska stå i relation till de ekonomiska resurser som ställs till förfogande.

I mål och budget beslutar kommunfullmäktige om såväl mål för verksamheten som finansiella mål som framgår under stycket ”Kommunfullmäktiges mål” nedan. De finansiella målen sätts utifrån en långsiktig investeringsplan och begränsar verksamhetens omfattning samt det tillgängliga investeringsutrymmet.

Utöver dessa mål ska kommunens verksamhet bedrivas så att hemmaplanslösningar eftersträvas utifrån ett långsiktigt socialt och ekonomiskt försvarbart perspektiv.

I samband med årsredovisningen utvärderas kommunens mål och en analys utifrån de finansiella målen genomförs. God ekonomisk hushållning råder då merparten av målen uppfylls och den finansiella analysen visar på en god finansiell ställning.

Riktlinje för resultatutjämningsreserv (RUR)

Avsättning

Sedan bokslutet för år 2023 får inte medel reserveras till RUR till följd av en förändring i kommunallagen. Dock får medlen som kvarstår i resultatutjämningsreserven få användas fram till 2033. Därför har de delarna i riktlinjen som rör avsättning till RUR tagits bort.

Användning

Medel från RUR kan användas om båda dessa kriterier är uppfyllda:

- Förändringen av årets underliggande skatteunderlag i riket understiger den genomsnittliga utvecklingen de senaste 10 åren (enligt Sveriges kommuner och regioners beräkningar)
- Balanskravsresultatet är negativt

Beslut om planerad användning av medel från RUR fattas i samband med antagande av mål och budget. Vid behandlingen av årsredovisningen fastställs eventuell användning av medel.

Vision och mål

Vision Bollebygds kommun 2035

Bollebygd är en kommun under utveckling och tillväxt. Här bor 12 000 invånare.

Leva och bo i Bollebygds kommun

Här får du en by- och småstadskänsla. Det finns bostäder för alla och i hela kommunen. Närheten, oavsett om det är till stad, flygplats eller natur, är påtaglig.

Vi har vatten och luft av god kvalitet, vackra dalgångar och blandad skog. Kraften vi får från naturen ger oss livskvalitet. Detta bevarar vi för kommande generationer.

En av kommunens många fördelar är att alla känner alla. Det är enkelt att samtala med varandra – invånare, politiker och kommunens anställda. Kommunen genomsyras av öppenhet, tillgänglighet och delaktighet. Samtal och det goda mötet är förutsättningen för bra relationer och tryggheten i vår kommun.

Här lever vi tryggt och säkert. Närheten till varandra skapar tillit och samhörighet. Vi är engagerade och bryr oss om kommunens framtid.

Här finns mötesplatser, kultur och fritidsaktiviteter för alla. Kommunen stöttar och uppmuntrar civilsamhällets initiativ och dess engagerade ledare.

Här trivs vi och lever gott!

Arbeta och verka i Bollebygds kommun

Här finns goda förutsättningar för ett rikt näringsliv både på landsbygden och i tätorterna med kreativa och innovativa företagare. Kunskap, engagemang och entreprenörsanda skapar förutsättningar för en hållbar kommun där idéer utvecklas.

Våra skolor i toppklass utbildar framtidens företagare och medarbetare. Satsningar på hela utbildningskedjan lägger grunden för en kommun präglad av kunskap, innovation och kreativitet. Oavsett om du åker inom, till eller från kommunen kan du göra det på ett säkert och hållbart sätt. Utbyggda gång- och cykelvägar och en väl fungerande kollektivtrafik gör det enkelt ta sig till skola, arbete, aktiviteter och rekreation.

Bollebygd är en attraktiv kommun för besökare. Vår natur, närhet till sjöar och utbudet av aktiviteter erbjuder något för alla att uppleva och välkomnar gäster från när och fjärran.

I samverkan går vi framåt!

Värdegrund

Vi har en gemensam värdegrund som vi vill förmedla. Vi vill att kommunen ska under mandatperioden verka för ökad öppenhet, närhet till invånarna och väsentligen utökad medborgardialog. Kommunens verksamhet ska i alla delar genomsyras av grundprincipen att vi är till för de som bor och arbetar i Bollebygds kommun. Det är skattebetalarna som är vår uppdragsgivare. Samtidigt måste vi värna om våra medarbetare. Utan deras arbetsglädje och insatser kommer värdegrunden inte nås.



Mål och uppdrag

Skola

Vi står inför en utmaning som inte bara handlar om att bygga nya väggar och salar, utan om att bygga framtiden. Den nuvarande Bollebygdskolan är inte längre tillräcklig. Trångboddheten påverkar våra lärare, vår personal, och i förlängningen våra barn. Vi vet att lärandets miljö är avgörande för hur varje elev formas, utvecklas och blomstrar. Därför fortsätter vi arbetet med den nya skolan, inte bara för att skapa moderna klassrum, utan för att skapa en plats där alla elever kan mötas av de bästa pedagogerna, välutbildade och kompetenta.

Men en skola är mer än sina fysiska utrymmen. Den styrning vi sätter i Bollebygd ska präglas av långsiktighet och kontinuitet. Vår kommun ska vara en attraktiv arbetsplats, en plats där lärare inte bara stannar, utan också växer och utvecklas. Genom att värna om våra pedagogers fortbildning bygger vi framtidens kunskap.

I Bollebygd ska våra skolor tillhöra de bästa i landet. Varje elev ska ses, varje elev ska mötas där den står, och lotsas fram till godkända betyg och behörighet till gymnasiet. Detta är inte bara en vision, det är en självklarhet. Och vi ska ge alla elever samma förutsättningar. Om du behöver skolskjuts, ska det inte hindra dig från att delta i musik, dans, teater – kulturens själ som skolan ska erbjuda. Vi vill också se till att våra skolbibliotek blir en livsnerv i våra barns utbildning.

Kommunfullmäktiges mål är tydliga: Vi ska systematiskt utveckla våra förskolor och skolor för att leverera höga och stabila resultat. Vi ska mäta våra framgångar och visa att Bollebygd tar täten – våra elever ska uppnå högre betygs-kriterier, fler ska vara behöriga till yrkesprogram, och vårt meritvärde i årskurs 9 ska stiga.

Vi gör detta tillsammans. För våra barn, för vår framtid, för ett starkare Bollebygd.

Företagande

Företagande är en av de mest avgörande frågorna för vår kommuns framtid, och vi måste ta ansvar för att skapa de förutsättningar som krävs för att företag ska vilja etablera sig, växa och stanna kvar hos oss. När företag väljer att investera i vår kommun, bidrar de inte bara till att skapa arbetstillfällen, utan också till att bredda utbudet av tjänster och möjligheter för

våra invånare. Det handlar om att skapa ett samhälle där alla kan bidra och där alla får chansen att växa.

Vi måste se till att det finns fler byggklara tomter för företag, så att arbetsmarknaden kan expandera och fler människor får möjlighet till en meningsfull sysselsättning. Samtidigt måste vår dialog med företagen stärkas. Det offentliga ska vara en pålitlig partner, där både förvaltning och politiker möter företagen med respekt och förståelse. Våra politiker måste vara tillgängliga, och besked ska ges snabbt och tydligt där det är möjligt. Myndighetsutövningen ska vara serviceinriktad. Vi kan inte vänta oss att företagen ska navigera byråkratin på egen hand – vi måste säkerställa att resurser finns för att underlätta deras väg in i kommunen, i dialog och i beslut.

Näringslivsfrågorna är centrala för kommunens utveckling och det är kommunledningen som måste bära ansvaret för att dessa frågor hanteras med den vikt de förtjänar. Politikerna måste ha kontakt med företagare, lyssna på deras behov och agera för att skapa de bästa möjliga villkoren.

Kommunfullmäktiges mål är att företag i Bollebygd ska ha utmärkta förutsättningar att både etableras och utvecklas. Detta följs upp genom konkreta indikatorer, som att SKRs insiktsmätning ska vara minst godkänd. Alla nämnder måste aktivt arbeta för att bidra till detta mål, genom konkreta åtgärder som främjar företagande och stärker vår kommun som en attraktiv plats för näringslivet.

Det är så vi bygger ett Bollebygd som blickar framåt – med ansvar, handlingskraft och en vilja att skapa en stark och levande kommun för framtiden.

Personalförsörjning – attraktiv arbetsgivare

Demografin ger utmaningar. Fler lämnar arbetsmarknaden för en välförtjänt pension jämfört med de som efter utbildningen går in i den. Att säkerställa att våra kommunala medarbetare, som bär upp vår välfärd och service, får de långsiktiga förutsättningar de förtjänar är viktigt. Vår övertygelse är enkel: trygga och stabila anställningar ska vara normen. Heltid ska vara en självklarhet, medan deltid ska vara ett val – inte ett tvång. Vi kommer fortsätta jobba för att ofrivilliga delade turer skall fasas ut.

Vi behöver skapa en arbetsmiljö som präglas av tillit och samarbete. Genom att stärka våra anställda och erbjuda kontinuerlig kompetensutveckling, ska vi

bygga en arbetsplats där våra medarbetare inte bara trivs, utan kan utvecklas och känna stolthet över sitt arbete. En organisation byggd på dialog och förtroende är nyckeln till en hållbar framtid.

Men vi kan inte stanna där. Vi måste också våga tänka framåt, pröva nya vägar för att stärka Bollebygds kommun som arbetsgivare. Vi tror att vårt nya satellitkontor tillsammans med avtalen om distansarbete där så är möjligt kommer minska den tid som läggs på arbetspendling. Vi ska använda digitaliseringens möjligheter för att skapa rättssäkra och effektiva arbetsprocesser, och vi ska se över våra administrativa rutiner för att skära bort onödigt arbete. Allt för att våra medarbetare ska kunna ägna sin tid åt det som verkligen betyder något.

Vårt mål är tydligt: varje nämnd ska ta sitt ansvar för att göra Bollebygd till en ännu mer attraktiv arbetsgivare. Vi kommer att mäta våra framsteg genom en årlig medarbetarenkät – men det handlar inte bara om siffror och statistik. Det handlar om människors välmående, om deras framtidstro och om vår gemensamma vilja att bygga ett samhälle där varje individ ges möjligheten att bidra fullt ut.

Fritid

Fritiden är inte en lyx, den är en nödvändighet. Vi behöver platser där människor, oavsett ålder, kan mötas – där de kan röra sig, utöva sina intressen och låta kulturen blomma.

Vi nöjer oss inte med det som redan finns, utan kämpar också vidare med äldre initiativ. Rinnaområdet ska utvecklas till ett levande fritids- och friluftsområde, en plats där naturen möter människans behov av rekreation och aktivitet. Föreningslivet, en vital del av vår demokrati, ska stärkas, och vårt föreningsråd ska utvecklas till ett dynamiskt forum för dialog och samarbete.

Men vi får inte heller glömma dem som står utanför föreningslivet. För varje ung människa, oavsett om intresset ligger i idrott eller något annat, måste vi skapa möjligheter att delta. Våra tätortsnära skogar och naturområden ska vara till för alla – ett inbjudande rum för stilla promenader eller äventyrliga utflykter. Fritidsgården Krafthuset ska vara en tillgänglig plats där våra ungdomar ska trivas med ett brett utbud av aktiviteter.

Det förebyggande arbetet börjar i samverkan mellan

skola och fritid. Genom att skapa en nära och aktiv kontakt mellan dessa två, kan vi förebygga otrygghet och istället bygga en grund för tillit och samhörighet. Biblioteken ska vara tillgängliga för alla kommunens invånare och få den prioritet de förtjänar. Genom fastighetsförvärven i Olsfors ges unika möjligheter att utveckla skolområdet och allmänhetens synpunkter skall beaktas i medborgardialogen.

Kommunfullmäktige sätter ambitiösa mål – vi ska utveckla vårt utbud av fritids- och kulturaktiviteter, bygga upp Rinnaområdet och stärka kulturskolan i alla våra skolor. Uppdraget är klart: till år 2025 ska utbildningsnämnden genomföra en nulägesanalys av kulturskolan och lägga fram förslag för att öka deltagandet.

Hållbarhet, samhällsutveckling och miljö

Vi står idag inför en av de mest avgörande uppgifterna i vår tid – att säkerställa en hållbar utveckling för Bollebygds kommun. Hela Bollebygds kommun ska växa, inte bara centrum utan även de mindre orterna som Töllsjö, Olsfors och Hultafors. Dessa orter har rätt till en framtid som präglas av utveckling, men det kräver politisk vilja, handlingskraft och visioner som sätter hela kommunen i rörelse.

Vår gemensamma framtid bygger på en hållbar tillväxt – både för människor och miljö. Det måste vara lätt att göra rätt i Bollebygd, lätt att vara miljömedveten. Varje liten insats vi gör, var och en för sig, kan tillsammans skapa en stor förändring. Och vi ser med tillförsikt på både privata och kommunala initiativ för att satsa på sol-, vind- och vattenkraft. Detta är inte bara en ambition – det är ett ansvar vi bär för framtida generationer.

När vi talar om upphandlingar sätter vi ribban högre. Fossilfria fordon är inget vi ska önska, det är något vi ska kräva och vi fortsätter bygga ut laddinfrastrukturen. Vår tid fordrar prioriteringar, en helhetssyn och en tydlig fördelning av ansvar, där varje insats, varje beslut, är ett steg mot en hållbar framtid.

Det räcker inte att prata om framtiden – vi agerar här och nu. Vi vill att varje ny byggnad i Bollebygd ska ha solceller på taken. Det är inte bara en fråga om att möta dagens energibehov, det handlar om att sänka kostnaderna, att ta kontroll över vår egen energiförsörjning. Vi fortsätter inventera våra befintliga fastigheter, hittar de som kan bära solceller och därmed påbörjar vår egen elproduktion.

Detta är ingen liten uppgift, men tillsammans kan vi bygga en hållbar, rättvis och växande framtid för Bollebygd där miljön och människan går hand i hand.”

Vi har fantastiska möjligheter framför oss, men vi måste också ha modet att ta ansvar för helheten, för varje samhälle, för varje individ.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är inte bara en fråga om att förflytta människor från punkt A till B. Det handlar om rättvisa. Om varje människas rätt till rörlighet, till tillgång till arbete, utbildning och fritid – oavsett var man bor.

Dialogen med regionen har intensifierats. Och vi fortsätter arbetet med att skapa fler turer, finansiera dem där det behövs, och kämpar för att ingen del av vår kommun lämnas efter. Olsfors, Hultafors och Töllsjö, de orter som länge varit försummade och där kollektivtrafiken idag är eftersatt ska stå i centrum för vår strävan.

Och detta är inte en fråga om bara visioner och mål. Vi avsätter nu en miljon kronor i denna budget för att möjliggöra konkreta satsningar, ett tillköp av kollektivtrafik som ska utvärderas och följas upp noggrant.

Men det räcker inte med fler bussar. Vi måste ta ett helhetsgrepp. En mobilitetsplan, baserad på en grundlig behovsundersökning, ska tas fram. Den ska vara en plan som involverar de som faktiskt reser – invånarna, arbetsgivarna, de anställda. För det är de som vet var skon klämmer.

Finansiella mål

Planperiodens resultat kombinerat med en hög investeringsnivå medför att Bollebygds finansiella ställning försvagas. I det längre perspektivet är dock målsättningen fortsatt att stärka kommunens finansiella ställning. I denna budget finns en långsiktig finansiell plan över de nästkommande 10 åren. Utifrån planen sätts följande finansiella mål:

- Det ekonomiska resultatet ska motsvara 3 % av skatteintäkter och generella statsbidrag för en rullande fyraårsperiod.
- Över samma tid ska minst 40 % av kommunens skattefinansierade investeringar och exploateringar finansieras med egna medel.

Det sista året i utvärderingen är innevarande år. dvs i årsredovisningen för 2025 avses genomsnittliga resultatet åren 2022–2025.



Kommunfullmäktiges mål- och uppdragssammansättning

Kommunfullmäktiges mål

Skola

Förskolor och skolor i Bollebygds kommun ska systematiskt utveckla utbildning och undervisning för att nå höga och jämna resultat. Merparten av följande nyckeltal ska visa på positiv progression jämfört med tidigare år, samt ett högre utfall jämfört med sjuhäradskommunerna och riket:

- Uppnått betygskriterierna i alla ämnen
- Elever i åk 9 som är behöriga till yrkesprogram
- Meritvärde åk 9

Företagande

Företag i Bollebygd ska ha goda möjligheter att etableras, verka och utvecklas i kommunen.

Stödjande mål och indikatorer:

- Resultatet i SKRs insiktsmätning ska vara minst godkänt.
- Samtliga nämnder ska arbeta med aktiviteter som bidrar till att nå målet

Attraktiv arbetsgivare:

Bollebygds attraktivitet som arbetsgivare ska förbättras.

Stödjande mål och indikatorer:

- Utfall i HME totalindex ska vara över 80 vilket motsvarar genomsnittet i riket.
- Samtliga nämnder ska arbeta med aktiviteter för att bidra till målet.

Fritid:

Utveckla kommunens utbud av fritids- och kulturaktiviteter, målet mäts genom aktiviteter inom kommunens olika verksamheter.

Stödjande mål och indikatorer:

- Utveckla Rinnaområdet som fritids- och friluftsområde.
- Utveckla en aktiv och väl fungerande kulturskola på alla kommunala skolor.

Hållbarhet, samhällsutveckling och miljö

Bollebygds kommuns ska ha en hög ambitionsnivå och öka takten i omställningen till hållbar utveckling.

Stödjande mål och indikatorer:

- Samtliga nämnder ska arbeta med aktiviteter som bidrar till att kommunens energianvändning minskar.
- Andelen ekologiska livsmedel ska vara minst 52 % 2025
- Andelen närproducerade livsmedel ska vara minst 75 % 2025

Kollektivtrafik

Kommunen ska verka för en utökad kollektivtrafik i hela kommunen med störst fokus på Olsfors, Hultafors och Töllsjö.

Finansiella mål

Det ekonomiska resultatet ska motsvara 3 % av skatteintäkter och generella statsbidrag för en rullande fyraårsperiod.

Över samma tid ska minst 40 % av kommunens skattefinansierade investeringar och exploateringar finansieras med egna medel.

Kommunfullmäktiges uppdrag 2025

Utbildningsnämnden får i uppdrag att ta fram en nulägesanalys av nyttjandet av kulturskolan samt förslag på åtgärder för att öka nyttjandet.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att ta fram underlag för utbyggnad till fullstor idrottshall i Töllsjö så att investeringsbeslut kan fattas under 2025.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att ta fram underlag för ny eller utbyggd idrottshall i Olsfors så att investeringsbeslut kan fattas under 2025.

Kommunstyrelsen ges i uppdrag att ta fram förslag på ett eller två miljö- och hållbarhetsmål. Målen ska förhålla sig till redan befintliga strukturer och åtagande som kommunen har inom bland annat Klimatlöften 2023 och Regional avfallsplan.

BoHäm gränsområde som pekats ut som lämpligt för energiproduktion och vindkraft. Kommunstyrelsen får i uppdrag att kontakta övriga kommuner i BoHäm i syfte att utreda om det finns möjlighet att sametablora energiproduktion med vind- och solkraft i området.

Kommunstyrelsen får i uppdrag att genomföra en inventering av möjlig kommunal mark för bostads-

byggande i Olsfors och Töllsjö samt ekonomiska underlag för genomförande.

I denna budget avsätts 1 mnkr för att kunna möjliggöra tillköp av kollektivtrafik. Under förutsättning att överenskommelse om tillköp tecknas ges kommunstyrelsen i uppdrag att utvärdera satsningen under 2025 och 2026.

Kommunen står inför stora investeringar som innebär ökade driftskostnader. För att kunna möjliggöra dessa behöver samtliga verksamheter bidra till att frigöra budgetutrymme. Samtliga nämnder ges därför i uppdrag att analysera kostnadsnivån i sina verksamheter utifrån nettokostnadsavvikelsen och ta fram och genomföra åtgärder så att verksamheter med högre kostnader närmar sig genomsnittet i riket.

Följande behov är beskrivna i lokalresursplan 2025–2034 och uppdrag ges till kommunstyrelsen att:

Ta fram projektdirektiv, innehållande verksamhets-, behovs-, samt ekonomiska beskrivningar, för utveckling av skolområdet i Olsfors.

Ta fram projektdirektiv, innehållande verksamhets-, behovs-, samt ekonomiska beskrivningar, för ny förskola på fjällastorp.

Ta fram projektdirektiv, innehållande verksamhets-, behovs-, samt ekonomiska beskrivningar, för framtida äldreboende.

Ta fram projektdirektiv, innehållande verksamhets-, behovs-, samt ekonomiska beskrivningar, för ny-/ombyggnation av kommunhus etapp 1.

Ta fram projektdirektiv, innehållande verksamhets-, behovs-, samt ekonomiska beskrivningar, för ny allaktivitetshall.

Utreda förutsättningar och behov av utbyggd förskola i Olsfors.



Budgetförutsättningar 2025–2027

Befolkningsutveckling 2023–2027

Nedan presenteras den senaste befolkningsprognosen för Bollebygds kommun 2023–2027 som togs fram av Statisticon i mars 2024. Prognosen är en trendbaserad befolkningsprognos vilket innebär att bostadsbyggandet förutsätts hålla samma nivå som ett genomsnitt av de senaste tre åren. I den första kolumnen redovisas faktiska befolkningssiffror per 31 december 2023 vilket är lite fler än den befolkningssiffran som används i det kommunala utjämningsystemet som låg till grund för kommunens skatteintäkter och bidrag under 2024.

Tabell 1 Befolkningsprognos 2023–2027

Ålder	2023	2024	2025	2026	2027
1–5	570	577	551	548	535
6	106	109	132	112	122
7–15	1 192	1 171	1 141	1 141	1 116
16–18	368	368	377	387	399
6–12	897	865	871	842	833
65–79	1 541	1 518	1 490	1 484	1 470
80+	564	609	657	683	721
Summa	9 733	9 774	9 814	9 865	9 917

Befolkningstillväxten enligt den trendbaserade prognosen beräknas vara strax över 0,4 % per år under perioden 2023–2027. Ökningstakten i riket beräknas bli ca 0,2 % per år under samma period, vilket innebär att befolkningen beräknas öka mer i Bollebygd jämfört med riket

Under perioden beräknas antalet barn inom förskola och grundskola minska, medan antalet gymnasieelever öka med nästan 10 %.

Antalet äldre minskar något för åldrarna 65–79, medan den förväntas öka kraftigt (ca 30 %) för äldre 80+.

Volymförändringar

I styrmodellen kompenseras inte nämnderna direkt av volymförändringar. Däremot ska volymförändringarna ligga till grund för de preliminära ramar som presenteras i detta dokument. Jämfört med tidigare år tas modellen för äldreomsorg samt LSS-insatser bort och finns istället med som en sidoordnad redovisning där syftet är att synliggöra kostnadsökningar till följd av framförallt den åldrande befolkningen över tid. Modellen för utbildningsnämndens verksamheter finns kvar från tidigare år med föränd-

ringen att det sker en utjämnning över två år för att lättare hantera förändringar i elevantalet.

Tabell 2 Volymtillskott 2024-2026 (mnkr)

Verksamhet	2025	2026	2027
Förskola	-1,0	-0,3	-1,2
Förskoleklass	0,6	-1,0	0,5
Fritidshem	-0,6	-0,5	-0,2
Grundsärskola	0,0	1,5	1,5
Grundskola	-3,6	0,0	-1,7
Gymnasieskola	-0,9	1,5	0,9
Summa per år	-5,4	1,2	0,5
Utjämnning 2 år	-2,7	-2,1	0,8

För utbildningsnämndens del blir det alltså för 2025 en minskning på 2,7 mnkr samt 2,1 mnkr 2026 till följd av färre elever. Hade föregående års modell istället tillämpats hade det blivit en minskning på 5,4 mnkr 2025 samt ett tillskott på 1,2 mnkr 2026.

För socialnämndens verksamheter upphör modellen med volymförändringar. Istället görs en bedömning av budgettillskott på samma sätt som för övriga verksamheter. För långsiktig planering finns dock en sidoordnad redovisning baserad på befolkningsprognosen för 80+ samt förändring i antal LSS-insatser. För treårsperioden 2025 till 2027 motsvarar dessa parametrar ett behov av budgettillskott på ca 10 mnkr. För 2025 har 2,9 mnkr fördelats till nämnden p.g.a. utökning av köpta boendeplatser inom LSS. För åren 2026-2027 behöver behoven konkretiseras inför respektive år.

Lön-/ prisuppräknings

Som grund för lön-/prisuppräknings används den av SKR framtagna prisindex för kommunal verksamhet (PKV). En generell budgetuppräknings för lönerörelsen görs så att compensation kan ges upp till 2,9 % för 2025. Det finns en stor osäkerhet kring var märket på arbetsmarknaden hamnar, och det kan därför bli aktuellt att korrigera budgetavsättningen för 2025. För åren 2026–2027 beräknas kostnaden för lönerörelsen till 2,5 % per år. Budgeten för lönerörelsen hanteras centralt och fördelas till nämnderna under innevarande år efter utfallet i löneöversynen där avsatt budget utgör högsta möjliga compensationen till nämnderna.

För övriga kostnader görs en uppräknings med ca 2,5 % per år och framgår i tabell 3.

Tabell 3 Lön-/prisuppräknig (mnr)

	2024	2025	2026	2027
Lönerörelse	14,5	10,5	9,0	10,0
PKV	2,3%	2,4%	2,5%	2,6%
Indexuppräknig	4,1	4,5	4,7	4,9
Summa lön- /indexuppräknig/	15,2	14,9	13,4	14,4

För 2025 räknas nämndernas budgetramar upp med prisuppräknig enl. tabell 4, medan den för de preliminära ramarna 2026–2027 avsätts centralt.

Tabell 4 indexering 2024 (tkr)

	2025
Kommunstyrelsen	723
Utbildningsnämnden	2 733
Socialnämnden	896
Revisionen	5
Bygg- och miljönämnden	10
Teknik- och servicenämnden	178
Summa	4 544

Detta innebär att budgeten för 2025 är satt utifrån 2024 års lönerörelse och med 2025 års prisnivåer.

Pensionskostnader

Tabell 5 nedan beskriver de pensionskostnader som prognosticeras för planperioden. Pensionskostnader avser samtliga pensionskostnader exkl. alternativlösningar.

Tabell 5 pensionskostnader 2023-2026

	2024	2025	2026	2027
Avgiftsbestämd del	23,1	22,8	23,2	24,3
Förändring av pens.avsättning	9,0	0,0	-1,5	-1,4
Pensionsutbetalningar	7,8	8,3	8,5	8,6
Finansiell kostnad	5,9	8,1	7,5	8,1
Löneskatt	11,1	8,7	7,5	8,1
Summa kostnader	57,0	41,7	38,6	41,5

2022 var pensionskostnaden 28,8 mnr, vilket innebär att kostnaderna har ökat kraftigt fram till 2024 för att därefter minska något. Anledningen till kostnadsökningen beror dels på ett nytt avtal som tecknats av SKR och de fackliga parterna, dels värdesäkring av pensionsavsättningarna till följd av den höga inflationen 2022-2023. Under 2025 förutspås effekten av inflationen minska och pensionskostnaden beräknas minska med 15,2 mnr, dock kvarstår kostnadsökningen från 2022 till följd av det nya pensionsavtalet.

Kapitalkostnader

Investeringsbudgeten som är antagen av kommunfullmäktige uppgår under åren 2025–2027 till 160,0 mnr exkl. markinköp, se vidare under kapitlet om investeringsbudget.

I samband med att beslut om investeringsbudget godkänns även de kapitalkostnader som investeringen för med sig för de skattefinansierade investeringsprojekten. Det innebär att nämnderna kompenseras i form av utökad budgetram genom s.k. teknisk justering. För att kunna genomföra de justeringarna behöver en central pott avsättas under finansförvaltningen så att det finns budgetmedel att omfördela vid tillkommande investeringar. För avgiftsfinansierade verksamheter (avfall och VA) ska kostnadsökningen finansieras inom den taxa som fastställs, och kompenseras därför ej.

Tabell 6 förändring av kapitalkostnader (mnr)

	2025	2026	2027
Investeringar	73,1	22,4	28,6
Nya lån	25	0	0
Kapitalkostnader	2,3	3,2	3,2

Investeringsverksamheten för de skattefinansierade verksamheterna under perioden 2025–2027 driver alltså ett ökat lånebehov på 25 mnr och ökade kapitalkostnader på sammanlagt 6,2 mnr för år 2027. För att finansiera de taxefinansierade verksamheterna behövs lån på ytterligare ca 40 mnr varav 15 mnr avser 2025.

Driftskonsekvens av långsiktiga investeringsbehoven
De långsiktiga investeringsbehoven som beskrivs i kapitlet nedan ligger utanför beslutad investeringsbudget och uppgår till närmare 1 mdr. Flera av de identifierade investeringsbehoven under 10-årsperioden kan komma att börja generera utgifter under planåren 2025–2027 även om de i dagsläget inte är medräknat i investeringsbudgeten. Genomförs samtliga identifierade långsiktiga investeringsbehov uppgår kapitalkostnaden till ca 60 mnr per år om nuvarande finansiella mål uppfylls givet en ränta på 4%.

Förändringsuppdrag

Hela kommunsektorn står inför stora demografiska utmaningar, för att klara av dessa behöver alla kommuner ställa om och arbeta för att nå en effektivare verksamhet utan att genomföra kortsiktiga besparingar eller nedskärningar. Samtliga nämnder behöver därför genom verksamhetsutveckling med stöd av t.ex. digitalisering nå en effektivare verksamhet för att på så sätt frigöra resurser som kan satsas på att möta kommunens framtida välfärdsutmaningar. För 2025 sätts förändringsuppdraget för utbildningsnämnden till 0,7 mnkr vilket motsvarar ca 0,2 % av budgeten. För övriga nämnder och för åren 2026–2027 är förändringsuppdraget satt till 1,0 % och fördelas enl. tabell 7. Utbildningsnämndens förändringsuppdrag för 2025 är alltså sänkt vilket beror på de utmaningar nämnden har att anpassa verksamheten till färre elever.

Tabell 7 förändringsuppdrag per nämnd (mnkr)

	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	0,8	0,8	0,8
Utbildningsnämnden	0,7	3,3	3,3
Socialnämnden	2,2	2,2	2,2
Teknik- och servicenämnden	0,2	0,2	0,2
Bygg- och miljönämnden	0,1	0,1	0,1
Summa	4,0	6,6	6,6

Intäktsprognos

I tabell 8 presenteras en intäktsprognos för 2024–2027 som baseras på SKRs skatteunderlagsprognos per den 4/10 2024. Intäktsprognosen är baserad på att invånarantalet ökar i samma takt i Bollebygds kommun som i resten av landet dvs 9 766 invånare 1 november 2024, vilket alltså är något lägre än kommunens egen befolkningsprognos.

Tabell 8 intäktsprognos (mnkr)

	2024	2025	2026	2027
Skatteintäkter	565,3	591,0	620,5	647,4
Inkomstutjämningsbidrag	80,5	84,7	89,0	92,9
Kostnadsutjämningsbidrag	-2,5	-5,3	-5,3	-5,3
Regleringsbidrag	29,8	25,6	22,1	16,6
LSS-utjämningsbidrag	-4,6	-5,6	-5,6	-5,7
Slutavräkning 2023-2024	2,4	2,4	0,0	0,0
Fastighetsavgift	24,0	25,3	25,3	25,3
Summa skatter och bidrag	694,9	718,0	745,8	771,1

Utifrån denna skatteunderlagsprognos görs bedömningen att resultatutjämningsreserven (RUR) ej kan nyttjas i det fall ett negativt balanskravsresultat uppstår 2025.



Prioriteringar och omfördelningar

Tabell 9 Prioriterade satsningar 2025–2027 (mnkr)

Nämnd och ändamål	mnkr	
Kommunstyrelsen	4,6	
El/fastighetsdrift	0,1	Ökade kostnader för fastighetsdrift/el
Friskvårdsbidrag	1,4	Höjning av friskvårdsbidraget till 3.000 kr
30-årsfest	0,1	Enbart 2025
Microsoft licenser	0,3	
BRÅ-samordnare/beredskap	0,4	
Utredningsbudget	0,5	Driftsbudget för tidiga utredningar vht-lokaler
HR-medarbetare	0,8	
Tillköp kollektivtrafik	1,0	
Socialnämnden	3,1	
Hyra Bollegården	0,2	Ökad underhållskostnad, 0,2 mnkr per år 2024–2027
El/fastighetsdrift	0,1	Ökade kostnader för fastighetsdrift/el
Uppräkning utöver index	0,5	
Millenium	0,2	
Externa placeringar LSS	2,9	
Placeringar BOU	0,7	
Bemanningscontroller	0,3	
Bemanningsplanerare	0,3	
Avgår dygnsvilan	-2,0	Extra tillskott under 2024 avgår
Föreningsbidrag kvinnojour	0,1	
Bygg- och miljönämnden	0,5	
Samordnare	0,4	
Digitalisering	0,1	
Utbildningsnämnden	2,4	
El/fastighetsdrift	0,7	Ökade kostnader för fastighetsdrift/el
Millenium	0,1	
Skolskjuts	1,0	
Digitala lärverktyg	0,5	
Pedagogiska måltider	0,1	
Teknik- och servicenämnden	0,6	
El/fastighetsdrift	0,1	Ökade kostnader för fastighetsdrift/el
Hyra Tingkullen	-0,9	Nettoeffekten vid flytt från Tingkullen
Utredningar drift	0,2	
Rivning	0,5	Enbart 2025
Utvecklingsledare	0,8	
Lägre kostnader politisk vht	-0,1	

Summan av de prioriterade satsningarna uppgår till 11,2 mnkr eller ca 1,6 % av verksamheternas totala kostnader.

Sammanställning av budget 2025, preliminära ramar 2026–2027

Utifrån dessa budgetförutsättningar och enligt de prioriteringar som görs i denna budget sätts nämndernas ramar enligt tabell 10 för år 2025 samt preliminära ramar för åren 2026 och 2027.

Verksamheternas kostnader uppgår till 696,5 mnkr och ett budgeterat resultat på 21,5 mnkr vilket motsvarar 3,0 % av skatteintäkter och bidrag. Budgeten för verksamheternas nettokostnad höjs med 0,6 % mellan år 2024 och 2025. Skattesatsen på 21,59 % lämnas oförändrad.

Tabell 10 Sammanställning budget 2025, preliminära ramar 2026–2027 (mnkr)

	Budget 2024	Budget 2025	Preliminär ram	
			2026	2027
Kommunfullmäktige	1,5	1,6	1,6	1,6
Revision*	0,9	1,0	1,0	1,0
Valnämnd	0,5	0,0	0,2	0,0
Överförmyndare	0,8	0,8	0,8	0,8
Kommunstyrelsen	77,8	80,9	80,1	79,4
Utbildningsnämnden	337,1	338,3	335,0	331,7
Socialnämnden	228,0	229,2	228,7	226,7
Teknik- och servicenämnden	23,8	24,6	23,9	23,7
Bygg- och miljönämnden	10,9	11,3	11,2	11,1
Ofördelad budget	3,6	4,0	4,0	4,0
Indexjustering		0,0	4,7	9,6
Lönerörelse**	1,4	10,9	20,9	30,9
Finansförvaltning**	5,4	-8,8	-11,9	-9,0
Volymtillskott UN/SN		0,0	-2,1	-1,3
Tillkommande kapitalkostnader**		2,7	5,9	6,6
Summa kostnader	691,7	696,5	703,9	716,8
Summa skatteintäkter och bidrag	692,6	718,0	745,8	771,1
Resultat	0,9	21,5	41,9	54,3
Resultat i procent	0,1%	3,0%	5,6%	7,0%

*Budgetförslag för revisionen lämnas av kommunfullmäktiges presidium

**Fördelas till nämnderna genom tekniska justeringar

Avstämning av finansiella målen

De finansiella målen är 3 % av skatteintäkter och statsbidrag samt 40 % självfinansieringsgrad.

Resultatmålet utvärderas genom rullande 4-års period. I tabell 11 görs en sammanställning av de aktuella årens resultat som visar att det budgeterade resultatet visserligen uppnår 3 % för året 2025 men mot bakgrund av de svagare resultaten år 2023-2024 blir det svårt att nå målet för 2025 och 2026.

Tabell 11 Sammanställning god ekonomisk hushållning 2025–2027

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Resultat	44,5	4,5	-3,7	21,5	41,9	54,3
Gen. bidrag och skatteint.	641,1	666,0	697,3	718,0	745,8	771,1
Resultat per år	6,9%	0,7%	-0,5%	3,0%	5,6%	7,0%
Resultat rullande 4-årsperiod	5,2%	5,0%	3,9%	2,5%	2,3%	3,9%

Utöver pensionskostnaden har 2023 och 2024 även präglats av försämrade resultat till följd av utrangering av äldre utredningar som redovisats som tillgångar samt rättning av redovisningsfel bakåt i tiden.

I ett vidare perspektiv görs därför bedömningen utifrån dessa händelser samt kommunens samlade finansiella ställning att det råder god ekonomisk hushållning utifrån det budgeterade resultatet på 3 % 2025.

Resultaten för år 2023 och 2024 har för Bollebygds del, precis som för samtliga kommuner och regioner i riket, präglats av en historiskt stor pensionskostnadsökning till följd av den höga inflationen. Mellan år 2022 och 2023 ökade pensionskostnaden med ca 50 % från 35 mnkr till 52 mnkr. För 2024 prognosticeras ökningen bli ytterligare 7 mnkr, totalt för de två åren är det alltså kostnader på 41 mnkr som belastat resultaten.



Investeringsbudget 2025–2027, samt långsiktig plan

Investeringsbudgeten är indelad i två delar, budget för reinvesteringar resp. investeringsprojekt. Utöver det finns en plan med de identifierade investeringsbehoven under kommande år men där förutsättningarna för projekten ännu inte är tillräckligt klara för att besluta om investeringsbudget.

Reinvesteringsbudget

Reinvesteringsbudgeten är avsedd att ge ett handlingsutrymme för varje nämnd att genomföra mindre investeringsprojekt som i första hand avser att ersätta en tidigare gjord investering. Som huvudregel finansieras kapitalkostnaderna för reinvesteringarna av tidigare genomförda investeringar slutavskrivs. För 2025–2027 beslutas reinvesteringsbudget enl. tabell 12.

Tabell 12 Reinvesteringsbudget 2024–2026

Reinvesteringsbudget	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	4,0	4,0	4,0
Teknik- och servicenämnden	24,5	28,5	28,5
Fastighet	10,0	10,0	10,0
Gata	4,5	4,5	4,5
Avfall / park	1,0	1,0	1,0
Vatten och avlopp	9,0	13,0	13,0
Socialnämnden	1,6	1,6	1,6
Utbildningsnämnden	1,3	1,3	1,3
Summa reinvesteringar	31,4	35,4	35,4

Totala reinvesteringsbudgeten uppgår till strax över 30 mnkr om året. För socialnämnden samt utbildningsnämnden ingår medel för digitalisering i reinvesteringsbudgeten. För teknik- och servicenämnden ingår investeringar avseende pågående dödligt våld (PDV) i nämndens totala reinvesteringsbudget.



Investeringsprojekt

Budgeten för investeringsprojekt avser större objekt där kompensation alltid ges för kapitalkostnader. Om nämnd har avgående kostnader i form av t.ex. hyra räknas dessa av mot tillskottet för kapitalkostnader så att ingen överkompensation uppstår.

Investeringsbudgeten sätts totalt per projekt och kan löpa över flera år, en prognos görs för när investeringsutgiften uppstår men som huvudregel ombudgeteras investeringsprojekten mellan åren. Genom att anta investeringsprojekten enl. tabel 13 anses att investeringsbeslut för projekten har fattats och ansvarig nämnd har i uppdrag att genomföra projekten inom beslutad projektbudget.

Tabell 13 Investeringsprojekt 2025–2027

Investeringsprojekt	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	28,0	0,0	0,0
Skola 7-9 - förstudie/projektering	5,0		
Gruppobstad LSS*	23,0		
Teknik- och servicenämnden	29,3	0,0	0,0
-Varav skattefinansierad	22,2	0,0	0,0
Omlädningsrum idrottshall*	4,7		
Elljusspår Rinna	3,0		
Belysning gata	4,0		
Frystorkad mat	1,0		
Solceller	4,7		
Avfall - Avläsningsutrustning ÅVC	0,1		
VA - Digitala vattenmätare	0,5		
VA - Lås- och larmsystem	1,0		
VA - Processlösning reningsverk	5,5		
Åsastugorna*	4,8		
Socialnämnden	0,5	0,0	0,0
Möblering ny gruppobstad LSS	0,5		
Summa investeringsprojekt	57,8	0,0	0,0
-Varav skattefinansierad	50,7	0,0	0,0

*Avser tidigare fattade investeringsbeslut, där prognos är gjord för ombudgetering till 2025 enl. tabell 14

Pågående investeringsprojekt

Pågående investeringsprojekt	2025	Totalt	Återstår
Renovering idrottshall	10,3	15,0	4,7
Gruppobstad LSS	14,0	37,0	23,0
Åsastugorna	0,8	5,6	4,8



Sammanställning av investeringsbudget 2025–2027

Totalt uppgår alltså investeringsbudgeten per nämnd för 2025–2027 enl. tabell 15.

Tabell 15 Sammanställning av investeringsbudget 2025–2027

Totalt investeringar	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	32,0	4,0	4,0
Teknik- och servicenämnden	53,8	28,5	28,5
Socialnämnden	2,1	1,6	1,6
Utbildningsnämnden	1,3	1,3	1,3
Summa investeringar	89,2	35,4	35,4
-Varav skattefinansierad	73,1	22,4	22,4

Kommunfullmäktige beslutar om en investeringsbudget per projekt. Nämnden har mandat att göra omfördelningar mellan projekt som understiger 5 mnkr. Omfördelning får dock ej göras från reinvesteringsanslag.

Långsiktig investeringsplan

Utöver ovanstående investeringsbudget har ett antal olika investeringsbehov identifieras. Dessa finns med i budgetdokument för att ge en samlad bild av kommunens totala planerade investeringstakt under en längre tidsperiod så att kommunfullmäktige kan sätta adekvata långsiktiga finansiella mål för god ekonomisk hushållning. De planerade investeringsprojekten framgår i tabellen nedan och avser under en tioårsperiod. Summan för de planerade investeringsprojekten uppgår till ca 1 mdkr.

Planerade projekt	Kostnad
Kommunhus	80
Skolområdet Olsfors	40
Ny förskola	70
Ny skola	330
Ny allaktivitetshall	60
Äldreboende	120
Gruppbostad LSS	40
VA Olsfors-Bollebygd	100
Nytt avloppsreningsverk	150
Summa	990

I takt med att förutsättningarna klargörs fattas investeringsbeslut och därmed flyttas investeringen över till budgeten för investeringsprojekt. Det kan göras i samband med nytt budgetbeslut eller vid annat särskilt tillfälle om det är mer lämpligt, t.ex. vid större och komplicerade investeringsbeslut i form av ny skola eller nytt avloppsreningsverk.

Strategiska markinköp och exploateringar

Under åren 2025–2027 beräknas inte några exploateringsprojekt genomföras. Om det blir aktuellt avsätts budget för detta genom att en exploateringsplan tas fram. Avseende strategiska markinköp avsätts 25 mnkr per år som disponeras av kommunstyrelsen.



Ekonomiska sammanställningar

Specificering av budgetförändringar per nämnd

Kommunstyrelsen

Ram 2024	77,8
Avgår digitalisering detaljplan	-0,5
Avgår bredband	-0,5
Avgår solceller	-0,2
Helårseffekt organisation 2024	-0,2
Förändringsuppdrag	-0,8
Indexering	0,7
El/fastighetsdrift	0,1
Friskvårdsbidrag	1,4
30-årsfest	0,1
Microsoft licenser	0,3
BRÅ-samordnare/beredskap	0,4
Utredningsbudget	0,5
HR-medarbetare	0,8
Tillköp kollektivtrafik	1,0
Ram 2025	80,9

Socialnämnden

Ram 2024	228,0
Avgår statsbidrag 2024	-0,8
Hyra Bollegården	0,2
Förändringsuppdrag	-2,2
Indexering	0,9
El/fastighetsdrift	0,1
Uppräkning utöver index	0,5
Millenium	0,2
Externa placeringar LSS	2,9
Placeringar BOU	0,7
Bemanningscontroller	0,3
Bemanningsplanerare	0,3
Avgår dygnsvilan	-2,0
Föreningsbidrag kvinnojour	0,1
Ram 2025	229,2

Bygg- och miljönämnden

Ram 2024	10,9
Förändringsuppdrag	-0,1
Samordnare	0,4
Digitalisering	0,1
Ram 2025	11,3

Utbildningsnämnden

Ram 2024	337,1
Avgår statsbidrag 2024	-0,5
Volymförändring	-2,7
Förändringsuppdrag	-0,7
Indexering	2,7
El/fastighetsdrift	0,7
Millenium	0,1
Skolskjuts	1,0
Digitala lärverktyg	0,5
Pedagogiska måltider	0,1
Ram 2025	338,3

Teknik- och servicenämnden

Ram 2024	23,8
Helårseffekt organisation 2024	0,2
Förändringsuppdrag	-0,2
Indexering	0,2
El/fastighetsdrift	0,1
Hyra Tingkullen	-0,9
Utredningar drift	0,2
Rivning	0,5
Utvecklingsledare	0,8
Lägre kostnader politisk vht	-0,1
Ram 2025	24,6

Resultatbudget	Prognos 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Verksamhetens intäkter	124,0	127,7	131,6	135,5
Verksamhetens kostnader	-782,9	-785,1	-796,5	-813,6
Avskrivningar	-33,6	-34,0	-35,0	-36,0
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Verksamhetens nettokostnader	-692,5	-691,4	-699,9	-714,1
Skatteintäkter	566,3	593,4	620,5	647,4
Generella statsbidrag och utjämning	131,0	124,6	125,3	123,7
Finansiella intäkter	3,0	3,0	3,0	3,0
Finansiella kostnader	11,4	- 8,1	-7,0	-5,7
Resultat efter skatteintäkter och finansnetto	-3,7	21,5	41,9	54,3
Extraordinära poster	0	0	0	0
Uttag resultatutjämningsreserv				
Årets resultat	-3,7	21,5	41,9	54,3

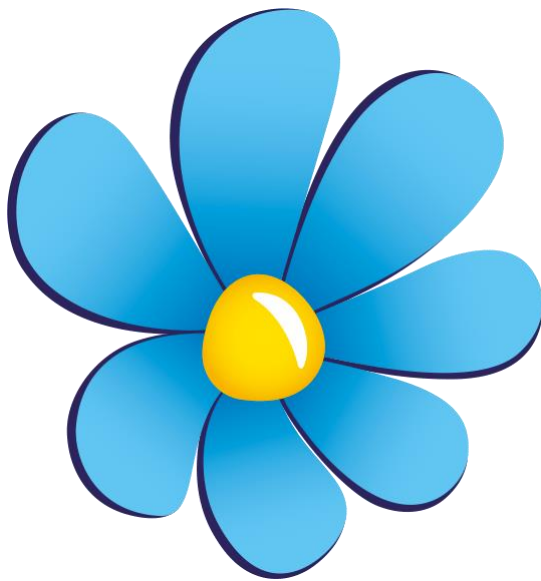
Balansbudget	Prognos 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Tillgångar				
Anläggningstillgångar	633	688	688	688
Omsättningstillgångar	120	127	132	130
Summa tillgångar	753	814	820	818
Eget kapital, avsättningar och skulder				
Eget kapital vid årets början	413	409	431	473
Årets resultat	-4	21	42	54
Summa eget kapital	409	431	473	527
Avsättningar för pensioner	91	91	89	88
Långfristiga skulder	150	190	155	100
Kortfristiga skulder	104	104	104	104
Summa skulder	253	293	258	203
Summa Eget kapital, avsättningar och skulder	753	814	820	818

Finansieringsbudget	Prognos 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Löpande verksamhet				
Årets resultat	-4	21	42	54
Justering för av - och nedskrivningar	34	34	35	36
Kassaflöde från löpande verksamheten	30	55	77	90
Investeringsverksamhet				
Investering i materiella tillgångar	-57	-89	-35	-35
Försäljning av materiella tillgångar	0	0	0	0
Investering i finansiella tillgångar	0	0	0	0
Försäljning av finansiella tillgångar	0	0	0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-57	-89	-35	-35
Finansieringsverksamhet				
Förändring långfristiga skulder	15	40	-35	-55
Förändring långfristiga fordringar	0	0	0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	15	40	-35	-55
Årets kassaflöde	-12	6	6	0
Likvida medel vid årets början	41	29	35	42
Likvida medel vid årets slut	29	35	42	42





Mål- och budget 2025–2027



Sverigedemokraterna och Kristdemokraterna.



Förord

Förutsättningar

Vi lämnar snart året 2024 bakom oss, ett år som med stor sannolikhet lämnar efter sig ett ekonomiskt underskott då en majoritet av nämnderna inte ser ut att klara sin budget. En majoritet av målen som är satta av kommunfullmäktige ser inte heller ut att uppfyllas. Måluppfyllelsen ska därför starkt ifrågasättas. Även om vår likviditet har försämrats, så är vi jämfört med andra kommuner ändå ganska finansiellt starka. Samtidigt så har vi många stora investeringar framför oss, vilket kommer att vara en utmaning för ekonomin. Vi har således en ekonomisk begränsning att förhålla oss till och därför behöver politik och förvaltning göra väl avvägda prioriteringar. Vår kommun och dess ekonomi ska ligga i fas med verkligheten.

2025

Bollebygd är i många avseenden en bra kommun att bo och verka i men vissa förhållanden behöver förbättras. I vårt budgetförslag har vi belyst problemen och presenterar lösningar för att åstadkomma en förändring. Nedan följer en redogörelse över våra viktigaste prioriteringar för 2025.

Under en längre tid har ytterområdena inte prioriterats vilket gjort att utvecklingen i princip avstannat eller gått åt motsatt riktning. Vi vill att man börjar planera utanför tätorten och ser ett stort värde i att ytterområdena utvecklas. Fördjupade översiktsplaner över ytterområdena är något som behöver tas fram. Vi budgeterar 1 miljon kronor för att kunna göra tillköp av kollektivtrafik i de minde orterna. Vi vill också att det börjar planeras för ett trygghetsboende i Töllsjö och att hemtjänsten skall ha tillgång till personalutrymmen. Förskolan och skolan i Olsfors behöver få sina lokalbehov tillgodosedda.

Gymnasie- och högstadieelever skall få busskort som gäller på loven. För de yngsta barnen vill vi starta upp verksamhet med dagbarnvårdare som kompletterar den ordinarie verksamheten.

Befolkningsprognoserna visar att antalet äldre kommer öka kraftigt. Fokus måste läggas på planering för fler äldreboendeplatser. Vi lägger stort fokus på vårdkvaliteten och budgeterar medel för personalförstärkningar inom äldreomsorgen.

Verksamheterna har problem med att rekrytera personal, vi föreslår därför att vi tar fram en premie-modell med ekonomisk kompensation för att stimulera pensionärer att arbeta längre. Detta gör att vi kan ha kvar värdefull kompetens och samtidigt minskas rekryteringsbehovet. Personalen inom anpassad grundskola och förskola får fria pedagogiska luncher. Vi höjer även friskvårdbidraget och vill förbättra arbetsmiljön för våra medarbetare.

Stora höjningar inom VA (vatten och avlopp) är planerade och vi väljer därför att skattefinansiera VA med 5% för att mildra de ekonomiska effekterna hos anslutna hushåll.

Besparingar görs på integration eftersom flyktingmottagandet minskat och detta behöver justeras. Vi vill att miljö och hållbarhetsrådet läggs ner och prioriterar bort tjänsten inom detta för att frigöra medel till mer prioriterade områden.

Vi ser nationellt ett ökat behov av förstärkt anhörigstöd. Behovet av mer individuellt anpassade stöd samt anhörigkontakt är något vi ser behov av. Vi behöver också förtydliga och förstärka arbetet med barn som anhöriga.

Går vårt budgetförslag igenom så kommer det att märkas i positiv bemärkelse!

Sverigedemokraterna och Kristdemokraterna

Övergripande riktlinjer

Enligt kommunallagen ska kommuner:

- ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet och i sådan verksamhet som bedrivs genom andra juridiska personer
- besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning för kommunen

I de fall kommunen avser inrätta en resultatutjämningsreserv ska riktlinjen även omfatta hanteringen av denna.

Riktlinje för god ekonomisk hushållning Kommunallagen stadgar att varje kommun ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. Mål som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning ska anges för verksamheten. Utöver detta ska finansiella mål anges. I regeringens proposition 2004/05:100 ges följande tolkning av begreppet ”god ekonomisk hushållning”:

”Varje generation bör bära kostnaden för den service som generationen själv beslutat om och själv konsumerar.”

Genom att formulera tydliga mål har de förtroendevalda möjlighet att staka ut den politiska färdriktningen. För att kunna följa upp om verksamheten är effektiv eller inte krävs att det av nämnderna formuleras mål som är tydliga och mätbara. De mål som anges för verksamheten ska stå i relation till de ekonomiska resurser som ställs till förfogande.

I mål- och budget beslutar kommunfullmäktige om såväl mål för verksamheten som finansiella mål som framgår under ”Kommunfullmäktiges mål” nedan. De finansiella målen sätts utifrån en långsiktig investeringsplan och begränsar verksamhetens omfattning samt det tillgängliga investeringsutrymmet.

Utöver dessa mål ska kommunens verksamhet bedrivas så att hemmaplanslösningar eftersträvas utifrån ett långsiktigt socialt och ekonomiskt försvarbart perspektiv.

I samband med årsredovisningen utvärderas kommunens mål och en analys utifrån de finansiella målen genomförs. God ekonomisk hushållning råder då merparten av målen uppfylls och den finansiella analysen visar på en god finansiell ställning.

Riktlinje för resultatutjämningsreserv (RUR)

Avsättning

Sedan bokslutet för år 2023 får inte medel reserveras till RUR till följd av en förändring i kommunallagen. Dock får medlen som kvarstår i resultatutjämningsreserven användas fram till 2033. Därför har de delarna i riktlinjen som rör avsättning till RUR tagits bort.

Användning

Medel från RUR kan användas om båda dessa kriterier är uppfyllda:

- Förändringen av årets underliggande skatteunderlag i riket understiger den genomsnittliga utvecklingen de senaste 10 åren (enligt Sveriges kommuner och regioners beräkningar)
- Balanskravsresultatet är negativt

Beslut om planerad användning av medel från RUR fattas i samband med antagande av mål och budget. Vid behandlingen av årsredovisningen fastställs eventuell användning av medel.

Vision och mål

Vision Bollebygds kommun 2035

Bollebygd är en kommun under utveckling och tillväxt. Här bor 12 000 invånare.

Leva och bo i Bollebygds kommun

Här får du en by- och småstadskänsla. Det finns bostäder för alla och i hela kommunen. Närheten, oavsett om det är till stad, flygplats eller natur, är påtaglig.

Vi har vatten och luft av god kvalitet, vackra dalgångar och blandad skog. Kraften vi får från naturen ger oss livskvalitet. Detta bevarar vi för kommande generationer.

En av kommunens många fördelar är att alla känner alla. Det är enkelt att samtala med varandra – invånare, politiker och kommunens anställda.

Kommunen genomsyras av öppenhet, tillgänglighet och delaktighet. Samtal och det goda mötet är förutsättningen för bra relationer och tryggheten i vår kommun.

Här lever vi tryggt och säkert. Närheten till varandra skapar tillit och samhörighet. Vi är engagerade och bryr oss om kommunens framtid.

Här finns mötesplatser, kultur och fritidsaktiviteter för alla. Kommunen stöttar och uppmuntrar civilsamhällets initiativ och dess engagerade ledare.

Här trivs vi och lever gott!

Arbeta och verka i Bollebygds kommun

Här finns goda förutsättningar för ett rikt näringsliv både på landsbygden och i tätorterna med kreativa och innovativa företagare.

Kunskap, engagemang och entreprenörsanda skapar förutsättningar för en hållbar kommun där idéer utvecklas.

Våra skolor i toppklass utbildar framtidens företagare och medarbetare. Satsningar på hela utbildningskedjan lägger grunden för en kommun präglad av kunskap, innovation och kreativitet. Oavsett om du åker inom, till eller från kommunen kan du göra det på ett säkert och hållbart sätt.

Utbyggda gång- och cykelvägar och en väl fungerande kollektivtrafik gör det enkelt ta sig till skola, arbete, aktiviteter och rekreation.

Bollebygd är en attraktiv kommun för besökare. Vår natur, närhet till sjöar och utbudet av aktiviteter erbjuder något för alla att uppleva och välkomnar gäster från när och fjärran.

I samverkan går vi framåt!

En ansvarfull politik!

I Bollebygd prioriteras de egna invånarna. Att känna trygghet och glädje är mycket viktiga grundstenar för att få det samhälle vi vill ha. Vi ska i första hand se till att vår skola är bra och lärorik, att våra äldre och brukare får en bra omvårdnad och att förskolan har de resurser som krävs för att garantera en trygg uppväxt för alla. Samtidigt ska det inte slösas, vi för en politik under devisen ”varje skattekrona ska läggas där den gör som mest nytta”. Bollebygd ska utvecklas och växa kontrollerat, vi ska alltid se till att vi har kapacitet inom verksamheterna för att kunna möta befolkningsökningen. Rådande omvärldsläge med bland annat krig i Europa har visat på hur viktigt det är att vara förberedd och ha en beredskap även för det värsta. Arbetet med kontinuitetsplanering vid kriser behöver utvecklas. Vi ser att kommunen ihop med föreningslivet behöver en tätare dialog och samarbete för att tillsammans lösa utmaningar som kan uppstå.

Mål och utredningsuppdrag

Äldreomsorg

Äldreomsorgen är ett prioriterat område för oss. Vi ser att antalet inrapporterade avvikelser har ökat. Personalomsättning och sjukfrånvaron behöver vi fortsätta att arbeta med. För att uppnå målet om att vara en attraktiv arbetsgivare behöver kommunen ha en god arbetsmiljö. Genom att analysera statistiken från KOLADA så kan vi se att vi inte når upp till vårt ambitionsmål. Vi står inför stora demografiska förändringar, med en åldrande befolkning och därmed en ökande äldreomsorg. Därför är det viktigt att vi fokuserar på området och planerar för fler äldreboendeplatser. Vi har utmaningar fortfarande med lagkravet om dygnsvilan, för att nå våra ambitionsmål så förstärker vi nattpersonalen med 1 miljon kronor.

Kommunfullmäktiges mål för äldreomsorg

- Förbättrat resultat i brukarundersökningarna.
- Minska antalet allvarliga avvikelser såsom felmedicineringar och fallolyckor.

Utredningsuppdrag 2025

- Socialnämnden får i uppdrag att identifiera och ta fram åtgärder för att minska stressfaktorer i personalens arbetsmiljö.
- Socialnämnden får i uppdrag att iordningställa/tillgängliggöra personalutrymmen för hemtjänst i Töllsjö.

Barnomsorg

För att tillgodose barnens behov måste barngrupperna vara små. Ur trygghetssynpunkt är det också viktigt att personalomsättningen är låg. Forskning visar att anknytning är A och O inom förskolans verksamhet. För att barn ska trivas behöver de minst en vuxen person som de kan knyta an till inom verksamheten och någon som kan trösta och vara en ersättning för föräldern. Vi ser dagbarnvårdare som ett bra komplement till den befintliga omsorgen och en avlastning för förskolor som har ont om plats. Personalen får fria pedagogiska luncher i förskolan.

Utredningsuppdrag 2025

- Utbildningsnämnden får i uppdrag att starta upp verksamhet med dagbarnvårdare.

Skola

Ordning och reda måste gälla inom skolan. För att kunna förmedla kunskap krävs en trygg, lugn och harmonisk arbetsmiljö. Vi vill att skolorna i Bollebygd skall tillhöra toppskiktet i landet. Alla elever skall få stöd efter behov. Stort fokus måste läggas på att lösa ändamålsenliga lokaler. Maten i skolan skall vara god och näringsrik. För att eleverna skall få i sig det de behöver för att klara skolarbete så bör skollunchen inte finnas som enbart vegetariskt alternativ. Vi ger också högstadiet och gymnasieeleverna fria busskort på skolloven.

Kommunfullmäktiges mål för skola

Enligt vision 2035 ska kommunens skolor tillhöra toppskiktet. För att vi skall nå dit så sätter vi detta mål:

- Förskolor och skolor i Bollebygds kommun ska metodiskt förbättra utbildning och undervisning för att uppnå höga och jämna resultat. De flesta nyckeltal ska visa en positiv utveckling jämfört med tidigare år och ett högre resultat jämfört med Sjuhäradskommunerna och riket.

Utredningsuppdrag 2025

- Utbildningsnämnden ska göra tillköp av kollektivtrafik på loven för högstadie- och gymnasieelever.
- Teknik och servicenämnden skall arbeta aktivt med att avveckla vegetarisk skollunch som enda alternativ.
- Utbildningsnämnden ska avveckla frukosten i högstadiet.

Fritid

I en kommun där vi mår bra och lever länge spelar en aktiv och meningsfull fritid en nyckelroll. Gammal som ung behöver gemenskap och aktiviteter för att må bra och ha ett sunt leverne. Kommunen skall bistå och hjälpa invånare och föreningslivet att erbjuda en variation när det gäller aktiviteter som stärker hälsa, gemenskap och folkbildning. Kommunen kommer aldrig själv kunna erbjuda denna variation utan det kan endast ske i samarbete med andra. Det är därför viktigt att förstå att invånare och föreningsliv är de som får vara drivande i vad just de vill ha för aktiviteter och kommunen måste vara lyhörda och stöttande i att hjälpa till att genomföra det invånarna vill. Vi ser att detta tankesätt på många håll är nytt varpå kommunen initialt får vara drivande i denna omställning.

Föreningsformen är en demokratisk och inkluderande form där många aktiviteter skapas utefter föreningens medlemmars önskan. Detta är något kommunen skall stötta genom att exempelvis bevilja bidrag eller hjälpa föreningarna ansöka om andra möjliga finansieringslösningar. Det är viktigt vi värnar om hela vår kommun och inte bara fokuserar på en del av kommunen. Vi bör också samarbeta med föreningarna för att stärka den kommunala krisberedskapen.

Inrättandet av förebyggare (fältassistenter) har visat sig vara en riktigt fin resurs i samverkan med skola, ungdomsverksamhet och polis. Förebyggarna behöver fler möjligheter att utveckla och förändra innehållet i det förebyggande arbetet.

Styrelsen för Åsa stugorna får investeringsmedel till ett nytt servicehus med samlingslokal som föreningar och kommunens verksamheter också skall kunna hyra.

Kommunfullmäktiges mål för fritid

- Ta fram en långsiktig plan för fritid- och rekreationsområden.
- En allaktivitetshall som stödjer inomhusidrotten skall planeras och på sikt uppföras.

Utredningsuppdrag 2025

- Föreningsrådet får i uppdrag att ta fram mål och vision för en aktiv fritid för hela kommunen och som ligger till grund för kommunens framtida planering av Fritids och rekreationsområden.
- Utbildningsnämnden får i uppdrag att inleda en dialog hur vi kan öka möjligheterna till folkbildning genom mer stöttning av Studieförbundet vuxenskolan och Riksidrottsförbundet Sisu utbildarna.
- Kommunstyrelsen fick under september 2023 ett brev från Bollekollen Sportklubb angående ett förslag angående anläggande av motionsspår. Detta anser vi ligger i linje med visionen om ett fritids och rekreationsområde i Rinna. Vi ger Kommunstyrelsen i uppdrag att starta en dialog med Bollekollen Sportklubb om möjligheterna att genomföra deras förslag skapa det tänkta fritids och rekreationsområdet i angränsning till Bollekollens verksamhet alternativt som ett samarbete med Bollekollen Sportklubb där den är huvudansvarig och kommunen stöttande.
- Socialnämnden får i uppdrag att få fler verksamheter tillgängliga för funktionsnedsatta. Hur kan daglig verksamhet som exempel möjliggöra fler aktiviteter ihop med föreningslivet i kommunen? Hur kan föreningarna i kommunen inkludera fler?
- Föreningsstödet höjs med 500 000 kronor.
- Socialnämnden får ett tillskott på 500 000 kronor till att utöka den förebyggande verksamheten.

Företagande

Bollebygd befinner sig just nu enligt företagsmätningar på en bottenplacering bland Sveriges 290 kommuner och mycket behöver därför göras för att utveckla Bollebygd till en mer företagsvänlig kommun. Vi måste vara mer tillmötesgående och presentera en mer samordnad myndighetsutövning. Genom att vara lyhörda och flexibla i förhandlingar samt att förkorta handläggningstiderna kan vi bli en mer attraktiv kommun för fler företag att etablera sig i och för befintliga företag att våga växa i. Upphandlingar bör utformas för att i högsta grad gynna kommunen och det lokala näringslivet. Mark måste också finnas tillgänglig för företagsetableringar.

Kommunfullmäktiges mål för företagande

- Under 2025 skall vi förbättra oss i företagsmätningarna och nå över en mittenplacering.
- Ha kontinuerliga träffar med företagen för att fånga upp önskemål och kritik bättre.

Utredningsuppdrag 2025

- Upphandlingar utformas så att de gynnar lokala aktörer inom lagens ramar.
- Hämta idéer och ta inspiration från andra kommuner som lyckas bättre i företagsmätningarna.

Medarbetare och personalförsörjning

Bollebygd skall vara en bra och trygg arbetsgivare. Medarbetarna gör ett fantastiskt jobb och är det viktigaste vi har i verksamheterna. Arbetsmiljön skall vara bra och arbetsbelastningen får inte vara för hög. Det är viktigt att bemanningen i verksamheterna är tillräcklig. Vi har som många andra kommuner svårt att rekrytera den kompetensen som krävs. Vi vill få seniorer att arbeta längre. Genom att låta senioren erhålla mellanskillnaden mellan arbetsgivaravgiften och ålderspensionsavgiften, så kan vi stimulera dem att arbeta längre och behålla värdefull kompetens. Övriga kostnader som kan påverkas ska räknas med så att det inte blir en merkostnad för kommunen. Samtidigt kan vi få en besparing på rekryteringssidan. Denna grupp bidrar till trygghet för nya oerfarna medarbetare och skulle också kunna användas som beredskapspersonal under semestrar eller vid hög sjukfrånvaro, samt för att handleda nyutbildade kollegor. Senioren skall ges möjlighet till att arbeta deltid. För en person som vid årets ingång har nått pensionsåldern betalar kommunen 10,21% arbetsgivaravgift jämfört med 31,42 % för en person som ej uppnått pensionsålder. Löneförstärkningen utgörs av skillnaden i de olika nivåerna för arbetsgivaravgiften. För Bollebygds kommun ska det inte kosta något extra jämfört med att anställa en yngre medarbetare. Om lönesumman är 40 000 kr/månad så skulle skillnaden bli ca 8000kr/månad. Vi höjer också friskvårdsbidraget till 2000 kronor per år.

Kommunfullmäktiges mål för attraktiv arbetsgivare

- Totalindex i enkäten för hållbart medarbetararrangemang (HME) ska förbättras och vara över rikssnittet för år 2025.

Utredningsuppdrag 2025

- Kommunstyrelsen får i uppdrag att ta fram riktlinjer för att ge chefer möjlighet att erbjuda seniorer att erhålla delar av mellanskillnaden mellan arbetsgivaravgiften och ålderspensionsavgiften, för att stimulera dem att arbeta längre. Övriga kostnader som kan påverkas ska räknas med så att det inte blir en merkostnad för kommunen.

Närproducerat

Kommunfullmäktiges mål för närproducerat

- Andelen närproducerade livsmedel (inom Sverige) ska vara minst 75 %.

Lokalbehoven

Följande behov är beskrivna i lokalresursplan 2025–2034 och uppdrag ges till kommunstyrelsen att:

- Ta fram projektdirektiv innehållande verksamhets-, behovs-, samt ekonomiska beskrivningar, för utveckling av skolområdet i Olsfors.
- Ta fram projektdirektiv innehållande verksamhets-, behovs-, samt ekonomiska beskrivningar, för ny förskola på Fjällastorp.
- Ta fram projektdirektiv innehållande verksamhets-, behovs-, samt ekonomiska beskrivningar, för framtida äldreboende.
- Ta fram projektdirektiv innehållande verksamhets-, behovs-, samt ekonomiska beskrivningar, för ny allaktivitetshall.
- Ta fram projektdirektiv innehållande verksamhets-, behovs-, samt ekonomiska beskrivningar, för utbyggd förskola i Olsfors.

Ytterområdena och kollektivtrafik

Vi vill att det ska satsas i hela kommun och ser en stor potential i ytterområdena. Översiktsplanen speglar tyvärr inte detta fullt ut, därför vill vi ta fram planer över hur vi kan utveckla de mindre orterna Hultafors, Olsfors och Töllsjö. I Töllsjö finns det idag plats inom barnomsorgen och således kapacitet att bygga och växa. Ett trygghetsboende här tror vi är en bra idé, då behöver de äldre inte lämna bygden samtidigt som det kan ske en förnyring i de befintliga bostäderna. Detta ger ett större underlag till kollektivtrafik och mataffärer. I Olsfors är skolan och förskolan i stort sett full och barnens genomsnittsyta att vistas på är långt under Skolverkets rekommendationer. Behovet av mer lokaler har varit känt länge, vi behöver göra verkstad och lösa lokalbehovet.

Kommunfullmäktiges mål för ytterområdena och kollektivtrafiken

- Att under mandatperioden påbörja arbetet med fördjupade översiktsplaner över orterna Olsfors, Hultafors och Töllsjö.

Utredningsuppdrag 2025

- Ökat utbud med kollektivtrafiken genom tillköp i våra ytterområden.
- Undersöka att låta allmänheten få åka med skolbussen på lämpliga turer i kommunen.
- Arbeta för ett trygghetsboende i Töllsjö.
- Kommunstyrelsen får i uppdrag att ta fram kostnaden på en fullstor idrottshall i Töllsjö för att sedan läggas till i investeringsplanen om politiken anser det är rimligt.

Finansiella mål

Planperiodens resultat kombinerat med en hög investeringsnivå medför att Bollebygds finansiella ställning försvagas. I det längre perspektivet är dock målsättningen fortsatt att stärka kommunens finansiella ställning. I denna budget finns en långsiktig finansiell plan över de nästkommande 10 åren. Utifrån planen sätts följande finansiella mål:

- Det ekonomiska resultatet ska motsvara 3 % av skatteintäkter och generella statsbidrag för en rullande fyraårsperiod.
- Över samma tid ska minst 40 % av kommunens skattefinansierade investeringar och exploateringar finansieras med egna medel.
- Det sista året i utvärderingen är innevarande år, det vill säga i årsredovisningen för 2025 avses genomsnittliga resultatet åren 2022–2025.

Budgetförutsättningar 2025–2027

Befolkningsutveckling 2023–2027

Nedan presenteras den senaste befolkningsprognosen för Bollebygds kommun 2023–2027 som togs fram av Statisticon i mars 2024. Prognosen är en trendbaserad befolkningsprognos vilket innebär att bostadsbyggandet förutsätts hålla samma nivå som ett genomsnitt av de senaste tre åren. I den första kolumnen redovisas faktiska befolkningsciffror per 31 december 2023 vilket är lite fler än den befolkningsciffran som används i det kommunala utjämningsystemet som låg till grund för kommunens skatteintäkter och bidrag under 2024.

Tabell 1 Befolkningsprognos 2023–2027

Ålder	2023	2024	2025	2026	2027
1–5	570	577	551	548	535
6	106	109	132	112	122
7–15	1 192	1 171	1 141	1 141	1 116
16–18	368	368	377	387	399
6–12	897	865	871	842	833
65–79	1 541	1 518	1 490	1 484	1 470
80+	564	609	657	683	721
Summa	9 733	9 774	9 814	9 865	9 917

Befolkningsstillväxten enligt den trendbaserade prognosen beräknas vara strax över 0,4 % per år under perioden 2023–2027. Ökningstakten i riket beräknas bli ca 0,2 % per år under samma period, vilket innebär att befolkningen beräknas öka mer i Bollebygd jämfört med riket.

Under perioden beräknas antalet barn inom förskola och grundskola minska, medan antalet gymnasieelever öka med nästan 10 %.

Antalet äldre minskar något för åldrarna 65–79, medan den förväntas öka kraftigt (ca 30 %) för äldre 80+.

Volymförändringar

I styrmodellen kompenseras inte nämnderna direkt av volymförändringar. Däremot ska volymförändringarna ligga till grund för de preliminära ramar som presenteras i detta dokument. Jämfört med tidigare år tas modellen för äldreomsorg samt LSS-insatser bort och finns i stället med som en sidoordnad redovisning där syftet är att synliggöra kostnadsökningar till följd av framförallt den åldrande befolkningen över tid. Modellen för utbildningsnämndens verksamheter finns kvar från tidigare år med förändringen att det sker en utjämning över två år för att lättare hantera förändringar i relevantatlet.

Tabell 2 Volymförändringar 2025–2027 (mnkr)

Verksamhet	2025	2026	2027
Förskola	-1	-0,3	-1,2
Förskoleklass	0,6	-1	0,5
Fritidshem	-0,6	-0,5	-0,2
Grundsärskola	0	1,5	1,5
Grundskola	-3,6	0	-1,7
Gymnasieskola	-0,9	1,5	1,5
Summa per år	-5,4	1,2	0,5
Utjämning 2 år	-2,7	-2,1	0,8

För utbildningsnämndens del blir det alltså för 2025 en minskning på 2,7 mnkr samt 2,1 mnkr 2026 till följd av färre elever. Hade föregående års modell i stället tillämpats hade det blivit en minskning på 5,4 mnkr 2025 samt ett tillskott på 1,2 mnkr 2026. För socialnämndens verksamheter upphör modellen med volymförändringar. I stället görs en bedömning av budgettillskott på samma sätt som för övriga verksamheter.

För långsiktig planering finns dock en sidoordnad redovisning baserad på befolkningsprognosen för 80+ samt förändring i antal LSS insatser. För treårsperioden 2025 till 2027 motsvarar dessa parametrar ett behov av budgettillskott på ca 10 mnkr. För 2025 har 2,9 mnkr fördelats till nämnden på grund av utökning av köpta boendeplatser inom LSS. För åren 2026 och 2027 behöver behoven konkretiseras inför respektive år.

Lön-/ prisuppräknings

Som grund för lön-/prisuppräknings används den av SKR framtagna prisindex för kommunal verksamhet (PKV). En generell budgetuppräknings för lönerörelsen görs så att kompensation kan ges upp till 2,9 % för 2025. Det finns en stor osäkerhet kring var märket på arbetsmarknaden hamnar och det kan därför bli aktuellt att korrigera budgetavsättningen för 2025. För åren 2026–2027 beräknas kostnaden för lönerörelsen till 2,5 % per år. Budgeten för lönerörelsen hanteras centralt och fördelas till nämnderna under innevarande år efter utfallet i löneöversynen där avsatt budget utgör högsta möjliga kompensationen till nämnderna.

För övriga kostnader görs en uppräknings med ca 2,5 % per år och framgår i tabell 3.

Tabell 3 lön-/prisuppräknings (mnkr)

	2024	2025	2026	2027
Lönerörelse	14,5	10,5	9	10
PKV övrig förbrukning	2,30%	2,40%	2,50%	2,60%
Indexuppräknings	4,1	4,5	4,7	4,9
Summa lön-/indexuppräknings	18,6	14,9	13,4	14,4

För 2025 räknas nämndernas budgetramar upp med prisuppräknings enligt tabell 4, medan den för de preliminära ramarna 2026–2027 avsätts centralt.

Tabell 4 indexering 2025 (tkr)

	2025
Kommunstyrelsen	723
Utbildningsnämnden	2 733
Socialnämnden	896
Revisionen	5
Bygg- och miljönämnden	10
Teknik- och servicenämnden	178
Summa	4 544

Detta innebär att budgeten för 2025 är satt utifrån 2024 års lönerörelse och med 2025 års prisnivåer.

Pensionskostnader

Tabell 5 nedan beskriver de pensionskostnader som prognosticeras för planperioden. Pensionskostnader avser samtliga pensionskostnader exklusive alternativlösningar.

Tabell 5 pensionskostnader 2024-2027

	2024	2025	2026	2027
Avgiftsbestämd del	23,1	22,8	23,2	24,3
Förändring av pens. avsättning	9	0	-1,5	-1,4
Pensionsutbetalningar	7,8	8,3	8,5	8,6
Finansiell kostnad	5,9	2,4	0,8	2
Löneskatt	11,1	8,1	7,5	8,1
Summa kostnader	57	41,7	38,6	41,5

2022 var pensionskostnaden 28,8 mnkr, vilket innebär att kostnaderna har ökat kraftigt fram till 2024 för att därefter minska något. Anledningen till kostnadsökningen beror dels på ett nytt avtal som tecknats av SKR och de fackliga parterna, dels värdesäkring av pensionsavsättningarna till följd av den höga inflationen 2022-2023. Under 2025 förutspås effekten av inflationen minska och pensionskostnaden beräknas minska med 15,2 mnkr, dock kvarstår kostnadsökningen från 2022 till följd av det nya pensionsavtalet.

Kapitalkostnader

Investeringsbudgeten som är antagen av kommunfullmäktige uppgår under åren 2025–2027 till 160,0 mnkr exklusive markinköp (se vidare under kapitlet om investeringsbudget).

I samband med att beslut om investeringsbudget godkänns även de kapitalkostnader som investeringen för med sig för de skattefinansierade investeringsprojekten. Det innebär att nämnderna kompenseras i form av utökad budgetram genom så kallad teknisk justering. För att kunna genomföra de justeringarna behöver en central pott avsättas under finansförvaltningen så att det finns budgetmedel att omfördela vid tillkommande investeringar. För avgiftsfinansierade verksamheter (avfall och VA) ska kostnadsökningen finansieras inom den taxa som fastställs och kompenseras därför ej.

Tabell 6 förändring av kapitalkostnader (mnkr)

	2025	2026	2027
Investeringar	65,4	22,4	22,4
Nya lån	25	0	0
Kapitalkostnader	2,3	3,2	0,7

Investeringsverksamheten för de skattefinansierade verksamheterna under perioden 2025–2027 driver alltså ett ökat lånebehov på 25 mnkr och ökade kapitalkostnader på sammanlagt 6,2 mnkr för år 2027. För att finansiera de taxefinansierade verksamheterna behövs lån på ytterligare cirka 40 mnkr varav 15 mnkr avser 2025.

Driftskonsekvens av långsiktiga investeringsbehoven

De långsiktiga investeringsbehoven som beskrivs i kapitlet nedan ligger utanför beslutad investeringsbudget och uppgår till närmare 1 mdr. Flera av de identifierade investeringsbehoven under 10-årsperioden kan komma att börja generera utgifter under planåren 2025–2027 även om de i dagsläget inte är medräknat i investeringsbudgeten. Genomförs samtliga identifierade långsiktiga investeringsbehov uppgår kapitalkostnaden till ca 60 mnkr per år om nuvarande finansiella mål uppfylls givet en ränta på 4%.

Förändringsuppdrag

Hela kommunsektorn står inför stora demografiska utmaningar, för att klara av dessa behöver alla kommuner ställa om och arbeta för att nå en effektivare verksamhet utan att genomföra kortsiktiga besparingar eller nedskärningar. Samtliga nämnder behöver därför genom verksamhetsutveckling med stöd av t.ex. digitalisering nå en effektivare verksamhet för att på så sätt frigöra resurser som kan satsas på att möta kommunens framtida välfärdsutmaningar. För 2025 sätts förändringsuppdraget för utbildningsnämnden till 0,7 mnkr vilket motsvarar ca 0,2 % av budgeten. För övriga nämnder och för åren 2026–2027 är förändringsuppdraget satt till 1,0 % och fördelas enl. tabell 7. Utbildningsnämndens förändringsuppdrag för 2025 är alltså sänkt vilket beror på de utmaningar nämnden har att anpassa verksamheten till färre elever.

Tabell 7 Förändringsuppdrag per nämnd (mnkr)

	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	0,8	0,8	0,8
Utbildningsnämnden	0,7	3,3	3,3
Socialnämnden	2,2	2,2	2,2
Teknik- och servicenämnden	0,2	0,2	0,2
Bygg- och miljönämnden	0,1	0,1	0,1
Summa	4	6,6	6,6

Intäktsprognos

I tabell 8 presenteras en intäktsprognos för 2024–2027 som baseras på SKRs skatteunderlagsprognos per den 4/10 2024. Intäktsprognosen är baserad på att invånarantalet ökar i samma takt i Bollebygd kommun som i resten av landet det vill säga 9 766 invånare 1 november 2024, vilket alltså är något lägre än kommunens egen befolkningsprognos.

Tabell 8 Intäktsprognos 2024–2027 (mnkr)

	2024	2025	2026	2027
Skatteintäkter	565,3	591	620,5	647,4
Inkomstutjämningsbidrag	80,5	84,7	89	92,9
Kostnadsutjämningsbidrag	-2,5	-5,3	-5,3	-5,3
Regleringsbidrag	29,8	25,6	22,1	16,6
LSS-utjämningsbidrag	-4,6	-5,6	-5,6	-5,7
Slutavräkning 2021	2,4	2,4	0	0
Fastighetsavgift	24	25,3	25,3	25,3
Summa skatter och bidrag	694,9	718	745,8	771,1

Utifrån denna skatteunderlagsprognos görs bedömningen att resultatutjämningsreserven (RUR) ej kan nyttjas i det fall ett negativt balanskravsresultat uppstår 2025.

Prioriteringar och omfördelningar

Tabell 9 Prioriterade satsningar 2025–2027 (mnkr)

Nämnd och ändamål	mnkr	Kommentar
Kommunstyrelsen	2,0	
Tillköp kollektivtrafik	1,0	
Friskvårdsbidrag	0,5	Höjning av friskvårdsbidraget till 2.000 kr
30-årsfest	0,1	Bollebygds kommun 30 år
Microsoft licenser	0,3	
BRÅ-samordnare/beredskap	0,4	
Utredningsbudget	0,5	Driftsbudget för tidiga utredningar vht-lokaler
Miljö- och hållbarhetsstrateg	-0,8	Ej prioritet
Socialnämnden	4,4	
Hyra Bollegården	0,2	Ökad underhållskostnad, 0,2 mnkr per år 2024–2027
Uppräkning utöver index	0,5	
Millenium	0,2	
Externa placeringar LSS	2,9	
Placeringar BOU	0,7	
Bemanningscontroller	0,3	
Bemanningsplanerare	0,3	
Avgår dygnsvilan	-2,0	Extra tillskott under 2024 avgår
Personal äldreomsorg	1,0	Personalförstärkning natt
Föreningsbidrag kvinnojour	0,1	
Integration	-0,7	
Förebyggare	0,5	
Anhörigstöd	0,5	
Bygg- och miljönämnden	0,5	
Samordnare	0,4	
Digitalisering	0,1	
Utbildningsnämnden	3,8	
Läroböcker	0,1	
Millenium	0,1	
Skolskjuts	1,0	
Digitala lärverktyg	0,5	
Pedagogiska måltider	0,7	
Föreningsstöd	0,5	
Skollovskort	0,5	
Frukost i högstadiet	-0,3	
El/fastighetsdrift	0,7	
Teknik- och servicenämnden	2,3	
El/fastighetsdrift	0,4	Ökade kostnader för fastighetsdrift/el
Hyra Tingkullen	-0,9	Nettoeffekten vid flytt från Tingkullen
Utredningar drift	0,5	
Rivning	0,5	Enbart 2025
Utvecklingsledare	0,8	
Lägre kostnader politisk vht	-0,1	
Skattefinansiering av VA-taxa	1,1	5% skattefinansiering
Totalt uppgår satsningarna till 13,0 mnkr		

Sammanställning av budget 2025, preliminära ramar 2026–2027

Utifrån dessa budgetförutsättningar och enligt de prioriteringar som görs i denna budget sätts nämndernas ramar enligt tabell 10 för år 2025 samt preliminära ramar för åren 2026 och 2027.

Tabell 10 Sammanställning budget 2025, preliminära ramar 2026–2027 (mnkr)

	Budget	Budget	Prel ram	
	2024	2025	2026	2027
Kommunfullmäktige	1,5	1,6	1,6	1,6
Revision*	0,9	1,04	1,04	1,04
Valnämnd	0,5	0	0,2	0
Överförmyndare	0,8	0,8	0,8	0,8
Kommunstyrelsen	77,8	78,3	78,3	78,3
Utbildningsnämnden	337,1	339,7	337	336
Socialnämnden	228	230,4	228,7	226,7
Teknik- och servicenämnden	23,8	26,3	23,9	23,7
Bygg- och miljönämnden	10,9	11,3	11,2	11,1
Ofördelad budget	3,6	2,3	4	4
Indexjustering		0	4,7	9,6
Lönerörelse	1,4	10,9	20,9	30,9
Finansförvaltning	5,4	-8,8	-11,9	-9
Volymtillskott UN/SN		0	-2,1	-1,3
Tillkommande kapitalkostnader**		2,7	5,9	6,6
Summa kostnader	691,7	696,5	704,2	720
Summa skatteintäkter och bidrag	692,6	718	745,8	771,1
Resultat	0,9	21,5	41,6	51,1
<i>Resultat i procent</i>	<i>0,13%</i>	<i>2,99%</i>	<i>5,58%</i>	<i>6,63%</i>

Verksamheternas kostnader uppgår till 696,5 mnkr och ett budgeterat resultat på 21,5 mnkr vilket motsvarar 3,0 % av skatteintäkter och bidrag. Budgeteten för verksamheternas nettokostnad höjs med 0,6 % mellan år 2024 och 2025. Skattesatsen på 21,59 % lämnas oförändrad.

Avstämning av finansiella målen

De finansiella målen är 3 % av skatteintäkter och statsbidrag samt 40 % självfinansieringsgrad.

Resultatmålet utvärderas genom rullande 4-årsperiod. I tabell 11 görs en sammanställning av de aktuella årens resultat som visar att det budgeterade resultatet visserligen uppnår 3 % för året 2025 men mot bakgrund av de svagare resultaten år 2023-2024 blir det svårt att nå målet för 2025 och 2026.

Tabell 11 Sammanställning god ekonomisk hushållning 2024-2027

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Resultat	44,5	4,5	-3,7	21,5	41,6	51,1
Gen. Bidrag och skatteint.	641,1	666,0	697,3	718,0	745,8	771,1
Resultat per år	6,90%	0,7%	-0,5%	3,0%	5,58%	6,60%
Resultat rullande 4-årsperiod	5,2%	5,0%	3,90%	2,5%	2,2%	3,4%

Resultaten för år 2023 och 2024 har för Bollebygds del, precis som för samtliga kommuner och regioner i riket, präglats av en historiskt stor pensionskostnadsökning till följd av den höga inflationen. Mellan år 2022 och 2023 ökade pensionskostnaden med ca 50 % från 35 mnkr till 52 mnkr. För 2024 prognosticeras ökningen bli ytterligare 7 mnkr, totalt för de två åren är det alltså kostnader på 41 mnkr som belastat resultaten.

Utöver pensionskostnaden har 2023 och 2024 även präglats av försämrade resultat till följd av utrangering av äldre utredningar som redovisats som tillgångar samt rättning av redovisningsfel bakåt i tiden.

I ett vidare perspektiv görs därför bedömningen utifrån dessa händelser samt kommunens samlade finansiella ställning att det råder god ekonomisk hushållning utifrån det budgeterade resultatet på 3 % 2025.

Investeringsbudget 2025–2027, samt långsiktig plan

Investeringsbudgeten är indelad i två delar, budget för reinvesteringar respektive investeringsprojekt. Utöver det finns en plan med de identifierade investeringsbehoven under kommande år men där förutsättningarna för projekten ännu inte är tillräckligt klara för att besluta om investeringsbudget.

Reinvesteringsbudget

Reinvesteringsbudgeten är avsedd att ge ett handlingsutrymme för varje nämnd att genomföra mindre investeringsprojekt som i första hand avser att ersätta en tidigare gjord investering. Som huvudregel finansieras kapitalkostnaderna för reinvesteringarna av att tidigare genomförda investeringar slutavskrivs. För 2025–2027 beslutas reinvesteringsbudget enligt tabell 12.

Tabell 12 Reinvesteringsbudget 2025–2027

Reinvesteringar	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	4	4	4
Teknik- och servicenämnden	24,5	28,5	28,5
Fastighet	10	10	10
Gata	4,5	4,5	4,5
Avfall / park	1	1	1
Vatten och avlopp	9	13	13
Socialnämnden	1,6	1,6	1,6
Utbildningsnämnden	1,3	1,3	1,3
Summa reinvesteringar	31,4	35,4	35,4

Totala reinvesteringsbudgeten uppgår till strax över 30 mnkr om året. För socialnämnden samt utbildningsnämnden ingår medel för digitalisering i reinvesteringsbudgeten. För teknik- och servicenämnden ingår investeringar avseende pågående dödligt våld (PDV) i nämndens totala reinvesteringsbudget.

Investeringsprojekt

Budgeten för investeringsprojekt avser större objekt där kompensation alltid ges för kapitalkostnader. Om nämnd har avgående kostnader i form av till exempel hyra räknas dessa av mot tillskottet för kapitalkostnader så att ingen överkompensation uppstår.

Investeringsbudgeten sätts totalt per projekt och kan löpa över flera år, en prognos görs för när investeringsutgiften uppstår men som huvudregel budgeteras om i investeringsprojekten mellan åren. Genom att anta investeringsprojekten enligt tabell 13 anses att investeringsbeslut för projekten har fattats och ansvarig nämnd har i uppdrag att genomföra projekten inom beslutad projektbudget.

Tabell 13 Investeringsprojekt 2025–2027

Investeringsprojekt	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	28	0	0
Skola 7-9 - förstudie/projektering	5		
Gruppbofastad LSS*	23		
Teknik- och servicenämnden	21,6	0	0
-Varav skattefinansierad	14,5	0	0
Omklädningsrum idrottshall*	4,7		
Belysning gata	4		
Frystorkad mat	1		
Avfall - Avläsningsutrustning ÅVC	0,1		
VA - Digitala vattenmätare	0,5		
VA - Lås- och larmsystem	1		
VA - Processlösning reningsverk	5,5		
Åsastugorna	4,8		
Socialnämnden	0,5	0	0
Möblering ny gruppbofastad LSS	0,5		
Summa investeringsprojekt	50,1	0	0
-Varav skattefinansierad	43	0	0

*Avser tidigare fattade investeringsbeslut, där prognos är gjord för att budgeteras om till 2025 enligt tabell 14

Tabell 14 Pågående investeringsprojekt 2025

Pågående investeringsprojekt	-2025	Totalt	Återstår
Renovering idrottshall	10,3	15	4,7
Gruppbofastad LSS	14	37	23
Åsastugorna	0,8	5,6	4,8

Sammanställning av investeringsbudget 2024–2026

Totalt uppgår alltså investeringsbudgeten per nämnd för 2025–2027 enligt tabell 15.

Tabell 15 Sammanställning av investeringsbudget 2025–2027

Totalt investeringar	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	32	4	4
Teknik- och servicenämnden	46,1	28,5	28,5
Socialnämnden	2,1	1,6	1,6
Utbildningsnämnden	1,3	1,3	1,3
Summa investeringar	81,5	35,4	35,4
-Varav skattefinansierad	65,4	22,4	22,4

Kommunfullmäktige beslutar om en investeringsbudget per projekt. Nämnden har mandat att göra omfördelningar mellan projekt som understiger 5 mnkr. Omfördelning får dock ej göras från reinvesteringsanslag.

Långsiktig investeringsplan

Utöver ovanstående investeringsbudget har ett antal olika investeringsbehov identifieras. Dessa finns med i budgetdokument för att ge en samlad bild av kommunens totala planerade investeringstakt under en längre tidsperiod så att kommunfullmäktige kan sätta adekvata långsiktiga finansiella mål för god ekonomisk hushållning. De planerade investeringsprojekten framgår i tabellen nedan och avser under en tioårsperiod. Summan för de planerade investeringsprojekten uppgår till ca 1 mdkr.

Planerade projekt	Kostnad
Äldreboende	120
Skolområdet Olsfors	40
Ny förskola	70
Ny skola	330
Ny allaktivitetshall	60
Kommunhus	80
Gruppbostad LSS	40
VA Olsfors-Bollebygd	100
Nytt avloppsreningsverk	150
Summa	990

I takt med att förutsättningarna klargörs fattas investeringsbeslut och därmed flyttas investeringen över till budgeten för investeringsprojekt. Det kan göras i samband med nytt budgetbeslut eller vid annat särskilt tillfälle om det är mer lämpligt, till exempel vid större och komplicerade investeringsbeslut i form av ny skola eller nytt avloppsreningsverk.

Strategiska markinköp och exploateringar

Under åren 2025–2027 beräknas inte några exploateringsprojekt genomföras.

Om det blir aktuellt avsätts budget för detta genom att en exploateringsplan tas fram. Avseende strategiska markinköp avsätts 25 mnkr per år som disponeras av kommunstyrelsen.

Ekonomiska sammanställningar

Specificering av budgetförändringar per nämnd

Kommunstyrelsen

Ram 2024	77,8
Avgår digitalisering detaljplan	-0,5
Avgår bredband	-0,5
Avgår solceller	-0,2
Helårseffekt organisation 2024	-0,2
Förändringsuppdrag	-0,8
Indexering	0,7
Tillköp kollektivtrafik	1
Friskvårdsbidrag	0,5
30-årsfest	0,1
Microsoft licenser	0,3
BRÅ-samordnare/beredskap	0,4
Utredningsbudget	0,5
Miljö- och hållbarhetsstrateg	-0,8
Ram 2025	78,3

Socialnämnden

Ram 2024	228
Avgår statsbidrag	-0,8
Hyra Bollegården	0,2
Förändringsuppdrag	-2,2
Indexering	0,9
Uppräkning utöver index	0,5
Millenium	0,2
Externa placeringar LSS	2,9
Placeringar BOU	0,7
Bemanningscontroller	0,3
Bemanningsplanerare	0,3
Avgår dygnsvilan	-2
Föreningsbidrag kvinnojour	0,1
Integration	-0,75
Personal äldreomsorg	1
Förebyggare	0,5
Anhörigstöd	0,5
Ram 2025	230,4

Bygg- och miljönämnden

Ram 2024	10,9
Förändringsuppdrag	-0,1
Samordnare	0,4
Digitalisering	0,1
RAM 2025	11,3

Utbildningsnämnden

Ram 2024	337,1
Avgår statsbidrag 2024	-0,5
Volymförändring	-2,7
Förändringsuppdrag	-0,7
Indexering	2,7
El/fastighetsdrift	0,7
Millenium	0,1
Skolskjuts	1
Digitala lärverktyg	0,5
Pedagogiska måltider	0,7
Läroböcker	0,1
Föreningsstöd	0,5
Skollovskort	0,5
Frukost i högstadiet	-0,3
Ram 2025	339,7

Teknik och Servicenämnden

Ram 2024	23,8
Helårseffekt organisation 2024	0,2
Förändringsuppdrag	-0,2
Indexering	0,2
El/fastighetsdrift	0,4
Hyra Tingkullen	-0,9
Utredningar drift	0,5
Rivning	0,5
Utvecklingsledare	0,8
Lägre kostnader politisk verksamh.	-0,1
Skattefinansiering av VA-taxa	1,1
Ram 2025	26,3

Resultatbudget	Prognos	Budget	Plan	Plan
	2024	2025	2026	2027
Verksamhetens intäkter	124,0	127,7	131,6	135,5
Verksamhetens kostnader	-782,9	-790,2	-800,8	-819,5
Avskrivningar	-33,6	-34,0	-35,0	-36,0
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Verksamhetens nettokostnader	-692,5	-696,5	-704,2	-720,0
Skatteintäkter	566,3	593,4	620,5	647,4
Generella statsbidrag och utjämning	131,0	124,6	125,3	123,7
Finansiella intäkter	3,0	3,0	3,0	3,0
Finansiella kostnader	-11,4	-8,1	-7,3	-8,9
Resultat efter skatteintäkter och finansnetto	-3,7	21,5	41,6	51,1
Extraordinära poster	0	0	0	0
Uttag resultatutjämningsreserv				
Årets resultat	-3,7	21,5	41,6	51,1

Balansbudget	Prognos	Budget	Plan	Plan
	2024	2025	2026	2027
Tillgångar				
Anläggningstillgångar	633	683	683	683
Omsättningstillgångar	120	127	132	132
Summa tillgångar	753	810	815	815
Eget kapital, avsättningar och skulder				
Eget kapital vid årets början	413	409	431	473
Årets resultat	-4	22	42	51
Summa eget kapital	409	431	473	524
Avsättningar för pensioner	91	91	89	88
Långfristiga skulder	150	187	150	99
Kortfristiga skulder	104	104	104	104
Summa skulder	253	291	254	204
Summa Eget kapital, avsättningar och skulder	753	810	815	815

Finansieringsbudget

	Prognos 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Löpande verksamhet				
Årets resultat	-4	21	42	51
Justering för av- och nedskrivningar	34	34	35	36
Kassaflöde från löpande verksamheten	30	55	77	87
Investeringsverksamhet				
Investering i materiella tillgångar	-57	-82	-37	-36
Försäljning av materiella tillgångar	0	0	0	0
Investering i finansiella tillgångar	0	0	0	0
Försäljning av finansiella tillgångar	0	0	0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-57	-82	-37	-36
Finansieringsverksamhet				
Förändring långfristiga skulder	15	37	-37	-51
Förändring långfristiga fordringar	0	0	0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	15	37	-37	-51
Årets kassaflöde	-12	10	3	0
Likvida medel vid årets början	41	29	39	42
Likvida medel vid årets slut	29	39	42	42

Töllsjö idrottshall som vi vill ska bli en fullstor hall.



Mål och budget 2025-2027



Folkets Röst



Förord

Bollebygds kommun har för närvarande en god ekonomi. Till stor del beror detta på att vi under tidigare mandatperioden brutit en trend med akuta nettokostnadshöjningar som kommunen tidigare misslyckades bryta. Vi har en ny översiktsplan på plats och en vision för Bollebygds kommun 2035.

Detta tillsammans med väsentliga styrdokument innebär att grunden är lagd för en långsiktig planering av kommunens framtid. Det ger oss möjlighet att planera långsiktigt och allokera resurser till de delar av verksamheterna som vi ser behöver förstärkas. Vi fortsätter att eftersträva ett effektivt nyttjande av de resurser vi har. Föreslagna förstärkningsåtgärder kommer att bli föremål för strikt uppföljning.

Vi ger ett resultat om 20 Mkr i vår budget för det kommande året. Med en ganska väl försedd kassa, ser vi med tillförsikt på framtiden, inte minst när det gäller viktiga investeringar inför framtiden.

Följande satsningar kan särskilt omnämnas

Kommunstyrelsen lägger fortsatt kraft på ordning & reda och förstärks genom satsning på HR-medarbetare. Kommunen ska inleda användning av AI (Artificiell intelligens) i sina verksamheter och nyttjandet ska öka årligen fram till 2030. Vi tillför extra medel till friskvårdsbidrag med 1,4 Mkr. För att fira kommunens 30-årsdag, vill vi med hjälp av kommunens företagare, i samverkan med kommunen, återuppliva Fäst i Bollebygd.

För **Utbildningsnämnden** utökar vi ramen med 3,6 Mkr mer än majoriteten. Vidare avsätter vi medel för läroböcker samt pedagogiska måltider i linje med förvaltningens önskemål. Även detta med ett större belopp än majoriteten.

För **Teknik- och Servicenämnden** anslår vi medel för rivning, utredning drift samt enkelt avhjälpta hinder; helt i linje med förvaltningens önskemål.

Till skillnad från majoriteten, anslår vi medel till **Bygg- och Miljönämnden** för naturvårdsinsatser. 200 kkr istället för förvaltningens önskade 100 kkr.

Kommunens investeringar avser i övrigt följa den lokalresursplan som antagits. Till skillnad mot majoriteten, vill vi också genomföra följande:

- Redan under 2024 ville vi inleda arbetet med uppförandet av en allaktivitetshall i anslutning till befintlig skola. Denna viljeyttring upprepas inför 2025.
- Vi vill redan nu allokera medel till Fritidsbank-projektet med 2 Mkr. En post som inte finns med i majoritetens budget. För närmare information om Fritidsbanken, besök webbsidan fritidsbanken.se.
- Vi vill med början 2025 inleda arbetet med att förverkliga friluftsområdet i Rinna och inte bara anlägga ett elljusspår, som majoriteten avsatt 3 Mkr till.

Vi bedömer att dessa satsningar tillsammans med en fortsatt effektiv efterlevnad av budget kommer att förstärka grunden samt göra det möjligt för oss att förbättra servicen till våra invånare och näringsidkare i hela kommunen.

Övergripande riktlinjer och process

Enligt kommunallagen ska kommuner:

- ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet och i sådan verksamhet som bedrivs genom andra juridiska personer
- besluta om riktlinjer för god ekonomisk hushållning för kommunen

I de fall kommunen avser inrätta en resultatutjämningsreserv ska riktlinjen även omfatta hanteringen av denna.

Riktlinje för god ekonomisk hushållning

Kommunallagen stadgar att varje kommun ska ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. Mål som är av betydelse för en god ekonomisk hushållning ska anges för verksamheten. Utöver detta ska finansiella mål anges. I regeringens proposition 2004/05:100 ges följande tolkning av begreppet "god ekonomisk hushållning":

"Varje generation bör bära kostnaden för den service som generationen själv beslutat om och själv konsumerar:"

Genom att formulera tydliga mål har de förtroendevalda möjlighet att staka ut den politiska färdriktningen. För att kunna följa upp om verksamheten är effektiv eller inte krävs att det av nämnderna formuleras mål som är tydliga och mätbara. De mål som anges för verksamheten ska stå i relation till de ekonomiska resurser som ställs till förfogande.

I mål- och budget beslutar kommunfullmäktige om såväl mål för verksamheten som finansiella mål som framgår under "Kommunfullmäktiges mål" nedan.

Utöver dessa mål ska kommunens verksamhet bedrivas så att hemmaplanslösningar eftersträvas utifrån ett långsiktigt socialt och ekonomiskt försvarbart perspektiv.

I samband med årsredovisningen utvärderas kommunens måluppfyllelse och utifrån dessa mål görs en bedömning om kommunen har en god ekonomisk hushållning. Detta ska anses uppfyllt då merparten av verksamhetsmålen är uppfyllda samtidigt som de två finansiella målen är uppfyllda.

Vision och mål

Sedan tidigare har kommunen antagit Vision 2035, vilken utpekar den framtida kommunen. Den lyder:

Vision Bollebygds kommun 2035

Bollebygd är en kommun under utveckling och tillväxt. Här bor 12 000 invånare.

Leva och bo i Bollebygds kommun

Här får du en by- och småstadskänsla. Det finns bostäder för alla och i hela kommunen. Närheten, oavsett om det är till stad, flygplats eller natur, är påtaglig.

Vi har vatten och luft av god kvalitet, vackra dalgångar och blandad skog. Kraften vi får från naturen ger oss livskvalitet. Detta bevarar vi för kommande generationer.

En av kommunens många fördelar är att alla känner alla. Det är enkelt att samtala med varandra – invånare, politiker och kommunens anställda. Kommunen genomsyras av öppenhet,

tillgänglighet och delaktighet. Samtal och det goda mötet är förutsättningen för bra relationer och tryggheten i vår kommun.

Här lever vi tryggt och säkert. Närheten till varandra skapar tillit och samhörighet. Vi är engagerade och bryr oss om kommunens framtid.

Här finns mötesplatser, kultur och fritidsaktiviteter för alla. Kommunen stöttar och uppmuntrar civilsamhällets initiativ och dess engagerade ledare.

Här trivs vi och lever gott!

Arbeta och verka i Bollebygds kommun

Här finns goda förutsättningar för ett rikt näringsliv både på landsbygden och i tätorterna med kreativa och innovativa företagare. Kunskap, engagemang och entreprenörsanda skapar förutsättningar för en hållbar kommun där idéer utvecklas.

Våra skolor i toppklass utbildar framtidens företagare och medarbetare. Satsningar på hela utbildningskedjan lägger grunden för en kommun präglad av kunskap, innovation och kreativitet. Oavsett om du åker inom, till eller från kommunen kan du göra det på ett säkert och hållbart sätt. Utbyggda gång- och cykelvägar och en väl fungerande kollektivtrafik gör det enkelt ta sig till skola, arbete, aktiviteter och rekreation.

Bollebygd är en attraktiv kommun för besökare. Vår natur, närhet till sjöar och utbudet av aktiviteter erbjuder något för alla att uppleva och välkomnar gäster från när och fjärran.

I samverkan går vi framåt!

Kommunfullmäktiges mål

Vi har under tidigare mandatperioder arbetat med att införa ett sk tillitsbaserat styrelseskick. Det innebär i stort att de funktioner i kommunen som har bäst kunskap och förutsättningar att hantera en viss fråga ges förtroendet att handha frågan. Detta innebär att budgeten endast bör innehålla övergripande mål och endast sådana där målbeskrivningar inte framgår av lag eller annan förordning. De mål vi anger bygger på den vision vi redogjort för ovan.

Nämnderna ska arbeta för att uppfylla de övergripande målen genom att efter eget val bryta ner dem till ett eller fler nämndspecifika mål. Nämnderna prioriterar självständigt när arbete ska ske med enskilda mål innebärande att varje nämnd inte behöver arbeta med samtliga övergripande mål under varje enskilt år. Nämnderna ska sålunda ges frihet att inom ramen för de övergripande målen själva utfärda mål som uppfyller kraven på att vara specifika, mätbara, accepterade, realistiska och tidsbegränsade (SMARTa mål).

De mål vi anger nedan är inriktade mot 2035. De behöver inte vara fullt uppfyllda under mandatperioden, men kommunen måste arbeta med dem under den kommande mandatperioden och därefter för att visionen ska kunna bli uppfylld.

Arbete och företagande

- Kommunen ska skapa mycket goda förutsättningar för att bedriva näringsverksamhet i hela kommunen. Det långsiktiga målet är att minska pendlingen och ersätta den med lokala arbeten. Sålunda fordras ett proaktivt tänk från kommunens sida med syftet att underlätta för privata aktörer att bedriva verksamhet här. Exempelvis måste tomtmark, exempelvis i Getabrohult och Låddekärsbu, och digitala tjänster med hög kvalitet inriktade mot näringsverksamhet tillhandahållas; kvalitativt hög service och biträde måste ges till näringsidkare som bedriver eller avser bedriva verksamhet här; näringslivets krav på elektrifiering och behov av fossilfri kraft måste tillgodoses; kontakterna med de lokala aktörerna måste fördjupas. Våra invånare måste utbildas i större grad för att möta näringslivets anspråk. Sålunda måste de lokala skolorna öka kontaktytan mot det lokala näringslivet och göra det till en naturlig del i undervisningen.
- Kommunen ska vara en attraktiv och bra arbetsgivare. Kommunen måste då arbeta med att försörja medarbetarnas kompetens och kommunpolitikens insikter och kunskaper om den kommunala verksamheten. Kommunen måste även sträva mot att digitalisera sin verksamhet för att på sätt underlätta medarbetarnas tillvaro på arbetsplatsen. Kommunen måste hålla sig i framkant inom de kunskapsområden som de kommunala förvaltningarna agerar. Kommunen måste vara beredd att vara en flexibel arbetsplats, där medarbetarnas individuella behov, kompetens och insikt måste tas tillvara. Alla medarbetare ska tycka att det är kul att gå till jobbet.
- Vi ska eftersträva att ha en låg arbetslöshet i kommunen. Kommunen ska arbeta för att invånare som befinner sig långt ifrån arbetsmarknaden ska erhålla sysselsättning inom de kommunala verksamheterna, såsom enklare jobb, eller de privata.
- Kommunen ska möjliggöra för näringsidkare att bedriva verksamhet som idag bedrivs i kommunal regi.

Trygghet, uppväxt och åldrande

- Invånarna i kommunen ska uppskatta att bo i hela kommunen. Kommunen måste lägga fokus på boendeformer, trygghetsskapande åtgärder, kontaktytor mot individer och föreningar. Invånarna ska känna att det saknas anledning att flytta från kommunen.
- Kommunen måste arbeta för att invånarna ska känna förtroende för kommunen och dess samhällsservice.
- Kommunen måste tillhandahålla förberedda platser för fritids- och kulturaktiviteter. Vi vill se en utveckling av återbruk och fritidsbank. Inom nära framtid måste Rinna utvecklas till ett fritidsområde.
- Kommunen ska ställa sig i grunden positiv till initiativ från invånare som ligger i linje med visionen ovan.
- Enligt visionen ska våra skolor hålla toppklass. Kommunen måste därför sträva mot att detta mål nås.

Miljösmart och Hållbar kommun

Kommunen har under föregående mandatperiod antagit en miljöpolicy och en hållbarhetspolicy. Dessa handlingar utgör grunden för kommunens långsiktiga planering av de här rubricerade målen. Det gemensamma målet är att kommunen ska uppnå de mål som antagits i Agenda 2030. Kommunens miljöstrateg ska tillsammans med politik och förvaltningar utarbeta de strategiska stegen för att uppnå detta övergripande mål. I varje kommande årsbokslut för kommunen ska utvärderas hur arbetet med detta har utförts föregående år (miljörevision).

Finansiella mål

Planperiodens resultat kombinerat med en hög investeringsnivå medför att Bollebygds finansiella ställning försvagas. I det längre perspektivet är dock målsättningen fortsatt att stärka kommunens finansiella ställning. Kommunen ska inte sträva mot att öka driftkostnaderna för enskilda år där prognoserna visar resultat överstigande budget.

- Det ekonomiska resultatet ska över mandattiden motsvara 3 % av skatteintäkter och generella statsbidrag. Mot bakgrund av det styre som kommunen för närvarande lyder under, bedömer vi att kommunen skulle drabbas av svält om detta mål ligger kvar under innevarande mandatperiod. Med hänsyn härtill har vi i avvaktan på att ett starkare styre tar över den politiska ledningen, minskat resultatmålet till 1 % av omsättningen.
- Över samma tid ska minst 40 % av kommunens skattefinansierade investeringar och exploateringar finansieras med egna medel. Vi har så pass stora reserver inhämtade under föregående mandatperiod att detta mål f n inte behöver sänkas.

Uppdrag till nämnderna

Kommunfullmäktiges riktade uppdrag till nämnderna.

Heltidsplan

Handlingsplanen för Heltid som norm har sedan tidigare beslutats och arbetet skall fortsättas mot full implementering från och med april 2026.

Tillväxt Teknik & Servicenämnden

Nämnden får i uppdrag att utöka servicen till medborgarna och företagen i Bollebygds kommun. Även takten och ambitionsnivån av samhällsutvecklingen ska öka i kommunen.

Gång- & cykelvägar/Enskilda vägar

Teknik & Servicenämnden får i uppdrag att upprusta befintliga gång och cykelvägar samt enskilda vägar där behoven är som störst. Nämnden prioriterar dessa medel där de gör mest nytta.

Fritids- och friluftsområde

Utveckla Rinnaområdet som fritids- och friluftsområde med början 2025.

Integration och invånare som står långt ifrån arbetslivet

Socialnämnden har fått ett uppdrag att utveckla arbetet med integration samt s.k. enkla jobb. Detta uppdrag ska fortsätta under perioden.

Allaktivitetshall

Då vi anser att kommunen snarast skall investera i ny Allaktivitetshall, vill vi att Teknik & Servicenämnden vidtar de åtgärder som krävs för att en hall skyndsamt skall kunna uppföras.

Budgetförutsättningar 2025-2027

Befolkningsutveckling 2023-2027

Nedan presenteras den senaste befolkningsprognosen för Bollebygds kommun 2023–2027 som togs fram av Statisticon i mars 2024. Prognosen är en trendbaserad befolkningsprognos vilket innebär att bostadsbyggandet förutsätts hålla samma nivå som ett genomsnitt av de senaste tre åren. I den första kolumnen redovisas prognosticerade befolkningssiffror per 31 december 2023 vilket är några fler personer än den befolkningssiffran som används i det kommunala utjämningsystemet och som ligger till grund för kommunens intäkter under 2023.

Befolkningsprognos 2023-2027

Ålder	2023	2024	2025	2026	2027
1-5	570	577	551	548	535
6	106	109	132	112	122
7-15	1192	1171	1141	1141	1116
16-18	368	368	377	387	399
6-12	897	865	871	842	833
65-79	1541	1518	1490	1484	1470
80+	564	609	657	683	721
Summa	9733	9774	9814	9865	9917

Intäktsprognos

Intäktprognosen för 2024-2026 som baseras på SKRs skatteunderlagsprognos per den 5:e oktober 2023. Intäktprognosen är baserad på att invånarna ökar i samma takt i Bollebygds kommun som i resten av landet, vilket alltså är något lägre än kommunens egna befolkningsprognos.

	2024	2025	2026	2027
Skatteintäkter	565,3	591	620,5	647,4
Inkomstutjämningsbidrag	80,5	84,7	89	92,9
Kostnadsutjämningsbidrag	-2,5	-5,3	-5,3	-5,3
Regleringsbidrag	29,8	25,6	22,1	16,6
LSS-utjämningsbidrag	-4,6	-5,6	-5,6	-5,7
Slutavräkning 2021	2,4	2,4	0	0
Fastighetsavgift	24	25,3	25,3	25,3
Summa skatter och bidrag	694,9	718	745,8	771,1

Prioriteringar och omfördelningar

I förteckningen nedan anger vi de poster som vi vill prioritera.

Nämnd	Belopp	Ändamål
Kommunstyrelsen	0,1	El/fastighetsdrift
Kommunstyrelsen	0,3	Microsoft licenser
Kommunstyrelsen	0,4	BRÅ-samordnare/beredskap
Kommunstyrelsen	0,5	Utredningsbudget
Kommunstyrelsen	1,4	Friskvårdsbidrag
Kommunstyrelsen	0,8	HR-medarbetare
Socialnämnden	0,2	Hyra Bollegården
Socialnämnden	0,1	El/fastighetsdrift
Socialnämnden	0,5	Uppräkning utöver index
Socialnämnden	0,2	Millenium
Socialnämnden	2,9	Externa placeringar LSS
Socialnämnden	0,7	Placeringar BOU
Socialnämnden	0,3	Bemanningscontroller
Socialnämnden	0,3	Bemanningsplanerare
Socialnämnden	0,1	Föreningsbidrag kvinnojour
Socialnämnden	-2,0	Avgår dygnsvilan
Bygg- och miljönämnden	0,4	Samordnare
Bygg- och miljönämnden	0,1	Digitalisering
Bygg- och miljönämnden	0,2	Naturvård
Utbildningsnämnden	0,7	El/fastighetsdrift
Utbildningsnämnden	0,1	Millenium
Utbildningsnämnden	1,0	Skolkskjuts
Utbildningsnämnden	0,5	Digitala lärverktyg
Utbildningsnämnden	0,7	Pedagogiska måltider fsk
Utbildningsnämnden	0,1	Läroböcker
Utbildningsnämnden	3,6	Kompensation minskad volym
Teknik- och servicenämnden	0,1	El/fastighetsdrift
Teknik- och servicenämnden	-0,9	Hyra Tingkullen
Teknik- och servicenämnden	0,5	Utredningar drift
Teknik- och servicenämnden	0,6	Rivning
Teknik- och servicenämnden	0,8	Utvecklingsledare
Teknik- och servicenämnden	0,2	Enkelt avhjälptra hinder
Teknik- och servicenämnden	-0,1	Minskat anslag politisk vht
Totalt satsningar	15,4	

Summan av de prioriterade satsningarna uppgår till 15,4 Mkr eller ca 2,2% av verksamheternas totala kostnader.

Sammanställning av budget 2025, plan 2026-2027

Utifrån dessa budgetförutsättningar och enligt de prioriteringar som görs i denna budget sätts nämndernas ramar enligt tabellen nedan för år 2025.

	Budget 2024	Budget 2025	Prel ram 2026	2027
Kommunfullmäktige	1,5	1,6	1,6	1,6
Revision	0,9	1,1	1,1	1,1
Valnämnd	0,5	0,0	0,2	0,0
Överförmyndare	0,8	0,8	0,8	0,8
Kommunstyrelsen	77,8	79,8	80,1	79,4
Utbildningsnämnden	337,1	340,0	335,0	331,7
Socialnämnden	228,0	229,2	228,7	226,7
Teknik- och servicenämnden	23,8	25,2	23,9	23,7
Bygg- och miljönämnden	10,9	11,5	11,2	11,1
Ofördelad budget	3,6	4,0	4,0	4,0
Indexjustering		0,0	4,7	9,6
Lönerörelse	1,4	10,9	20,9	30,9
Finansförvaltning	5,4	-8,8	-11,9	-9,0
Volymtillskott UN/SN		0,0	-2,1	-1,3
Tillkommande kapitalkostnader		2,7	5,9	6,6
Summa kostnader	691,7	698,0	704,1	716,9
Summa skatteintäkter och bidrag	692,6	718,0	745,8	771,1
Resultat	0,9	20,0	41,7	54,2
<i>Resultat i procent</i>	<i>0,1%</i>	<i>2,8%</i>	<i>5,6%</i>	<i>7,0%</i>

Sammanställning budget 2025, preliminära ramar 2026-2027 (Mkr)

Nämndernas budgetsammanställningar 2025

Kommunstyrelsen

Ram 2024	77,8
Förändringsuppdrag	-0,8
Avgår digitalisering detaljplan	-0,5
Avgår bredband	-0,5
Avgår solceller	-0,2
Helårseffekt organisation 2024	-0,2
Indexering	0,7
El/fastighetsdrift	0,1
Microsoft licenser	0,3
BRÅ-samordnare/beredskap	0,4
Utredningsbudget	0,5
Friskvårdsbidrag	1,4
HR-medarbetare	0,8
Ram 2025	79,8

Socialnämnden

Ram 2024	228,0
Förändringsuppdrag	-2,2
Avgår statsbidrag 2024	-0,8
Indexering	0,9
Hyra Bollegården	0,2
El/fastighetsdrift	0,1
Uppräkning utöver index	0,5
Millenium	0,2
Externa placeringar LSS	2,9
Placeringar BOU	0,7
Bemanningscontroller	0,3
Bemanningsplanerare	0,3
Föreningsbidrag kvinnojour	0,1
Avgår dygnsvilan	-2,0
Ram 2025	229,2

Utbildningsnämnden

Ram 2024	337,1
Förändringsuppdrag	-3,3
Avgår statsbidrag 2024	-0,5
Volymförändring	-2,7
Indexering	2,7
El/fastighetsdrift	0,7
Millenium	0,1
Skolskjuts	1,0
Digitala läroverktyg	0,5
Pedagogiska måltider fsk	0,7
Läroböcker	0,1
Kompensation minskad volym	3,6
Ram 2025	340,0

Teknik- och servicenämnden

Ram 2024	23,8
Förändringsuppdrag	-0,2
Helårseffekt organisation 2024	0,2
Indexering	0,2
El/fastighetsdrift	0,1
Hyra Tingkullen	-0,9
Utredningar drift	0,5
Rivning	0,6
Utvecklingsledare	0,8
Enkelt avhjälpna hinder	0,2
Minskat anslag politisk vht	-0,1
Ram 2025	25,2

Bygg- och miljönämnden

Ram 2024	10,9
Förändringsuppdrag	-0,1
Samordnare	0,4
Digitalisering	0,1
Naturvård	0,2
Ram 2025	11,5

Investeringsbudget 2025, plan 2026-2027

Av tabellen framgår de prioriterade investeringsprojekten under åren 2025-2027.

Nämnd	Projekt	Budget	Plan	
		2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	Reinvesteringar	4,0	4,0	4,0
Kommunstyrelsen	Skola 7-9 - förstudie/projektering	5,0		
Kommunstyrelsen	Alternativ ledningsplats	7,0		
Kommunstyrelsen	LSS boende	23,0		
Kommunstyrelsen	Fritidsbank	2,0		
Teknik- och servicenämnden	Reinvestering fastighet	10,0	10,0	10,0
Teknik- och servicenämnden	Reinvestering gata	4,5	4,5	4,5
Teknik- och servicenämnden	Reinvestering avfall / park	1,0	1,0	1,0
Teknik- och servicenämnden	Reinvestering vatten och avlopp	9,0	13,0	13,0
Teknik- och servicenämnden	Allaktivitetshall	30,0	30,0	
Teknik- och servicenämnden	Idrottsområde Rinna	10,0	10,0	
Teknik- och servicenämnden	Omlädningsrum idrottshall	4,7		
Teknik- och servicenämnden	Belysning gata	4,0		
Teknik- och servicenämnden	Avfall - avläsningsutrustning ÅVC	0,1		
Teknik- och servicenämnden	VA - Digitala vattenmätare	0,5		
Teknik- och servicenämnden	VA - Lås- och larmsystem	1,0		
Teknik- och servicenämnden	VA - Processlösning reningsverk	5,5		
Teknik- och servicenämnden	Åsastugorna	4,8		
Utbildningsnämnden	Reinvestering	1,3	1,3	1,3
Socialnämnden	Reinvestering	1,6	1,6	1,6
Socialnämnden	Möblering ny gruppbostad LSS	0,5		
Summa investeringar		129,5	75,4	35,4

Kommunfullmäktige beslutar om en investeringsbudget per projekt. Nämnden har mandat att göra omfördelningar mellan projekt som understiger 5 Mkr. Omfördelning mellan projekt inom lokalresursplanen godkänns av kommunstyrelsen. Ombudgetering mellan år prövas av kommunfullmäktige i samband med prövning av årsredovisningen.

Investeringsutrymme per nämnd	2025
Kommunstyrelsen	41,0
Teknik- och servicenämnden	85,1
Utbildningsnämnden	1,3
Socialnämnden	2,1
Summa investeringar	129,5

Ekonomiska sammanställningar

Resultatbudget	Prognos 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Verksamhetens intäkter	124,0	127,7	131,6	135,5
Verksamhetens kostnader	-782,9	-786,6	-796,7	-813,7
Avskrivningar	-33,6	-34,0	-35,0	-36,0
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Verksamhetens nettokostnader	-692,5	-692,9	-700,1	-714,2
Skatteintäkter	566,3	593,4	620,5	647,4
Generella statsbidrag och utjämning	131,0	124,6	125,3	123,7
Finansiella intäkter	3,0	3,0	3,0	3,0
Finansiella kostnader	-11,4	-8,1	-7,0	-5,7
Resultat efter skatteintäkter och finansnetto	-3,6	20,0	41,7	54,2
Extraordinära poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Uttag resultatutjämningsreserv				
Årets resultat	-3,6	20,0	41,7	54,2

Balansbudget	Prognos 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Tillgångar				
Anläggningstillgångar	633	688	688	688
Omsättningstillgångar	120	127	132	130
Summa tillgångar	753	815	820	818
Eget kapital, avsättningar och skulder				
Eget kapital vid årets början	413	409	429	471
Årets resultat	-4	20	42	54
Summa eget kapital	409	429	471	525
Avsättningar	91	91	89	88
Långfristiga skulder	150	190	155	100
Kortfristiga skulder	104	104	104	104
Summa skulder	253	294	259	204
Summa Eget kapital, avsättningar och skulder	753	814	819	817

Finansieringsbudget	Prognos 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Löpande verksamhet				
Årets resultat	-4	20	42	54
Justering för av - och nedskrivningar	34	34	35	36
Kassaflöde från löpande verksamheten	30	54	77	90
Investeringsverksamhet				
Investering i materiella tillgångar	-57	-130	-75	-35
Försäljning av materiella tillgångar	0	0	0	0
Investering i finansiella tillgångar	0	0	0	0
Försäljning av finansiella tillgångar	0	0	0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-57	-130	-75	-35
Finansieringsverksamhet				
Förändring långfristiga skulder	15	70	10	-55
Förändring långfristiga fordringar	0	0	0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	15	70	10	-55
Årets kassaflöde	-12	-6	12	0
Likvida medel vid årets början	41	29	23	35
Likvida medel vid årets slut	29	23	35	35



Dnr : **180392**

Kommunfullmäktige

Beredning av revisorernas budget för 2025

Kommunfullmäktiges presidium upprättar förslag till budget för revisorerna, enligt kap 11 § 8 kommunallagen (2017:725). Fullmäktiges ordförande bereder i samråd med de två vice ordförandena revisorernas budget.

Vid överläggning 2024-11-07 mellan kommunrevisionen – företrädare av ordförande Göran Nordh (FR), Margaretha Almqvist-Malmsjö (M) och Elin Axelsson (SD) – och fullmäktiges ordförande Emma Isfeldt (S) och 1:a vice ordförande Lisette Vermeulen (SD) diskuterades förslag till budget 2025 för revisionen.

För 2025 sätts ramen till 1 mnkr.

Kommunfullmäktiges presidium bereder denna typ av ärenden direkt till fullmäktige och underlaget läggs in i majoritetens budgetförslag. Ekonomichefen har medverkat i beredningen. Budget och mål 2025-2027 för Bollebygds kommun behandlas och beslutas på fullmäktiges sammanträde 2024-11-21.

BOLLEBYGDS KOMMUN

Emma Isfeldt (S)
Ordförande kommunfullmäktige

Lisette Vermeulen (SD)
1:a vice ordförande kommunfullmäktige

Tomas Andersson (M)
2:a vice ordförande kommunfullmäktige

Denna skrivelse har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Protokoll MBL §11 avseende budget 2025 Bollebygds kommun

Plats och tid

Via Teams måndag 28 oktober kl 8.30

Närvarande för arbetsgivaren

Monica Holmgren, kommunchef

Ulrika Borg, HR-chef

Daniel Aronsson, Ekonomichef

Närvarande arbetstagsidans

Maria Holmberg, Kommunal

Jennie Lindén, Sveriges Lärare

Fredrik Ganning, Sveriges Lärare

Lotta Wiberg, Akademikeralliansen

Linda Andersson, Sveriges Skolledare

Therese Ydreborg, Vårdförbundet

Marie Ragnebjer Meiner, Vision

Vid protokollet

Ulrika Borg

Justeras för arbetsgivaren

Monica Holmgren

För Kommunal

För Sveriges Lärare

För Vision

Maria Holmberg

Fredrik Ganning

Marie Ragnebjer Meiner

För Akademikeralliansen

För Vårdförbundet

För Sveriges Skolledare

Lotta Wiberg

Therese Ydreborg

Linda Andersson

§1

Arbetsgivaren har kallat till förhandling enligt MBL §11 avseende den politiska majoritetens budgetförslag 2025.

§2

Kommundirektören inleder förhandlingen gällande majoritetens budgetförslag 2025.

§3

Ekonomichef redogjorde för budgetförslaget som de fackliga parterna har fått ta del av i kallelsen till mötet.

§4

Sveriges Lärare undrar om resultatkravet på 3% är lagkrav eller något annat. Ekonomichef redogör för att man som kommun ska göra en analys av det finansiella läget och att det är 3 % utifrån att Bollebygds kommun har ett stort investeringsbehov. Lagkravet är att varje kommun ska ha en god ekonomisk hushållning, KF har beslutat att det är 3% i resultat som är god ekonomisk hushållning.

§5

Vårdförbundet och Kommunal uppskattar höjningen av friskvårdsbidraget. Dock ser inte budgetramen med sparkraven ut att gå ihop med fortsatt digitalisering, fortsatt utveckling av Nära vård, kompetenshöjning av personalen, ta bort delade turer i äldreomsorgen samt göra Bollebygds kommun till en attraktiv arbetsplats. Vårdförbundet och Kommunal räds att sparkraven kommer innebära en stagnation eller till och med en tillbakagång inom nämnda områden. Kommunal ser ingen satsning på ökad bemanning inom något av Kommunals avtalsområde.

Sveriges Lärare lägger till protokollet följande;

Att arbeta fackligt i Bollebygds kommun kan ibland kännas som att vara med i den klassiska romanen i väntan på godot. Förslag läggs och man väntar och väntar på att något positivt skall hända men med en suck sitter med ett allt gråare hår kvar på kammaren och väntar vidare. Så plötsligt får man säga som kungen "Dags att vända blad" för i år tycker vi i Sveriges Lärare att ni politiker har tänkt till. Visst, vi skulle gärna ha sett mer pengar till utbildningsnämnden för att vi utan problem skall kunna leva upp till era mål om en skola i toppklass. Det vi ser positivt på är att sparkraven har minskat från 1 procent till 0,2 procent. Vi hade gärna sett att det hade varit 0 procent i dessa tuffa tider. Ni har även hittat en modell för att begränsa fallet med minskade elevgrupper. Från att hoppa stav och landa rätt på marken landar vi nu på en lite tjockare madrass. Skadorna blir inte livshotande men kännbara Det kommer att bli konsekvenser i verksamheten. Men ni ger oss tid att fixa madrassen inför nästkommande år.

Det mest positiva och som många medarbetare kommer att glädjas över är den höjda friskvårdspengen. Vi saknar dock en fortsatt satsning på pedagogiska måltider inom förskolan Nu återstår att se om framtiden och de utmaningar vi står inför kommer att liknas vid den gamla romanen Den gamle och havet. Vi kämpar och kämpar med våra utmaningar. Vi fackliga går med på budgetar som inte är alltför dåliga. Medarbetarna i kommunen sliter mer än någonsin och till slut återstår inte mycket. Trots allt slit kommer det bara upp ett skelett i slutet, precis det som händer i Hemingways mästerverk. I år har vi inte sagt nej till budgeten utan står bakom den men vi kommer inför framtiden inte tveka att göra vår röst hörda om vi anser att budgeten slår allt för hårt mot vår verksamhet

Vision Bollebygd uttrycker en positiv inställning till det höjda friskvårdsbidraget, vilket kan ses som ett steg mot att främja hälsa och välbefinnande inom kommunen. Vidare stödjer vi den pågående planeringen för nybyggnation av en skola för årskurs 7-9 i centrala Bollebygd, vilket vi anser vara en viktig satsning för UF.

Emellertid anser vi att det är problematiskt att koppla ambitionerna om skolor av hög kvalitet till nedskärningar av personalresurser. För att upprätthålla och stärka vår attraktionskraft som arbetsgivare är det nödvändigt att implementera tydliga och konkreta åtgärder för kompetensförsörjning och -utveckling, särskilt i en tid då många medarbetare går i pension. I budgetförslaget betonas vikten av att tänka framåt och pröva nya strategier för att stärka Bollebygd som arbetsgivare. Vi saknar dock konkreta förslag utöver inrättandet av ett satellitkontor. Det är viktigt att överväga hur stöd kan ges till övriga medarbetare som inte har möjlighet att nyttja detta kontor.

Slutligen anser vi att det behövs en tydligare redogörelse för mål och uppföljningsprocessen kopplad till HME. Även om målet är att uppnå ett totalindex över 80, framstår det som oklart hur arbetsgivaren planerar att nå detta mål.

I relation till avsnittet om löne- och prisuppräknings anser Vision Bollebygd att den föreslagna budgetuppräknings för lönerörelsen, vilken är fastställd till 2,9 %, är otillräcklig. Vi bedömer att det faktiska löneutrymmet sannolikt kommer att överstiga denna siffra. Vi uttrycker en oro för att det slutliga utfallet för våra medlemmar riskerar att bli för lågt i förhållande till de förväntningar och behov som föreligger.

Vi framhäver vikten av att förbättra kollektivtrafiken i området, inte endast för att underlätta för invånarna att röra sig inom kommunen, utan också ur ett klimatperspektiv. Vi stöder därmed initiativ från politikerna som syftar till att skapa en fungerande kollektivtrafik.

§5

Sveriges Lärare, Akademikeralliansen, Vision och Sveriges skollära ställer sig bakom budgetförslaget och förklarar sig eniga med budgetförslaget 2025.

Vårdförbundet och Kommunal motsätter sig budgetförslag 2025 och förklarar sig oeniga.

§6

Förhandlingen förklarad avslutad vid mötet.

UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: Monica Holmgren
TITEL, ORGANISATION: Kommundirektör, Bollebygd kommun
TID: 2024-11-06 07:22:28 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _09e3e4978467d80ae8b4c3d8d7dbb3dbc6



NAMN: Maria Karina Holmberg
TITEL, ORGANISATION: Fackligt ombud, Kommunal
TID: 2024-11-06 07:38:01 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _06561f4b546e4b61fc2093e5770e8b7cae



NAMN: JENNIE LINDÉN
TITEL, ORGANISATION: Fackligt ombud, Sveriges lärare
TID: 2024-11-06 07:38:25 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _071a9d858497ce217719356732de0936ee



NAMN: Vanja Therese Ydreborg
TITEL, ORGANISATION: Fackligt ombud, Vårdförbundet
TID: 2024-11-06 07:46:24 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _0981feb4b8b3c6390437e95516870eba76



NAMN: ULRIKA BORG
TITEL, ORGANISATION: HR-chef, Bollebygd kommun
TID: 2024-11-06 08:48:36 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _0520a95d05023a74dd710b7f857fb8a344



NAMN: FREDRIK GANNING
TITEL, ORGANISATION: Fackligt ombud, Sveriges lärare
TID: 2024-11-06 09:20:10 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _06076f5a6084b1760ea5029977431c29d6



NAMN: MARIE RAGNEBJER MEINER
TITEL, ORGANISATION: Fackligt ombud, Vision
TID: 2024-11-06 10:41:19 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _056feb8c31922e28c1641a092d38824388



NAMN: Linda Ulrika Josefina Andersson
TITEL, ORGANISATION: Fackligt ombud, Sveriges skolläda
TID: 2024-11-08 07:28:57 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _0536e9ecc0a3d864677684151b07750d09



NAMN: Eva Lotta Christina Wiberg
TITEL, ORGANISATION: Fackligt ombud, Akademikeralliansen
TID: 2024-11-08 08:20:20 +01:00
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation
IDENTIFIKATIONS-ID: _066436bba0998d5d3e8b937136e7d64080



Certifierad av Comfact Signature
Accepterad av alla undertecknare
2024-11-08 08:20:26 +01:00
Ref: 165113SE
www.comfact.se



[Validera dokumentet](#) | [Användarvillkor](#)



13. Lokalresursplan 2025-2034 för Bollebygds kommun KS2024/81

§154

KS2024/81

Lokalresursplan 2025-2034 för Bollebygds kommun

Beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige antar lokalresursplan 2025-2034 för Bollebygds kommun.

Ärendet

Lokalresursplanering är en viktig del av kommunens långsiktiga planering för att hantera tillväxt och säkerställa kommunal service. Uppdraget omfattar årlig samordning av verksamhetsplanering och lokalanvändning. Syftet är att skapa en överskådlig plan för nuvarande och framtida lokaler samt förstå verksamheternas behov. Kommunen strävar efter att ha funktionella och säkra lokaler som stöder verksamheternas mål, samtidigt som ekonomiska aspekter beaktas. Lokalstrategen ansvarar för planen, med stöd från lokalgruppen och hänsyn till nämndernas yttranden.

Lokalresursplanen lämnas till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i samband med budgetarbetet för politisk hantering och beslut. Lokalresursplanen är ett strategiskt dokument och bör ligga till grund för kommunens långsiktiga investeringsplanering. Planen kommer att revideras årligen i samband med budgetprocessen och det innebär att projekt kan komma att flyttas mellan år om förutsättningar av någon anledning förändras.

Lokalresursplanen för 2025–2034 har uppdaterats med en processkarta för kommunal nybyggnation och större ombyggnation. Prioriteringslistan har tagits bort, och lokalresursplanen ska nu ses som ett underlag för beslut i specifika projekt som hanteras inom ramen för budgetprocessen, snarare än som ett uppdrag till förvaltningen.

Protokollsanteckning

Peter Gregorics (FR) för anteckna följande till protokollet: Vi vill föra till protokollet att det akuta behovet av allaktivitetshallen på ett bättre sätt än nu bör åskådliggöras i lokalresursplanen genom att dess projektering och byggnation i tid parallellställs med projektering och byggnation av Nya Bollebygds skolan 7-9. Som det nu ser ut i Bilaga 2 – Status för projekt i långsiktig investeringsplan, synes allaktivitetshallens slutförande ligga alltför långt fram i tiden.

Förslag till beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige antar lokalresursplan 2025-2034 för Bollebygds kommun.



Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- §127 KSAU Lokalresursplan 2025-2034 för Bollebygds kommun
- Lokalresursplan 2025-2034 Uppdaterad

Skickas till

Kommunfullmäktige

Paragrafen är justerad

Lokalresursplan 2025-2034

Bollebygds kommun

Innehållsförteckning

Inledning	3
1. Utvärdering tidigare lokalresursplan	3
2. Befolkningsprognos	5
2.1 Befolkningsprognosens roll i planeringen	5
3. Roller, ansvar och organisering	6
4. Lokalresursplan – processer	8
5. Nämnderna och deras lokalbehov	9
5.1 Utbildningsnämnden	9
5.2 Socialnämnden	12
5.3 Teknik- och servicenämnden	14
5.4 Kommunstyrelsen & Bygg- och miljönämnden	14
5.5 Kontorsplatser - övergripande	15
6. Analys samt behov av revidering	16
7. Bilagor	17
Bilaga 1 – Befolkningsprognos (trendbaserad).....	17
Bilaga 2 – Status för projekt i långsiktig investeringsplan (exkl. VA).....	22
Bilaga 3 – Processkarta för kommunal nybyggnation & större ombyggnation	23
Bilaga 4 – Återkommande svar, Workshop nytt kommunhus	24

Inledning

Lokalresursplanen (LRP) är fundamental för att kommunens strategiska planering ska flyta på smidigt och för att säkerställa samsyn och transparens i kommunens framtidsutveckling. Dokumentet syftar till att skapa en översikt av kommunens lokalbehov samt en inriktning för det framtida fastighetsstrategiska arbetet.

Förändringar i behovet mellan åren attribueras främst till förändringar i befolkningsprognosen. I samband med att kommunens demografiska sammansättning skiftar, förändras också behovet av lokaler. För att säkerställa ett effektivt lokalutnyttjande behöver kommunen vara flexibel, tänka långsiktigt och kunna anpassa lokaler efter verksamheternas behov. Detta kräver en väl definierad och kommunicerbar process som skapar utrymme för dialog och samarbete mellan nämnderna och förtroendevalda. -En av de största utmaningarna är att med rimliga medel, utan att försämra kvalitén, kunna ställa om, utöka eller minska lokaler i takt med att verksamheternas behov förändras.

Förstudier, lokaliseringsutredningar samt tillgång till byggbar mark och antagna detaljplaner är grundbultar för att kunna planera framåt. För att kommunen ska kunna skapa en tydlig framtidsutveckling är det viktigt att LRP kopplas till andra kommunala dokument och riktlinjer, såsom kommunstyrelsens planprioritering samt kommunens bostadsförsörjningsprogram och översiktsplan. En strategisk planering på alla nivåer är nödvändig för att möta behoven i LRP och säkerställa framdrift i projekten. Planen revideras årligen i samband med budgetprocessen för att säkerställa att den är uppdaterad.

Om det konstateras behov av lokaler som inte kan lösas inom det befintliga beståndet, ska detta lyftas i LRP där investeringsbehoven samlas och utgör underlag till den långsiktiga investeringsplanen.

Genom långsiktig och aktiv lokalplanering kan kommunen säkerställa att verksamheterna har nödvändiga lokalresurser vid rätt tidpunkt, på ett kostnadseffektivt sätt.

1. Utvärdering tidigare lokalresursplan

Efter granskning av föregående års LRP har några svagheter identifierats. Dessa har åtgärdats för att säkerställa att framtida projekt bättre matchar prognoserna och LRP blir ett renare och tydligare dokument.

Först och främst har planen kortats ner för att göra den lättare ta till sig. Planen behandlar numera främst process, behov och framtid. Avsnitt som berör bakgrund och övrig information om nämnderna har tagits bort eller komprimerats. Illustrationer och modeller har gjorts om för att ytterligare främja möjligheten att snabbt tillgodose sig information.

Ytterligare en identifierad svaghet är bristande kunskap och/eller förväntningar om plan- och byggprocessen; vilket har lett till att planering av projekt inte stämt överens med utfall och bidragit till otydlighet i rollfördelningen i tidiga skeden av projekt. För att åtgärda detta har processkartan för kommunal nybyggnation & större ombyggnation uppdaterats, och strategiska fastighetsenheten tagit ett samlat grepp kring projektens tidiga skeden.

En annan identifierad svaghet är prioriteringslistan; eftersom en antagen plan innebär att förvaltningarna arbetar med projekten som beslutats i linje med den långsiktiga investeringsplanen, finns det inget direkt behov av att prioritera projekten emellan varandra. I vilken ordning projekten genomförs styrs främst genom politisk ambition och förväntad demografisk utveckling vilket sammanfattas i investeringsbudgeten. Därför blir dialogen mellan tjänsteperson och förtroendevald mycket viktig.

Lokalgruppen (som under lokalstrategens ansvar, till uppgift att kontinuerligt följa upp kommunens behov av verksamhetslokaler) träffas fortsatt en gång per kvartal under ansvaret av lokalstrateg för att säkerställa att planen uppdateras löpande och planen är väl förankrad inom organisationen. Utöver detta har strategiska fastighetsenheten (som består av projektledare bygg, lokalstrateg, plan- och exploateringschef samt ekonomichef) löpande uppföljning av alla projekt som ligger i planen.

Som relativt liten kommun skapar svängningar i befolkningsprognosen en volatilitet som kan påverka en väsentlig del av kommunens ekonomi; på ett enstaka år kan behov vända från akut till relativt lugnt och vice versa. Det leder till en stor utmaning i att ta kloka, genomtänkta beslut som inte skadar kommunens finansiella ställning. För att undvika ekonomiska skador till följd av dessa parametrar behöver beslut underbyggas med mångfacetterade analyser. Bollebygd är en kommun med god tillväxttakt; tillväxten är dock inte linjär utan kraftigt beroende av byggplaner och konjunktur.

Ytterligare en faktor som påverkar planeringen, men som inte är direkt länkad till den tidigare planen, som också bör tas hänsyn till är ränte- och byggkostnadsläget. Senaste årens förändringar har resulterat i att projekt över lag innebär en ökad finansiell risk för kommunen då entreprenörernas ekonomiska ställning över lag försämrats. Samtidigt innebär ett minskat byggande att kommunen får bra anbud på de byggnationer som annonseras.

2. Befolkningsprognos

De senaste åren har prognoserna stämt relativt bra när hänsyn har tagits till hur många bostäder som faktiskt byggts, däremot har byggnationen i många fall överskattats vilket i sin tur har lett till att befolkningsutfallet har blivit betydligt lägre än prognosen.

När byggnationer försenas dämpas befolkningsökningen, det påverkar framför allt tillväxten av invånare i åldrar som bildar familj och skaffar barn. Därför behöver planering av antal platser i förskola och skola göras med hänsyn till planerad byggnation, i stället för att enbart lita på den trendbaserade befolkningsprognosen. När det gäller äldreomsorgen påverkas dock det bedömda behovet inte i särskilt stor utsträckning då flyttströmmarna bland äldre är mycket lägre. I Bollebygd kommer, precis som för riket i stort, antalet personer över 80 år öka kraftigt under kommande år. Behovet av äldreomsorg kommer att förändras och om tio år förväntas Bollebygds kommun att ha cirka 300 fler invånare som är över 80 år. De befolkningsprognoser som presenteras i denna plan är trendbaserade och bygger på antaganden utifrån utfallet för de tre senaste åren i kombination med prognoser för riket i stort gällande, exempelvis barnafödandet.

Befolkningens förväntade utveckling 2024–2033

Under prognosperioden 2024–2033 prognostiseras folkmängden i Bollebygds kommun öka med 488 invånare, från 9 733 till 10 221 personer. Flyttnettot förväntas bli i genomsnitt 61 personer per år och födelsenettot -12 personer per år. **Totalt ger detta en positiv förändring om 49 personer per år.** Antalet barn som föds förväntas bli 81 per år i genomsnitt under prognosperioden medan antalet avlidna skattas till 94 personer.

2.1 Befolkningsprognosens roll i planeringen

Befolkningsprognosen är en viktig faktor i lokalplaneringen. En ökning av befolkningen innebär vanligtvis att efterfrågan på infrastruktur och tjänster ökar, medan en minskning likaså ofta leder till minskad efterfrågan och behov av anpassningar. För att säkerställa att lokalplaneringen är hållbar, effektiv och väl anpassad till behoven är det viktigt att ta hänsyn till befolkningsprognosens effekter på lång sikt samt vilka konsekvenser dessa kan ha för den lokala samhällsutvecklingen.

Genom att lägga grunden för arbetet med LRP med en pålitlig befolkningsprognos skapas förutsättningar för en väldimensionerad och hållbar lokalplanering.

3. Roller, ansvar och organisering

Kommunstyrelsen har det övergripande kommungemensamma ansvaret för att styra och samordna kommunens förvaltningar samt övergripande ansvar för kommunens strategiska lokalresursplanering. Under kommunstyrelsen ligger från och med 2024 även *Strategisk fastighet* samt *Plan- och exploatering*. Det innebär att Kommunstyrelsen tagit över såväl projektledarskapet för investeringarna som beslutas i LRP som planarbetet för att säkerställa byggbar mark.

Teknik- och servicenämnden Förvaltar kommunens fastigheter och ytor. Större åtgärder görs genom reinvesteringar men nämnden ansvarar inte för genomförandet av projekten som beslutas i LRP. Nämnden upplåter lokaler åt kommunens verksamheter och svarar för den operativa planeringen i samverkan med nyttjande verksamheter. Nämnden ansvarar även för in- och uthyrning av externa lokaler.

Alla nämnder med lokalnyttjande verksamheter ansvarar för att redovisa sina lokalbehov. Nyttjande verksamheter ska delta aktivt i kommunens lokalresursplanering, söka möjligheter att effektivisera lokalanvändningen och medverka till att utrymmen kan avvecklas eller frigöras för annan användning. Nämnderna beskriver behovet av ny- eller ombyggnation. För att lyfta ett behov ska analyser som bygger på underlag utifrån statistik och/eller befolkningsprognos finnas. Behov förmedlas genom nämndernas representanter i Lokalgruppen.

Lokalgruppen har, under lokalstrategens ansvar, till uppgift att kontinuerligt följa upp kommunens behov av verksamhetslokaler. Medlemmarna i gruppen ska löpande hålla sig informerade om respektive nämnds behov av lokaler, bland annat sett till befolkningsutveckling, samlad statistik och erfarenhet av utfall över tid. Nämnderna analyserar och beskriver behovet av verksamhetslokaler inför revidering av LRP.

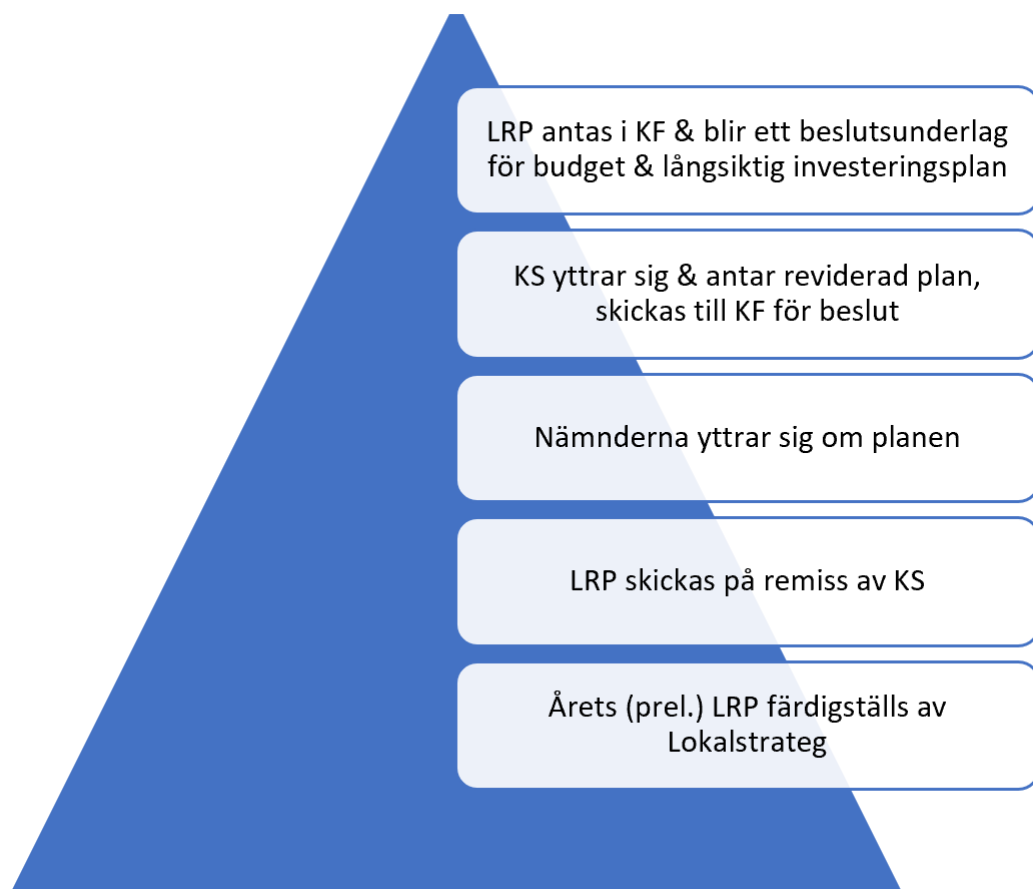
Bollebygds kommun ska genom samverkan tillhandahålla ändamålsenliga och resurseffektiva verksamhetslokaler samt upprätthålla en balans mellan lokalbehov och det tillgängliga lokalbeståndet i form av egna och inhyrda lokaler. Kommunen ska i huvudsak äga de fastigheter som långsiktigt behövs för kärnverksamheterna, under förutsättning att det är mest ekonomiskt fördelaktigt. Det kan också ha betydelse att äga om en fastighet har ett kulturhistoriskt värde, strategiskt läge eller liknande. Undantag kan göras för fastigheter där det finns särskilda skäl. Fastigheter, lokaler och andra resurser som ägs eller disponeras av Bollebygds kommun är gemensamma resurser. Vid förändringar i innehav eller användning ska kommunnyttan sättas före intresset hos enskild verksamhet. Det åligger samtliga verksamheter att bidra till en effektiv lokalanvändning och medverka till att utrymmen kan frigöras för annan användning eller avveckling. Fastigheter, lokaler och bostäder som inte behövs långsiktigt för Bollebygds kommuns verksamheter ska avvecklas, undantag kan till exempel vara om fastigheten har

ett kulturhistoriskt värde. Avveckling av fastigheter görs av verksamheten efter samråd och skriftligt godkännande från fastighetsstrategiska enheten.

Varje verksamhet inom Bollebygds kommun ansvarar för verksamheten som bedrivs i lokalen och betalar för sin lokalanvändning via internhyra. Internhyrorna är självkostnadsbaserade och utformade så att hyresgrundande kostnader kan särskiljas. Fastighetsenheten ansvarar med stöd av ekonomiavdelningen för beräkning av internhyrorna.

4. Lokalresursplan – processer

Processen nedan illustrerar framtagande av LRP:



Planen beskriver varje facknämnds behov av verksamhetslokaler ur ett tioårsperspektiv utifrån analys av statistik och befolkningsprognos.

Efter processen för antagandet av planen lämnas den över till Kommunstyrelsen för verkställighet i linje med processkartan för kommunal nybyggnation & större ombyggnation. Skarpa ekonomiska kalkyler görs efter beslutad lokalisering och inriktning, vilket sedan beslutas utifrån, varpå projektet inkluderas i kommunens investeringsbudget. Kostnader för utredningar i tidiga skeden (då utförandet fortfarande inte är specificerat) bör tas på driften och inte som ett investeringsprojekt.

5. Nämnderna och deras lokalbehov

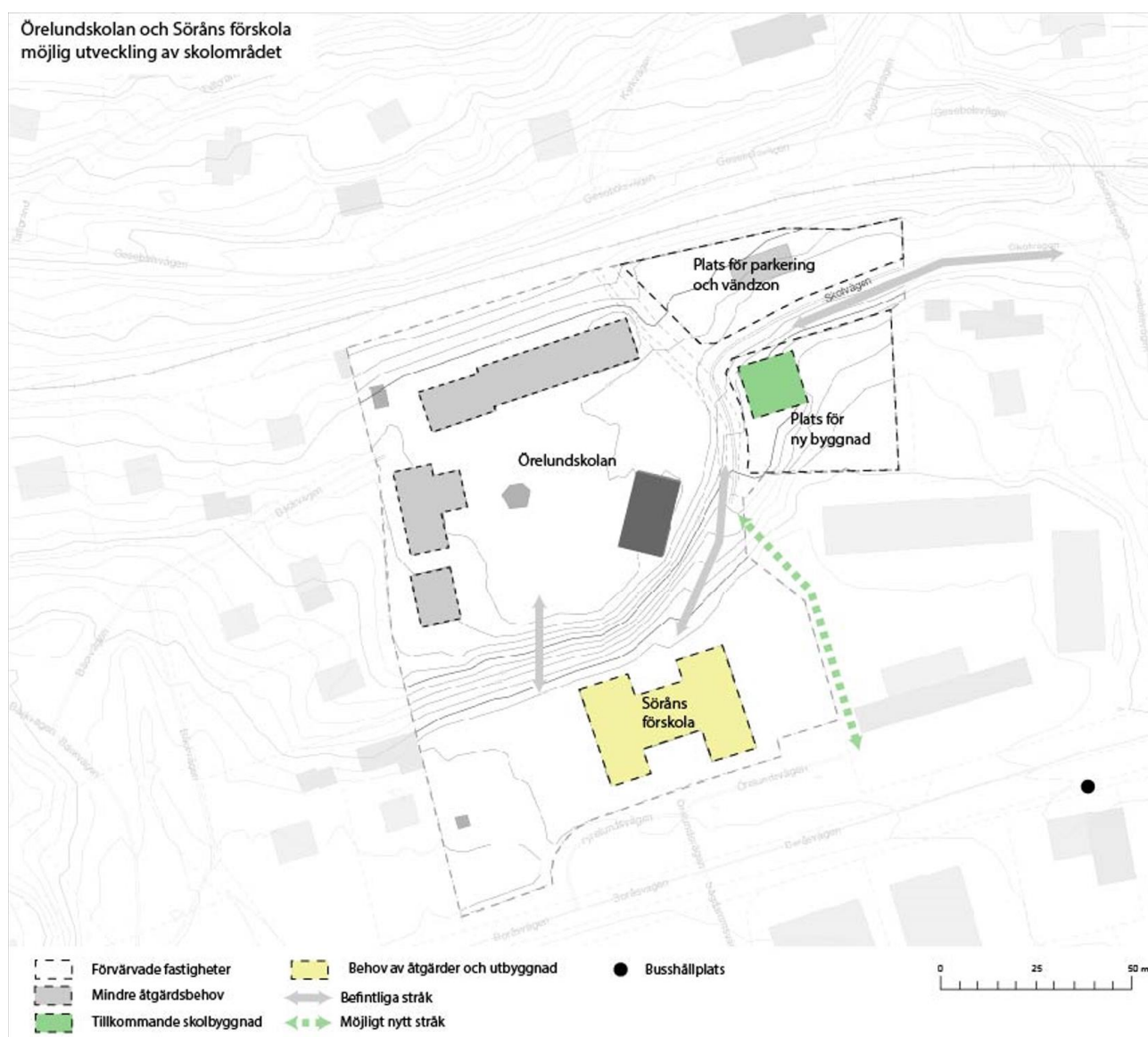
5.1 Utbildningsnämnden

I slutet av 2023 bodde det 9 733 invånare i Bollebygds kommun (varav barn i förskoleåldern (0–5 år) 666 st. och elever i grundskolan (6–15 år) 1 298 st.). I den trendbaserade befolkningsprognosen prognostiseras barnunderlaget till förskola att minska med 5 barn under perioden 2024–2033. Under samma period prognostiseras antalet barn och unga mellan 6 och 15 år minska med ca. 116 st. (se bilaga 1). Tas hänsyn till de byggplaner som finns för perioden 2026–2029 kan antalet yngre barn, främst i förskoleåldern antas öka mer än den trendbaserade prognosen indikerar. De senaste årens ekonomiska påfrestningar för hushållen, i kombination med en orolig omvärld används som förklaringar till ett lägre barnafödande och sedermera en utmaning för rikets skolor att bibehålla en kvalitativ verksamhet med ett minskat elevunderlag.

Som en konsekvens av att befolkningsprognosen för åldersgrupperna som Utbildningsnämnden bedriver sin verksamhet för har förändrats, har även lokalbehovet förändrats. Kommunen står inför en utmaning i att balansera det prognostiserade behovet med ett effektivt nyttjande av befintliga verksamhetslokaler – inte minst när det kommer till dimensionering av den nya 7-9:byggnaden på skolområdet.

Olsfors förskola, skola & bibliotek

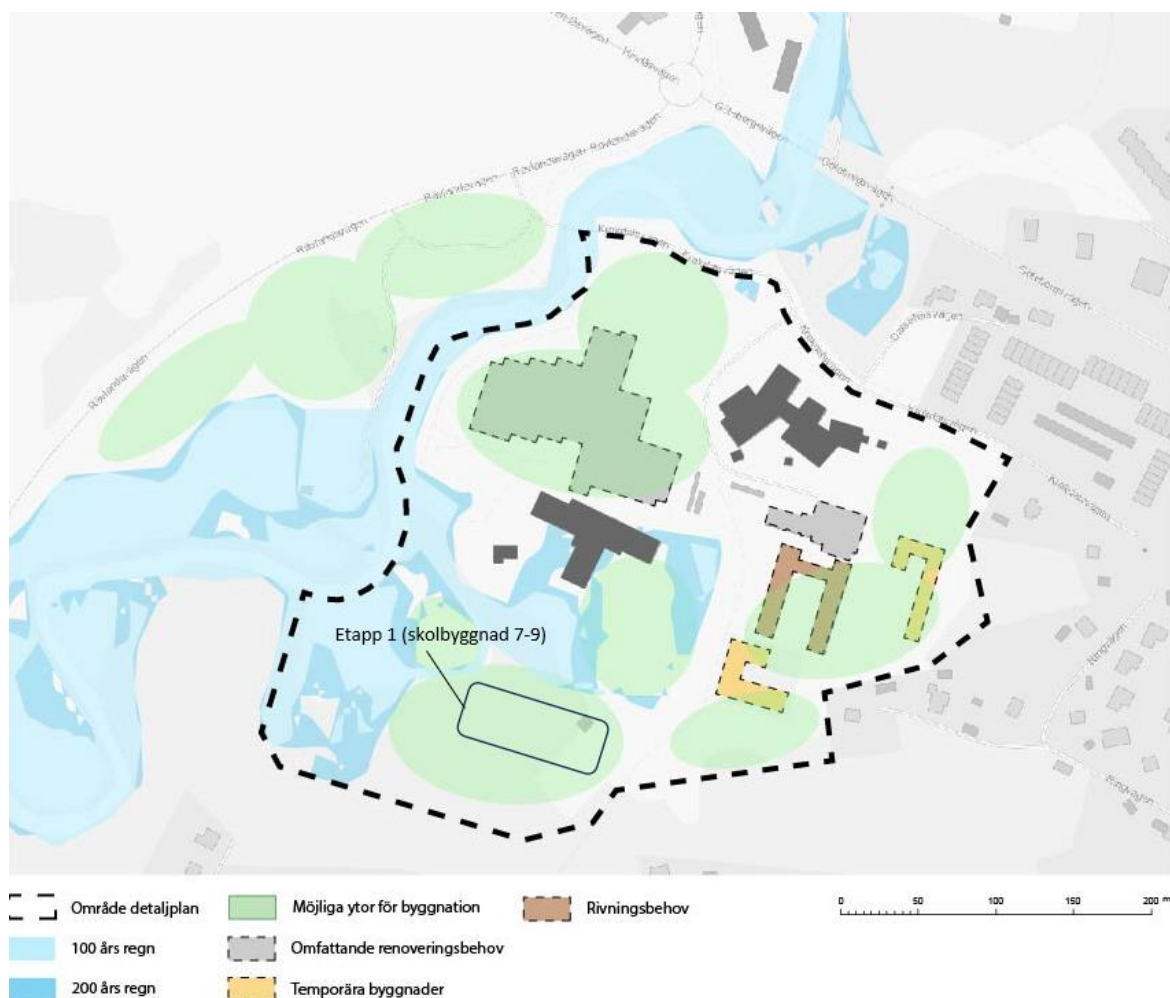
Kommunen äger två fastigheter i direkt anslutning till skolan i Olsfors. Dessa föreslås att riva och sedan bygga parkering, bibliotek och skollokaler. En utbyggnad av förskolan i Olsfors om ytterligare en ”hemvist” föreslås också; något som genomförs som ett eget, mindre projekt efter fördjupad behovsanalys. Det hade inneburit att de behov som föreligger löses till cirka halva kostnaden av vad det hade kostat att bygga en förskola i linje med uppdraget som gavs 2018. Tillsammans hade lösningen inneburit en totallösning för skola/förskola och bibliotek. Alla verksamheter får bättre och mer ändamålsenliga lokaler som också är rimliga i relation till planerad byggnation och demografisk utveckling. Se bild nedan för föreslagen placering:



Centralort förskola/skola/allaktivitetshall

Kommunfullmäktige har fattat beslut i frågan gällande lokalisering och av nya skolan. Första etappen blir en ändamålsenlig 7–9 skola. I samband med att eleverna i årskurs 7–9 flyttar från befintlig byggnad kan eleverna i F-3 flytta till den gamla 7–9 byggnaden som i sin tur etappvis byggs om för att passa yngre åldrar. ”Längorna” rivs och F-3-modulerna avetableras. Plan- och exploateringsenheten arbetar parallellt med planprocessen för ny förskola på Fjällastorp. Det är viktigt att både ta hänsyn till den förväntade befolkningsutvecklingen och dess påverkan på elevunderlaget när skolområdet byggs om. Genom att bygga flexibelt och möjliggöra framtida anpassningar kan vi nyttja lokalerna på ett effektivt sätt på så väl kort som lång sikt.

Arbetet med allaktivitetshallen är fortfarande i mycket tidigt skede men utbildningsnämnden poängterar att behovet är akut för föreningar som nyttjar befintliga anläggningar. Även idrottsundervisningen har svårigheter med schemaläggning och flexibilitet med befintliga hallar. Därför behövs en tydlig inriktning snarast. Se bild nedan för karta av skolområdet och status på befintliga lokaler:



5.2 Socialnämnden

Socialnämnden, till skillnad mot utbildningsnämnden, kan med större säkerhet titta på datan i den trendbaserade befolkningsprognosen och dra konkreta slutsatser utifrån den. De medborgare som Socialnämnden bedriver sin verksamhet för är inte lika flyttbenägna och påverkas inte alls i samma utsträckning av nybyggnation av den art som planeras i kommunen. Samtidigt har svängningar i prognosen på lång sikt inte varit särskilt höga. De behov som förelåg och antogs i förra årets LRP är fortfarande aktuella.

Andelen personer som är över 80 år i Bollebygds kommun kan antas öka med cirka 50% till 2033.

I sitt yttrande poängterar socialnämnden fördelarna med en samlokalisering av hemtjänst, hemsjukvård, träffpunkt för äldre samt övrig förebyggande verksamhet.

Boendeformer för äldre

Idag finns ett särskilt boende i kommunen; Bollegården, med ca. 75 boendeplatser. Föregående års LRP fastslog att 32 nya platser behövs år 2032; den prognosen står sig fortfarande relativt väl men en ytterligare aspekt som måste tas i beaktning är hur Bollegården planeras nyttjas framöver. Om det befintliga äldreboendet förändras i sin karaktär behöver det också framgå i behovsbeskrivningen för ett nytt särskilt boende, som då påverkas i sin utformning. Socialnämnden har i tidigare LRP poängterat att det framtida behovet av lägenheter i särskilt boende påverkas bland annat genom hur bostadsbeståndet i kommunen utvecklas som stort, samt bostadsåtgärder som ökar möjligheterna till kvarboende i det egna hemmet och tillgång av korttidsplatser. En förutsättning för att en utbyggnad om cirka 32 platser på särskilt boende ska vara tillräckligt är att någon form av trygghetsboende tillkommer. Arbetet med nytt särskilt boende är pågående och under året förväntas lämpliga lokaliseringar tas fram samt ekonomiska jämförelser göras, vilket möjliggör ett politiskt inriktningsbeslut. De cirka 32 platser som behöver tillskapas bör inte ses som en definitiv utformning utan snarare som en lägstanivå. På längre än tio års sikt kommer behovet med stor sannolikhet öka - något som bör tas i beaktning när det beslutas hur stort boende som skall byggas.

Antal platser på särskilt boende behöver utökas i riket som stort, likaså i Bollebygd. Behovet av vård och omsorg varierar över tid och det är svårt att förutse exakt vilka insatser som behövs i framtiden, därför är en flexibel utformning att föredra vid utökningen av nya platser såväl som de befintliga. Det är inte kostnadseffektivt att bygga små boenden vilket är viktigt att ta med i beräkningarna inför utökningen av platser. Eftersom behovet av platser är så stort i hela riket är det sannolikt att kommunen kan hyra ut platser till andra kommuner vid överkapacitet av lokaler. Samtidigt håller trenden i sig att äldre i större utsträckning bor kvar i hemmet, en betydligt lägre andel av 80+ bor idag på äldreboende jämfört med 10 år sedan (13,4% 2013 jämfört med 10,2% 2023), om trenden håller i sig kommer det innebära att färre platser behöver tillkomma.

Lokaler för hemtjänst och hemsjukvård

Med ökad andel äldre behövs också fler medarbetare inom verksamheten. Med det följer ett större behov av personalutrymmen, förråd och kontor. Hemtjänsten har idag sina lokaler på Stationsvägen vilket fungerar på kort sikt men innebär utmaningar om personalstyrkan utökas. Detta innebär stora

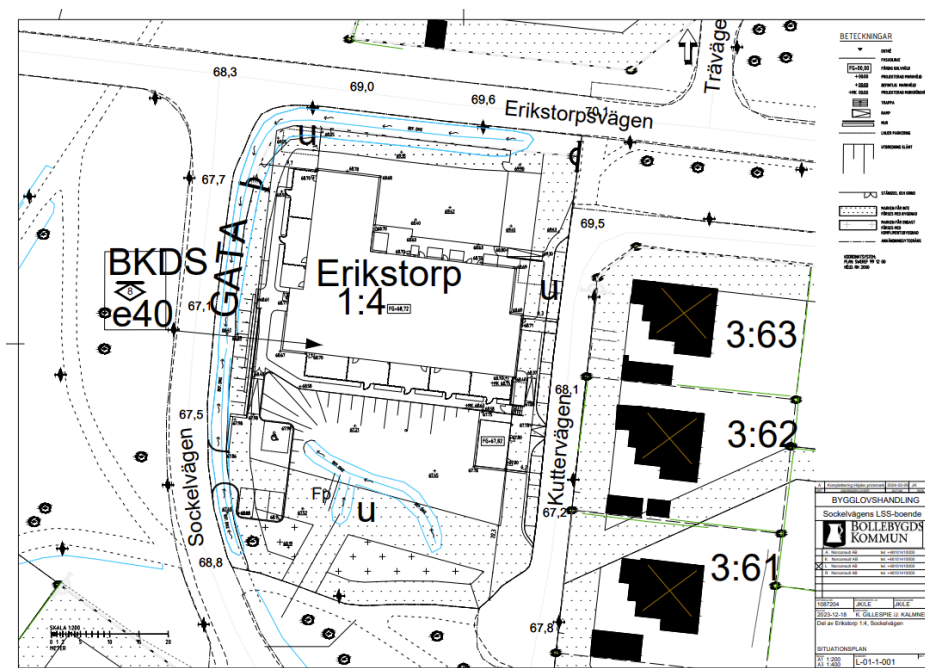
utmaningar då prognosen indikerar ett ökat antal individer i behov av vård i hemmet. Även hemsjukvården behöver alltså utökas i takt med en ökande andel äldre i befolkningen. De båda verksamheterna har ett nära samarbete, vilket innebär att det vore en fördel att förlägga respektive verksamhets hemvist i anslutning till varandra.

Träffpunkt för äldre lyfts också som en viktig fråga som bör tas hänsyn till när en långsiktig lösning för hemtjänstens och hemsjukvårdens lokaler planeras. Om ett trygghetsboende skulle tillskapas menar Socialnämnden att det vore önskvärt att nämnden hyr in sig i fastigheten. Det skulle kunna möjliggöra att samlokalisera hemtjänst, hemsjukvård, träffpunkt och övrig förebyggande verksamhet.

Boende för personer med funktionsnedsättning

I kommunens verksamhet inom funktionsnedsättning finns två typer av bostäder med särskild service; gruppboende och serviceboende. Boende i bostad med särskild service beviljas enligt lag om stöd och service till vissa funktionsnedsatta (LSS) och personer som beviljas boende har det som sitt boende på obegränsad tid, vilket ofta innebär livet ut.

En **gruppboende** är en boendelösning för personer som har omfattande tillsyns- och omvårdnadsbehov som innebär att kontinuerlig närvaro av personal är nödvändig. Det finns idag en gruppboende i kommunen med sex lägenheter och gemensamma utrymmen. I LRP från tidigare år lyftes behovet av ett nytt gruppboende. Detta projekt ligger hos Kommunstyrelsen för färdigställande. Preliminär tid för färdigställande av boendet är kvartal 4, 2025. Boendet innefattar sex stycken bostäder samt gemensamma ytor och personalutrymmen. Se bild nedan för utformning:



Målgruppen förväntas öka och på sikt behövs ytterligare en gruppboende.

En **servicebostad** är en boendelösning enligt LSS för personer som har behov av stöd i sin vardag men inte i samma utsträckning som personer med behov av gruppboende. Serviceboende enligt LSS i Bollebygds kommun är organiserat med satellitlägenheter i centralorten där socialnämnden hyr majoriteten av Bollebo och sedan hyr ut i andrahand till de boende. I nuläget finns det 15 lägenheter och behovet av ytterligare lägenheter är stort. Ett alternativ för att tillgodose behovet hade varit att förvaltningen tecknar avtal med en privat aktör som bygger lägenheter, men det förutsätter att ett lämpligt projekt planeras.

Ett av behoven som lyfts och prioriterats mycket högt är en lösning på IFO:s lokaler. Det har tidigare lagts fram förslag till alternativa lokaler men dessa hade kostat väldigt mycket att anpassa, samtidigt som en bättre och mer långsiktig lösning kan jobbas fram då kommunen kommer längre i andra lokalfrågor. IFO:s lokaler är en viktig del i kedjan men svår att lösa på ett effektivt sätt med det befintliga beståndet. För att verksamheten ska kunna upprätthålla sekretess och ha plats för samtal och möten görs ombyggnation under 2024 i befintligt kommunhus. Lösningen är inte optimal men behöver göras för att förbättra situationen något. Projektledare hos kommunstyrelsen driver projektet i samråd med operativa fastighetsenheten.

5.3 Teknik- och servicenämnden

Teknik- och serviceförvaltningen har idag de flesta av sina administrativa arbetsplatser på Råssa. Det finns ett underskott av kontorsarbetsplatser vilket medför att medarbetare och/eller verksamheter som har samordningsvinster splittras; till exempel har enheterna måltid och lokalvård sina kontor på Bollebygdskolan. Nämnden ser ett stort behov av att samlokalisera ledningsgruppen och tillskapa mötesrum genom en utbyggnad av kontorslokalerna på Råssa.

Teknik- och servicenämnden förespråkar att delen av fastigheten på Hembygdsvägen 5, som idag nyttjas som krisförråd, nyttjas för återbruk och cirkulära kontorsmöbler. Den återstående delen av fastigheten, närmst järnvägen, föreslås användas som kompletterande förråd av teknik- och serviceförvaltningen. Detta hade värdesäkrat maskiner och förbättrat den tekniska livslängden samtidigt som nämnden då inte ser ett behov av att bygga ytterligare förråd på Råssa.

5.4 Kommunstyrelsen & Bygg- och miljönämnden

Plan- och exploateringsenheten samt Bygg- och miljöförvaltningen sitter idag i externt hyrda lokaler som sagts upp. Dessa ska frånträdas 31/12–2024. Kommunstyrelsen gav 2024-04-16 ett uppdrag till Teknik- och servicenämnden att i samråd med Lokalstrateg säkerställa att enheterna har lämpliga lokaler att flytta till. Arbetet är pågående och de alternativ som finns innebär alla en stor ekonomisk

besparing. Högst sannolikt är att hyra lokaler av en extern hyresvärd under en tillfällig period, för att sedan flytta igen då etapp ett i kommunhusprojektet är färdigställt. Etapp ett kan påbörjas i närtid och ett lämpligt första steg är att tillskapa kontorsplatser på göteborgsvägen 19. Byggnation kan starta omgående efter beviljat bygglov, under förutsättning att det prioriteras i investeringsbudgeten. Genom en sådan lösning får enheterna permanenta, ändamålsenliga lokaler som smidigt kan knyta an till en ny kommunhusbyggnad.

5.5 Kontorsplatser - övergripande

Kommunens utgångspunkt är att de medarbetare som har kontorsarbete i första hand ska erbjudas att arbeta hemifrån. Trots det råder en utmaning när det gäller tillgången till lämpliga kontorsarbetsplatser och möteslokaler. Alla nämnder i kommunen saknar ändamålsenliga kontorslokaler, inklusive mötesrum.

I februari 2024 genomförde Lokalstrateg en workshop med avsikt att kvantifiera behovet av lokaler och kartlägga önskemål om den allmänna utformningen av ett nytt kommunhus. Alla nämnder var representerade och totalt antal deltagare var 20. Sammanfattningsvis kan medarbetarna i stor utsträckning tänka sig att sitta i gemensamma landskap, så länge de sitter tillsammans med sin enhet. Vissa enheter har restriktioner som gör att de behöver egna kontor, till exempel av sekretesskäl. Bristen på mötesrum påtalades, och var också den punkt som återkom allra mest. För sammanställning av materialet, se bilaga 4.

Lokalstrateg har också genomfört en undersökning för att kvantifiera behovet av antal kontorsplatser i ett nytt kommunhus; totalt sett behöver 144 medarbetare få plats i ett nytt kommunhus. Justerat utifrån beläggningsgrad och hemarbete innebär det en beläggning om 105 personer. Om höjd också tas för nyanställningar på 10 års sikt innebär det att det behövs 113 kontorsplatser.

Ett nytt kommunhus dimensionerat för 113 kontorsplatser kan alltså inrymma samtliga förvaltningar exklusive Teknik och serviceförvaltningen. Kommunen har då möjlighet att lösa flera behov i en och samma byggnad vilket hade inneburit flera samordningsvinster.

I början av året köpte kommunen fastigheten Flässjum 1:32 (adresserna Göteborgsvägen 19 samt Ballebovägen 1). Lokaliseringen bedöms som mycket lämplig för utökning av kontorsplatser och fastigheten är tillräckligt stor för att rymma ett helt nytt kommunhus. En utökning av kontorsplatser kan göras etappvis där fokus i ett första läge kan vara att minska de inhyrda kontorsplatserna på Vinkelvägen och Stationsvägen.

6. Analys samt behov av revidering

Genom att analysera den tidigare LRP, hur projekten fortlöpt och hur behoven förändrats går det att dra följande slutsatser:

- Kommunen har kommit en bit på vägen med de behov som lyftes i den tidigare planen. Projekten har flutit på i snabbare takt än tidigare år.
- Rollerna i de tidiga skedena har blivit tydligare.
- Förändringar i befolkningsprognosen har påverkat delar i behoven, främst för utbildningsnämnden.
- Kommunen har svårigheter att lösa flera av de lokalbehov som finns idag utan större om-/nybyggnation. Bedömningen är dock sådan att flera av behoven kan mildras genom etappvis byggnation, till exempel tillskapandet av kontorsplatser. Den ekonomiska risken mildras också genom etappvis utbyggnad.

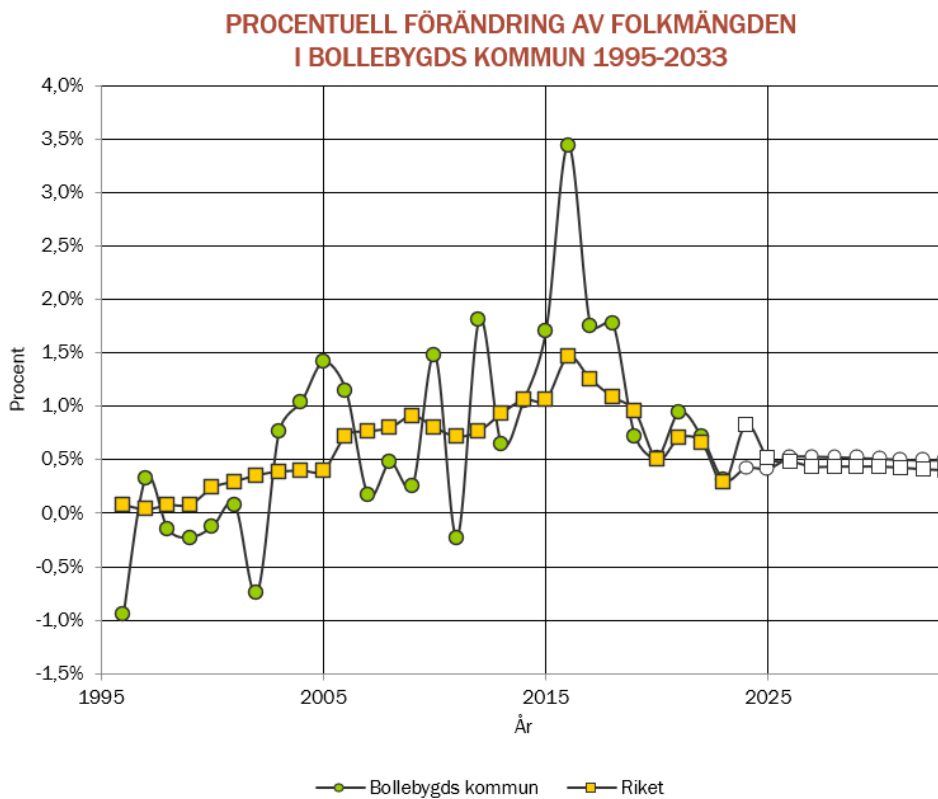
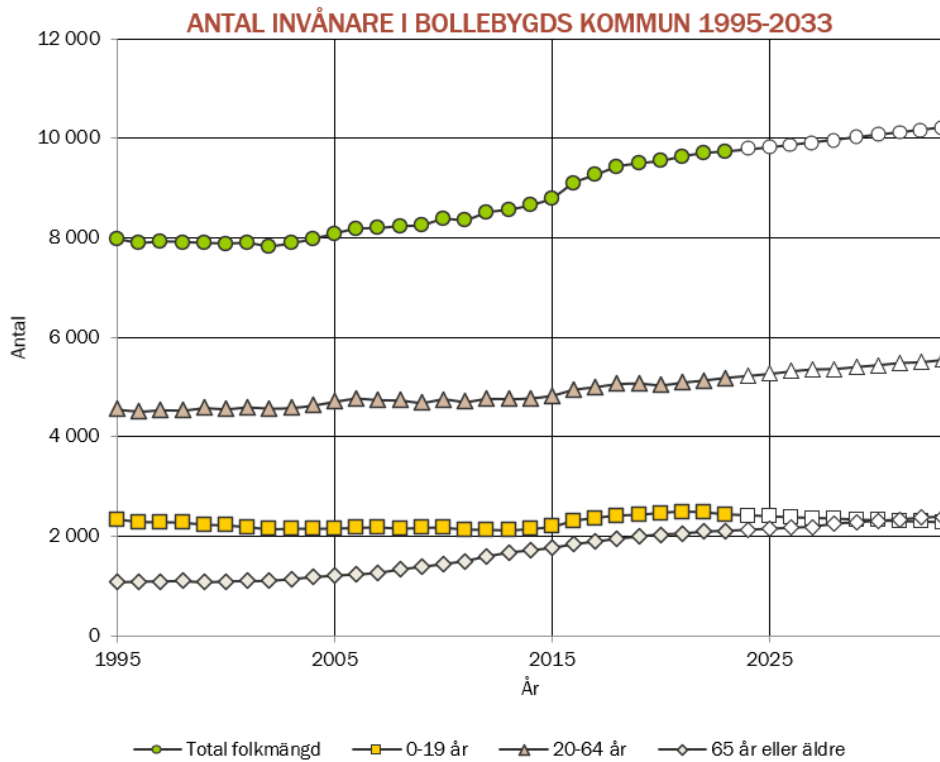
Genom att följa upp projekten och säkerställa pålitliga genomförandetider och projektbudgetar skapas förutsättningar för samspel mellan investeringsbudgeten och LRP på ett effektivt sätt. Det är ett pågående arbete som redan bidragit till bättre tydlighet. Det faktum att vissa av de tidigare presenterade behoven inte genomförts än är inte endast negativt. Med avstamp i den prognostiserade demografiska utvecklingen får politiken möjlighet att besluta kring viktiga frågor med mer aktuell information.

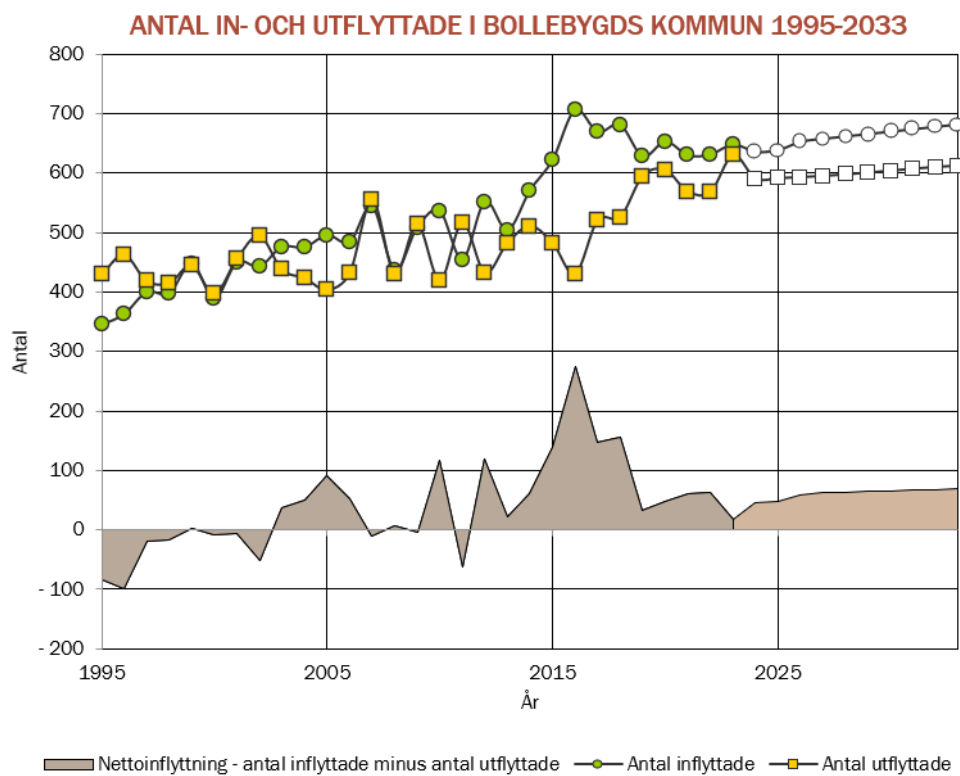
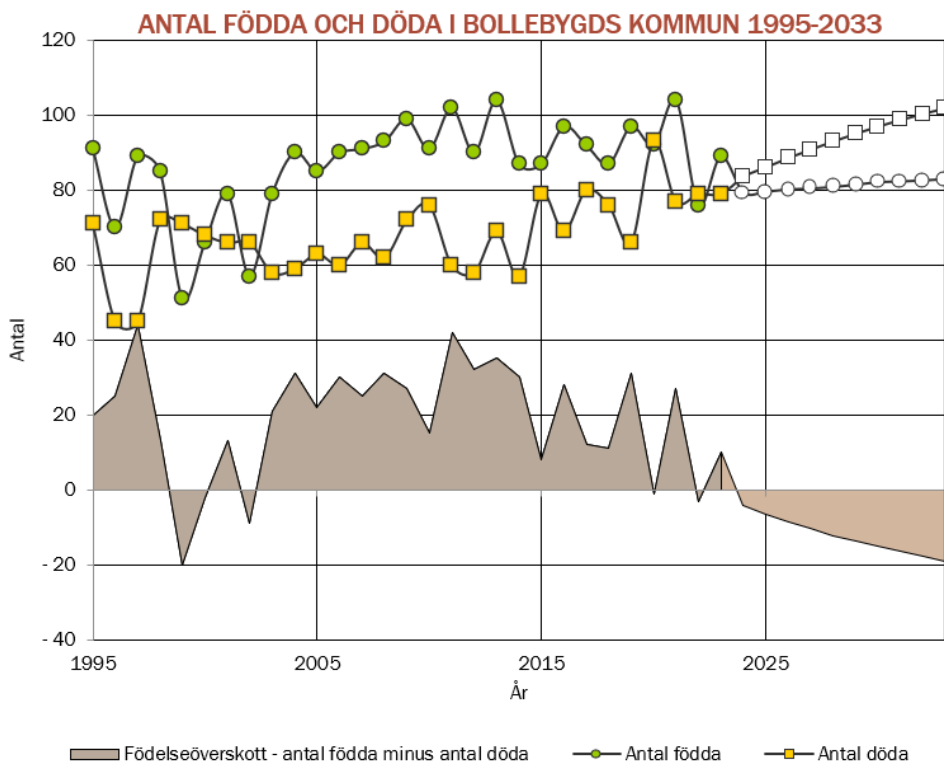
För att LRP och projektarbetet ska bli ännu bättre och tydligare kommer den strategiska fastighetsenheten fortsätta arbetet med att tydliggöra roller för att minska risken för flaskhalsar under de tidiga skedena. Lokalstrateg arbetar också i nära dialog med de förtroendevalda för att säkerställa att den politiska ambitionen återspeglas i genomförandet av projekten.

Genom att fortsätta utveckla projektarbetet och LRP får kommunen bättre förutsättningar att fatta kloka beslut som möjliggör effektivisering, förbättrad arbetsmiljö och kommunal service.

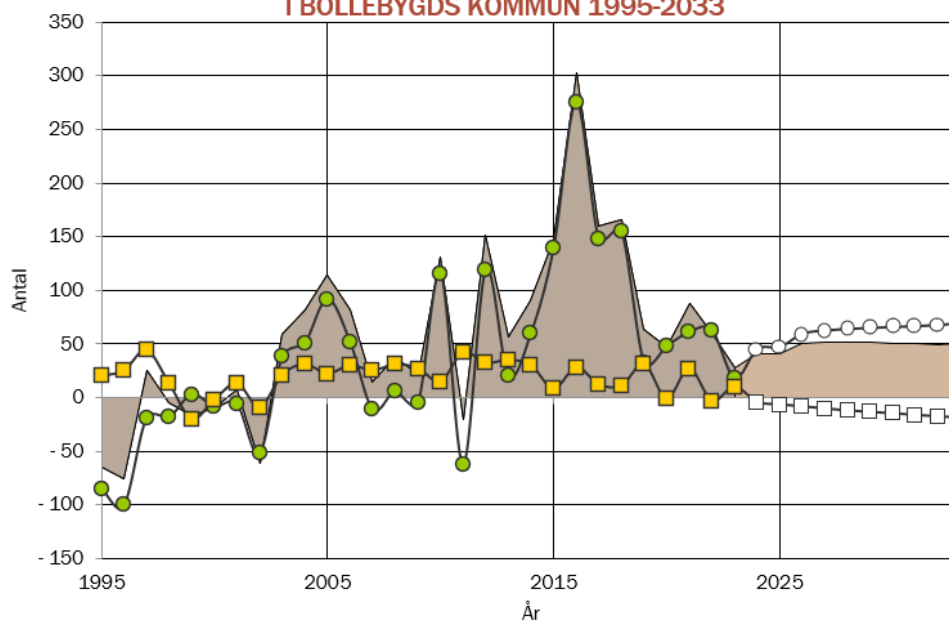
7. Bilagor

Bilaga 1 – Befolkningsprognos (trendbaserad)



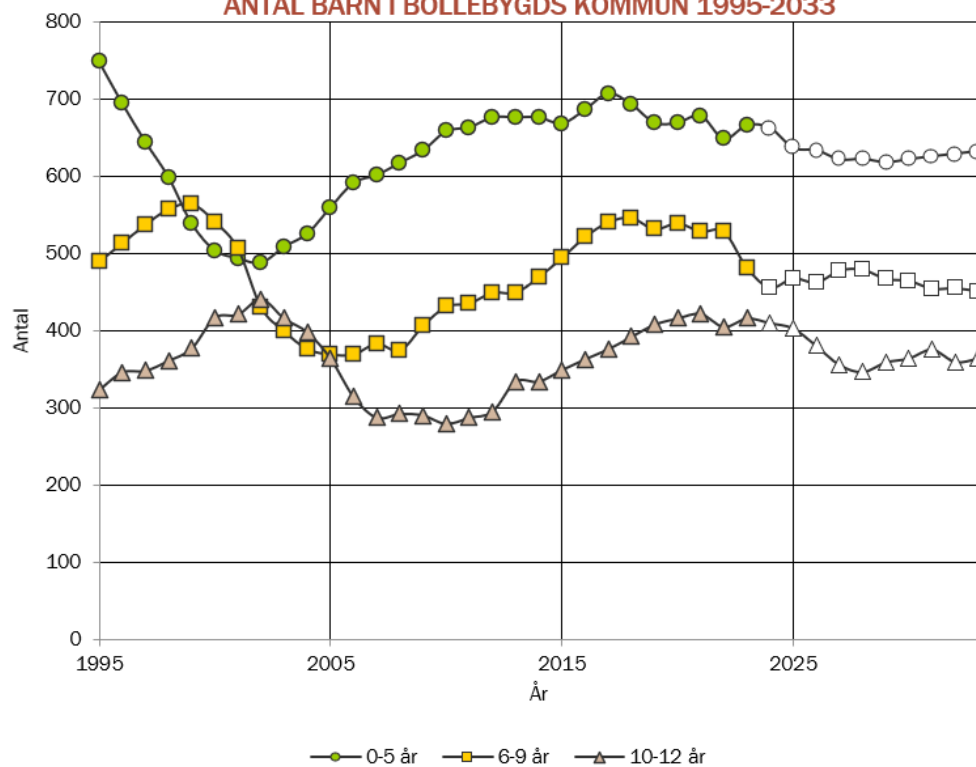


FLYTTNETTO OCH FÖDELSEÖVERSKOTT I BOLLEBYGDS KOMMUN 1995-2033

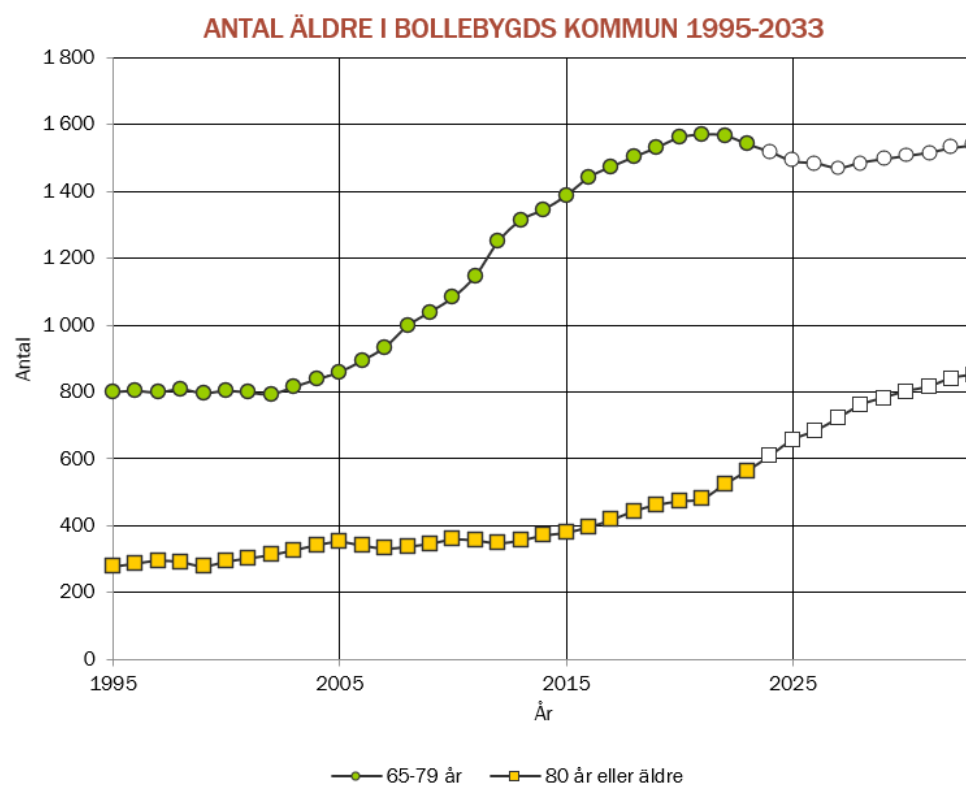
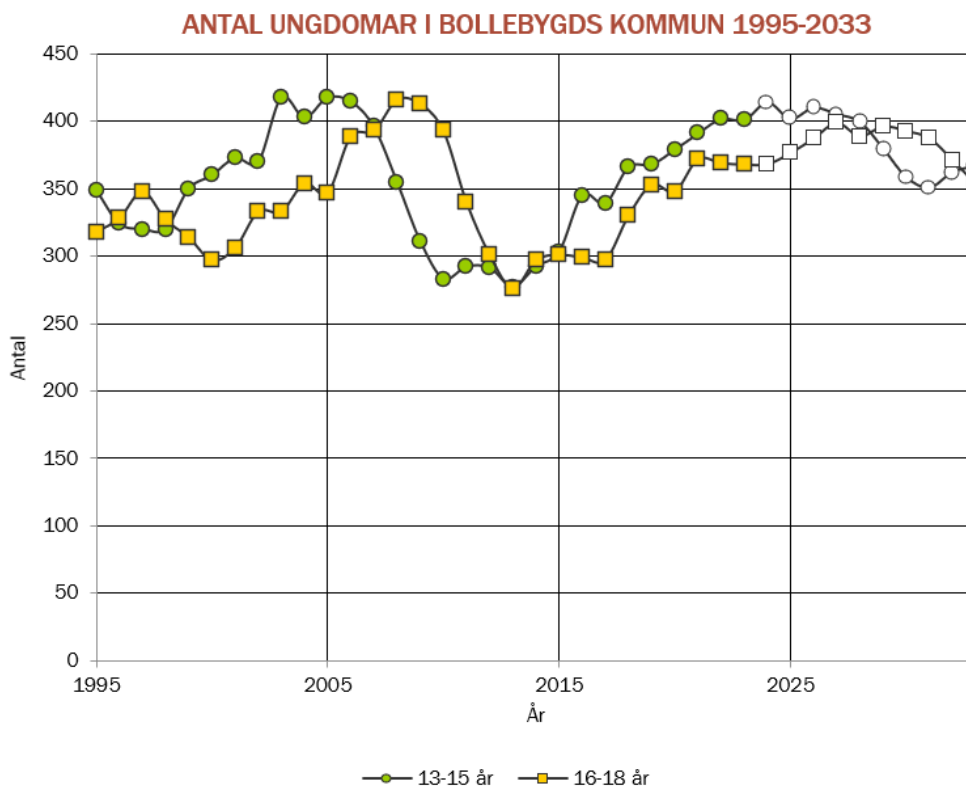


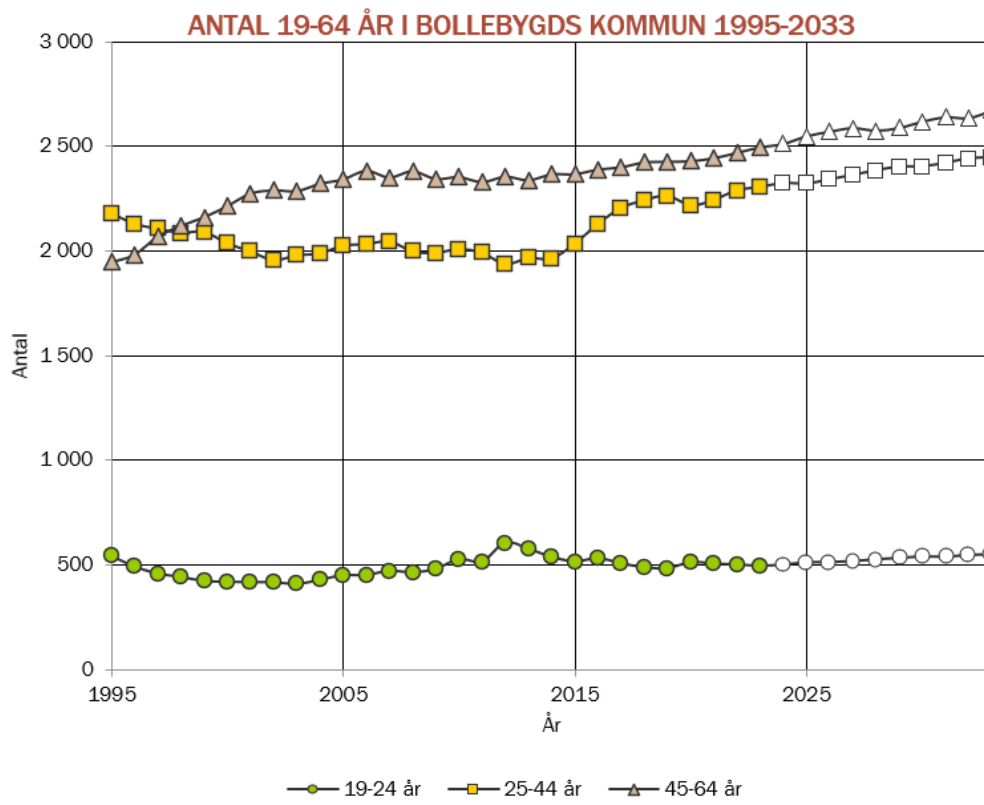
- Förändring i folkmängden under året
- Förändring i folkmängden beroende på nettoinflyttning
- Förändring beroende på födelseöverskott

ANTAL BARN I BOLLEBYGDS KOMMUN 1995-2033



- 0-5 år
- 6-9 år
- 10-12 år



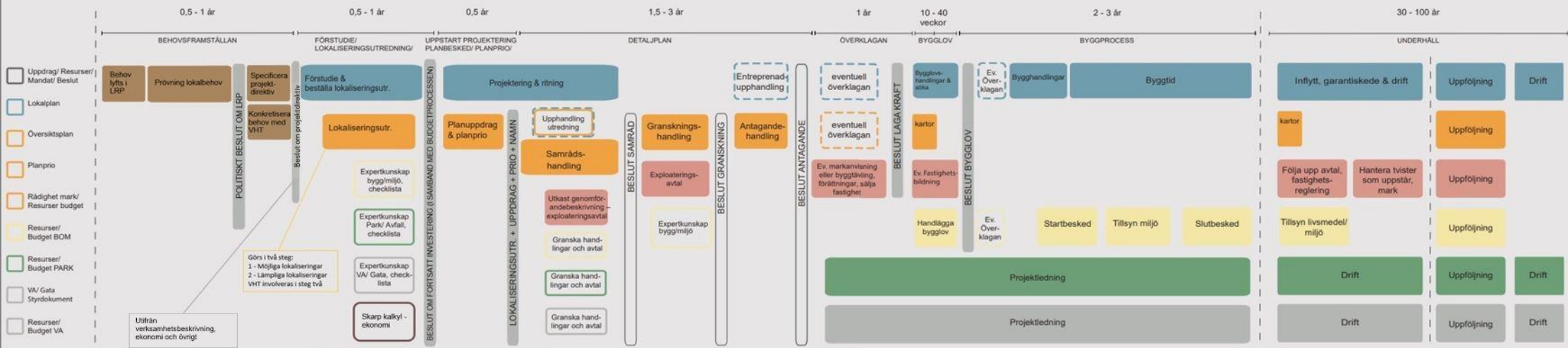


Bilaga 2 – Status för projekt i långsiktig investeringsplan (exkl. VA)

Status för projekt i långsiktig investeringsplan											
Uppdaterad 2024-09-17											
Under behovsframställan											
Förstudie											
Projektering											
Detaljplan											
Byggnation											
Nämnd	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Inom 10 år	Status	Prel. Beräknad totalkostnad (mnkr.)	
Kommunstyrelsen/övergripande										Kommunstyrelsen	80
Kommunhus etapp 1									Mark inköpt, etapp 1 i bef. byggnad kan påbörjas inom kort då detaljplan och bygglov finns.	80	
Kommunhus etapp 2									Mark inköpt, Etapp 2 behöver behovsframställan och detaljplaneändring.	80	
Socialnämnden										Socialnämnden	160
Gruppboendestad LSS Autism									Entreprenören tar fram bygghandlingar. Byggnation startar under 2024, färdigställs 2025.	40	
Kontor IFO									Tillfällig lösning i befintligt kommunhus. Eventuell långsiktig lösning vid färdigställande av etapp 1; nytt kommunhus.	X	
Särskilt boende									Lokaliseringsutredning pågår i samband med behovsframställan, följs av inriktningsbeslut. Behöver gå snabbt, annars kommer vi behöva tillfälliga lösningar. Finns planuppdrag.	120	
Kontor hemsjukvård & hemtjänst, Träffpunkt för äldre									Behöver hitta en inriktning snarast. Eventuellt i kombination med särskilt boende.	X	
Gruppboendestad LSS, traditionell									Specificeras ytterligare framöver. Socialnämnden utreder.	X	
Serviceboende satellitlägenheter									Avvaktar möjlighet att hyra t.ex. en trappuppgång i hyreshus av privat bostadsutvecklare.	X	
Utbildningsnämnden										Utbildningsnämnden	500
Skola/bibliotek/parkering Olsfors									Intern projektering, rivningslov ansöks inom kort. Behöver detaljplaneändring. Finns planuppdrag.	40	
Förskola Olsfors									Finns planuppdrag. Behöver behovsframställan.	X	
Ny förskola centralort									Finns planuppdrag. Följer tidplanen för särskilt boende.	70	
Ny skola etapp 1 (ny 7-9 byggnad)									Preliminär tidplan. Behöver ingen detaljplaneändring. Intern projektering pågår.	210	
Ny skola etapp 2 (ombyggnation bef. 7-9)									(Preliminärt) etappvis ombyggnation	120	
Allaktivitetshall									Behöver uppdrag inför behovsframställan.	60	
Teknik- och servicenämnden										Teknik- och servicenämnden	10
Lagerlokal (värdesäkring och förvaring)								X	Kan lösas inom befintligt bestånd om Hembygdsvägen inte nyttjas till annat.	X	
Ombyggnad Råssa									Färdigställs september 2024.	10	
Total										750	

Bilaga 3 – Processkarta för kommunal nybyggnation & större ombyggnation

Processkarta för kommunal nybyggnation & större ombyggnation

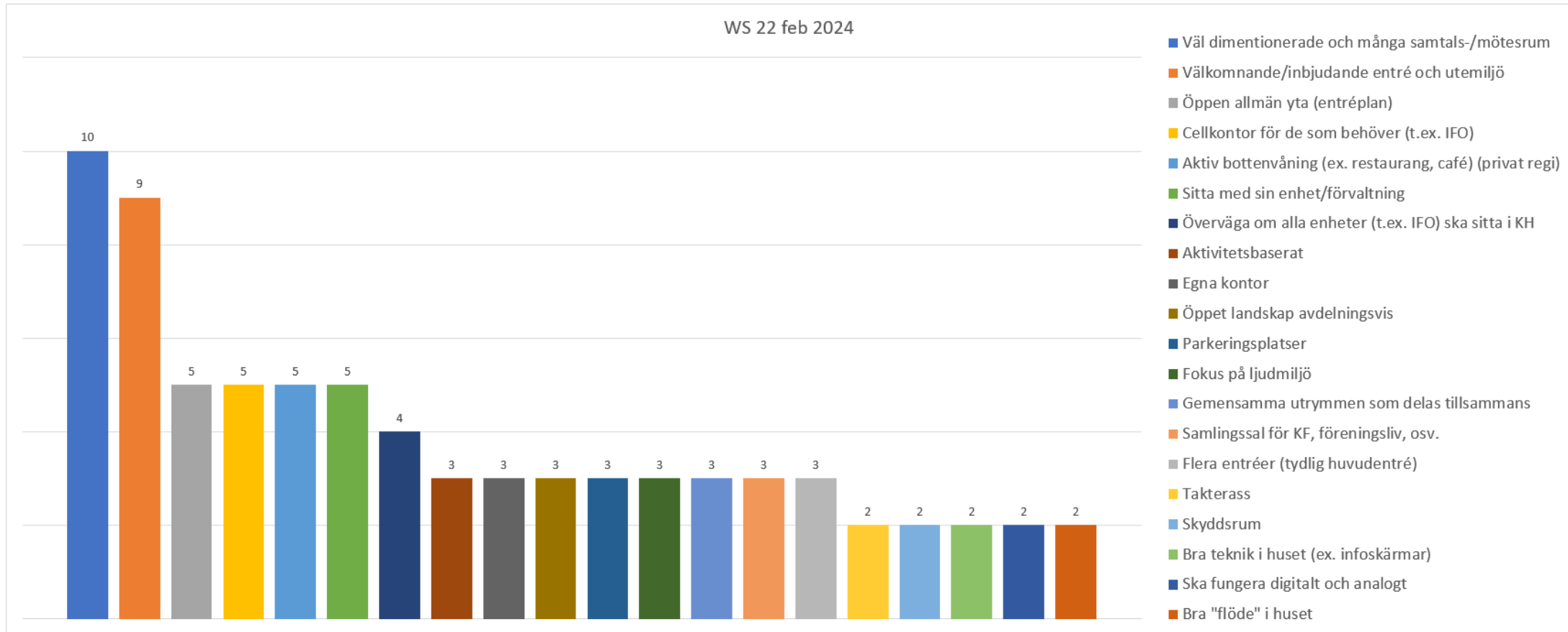


ANSVARIG FÖRVALTNING / ENHET

- Strategisk fastighet
- Lokalstrateg (KSF)
- Plan (KSF)
- Exploatering (KSF)
- Bygg och miljö
- Park/Avfall (TSF)
- VA/Gata (TSF)



Bilaga 4 – Återkommande svar, Workshop nytt kommunhus





14. Befrielse från uppdrag, samt kompletteringsval, av ledamot och vice ordförande (SD) i teknik- och servicenämnden
KS2023/278

Från: "Robert Brandt" <robert.brandt@bollebygd.se>
Skickat: Thu, 17 Oct 2024 06:53:02 +0100
Till: "Suzanna Bengtsson" <suzanna.bengtsson@bollebygd.se>

Hej!

Jag vill bli entledigad från mitt uppdrag som ledamot och vice ordförande i teknik och service nämnden.

Mvh
Robert