

**Datum:** 2022-01-25

**Tid:** 13:00

**Plats:** TEAMS för alla

**Ordförande**

Michael Plogell (FR)

**Ledamöter**

Lars-Erik Olsson (S), vice ordförande

Sverre Fredriksson (M), 2:e vice ordförande

Fredrik Olofsson (C)

Rune Kennborn (KD)

Hannu Sutinen (L)

Beatrice Ekelund (S)

Jonas Ahlgren (S)

Daniel Persson (SD)

**Ersättare**

Carl Pålsson (FR)

Tomas Andersson (M)

Agneta Andersson (C)

Krister Schwartz (KD)

Patrik Solerius (L)

Emma Isfeldt (S)

Helena Thelin (S)

Sassi Wemmer (MP)

Caroline Frodin (SD)

**Övriga**



1. Upprop
2. Val av protokollsjusterare  
**Ärendet i korthet**  
Förslag digital signering: Måndag 31 januari kl 14.30.
3. Anmälan jäv
4. Information om Gryaab AB (inga handlingar) Karin van der Salm, VD  
Gryaab AB 13:00
5. Återrapport omlokalisering av modulbyggnad från Lokes väg till Råssa Jennie Wessbo,  
lokalstrateg, Reazhwan  
KS2020/214 Saleh, byggprojektledare  
13:40
6. Remiss; Regional transportinfrastrukturplan för Västra Lars Carlsson,  
Götaland 2022–2033 samhällsplanerare 14:00  
KS2021/283
7. Riktlinjer för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen Kristina Axelsson,  
KS2022/1 planchef 14:15
8. Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS (kf fattar slutligt beslut) "-"  
KS2021/296
9. Aktuell information om ÖP (inga handlingar) "-"
10. Val av nya medlemmar till styrgrupp översiktsplan (ÖP) KS2019/122  
**Sammanfattning**  
Svar har lämnats från (L), (KD), (MP) och (SD): Förslag: Hannu Sutinen, Rune Kennborn, Sassi Wemmer och Daniel Persson.
11. VA- och dagvattenpolicy för Bollebygds kommun Daniel Kopp, ingenjör  
KS2021/299 VA, gata, avfall 15:30





- |     |   |                                |
|-----|---|--------------------------------|
| 12. | Inrättande av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen(dagvatten) i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö (kf fattar slutligt beslut)<br>KS2021/298 | "-"                            |
| 13. | Utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (vatten och spillvatten) i Bollebygd (kf fattar slutligt beslut)<br>KS2021/297          | "-"                            |
| 14. | Fastställande av avgift för förlorat skolkort<br>KS2021/322   |                                |
| 15. | Avgift för lotteriregistrering i Bollebygds kommun<br>KS2021/292  |                                |
| 16. | Verksamhetsplan och budget 2022 för kommunstyrelsen<br>KS2021/234   | Monica Holmgren,<br>kommunchef |
| 17. | Budget och verksamhetsplan år 2022 för Boråsregionen, Sjuhärads kommunalförbund<br>KS2021/326   |                                |
| 18. | Ansökan investeringsstöd Hestrafors IF (kf fattar slutligt beslut)<br>KS2021/323  |                                |
| 19. | Inriktningsdokument Närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022-2025<br>KS2021/291  |                                |
| 20. | Inbjudan till samråd - Vindpark Våssberg, Borås stad<br>KS2021/306  |                                |
| 21. | Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning, 2022 (kf fattar slutligt beslut)<br>KS2021/319                          |                                |



22. Redovisning av besvarade samt obesvarade medborgarförslag  
2021 (kf fattar slutligt beslut)  
KS2021/327
23. Svar på medborgarförslag om lekplats i Bollebygd  
KS2021/166
24. Svar på motion (-) om idrottspolitiskt program (kf fattar slutligt  
beslut)  
KS2021/130
25. Svar på motion (-) om att införa utvecklingscheckar (kf fattar  
slutligt beslut)  
KS2021/247
26. Redovisning av delegeringsbeslut  
**Ärendet i korthet**  
*Protokoll*  
Kommunstyrelsens arbetsutskotts protokoll finns på Bollebygds kommuns hemsida:  
Kommunstyrelsens arbetsutskott 2022-01-13
- Delegeringsbeslut**
- KS2226324 KS2021/1-3 Avskrivnan av fordran, delegeringsbeslut skolchef
27. Meddelanden
- Anmälningar**
- KS2126216 KS2021/265-5 § 77 Reviderat handlingsprogram för SÄRF  
signed
  - KS2126263 KS2021/2-71 Säker digital kommunikation SKR och regeringen
  - KS2126304 KS2021/265-6 Handlingsprogram SÄRF 2020-2023
  - KS2126306 KS2020/270-22 Beslut från högsta förvaltningsdomstolen HFD  
7269-21 Slutligt beslut 2021-12-23
28. Information från politiska uppdrag (inga handlingar)
29. Kommunchefen informerar (inga handlingar)



5. Återrapport omlokalisering av  
modulbyggnad från Lokes väg till Råssa  
KS2020/214



Kommunstyrelseförvaltningen

Jennie Wessbo | Verksamhetschef/Lokalstrateg  
0734-647104 | jennie.wessbo@bollebygd.se

## **Återrapport omlokalisering av modulbyggnad från Lokes väg till Råssa**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att modulerna på Lokes väg inte ska av etableras i syfte att flyttas till Råssa för att användas som kontor.

### **Ärendet**

Kommunstyrelsen gav vid sammanträde 2021-08-31 (§144) lokalstrateg i uppdrag att utreda möjlighet, förutsättningar, konsekvenser och kostnader för eventuell flytt av modulbyggnaden från Lokes väg till Råssa. Återrapport ska ske till KS senast i januari 2022. Utredningen ska innefatta möjlighet, förutsättningar, konsekvenser och kostnader för en flytt av modulbyggnaden på Lokes väg till Råssa. Det eventuella syftet är att modulbyggnaden ska användas som kontor på Råssa.

I utredningen har genomgång av de handlingar som finns på byggnaden gjorts i syfte att se till byggnadens konstruktion samt dess möjligheter för flytt och återanvändning. Platsbesök är gjort för att avgöra invändig-, utvändig skick och kvalitet. Översiktligt har byggnaden undersökts avseende på eventuella fuktrelaterade brister.

Identifiering av vilka nödvändiga moment som arbetet med av- och om etablering innefattar har gjorts och utifrån detta har avvägning gjorts kring hur mycket som går att återanvända vid en eventuell om etablering.

Fullständiga underlag finns på byggnaden, dock är mycket av underlaget är på annat språk än svenska och engelska vilket innebär att någon felkälla kan finnas. Byggnaden består av 36 st moduler, dessa utgör stommen. Modulerna är inredda enligt HVB-hem standard. Delar av den fasta inredningen är av fabrikat som inte återfinns på den svenska marknaden vilket gör det svårt att komplettera eller återanvända. Byggnaden har ett tillfälligt bygglov på tomten som den står på idag. och det går ut 2026, med möjlighet till förlängning i 5 år (samma procedur som vid en ny bygglovsansökan). Byggnaden har en kort livslängd (ca 10år) sett i jämförelse mot konventionella byggnader. I HVB-hemmet är dörrar, fönster (plast), ytskikt osv. dimensionerade efter den korta livslängdsklassen och håller därmed en lägre kvalitet jämfört mot en konventionell byggnad.

Det råder strandskydd på den tilltänka tomten vid Råssa Men under förutsättningen att byggnaden om etableras innanför det idag redan hårdgjorda området finns det möjlighet att söka och eventuellt få dispens för strandskyddet.

Byggnaden har beslut om slutbesked (JN2016/9-147) och är därmed godkänt för att brukas ändamålsenligt på den befintliga platsen.

### Ekonomiska förutsättningar

Utifrån ritningar, beskrivningar och platsbesök kan följande moment fastställas för att flytta HVB-hemmet och återetablera det eller endast förvara den. En preliminär kalkyl är framtagen

1. Av etablering (detta moment är obligatorisk)
2. Om etablera byggnaden i befintligt skick på Råssa.
3. Om etablera byggnaden som kontor på Råssa.

Moment som ingår i av etablering, flytt samt om etablering är markarbete och grundläggning såväl vid nyetablering som vid återställning på Lokes väg.

Demontering av byggnaden och dess installationer samt inredning.

Rivning av golv-, vägg- och takdelar för att möjliggöra åtkomst till fäst- och lyft punkter mellan modulerna.

Bortforsling/sortering/deponering av material.

Tillskapa en väg för att kunna utföra transporten måste göras då det idag saknas väg. Därefter göra en säker transport till Råssa för att där åter montera allt igen. Nedan visas preliminär kalkyl:

Av etablering			
Post	Mängd	Pris/mängd	Pris summa (kr)
Rivning invändigt, ink grund, tak	600 kvm	1 300 kr/m <sup>2</sup>	780 000
Bortforsling och sortering	1 st	200 000 kr/st	200 000
Frigöra moduler	36 st	3 000 kr/st	108 000
Transport av modul	36 st	3 000 kr/st	108 000
Transport av takstolar	8 st	1 000 kr/st	8 000
<b>Summa av etablering (exkl. byggherre kostnader) 1 204 000</b>			

Om etablering med bef. Inredning (Alt.1)			
Post	Mängd	Pris/mängd	Pris summa (kr)
Grund ink. markarbete.	242 m	1 300 kr/m	314 600
<b>Total om etablering av bef. All ink</b>	<b>600 m<sup>2</sup></b>	<b>9000 kr/m<sup>2</sup></b>	<b>5 400 000</b>

**Summa om etablering (exkl. byggherre kostnader) 5 714 600**

<b>Om etablering med ny inredning som standard kontor (Alt.2)</b>			
<b>Post</b>	<b>Mängd</b>	<b>Pris/mängd</b>	<b>Pris summa (kr)</b>
<b>Grund ink. markarbete.</b>	242 m	1 300 kr/m	314 600
<b>Kontorsanpassning (22rum)</b>	330 m <sup>2</sup>	18 000 kr/m <sup>2</sup>	5 940 000
<b>Korridor och entré</b>	160 m <sup>2</sup>	14 000 kr/m <sup>2</sup>	2 240 000
<b>Kök matplats (plats för 22-44pers)</b>	60 m <sup>2</sup>	18 000 kr/m <sup>2</sup>	1 080 000
<b>Förråd/kopiering/teknik/schakt</b>	29 m <sup>2</sup>	16 000 kr/m <sup>2</sup>	464 000
<b>WC/RWC (4st)</b>	20 m <sup>2</sup>	20 000 kr/m <sup>2</sup>	400 000
<b>Summa ometablering (exkl. byggherre kostnader) 10 438 600</b>			

Den preliminära kalkylen visar att en om etablering med dagens standard på byggnaden kommer att medföra en summa på ca 6,9 miljoner kronor. Detta uppfyller dock endast BBR ventilationskrav för en arbetsplats per rum.

Inredd som kontor uppgår summan till 11,6 miljoner kronor, detta likvärdigt med summan som byggnaden uppfördes för. Här uppfyller byggnaden arbetsmiljökraven för kontor med flera arbetsplatser per rum.

Endast av etablering uppgår summan till 1, 2 miljoner kronor.

I den preliminära kalkylen är inga merkostnader för förvaring inräknat. Inte heller några byggherrekostnader som rivningslov, bygglov och projekteringskostnader är inräknade.

I dagsläget saknas larm- och passersystem i byggnaden, detta är medräknat att byggas till i den preliminära kalkylen för om etablering.

## **Bedömning**

Slutsatsen som görs är att kostnaderna för att flytta samt att etablera om modulerna från Lokes väg till Råssa är för höga sett i relation till den slutprodukt som erhålls samt byggnadens livslängd.

Modul byggnaden har på platsen Lokes väg erhållits slutbesked (JN2016/9-147) och är därmed godkänt för att brukas ändamålsenligt på den befintliga platsen. Vid eventuellt ibruktagande på Lokes väg så måste obligatorisk ventilationskontroll (OVK) förnyas samt åtgärder av en del brister kopplat till el, ventilationssystem och avlopp vidtas.

## **Beslutsunderlag**

Återrapport Lokes väg, tjänsteskrivelse (KS202/214) 2022-01-13



§144 KS Modulerna på Lokes väg uppdrag (KS2020/214) 2020-08-31

**Skickas till**

Kommunstyrelsen  
Samhällsbyggnadsnämnden

BOLLEBYGDS KOMMUN  
Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren  
Förvaltningschef

Jennie Wessbo  
Verksamhetschef/lokalstrateg

**§144**

KS2020/214

## Modulerna på Lokes väg - uppdrag

### Beslut

Kommunstyrelsen ger lokalstrategen i uppdrag att utreda möjlighet, förutsättningar, konsekvenser och kostnader för en flytt av modulerna på Lokes väg till Råssa. Uppdraget ska återrapporteras till kommunstyrelsen senast januari 2022.

### Ärendet

#### Bakgrund

Modulerna på Lokes väg i Bollebygd uppfördes av kommunen under åren 2016-2018 i syfte att användas som HVB-hem. Totalkostnaden för uppförandet av byggnaden landade på 12 485 440 kr. Hittills har kommunen skrivit av 1 526 000 kr, restvärdet är i nuläget 10 960 000 kr. Utöver kapitalkostnader (avskrivning och ränta) belastar Lokes Väg kommunen med även av kostnader för byggnadens uppvärmning samt viss tillsyn/skötsel, vilket uppgår till ca 50 tkr/år. Byggnaden har sedan den färdigställdes stått tom, med undantag för en kortare uthyrning under 2020.

Bygglovets för modulerna på Lokes väg är tidsbegränsat fram till år 2026. Lokes Väg är uppförd med ett tillfälligt bygglov som gäller i tio år, från det att bygglovets beviljades i oktober 2016.

Senast det tidsbegränsade bygglovets utgång ska byggnaden vara riven. Lokes Väg är uppförd med ett tidsbegränsat bygglov som går ut 2026. Ett permanent bygglov är inte möjligt att få på platsen, detta utifrån rådande detaljplanebestämmelser och platsens förutsättningar i övrigt. Bygglovets för Lokes väg avser uppförande av bostadsmoduler i två plan.

Användningsområdet för Lokes väg utgörs därmed som bostadsändamål enligt bestämmelse om tidsbegränsade bygglov för bostäder 9 kap. 33 a §33 PBL.

### Förslag till beslut

#### Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen ger lokalstrategen i uppdrag att utreda möjlighet, förutsättningar, konsekvenser och kostnader för en flytt av modulerna på Lokes väg till Råssa. Uppdraget ska återrapporteras till kommunstyrelsen senast januari 2022.

### Beslutsgång

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

### Beslutsunderlag

- §120 KSAU Modulerna på Lokes väg - uppdrag
- Lokes Väg - Utredning förutsättningar och ekonomiska konsekvenser





**Skickas till**

Lokalstrateg, kommunchef



6. Remiss; Regional  
transportinfrastrukturplan för Västra Götaland  
2022–2033 KS2021/283

**§3**

KS2021/283

**Remiss; Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland  
2022 - 2033****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen antar förslag till yttrande som sitt eget och översänder det till Västra Götalandsregionen som kommunens svar på remissen.

**Ärendet**

Västra Götalandsregionen (VGR) har ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna men hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige.

Den regionala infrastrukturplanen är en del av ett ramverk som bottnar i nationella och regionala utgångspunkter. Moment som berör Bollebygds kommun är i första hand förankrat i samverkan med övriga kommuner inom Boråsregionen och sammanställt i ett gemensamt yttrande. Varje kommun har därutöver möjlighet att inkomna med egna synpunkter.

**Förslag till beslut****Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar förslag till yttrande som sitt eget och översänder det till Västra Götalandsregionen som kommunens svar på remiss.

**Beslutsgång**

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

**Beslutsunderlag**

- Remiss; regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonskvensbeskrivning - yttrande
- Regional transportinfrastrukturplan 2022-2033 – yttrande
- Missiv och sändlista regional infrastrukturplan
- Regional infrastrukturplan 2022-2033 remissversion
- Hållbarhetskonskvensbedömning remissversion
- Boråsregionen Yttrande regional transportinfrastrukturplan Västra Götaland



**Skickas till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**



Kommunstyrelsen

Lars Carlsson | Samhällsplanerare  
073-464 71 10 | lars.carlsson@bollebygd.se

Dnr : **157792**

Västra Götalandsregionen

## **Regional transportinfrastrukturplan 2022-2033 – yttrande**

### **Sammanfattning av ärendet**

Bollebygds kommun ges möjlighet att yttra sig över remiss gällande regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonskvensbeskrivning, daterat 2021-10-19 (RS 2019-08293). Underlaget är tillgängligt för synpunkter fram till 31 januari 2022.

### **Yttrande**

Bollebygds kommun står bakom Boråsregionens yttrande gällande regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonskvensbeskrivning.

Bollebygds kommun vill samtidigt skicka med ett tillägg rörande Kust till kust-banan. De regionala nyttorna och möjligheterna till utveckling av järnvägen mellan Göteborg och Borås bör nämnas i en regional transportinfrastrukturplan. Ifall stråket är en nationell angelägenhet och av denna anledning inte upptas i denna plan bör detta synliggöras för ökad förståelse.

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelsen

Michael Plogell  
Ordförande

Monica Holmgren  
Förvaltningschef

*Denna skrivelse har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrifter.*

Kommunstyrelseförvaltningen

Lars Carlsson | Samhällsplanerare  
073-464 71 10 | lars.carlsson@bollebygd.se

Kommunstyrelsen

## Remiss; regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhets- konsekvensbeskrivning - yttrande

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar förslag till yttrande som sitt eget och översänder det till Västra Götalandsregionen som kommunens svar på remiss.

### Ärendet

Västra Götalandsregionen (VGR) har ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna men hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige.

Den regionala infrastrukturplanen är en del av ett ramverk som bottnar i nationella och regionala utgångspunkter. Moment som berör Bollebygds kommun är i första hand förankrat i samverkan med övriga kommuner inom Boråsregionen och sammanställt i ett gemensamt yttrande. Varje kommun har därutöver möjlighet att inkomna med egna synpunkter.

### Beslutsunderlag

Förslag till yttrande, daterat 2021-12-20

Missiv - Remiss Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning, daterat 2021-10-19

Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, remissversion oktober 2021

Hållbarhetskonsekvensbedömning, remissversion oktober 2021 (KS2021/283-3)

Boråsregionens yttrande

### Skickas till

regionstyrelsen@vgregion.se. Märk remissvaret med ”Bollebygds kommun - Remissvar Regional infrastrukturplan, RS 2019-08293”.

**BOLLEBYGDS KOMMUN**

Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren

Förvaltningschef

Lars Carlsson

Samhällsplanerare

## Missiv

# Remiss Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonskvensbeskrivning

### Bakgrund

Västra Götalandsregionen har ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna. Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige.

Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Västtrafik och Trafikverket har bistått arbetet. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling. Arbetet har även stämts av med Länsstyrelsen och Klimat 2030 kopplat till hållbarhetsbedömningen som skett integrerat med planarbetet. Trafikverket ansvarar för planens genomförande.

### Innehåll

Långsiktigt syftar planförslaget till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med större fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela-resan perspektiv både för person- och godstransporter. Infrastrukturplanen innehåller sju åtgärdsområden baserade på funktion och inkluderar två nya namngivna vägåtgärder, fyra nya namngivna kollektivtrafikåtgärder samt flera utpekade förstärkta satsningar.

En utökad miljöbedömning i form av en hållbarhetsbedömning, har skett integrerat med de olika stegen i planens framtagningsprocess. Sammanfattningsvis visar hållbarhetsbedömningen att infrastrukturplanen i sin helhet inte medför några betydande negativa miljöeffekter. Föreslagna åtgärder och inriktningar bidrar eller har potential att bidra till de flesta hållbarhetsaspekterna. Planen bedöms inte ha något bidrag men inte heller motverka hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald och trygghet. I planförslaget bedöms det finnas förutsättningar för en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle.

## Remiss

Regionstyrelsen remitterar härmed förslag till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonskvensbeskrivning.

Fram till den 31 januari 2022 finns möjlighet att lämna synpunkter på förslaget via e-post eller brev till:

- Regionstyrelsen, [regionstyrelsen@vgregion.se](mailto:regionstyrelsen@vgregion.se)
- Västra Götalandsregionen  
Koncernkontoret,  
Kollektivtrafik- och infrastrukturavdelningen, att: Anna Kronvall  
Regionens hus,  
405 44 Göteborg

Märk remissvaret med:

”Er organisation – Remissvar Regional infrastrukturplan, RS 2019-08293”.

Remissversionen med tillhörande hållbarhetskonskvensbeskrivning finns tillgänglig på: <https://www.vgregion.se/regionalplan>

Fredag 10 december klockan 13:00-14:30 kommer en digital remisskonferens att hållas där det även finns möjlighet att ställa frågor. Mer information om detta kommer att skickas ut till alla remissinstanser inom kort.

Frågor angående remissen besvaras av Anna Kronvall, [anna.kronvall@vgregion.se](mailto:anna.kronvall@vgregion.se) och Aako Raoofi, [aako.raoofi@vgregion.se](mailto:aako.raoofi@vgregion.se).

Med vänlig hälsning

Ann-Sofie Lodin  
Regiondirektör

Helena Lundberg Nilsson  
Regionutvecklingsdirektör



## Sändlista:

### Kommunalförbunden i Västra Götaland

- Boråsregionen
- Göteborgsregionen
- Fyrbodalsregionen
- Skaraborg

### Kommunerna i Västra Götaland

#### **Angränsande regioner**

Region Halland

Region Jönköping

Region Värmland

Region Örebro

Viken fylkeskommune

#### **Myndigheter och statliga bolag**

Försvarsmakten

Jernhusen

Länsstyrelsen i Västra Götaland

Naturvårdsverket

Swedavia AB

Trafikverket Region Väst

Sjöfartsverket

Transportstyrelsen

#### **Företrädare för näringslivet**

Branschföreningen Tågoperatörerna

Företagarnas Riksorganisation, Göteborg

LRF Västra Götaland

Näringslivets Transportråd

Sveriges redareförening – Svensk Sjöfart

Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland

Taxiförbundet

Svenska Bussbranschens Riksförbund

Västsvenska handelskammare

#### **Organisationer**

Cykelfrämjandet

Funktionsrätt Västra Götaland

Gröna Bilister

Hela Sverige ska leva

Naturskyddsföreningen

NTF Väst

NTF Skaraborg

NTF Fyrbodalsregionen

Nätverket jämställdhet i transportsektorn

Svenska cykelstäder

#### **Inom Västra Götalandsregionen**

Kollektivtrafiknämnden

Miljönämnden

Turistrådet Västsverige

Västtrafik



# REGIONAL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I VÄSTRA GÖTALAND 2022-2033

REMISSVERSION  
OKTOBER 2021

# Innehållsförteckning

---

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>3</b>
	Ett regeringsuppdrag i flera steg	4
	Planens framtagande	5
<b>2</b>	<b>Förutsättningar</b>	<b>6</b>
	Nationella mål	6
	Regionala mål och strategier	7
	Miljö- och hållbarhetsbedömning	7
	Innehåll och ekonomi	8
<b>3</b>	<b>Inriktning</b>	<b>9</b>
	Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen	9
	Direktiv för åtgärdsplaneringen	10
	Ramverk för infrastrukturplanen	11
<b>4</b>	<b>Fördelning av medel 2022-2033</b>	<b>12</b>
	Större åtgärder i stråk och noder	14
	Trimning och effektivisering i stråk	19
	Trimning och effektivisering till stråk	22
	Statlig medfinans till kommunalt vägnät	25
	Statlig medfinans till kommunalt vägnät	26
	Samfinansiering nationell plan, järnväg	29
	Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	31
	Övrigt	32
<b>5</b>	<b>Bedömning av effekter</b>	<b>33</b>
<b>6</b>	<b>Genomförande och uppföljning</b>	<b>36</b>
	<b>Bilagor</b>	<b>38</b>
	Bilaga 1 – Planram i detalj	38
	Bilaga 2 – Statligt vägnät i Västra Götaland	42
	Bilaga 3 – Beskrivning av större åtgärder	43
	Bilaga 4 – Högst prioriterade brister	51
	Bilaga 5 – Inriktning järnvägsåtgärder per bana	54

**Processledning Västra Götalandsregionen:**  
Max Falk, Anna Kronvall och Aako Raoofi

**Konsult:**  
Arne Ekelund, Sweco

# 1 Inledning

---

Västra Götaland ska utvecklas till en robust och väl sammanhållen region. Det förutsätter att delarna samspelar och förstärker varandra samt att de bidrar till en konkurrenskraftig helhet med hållbar tillväxt, välfärd och god miljö. En sammanhållen region ger fler möjlighet till arbete, utbildning, vård och omsorg, kultur och fritid. Västra Götaland är Sveriges transport- och logistikcentrum med flera geografiskt utspridda noder där flera transportslag möts.

Transportinfrastruktur är inget ändamål i sig, utan en pusselbit i omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle för person- och godstransporter i Västra Götaland.

Flera större omställningar i samhället pågår som kommer att påverka både användandet av och kraven på transportsystemet. Elektrifiering av fordon och vägar, digitalisering och automatisering är exempel på större trender. Pandemin har påverkat resvanorna kraftigt och ännu är det för tidigt att se vilka effekter det kommer att få på resmönstren på sikt. Den fortsatta klimatomställningen medför nya utmaningar och behov att fånga upp i planeringen av transportsystemet. Utvecklingen behöver följas och kommande infrastrukturplaner behöver vara tillräckligt flexibla för att möta de förändrade förutsättningarna.

Västra Götalandsregionen har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan, hädanefter benämnd regional infrastrukturplan. Den regionala infrastrukturplanen utgör en del av den nationella infrastrukturplanen och regeringen fastställer de ekonomiska ramarna.

Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av *regionfullmäktige*. Trafikverket ansvarar för planens genomförande. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Västtrafik och Trafikverket har bistått arbetet. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i *beredningen för hållbar utveckling, BHU*.

## Ett regeringsuppdrag i flera steg

Planeringen av åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen omfattar ett flertal steg och är en process för vilken riksdagen och regeringen anger villkoren. Åtgärdsplaneringen föregås av inriktningsplanering, som utreder mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planperioden. Trafikverket tar fram ett inriktningsunderlag på nationell nivå och överlämnar till regeringen som skriver fram en infrastrukturproposition. Västra Götalandsregionen har även tagit fram ett regionalt inriktningsunderlag, se avsnitt [Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen](#).

Regeringen ger genom ett direktiv, se avsnitt [Direktiv för åtgärdsplaneringen](#), Trafikverket och regionerna i uppdrag att ta fram förslag till nationell respektive regionala infrastrukturplaner. Planerna innehåller såväl namngivna åtgärder som medel till olika åtgärdsområden, där åtgärderna beslutas under planperioden. Regionala infrastrukturplaner beslutas av *regionfullmäktige* och regeringen fastställer såväl den nationella som de regionala infrastrukturplanerna innan genomförandet tar vid.

De transportpolitiska målen ligger till grund för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Andra utgångspunkter är *Agenda 2030*, *Klimatlagen* och *Nollvisionen*. För mer information om de nationella utgångspunkterna, se avsnitt [Nationella mål](#).

### Övergripande innehåll nationell plan

- Åtgärder på järnvägar, nationella stamvägar och för sjöfart
- Drift och underhåll
- Stadsmiljöavtal, med mera

### Övergripande innehåll regional plan

- Åtgärder på statliga regionala vägar, inklusive åtgärder för kollektivtrafik och cykel
- Statlig medfinans till kollektivtrafikåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät



Figur 1. Process för framtagande av nationella och regionala infrastrukturplaner.

## Planens framtagande

Det första steget i framtagandet av en ny regional infrastrukturplan var att ta fram ett inriktningsunderlag för utvecklingen av transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Arbetet med inriktningsunderlaget inleddes med en övergripande gap-analys utifrån *Agenda 2030*. Analysen ledde till att tre fokusområden lyftes fram som komplement till den tidigare regionala systemanalysen: klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet. Inriktningsunderlaget ligger till grund för framtagandet av den regionala infrastrukturplanen.

För att koordinera arbetet har Västra Götalandsregionen tillsatt en arbetsgrupp av tjänstepersoner. De fyra kommunalförbunden, som företräder de 49 kommunerna i Västra Götaland, har aktivt medverkat i arbetet och ansvarat för dialog och förankring med kommunerna. Trafikverket har deltagit i hela processen med underlag och stöd i framtagandet. Västtrafik har ansvarat för att sammanställa och göra inspel av kollektivtrafikens infrastrukturbehov. Arbetet har även stämts av med Länsstyrelsen, Klimat 2030 samt Västra Götalandsregionens miljöavdelning kopplat till hållbarhetsbedömningen som skett integrerat med planarbetet.

Samtliga kommuner bjöds in till ett informationsmöte i januari 2021 och i februari 2021 genomfördes dialogmöten med kommunalförbundens direktions- / förbundsstyrelse. Dialog med kommunerna har huvudsakligen skett via kommunalförbunden.

Den politiska processen har skett via *beredningen för hållbar utveckling, BHU*. *Regionutvecklingsnämnden* och *kollektivtrafiknämnden* har löpande informerats under processen. Kommunalförbunden har haft politisk beredning i respektive direktions- / förbundsstyrelse.

Samrådsremiss av förslaget till regional infrastrukturplan 2022-2033 genomförs mellan 20 oktober 2021 och 31 januari 2022. Slutlig version av planen beslutas av *regionfullmäktige* efter ställningstagande i *beredningen för hållbar utveckling* och *regionstyrelsen*. Den antagna versionen skickas sedan till regeringen för fastställelse, som en del av den nationella infrastrukturplanen.

## 2 Förutsättningar

### Nationella mål

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och för näringslivet i hela landet. Detta mål samt regeringens direktiv sätter ramarna för infrastrukturplaneringen på statlig och regional nivå. För att det övergripande transportpolitiska målet samt klimatmålet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. *Agenda 2030*, *Klimatlagen* och *Nollvisionen* är andra nationella utgångspunkter, liksom barnkonventionen.



#### Agenda 2030

FN:s agenda 2030 och dess 17 globala mål (med 169 delmål) omfattar alla politiska områden och delaktighet och engagemang på regional nivå är centralt.



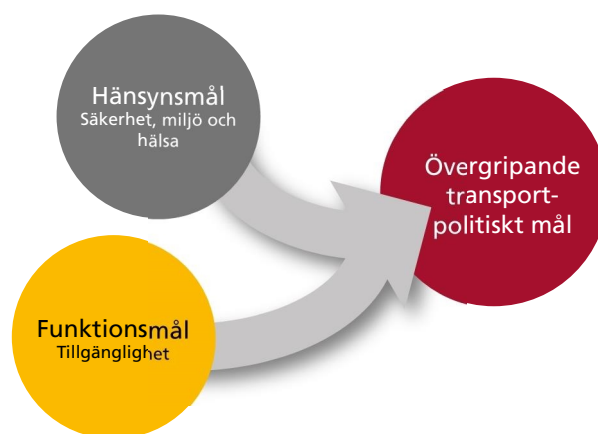
#### Klimatlagen

Klimatlagen är en av tre delar inom ett klimatpolitiskt ramverk som trädde i kraft i januari 2018. De andra delarna är nya klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Klimatmålet innebär att Sverige år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp.



#### Nollvisionen

Nollvisionen innebär att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Visionen är ledstjärnan för Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete.



Figur 2. De transportpolitiska målen.

*Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

*Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Ett etappmål under hänsynsmålet är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Enligt Sveriges etappmål för trafiksäkerhet så ska antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken halveras till år 2030 jämfört med åren 2017-2019. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 procent till år 2030 enligt regeringens etappmål.

## Regionala mål och strategier

De globala målen för hållbar utveckling och *Vision Västra Götaland* utgör grunden för arbetet med regional utveckling. Utvecklingen i hela Västra Götaland ska ske med samtliga hållbarhetsperspektiv i fokus - socialt, miljömässigt och ekonomiskt.

Den regionala infrastrukturplanen är en pusselbit av flera som bidrar till att nå visionen om det goda livet. Vid sidan av visionen finns det ett flertal strategier och måldokument som ligger till grund för utformningen av planen. *Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030* är utgångspunkt för det regionala utvecklingsarbetet och innehåller prioriteringar för att möjliggöra omställningen till ett mer hållbart och konkurrenskraftigt samhälle till år 2030. *Klimat 2030* och *Trafikförsörjningsprogrammet* är regionövergripande styrdokument som den regionala infrastrukturplanen ska stödja. Andra strategier som påverkar planens inriktning är *Godstransportstrategin*, *Strategi för ökad cykling* och *Målbild Tåg 2035*.

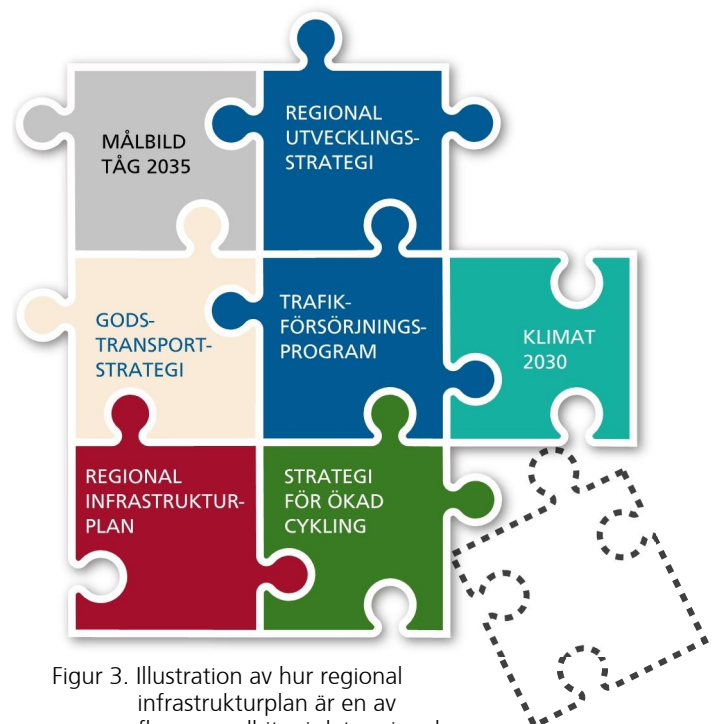
Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen redovisas i inriktningsunderlaget, se avsnitt [Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen](#).

Vision Västra Götaland är Västra Götalandsregionens och de 49 kommunernas gemensamma vision. Visionen uttrycker det önskade framtida tillståndet – Det goda livet.

## Miljö- och hållbarhetsbedömning

En miljöbedömning ska genomföras som en del av den regionala infrastrukturplanen enligt miljöbalken. Det övergripande syftet är att integrera miljöaspekterna i framtagandet för att främja en hållbar utveckling.

Västra Götalandsregionen har valt att genomföra en bredare hållbarhetsbedömning som, vid sidan av den miljömässiga hållbarheten, även beaktar sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter utifrån *Agenda 2030*. Arbetet sker integrerat med framtagandet av planen. Strategiska vägval och åtgärder beskrivs i hållbarhetskonskvensbeskrivningen som är en del av den regionala infrastrukturplanen. Slutsatser sammanfattas i kapitlet [Bedömning av effekter](#).



Figur 3. Illustration av hur regional infrastrukturplan är en av flera pusselbitar i det regionala utvecklingsarbetet.



## Innehåll och ekonomi

Den regionala infrastrukturplanen utgör tillsammans med den nationella infrastrukturplanen en del i planeringen av den statliga transportinfrastrukturen. De grundläggande målsättningarna och utgångspunkterna är gemensamma.

Inom den regionala infrastrukturplanen genomförs såväl större om- eller nybyggnationer som mindre trimningsåtgärder på de statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet. Trimningsåtgärderna består av förbättringar av kollektivtrafikens infrastruktur, investeringar i cykelvägar samt mindre vägåtgärder. Kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät kan medfinansieras av planen. Västra Götalandsregionen har även valt att avsätta medel till att samfinansiera järnvägsåtgärder i nationell infrastrukturplan. Drift och underhåll av hela det statliga vägnätet finansieras via nationell infrastrukturplan.

Åtgärder med en kostnad på minst 50 miljoner kronor ska namnges och en samlad effektbedömning (SEB) för objektet ska vara genomförd. Fortsättningsvis benämns dessa som namngivna åtgärder.

Västra Götalandsregionen har tilldelats en ekonomisk ram av regeringen att prioritera till olika åtgärder. De flesta åtgärder finansieras till 100 procent från den regionala infrastrukturplanen, med några undantag. Investeringar i cykelvägar längs statligt vägnät finansieras med 50 procent från planen och 50 procent via kommunal medfinansiering. Åtgärder på kommunalt vägnät kan få statlig medfinansiering från planen med 50 procent.

Utöver planens ekonomiska ram förekommer alternativfinansiering för vissa åtgärder. Det kan exempelvis handla om kommuner som medfinansierar regionala vägåtgärder eller samfinansiering mellan regional och nationell infrastrukturplan. För samtliga namngivna åtgärder som har med- eller samfinansiering träffas det särskilda avsiktsförklaringar eller avtal.

Västra Götalandsregionen har genom regeringens direktiv tilldelats en ekonomisk ram på 7 339 miljoner kronor. Trafikverket har räknat upp den preliminära ramen till 7 655 miljoner kronor, efter justering utifrån underförbrukning under åren 2018-2021. Först då regeringen fastställer den nya nationella infrastrukturplanen beslutas den slutliga ekonomiska ramen.

Planmedlen fördelas till de utpekade åtgärdsområdena under en tolvårsperiod. Genomförandet delas upp i fyraårsperioder och Trafikverket arbetar för att förbrukningen inom aktuell fyraårsperiod ska överensstämja med planens ram och fördelning.

Förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263) och förordningen om statlig medfinans (2009:237) styr vilka åtgärder som får ingå i infrastrukturplanen.

### 3 Inriktning

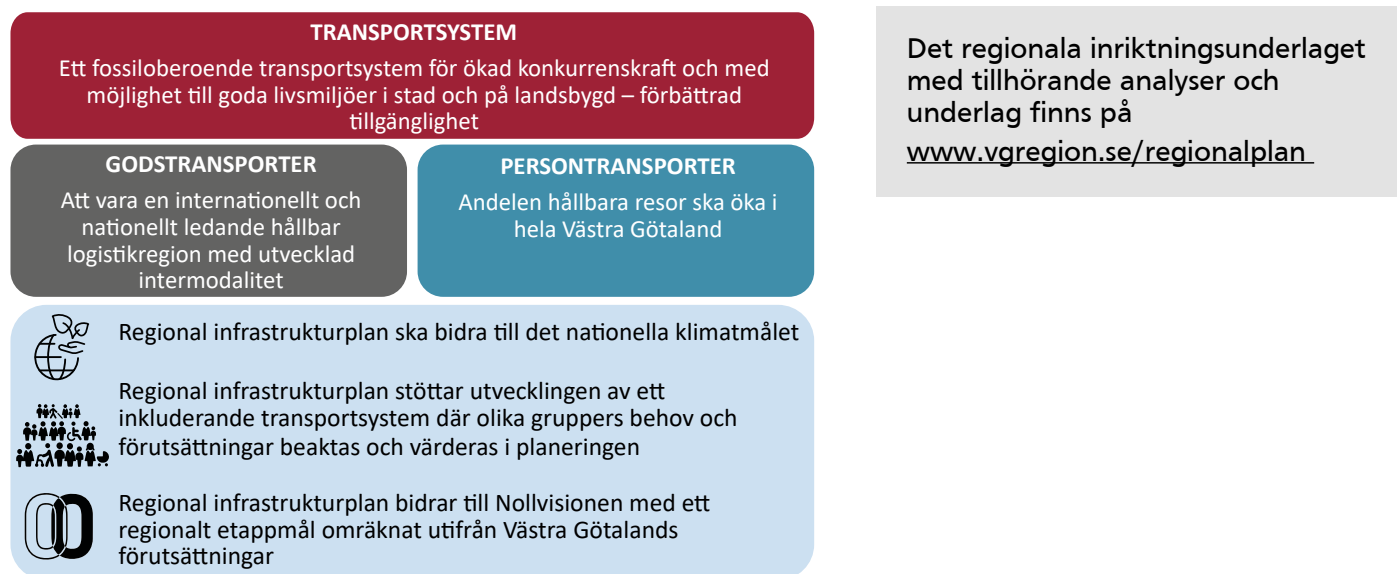
## Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån mål och fokusområden som identifierats i det regionala inriktningsunderlaget: *Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i Västra Götaland*. Arbetet med inriktningsunderlaget inleddes med en övergripande gap-analys utifrån *Agenda 2030*. Analysen ledde till att tre fokusområden lyftes fram som komplement till den tidigare regionala systemanalysen: klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet. I inriktningsunderlaget redovisas Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Ambitionen är att verka för en bättre helhet genom att eftersträva synergieffekter.

Västra Götalands varierade geografiska och demografiska förutsättningar innebär att behovet av åtgärder skiljer sig åt inom regionen. För att nå en hög måluppfyllelse utifrån mål och principer i inriktningsunderlaget behöver åtgärder i infrastrukturen prioriteras med hänsyn till de skilda förutsättningarna och potentialerna.

Transportinfrastruktur är inget ändamål i sig, utan ett verktyg för att möjliggöra andra värden. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av person- och godstransporter i Västra Götaland. Ambitionen är att infrastrukturen ska bidra till ett mer transporteffektivt samhälle.

Det övergripande målet för den regionala infrastrukturplaneringen är: ”Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd - förbättrad tillgänglighet”. Transportslagen ska komplettera varandra för att på ett optimalt sätt stödja efterfrågat transportbehov, stärka näringslivets förutsättningar och uppfylla de transportpolitiska målen. Västra Götaland ska vara en hållbar logistikregion med utvecklad intermodalitet och andelen hållbara resor ska öka. Klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet har lyfts fram som tre prioriterade fokusområden. Av figur 4 framgår hur målen i inriktningsunderlaget har formulerats.



Figur 4. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

## Direktiv för åtgärdsplaneringen

Regeringens planeringsdirektiv anger tillsammans med det regionala inriktningsunderlaget förutsättningarna för framtagandet av den regionala infrastrukturplanen. Generella utgångspunkter för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet samt etappmålen för trafiksäkerhet och klimat ska nås. I direktivet framgår att hållbarhetsaspekter ska integreras genom att vid framtagandet av planen beakta sociala, miljömässiga och ekonomiska effekter samt att målsynergier ska eftersträvas.

Västra Götalandsregionen har genom regeringens direktiv tilldelats en ekonomisk ram på 7 339 miljoner kronor. Trafikverket har räknat upp den preliminära ramen till 7 655 miljoner kronor, efter justering utifrån underförbrukning under åren 2018-2021. Medlen ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärdsobjekt med en kostnad på minst 50 miljoner kronor ska namnges. Byggstartade men ännu ej avslutade objekt från tidigare plan bör finnas med i det nya planförslaget.

Prioriteringarna bakom förslagen samt eventuella osäkerheter avseende planens effekter ska enligt direktivet beskrivas. Det ska även framgå hur *Fyrstegsprincipen* har tillämpats samt på vilket sätt och i vilken utsträckning den regionala infrastrukturplanen bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället.

Regeringen pekar i planeringsdirektivet på vikten av att väga in behov kopplat till bostadsbyggande och betydande industriinvesteringar i framtagandet av planen. Effekter på bostadsbyggandet ska beskrivas. De föreslagna åtgärderna bör även bidra till att andelen kollektivtrafikresande ökar.

Trafikverket ska inom ramen för den nationella infrastrukturplanen samfinansiera de regionala infrastrukturplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansiering ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd prioriteras, till exempel mittseparering. Trafikverket ska också föreslå medel till samfinansiering av cykelåtgärder på regional vägnät. Omfattning och hur medel ska fördelas kommer att redovisas i den nationella infrastrukturplanen.

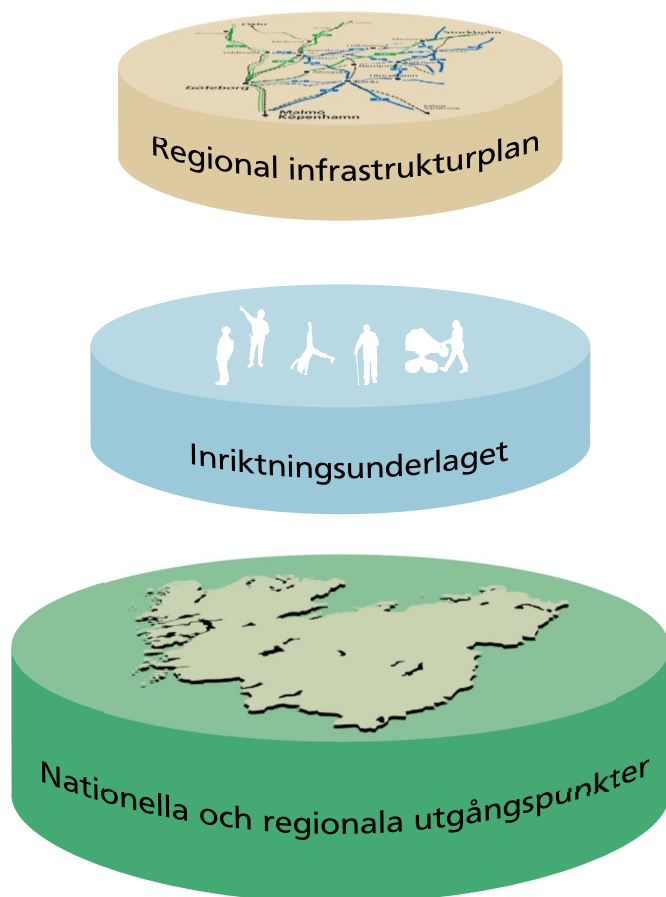
### Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi som tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.



## Ramverk för infrastrukturplanen

Regional infrastrukturplan är en investeringsplan för en mångfald av infrastrukturåtgärder. Planen utformas inom ramen för inriktningsunderlaget som är en konkretisering av nationella och regionala mål och strategier. Inriktningsunderlaget är regionens viljeriktning för utveckling av transportinfrastrukturen. Förhållandet mellan den regionala infrastrukturplanen, inriktningsunderlaget och nationella och regionala utgångspunkterna visualiseras i figur 5.



Den översta plattformen representerar den regionala infrastrukturplanen och dess syfte i form av förbättrad tillgänglighet.

I den mittersta plattformen redovisas regionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportsystemet - det regionala inriktningsunderlaget.

I basen finns nationella och regionala ramverk i form av lagar, förordningar, mål och strategier.

Figur 5. Illustration över hur den regionala infrastrukturplanen förhåller sig till inriktningsunderlaget och regionala samt nationella utgångspunkter.

## 4 Fördelning av medel 2022-2033

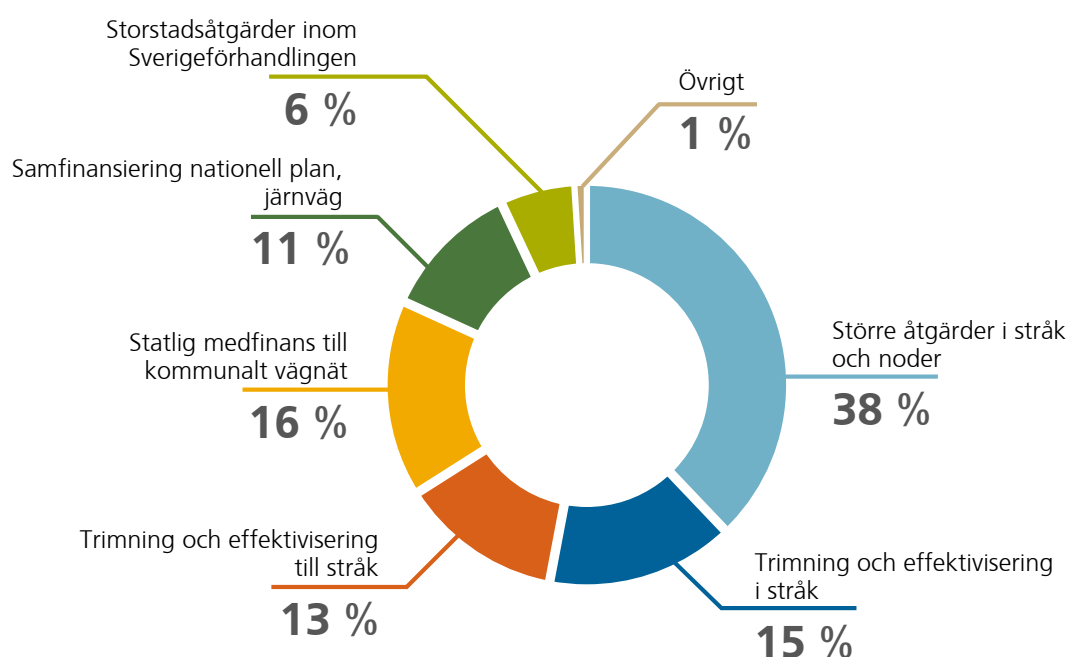
Den regionala infrastrukturplanen bygger på en struktur med sju åtgärdsområden som innehåller åtgärder och inriktningar för att stärka olika funktioner i transportsystemet. Strukturen ska bidra till en regional infrastrukturplanering med hänsyn till såväl geografi som demografi. För att hela transport- och reskedjan ska fungera behöver åtgärder prioriteras över hela regionen och i olika delar av transportsystemet. De olika transportslagen ska komplettera varandra för att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle, stärka näringslivets konkurrenskraft och uppfylla de transportpolitiska målen. I genomförandet behöver Trafikverket arbeta för att kombinera fysiska åtgärder med steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Sammantaget ska åtgärderna leda till en förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland och genomföras i linje med det beslutade inriktningsunderlaget.

Större investeringsåtgärder på statligt vägnät och i kollektivtrafikens infrastruktur återfinns inom åtgärdsområdet *Större åtgärder i stråk och*

*noder*. De tre åtgärdsområdena *Trimning och effektivisering i stråk*, *Trimning och effektivisering till stråk* samt *Statlig medfinans till kommunalt vägnät* innehåller mindre åtgärder för kollektivtrafik, cykel och väg. Det statliga vägnätets omfattning i Västra Götaland framgår av bilaga 2.

Inom åtgärdsområdet *Samfinansiering nationell plan, järnväg* avsätts medel för standardhöjande åtgärder för den regionala tågtrafiken. *Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen* innehåller ett antal åtgärder inom Göteborgsområdet, som är framförhandlade och avtalade inom Sverigeförhandlingen. Åtgärdsområdet *Övrigt* innehåller medel till oförutsedda mindre åtgärder samt driftbidrag till flygplats.

Fördelningen av medel mellan olika åtgärdsområden grundar sig i regionala och nationella mål och politiska viljeinriktningar. Det regionala inriktningsunderlaget har varit utgångspunkt för infrastrukturplanens konkreta innehåll och prioriteringar.



Figur 6. Fördelning av medel till åtgärdsområden i planen, totalt 7 655 miljoner kronor.

En stor del av planens åtgärder beslutas löpande under planperioden. Genomförandet ska beakta de skilda geografiska förutsättningarna och säkerställa att det regionala inriktningsunderlaget genomsyrar både valen av åtgärder och deras utformning. Synergieffekter ska eftersträvas för bättre måluppfyllelse. För ett effektivt genomförande kan medel från olika potter och åtgärdsområden kombineras där det finns förutsättningar. Åtgärder ska ha en geografisk spridning över regionen och anpassas utifrån konkreta behov och bedömt bidrag till måluppfyllelse.

I den politiska prioriteringen av åtgärder och fördelning av medel har de skilda förutsättningarna och behoven inom Västra Götaland lyfts fram.

Vid eventuell samfinansiering från nationell infrastrukturplan för trafiksäkerhets- och cykelåtgärder frigörs medel i regional infrastrukturplan. De frigjorda medlen föreslås investeras i andra åtgärder för trafiksäkerhet och cykel på regionalt vägnät.

För att framdriften av åtgärder ska vara god behöver genomförandet kontinuerligt följas upp och anpassas. På kort sikt kan underförbrukning i en del av planen behöva kompenseras genom en snabbare genomförandetak i en annan del. I bilaga 1 finns en detaljerad beskrivning av hur medel fördelas till olika åtgärder.

Tabell 1. Fördelning av medel till åtgärdsområden, totalt 7 655 miljoner kronor.

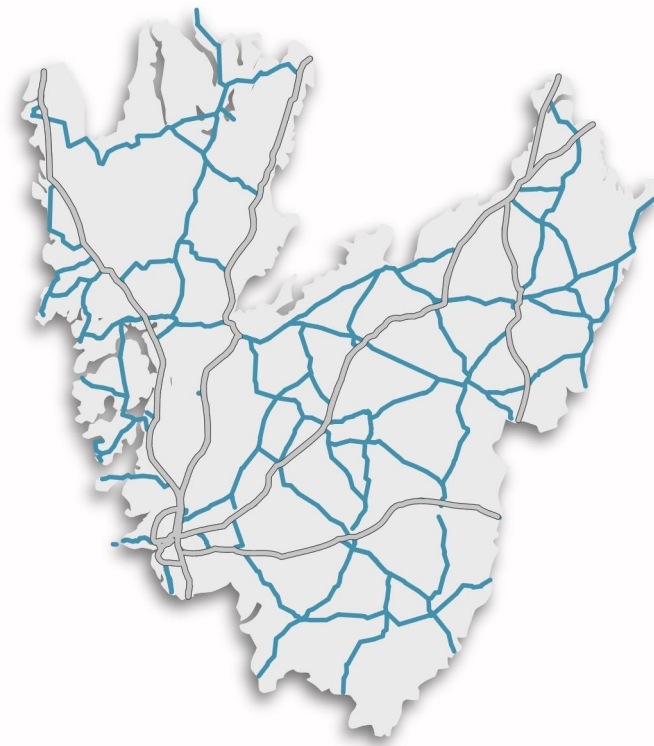
Fördelning av medel till åtgärdsområden	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Större åtgärder i stråk och noder	69	240	602	346	744	929	2 930
Trimning och effektivisering i stråk	101	196	153	132	347	209	1 138
Trimning och effektivisering till stråk	91	105	102	97	317	248	960
Statlig medfinans till kommunalt vägnät	91	98	98	119	437	389	1 232
Samfinansiering nationell plan, järnväg	15	63	36	70	353	303	840
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	13	35	40	25	64	295	472
Övrigt	8	9	7	7	26	26	83
<b>Summa</b>	<b>388</b>	<b>746</b>	<b>1038</b>	<b>796</b>	<b>2288</b>	<b>2399</b>	<b>7 655</b>

## Större åtgärder i stråk och noder

Stråken kopplar samman regionen. Genom att genomföra större åtgärder i stråk och noder förbättras tillgängligheten och trafiksäkerheten för såväl person- som godstransporter. Flera av de namngivna åtgärderna skapar förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i kommunerna.

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder av större karaktär med förhållandevis hög investeringskostnad, minst 50 miljoner kronor men i de flesta fall över 100 miljoner kronor.

Större åtgärder kräver en lång planeringshorisont och omfattande förarbeten innan byggnation kan inledas. De flesta åtgärder i planen har beslutats i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts. Tidplaner och kostnadsbild har förändrats över tid och kan behöva justeras även framöver.



Figur 7. Karta över statliga vägar som ingår i stråken. De gråa vägarna är nationella stamvägar och hanteras inte i regional infrastrukturplan.

Tabell 2. Fördelning av medel för större åtgärder i stråk och noder.

Större åtgärder i stråk och noder	Medel i plan, mnkr
Större namngivna vägåtgärder	2 400
Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	530
<b>Summa</b>	<b>2 930</b>

### **Större namngivna vägåtgärder**

De större vägåtgärderna stärker befintliga stråk genom att förbättra trafiksäkerheten och höja standarden på de större regionala vägarna. Åtgärderna utgår ifrån utpekade brister och har tagits fram inom genomförda åtgärdsvalsstudier. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärdsförslagen har prioriterats utifrån bedömda nyttor, kostnad och ekonomiskt utrymme i planen.

Åtgärder som är planerade för genomförande i den tidigare delen av planperioden bör vara väl utredda avseende sträckning och utformning. Det är en förutsättning för att trygga ett effektivt genomförande av planen.

I den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen har två nya större vägåtgärder prioriterats. Större åtgärder på statligt vägnät som finansieras helt av extern part behöver namnges i planen, följa det regionala inriktningsunderlaget och ingå som en del av miljöbedömningen. I denna plan finns en sådan åtgärd, *Väg 156 Förbifart Skene*.

En fördjupad beskrivning av större vägåtgärder finns i bilaga 3 och de högst prioriterade brittena i bilaga 4.



Tabell 3. Fördelning av medel för större namngivna vägätgärder. Total kostnad inkluderar sam- och medfinansiering.

Större namngivna vägätgärder	Genomförande			Medel i plan 2022-2033, mnkr	Total kostnad 2022-2033, mnkr
	2022-2025	2026-2029	2030-2033		
Väg 168 Ekelöv - Kareby <i>Val av korridor pågår</i>	X	X		344 (233)	560 (440)
Väg 161 Rotvik - Bäckén		X	X	270	270
E20 / Rv40 Tvärförbindelse	X	X	X	138	318
Väg 41 Sundholmen - Björketorp	X			218	218
Väg 49 Axvall - Varnhem	X			290	290
Väg 41 Fritsla - Kråkered	X			80	80
Väg 49 Skövde - Igelstorp	X			201	213
Väg 168 Tjuvkil	X			24	111
Väg 678 Grohed - Bratteröd	X			122	122
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering				0	268
Väg 49 Varnhem - Storekullen			X	281	281
Väg 156 Backadal - Bonared			X	256	256
Obundna medel			X	176	
<b>Summa</b>				<b>2 400</b>	

### **Större namngivna kollektivtrafikåtgärder**

De större kollektivtrafikåtgärderna skapar förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande genom åtgärder som ger förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och attraktivitet. Investeringar prioriteras i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*. Västtrafik har i uppdrag att sammanställa kollektivtrafikens behov och tar fram ett förslag på prioritering i dialog med berörda kommuner, kommunalförbund och Trafikverket.

Merparten av åtgärderna ligger på det kommunala vägnätet och får statlig medfinans från planen. Åtgärderna behöver vara väl utredda och ekonomiskt prioriterade hos sökande part, vilka står för minst 50 procent av finansieringen. Större kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät har tagits fram inom genomförda åtgärdsvalsstudier.

I den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen har fyra nya större kollektivtrafikåtgärder prioriterats.

De flesta kollektivtrafikåtgärderna är nära knutna till andra investeringar, såsom järnvägsåtgärder och andra infrastrukturåtgärder. Tidplanerna för genomförandet behöver därför anpassas utifrån dessa förutsättningar.

En fördjupad beskrivning av större kollektivtrafikåtgärder finns i bilaga 3 och de högst prioriterade bristerna i bilaga 4.

Tabell 4. Fördelning av medel för större namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	Genomförande			Medel i plan 2022-2033, mnkr	Bidragsberättigad kostnad
	2022-2025	2026-2029	2030-2033		
Elfärja, fjärde älvskyttel, Göteborg	X			10	84
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	X	X		37	74
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	X	X		42	85
Resecentrum Stenungsund	X			86	171
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	X	X		82	164
Elfärja, hyra, Öckerö	X	X	X	20	60
Resecentrum Lerum		X		63	125
E20 / Rv40 Tvärförbindelse, Målbild Koll2035, Samfinansiering till vägåtgärd		X		60	
Elfärja, Marstrand	(X)	X		25	50
Bytespunkt Saltholmen, etapp 1		X		30	60
Obundna medel			X	75	
<b>Summa</b>				<b>530</b>	

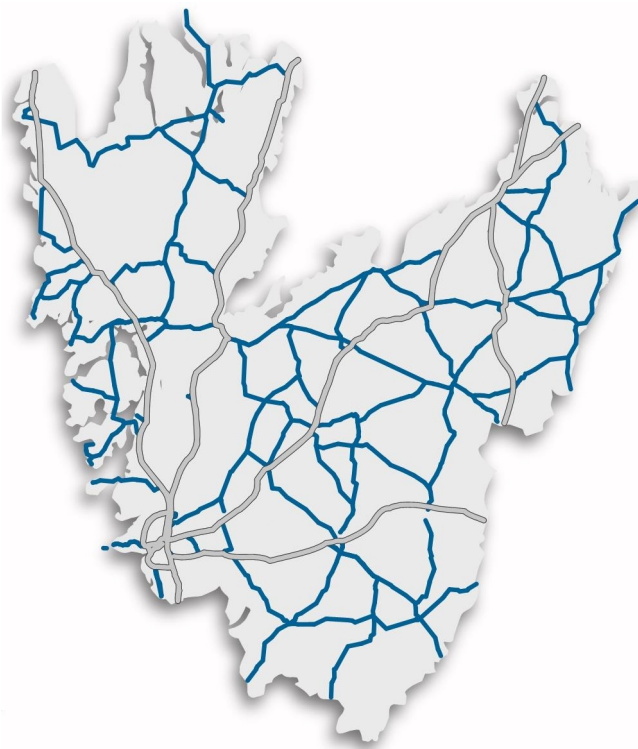
## Trimning och effektivisering i stråk

Stråken kopplar samman regionen. Genom att trimma och effektivisera infrastrukturen i stråken förbättras förutsättningarna för såväl person- som godstransporter.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt för mindre vägåtgärder. Åtgärdena är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor.

Val av åtgärder ska utgå från inriktningsunderlaget och de vägledande principerna. Vilka åtgärder som genomförs i de olika delarna av Västra Götaland behöver anpassas utifrån lokala förutsättningar och med hänsyn till olika gruppers behov.

Mindre åtgärder i stråk som har beslutats inom tidigare plan kommer att genomföras. Detta inkluderar även tidigare beslutade mindre vägåtgärder med en bedömd kostnad på över 25 miljoner kronor. Dessa är: *Grästorp* (förfart väg 47), *Härskogsvägen* (väg 523), *Härsängen* (väg 172), *Long* (väg 47/187) och *Myggenäs korsväg* (väg 160). *Nordby, Strömstad* (väg 1040) är ytterligare en åtgärd som ska genomföras, med full extern finansiering.



Figur 8. Karta över statliga vägar som ingår i stråken. De gråa vägarna är nationella stamvägar och hanteras inte i regional infrastrukturplan.

Tabell 5. Fördelning av medel för trimning och effektivisering i stråk.

Trimning och effektivisering i stråk	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	209
Cykelåtgärder	122
Mindre vägåtgärder	512
Förstärkt satsning i stråk, se kommande tabell	295
<b>Summa</b>	<b>1 138</b>

De tre pottorna för kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Utöver dessa finns fem förstärkta satsningar i stråk kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen. Förstärkningarna innefattar specifika åtgärder och pottåtgärder.

### Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och framkomlighetsåtgärder, såsom busskörfält eller signalprioritering. Västtrafik sammanställer behov och åtgärdsförslag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*.

### Cykelåtgärder

Utbyggnaden av cykelvägar ska sträva efter att vara sammanhängande och knyta ihop boenden med målpunkter i anslutning till tätorter, såsom arbete, skola, kollektivtrafik och fritidsanläggningar.

Kommunerna ombeds vart fjärde år lämna in förslag på nya cykelvägar som de avser att medfinansiera med halva kostnaden. Förslagen samordnas av kommunalförbunden och prioriteras därefter av Västra Götalandsregionen i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den *regionala cykelstrategin*.

### Mindre vägåtgärder

För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt att minska barriäreffekter behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurvrätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter. Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkt satsning i stråk.

Förstärkt satsning i stråk	Medel i plan, mnkr
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	50
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	25
Göteborgsregionen, Obundna medel	100
Fyrbodalsregionen, Väg 161 Cykelåtgärder	40
Fyrbodalsregionen, Väg 161 Trafiksäkerhetsåtgärder	40
Fyrbodalsregionen, Väg 171 Stranderängs bro	40

Tabell 7. Vägledande principer för trimning och effektivisering i stråk.

Vägledande principer – Trimning och effektivisering i stråk	
För hela åtgärdsområdet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder för högst 50 miljoner kronor</li> <li>• Medel kan kombineras från flera potter för en bättre helhet</li> </ul>
Kollektivtrafikåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram</li> <li>• Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik i stråken</li> <li>• Kortare anslutande gång- och cykelvägar till hållplatser och bytespunkter</li> <li>• Pendelparkering för bil och cykel</li> <li>• Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytespunkter</li> </ul>
Cykelåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regional cykelstrategi</li> <li>• Prioritera utbyggnad av cykelväg på platser med relativt stor överflyttningspotential utifrån lokala förutsättningar</li> <li>• Kommunal medfinansiering på 50 procent av kostnaden</li> </ul>
Mindre vägåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet, trygghet och minskade barriäreffekter, särskilt för gående och cyklister</li> <li>• Åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar</li> </ul>

## Trimning och effektivisering till stråk

Det statliga vägnätet är omfattande och de flesta resorna i regionen startar eller slutar utanför de regionala stråken. För att hela resan ska fungera och vara säker behöver åtgärder genomföras på de mindre vägarna som matar till stråken. En stor del av de allvarliga olyckorna på det statliga vägnätet sker på mindre vägar. Genom att trimma och effektivisera förbindelserna till stråken så förbättras trafiksäkerheten och tillgängligheten i hela regionen.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt för mindre vägåtgärder. Åtgärden är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor.

Val av åtgärder ska utgå från inriktningsunderlaget och de vägledande principerna. Vilka åtgärder som genomförs i de olika delarna av Västra Götaland behöver anpassas utifrån lokala förutsättningar och med hänsyn till olika gruppers behov.



Figur 9. Karta över statliga vägar som inte ingår i stråken.

Tabell 8. Fördelning av medel för trimning och effektivisering till stråk.

Trimning och effektivisering till stråk	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	32
Cykelåtgärder	234
Mindre vägåtgärder	574
Förstärkt satsning i stråk, se kommande tabell	120
<b>Summa</b>	<b>960</b>

De tre pottorna för kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Utöver dessa finns en förstärkt satsning till stråk kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen. Förstärkningen innefattar pottåtgärder.

### Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och att bytespunkter fungerar för kombinationsresor. Västtrafik sammanställer behov och åtgärdsförslag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*.

### Cykelåtgärder

Utbyggnaden av cykelvägar ska sträva efter att vara sammanhängande och knyta ihop boenden med målpunkter i anslutning till tätorter, såsom arbete, skola, kollektivtrafik och fritidsanläggningar. Cykelåtgärder i den lokala trafikmiljön är av betydelse för barn och ungas självständighet i trafiken. På sikt är ambitionen att koppla samman det lokala cykelnätet till större stråk. Kommunerna ombeds vart fjärde år lämna in förslag på nya cykelvägar som de avser att medfinansiera med halva kostnaden. Förslagen samordnas av kommunalförbunden och prioriteras därefter av Västra Götalandsregionen i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den *regionala cykelstrategin*.

### Mindre vägåtgärder

För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurvrätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter. Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 9. Fördelning av medel för förstärkt satsning till stråk.

Förstärkt satsning till stråk	Medel i plan, mnkr
Fyrbodalsregionen, Mindre åtgärder	120



Tabell 10. Vägledande principer för trimning och effektivisering till stråk.

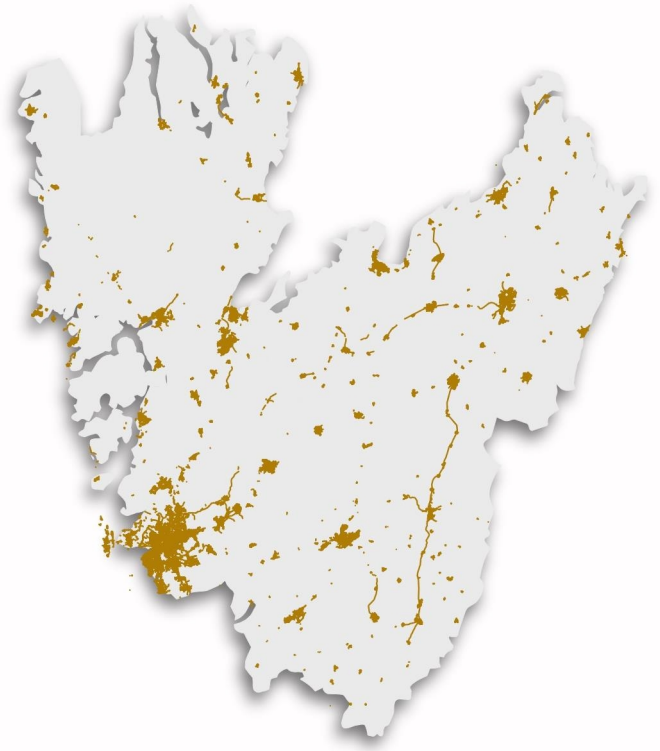
Vägledande principer – Trimning och effektivisering till stråk	
För hela åtgärdsområdet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder för högst 50 miljoner kronor</li> <li>• Medel kan kombineras från flera potter för en bättre helhet</li> </ul>
Kollektivtrafikåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram</li> <li>• Kortare anslutande gång- och cykelvägar till hållplatser och bytespunkter</li> <li>• Pendelparkering för bil och cykel</li> <li>• Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytespunkter</li> </ul>
Cykelåtgärder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regional cykelstrategi</li> <li>• Prioritera utbyggnad av cykelväg på platser med relativt stor överflyttningspotential utifrån lokala förutsättningar</li> <li>• Åtgärder som förbättrar tillgängligheten till målpunkter för barn och unga</li> <li>• Kommunal medfinansiering på 50 procent av kostnaden</li> </ul>
Mindre vägatgärder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för gående och cyklister</li> <li>• Åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar</li> </ul>

## Statlig medfinans till kommunalt vägnät

På det kommunala vägnätet finns det goda förutsättningar för ett ökat hållbart resande. Befolkning, arbetsplatser och service är koncentrerat till tätorterna och resorna är ofta korta. Det är också på det kommunala vägnätet som flest olyckor med gående och cyklister inträffar. Genom att medfinansiera åtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik skapas förutsättningar för stadsutveckling och ett transporteffektivt samhälle.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Val av åtgärder ska utgå från inriktningsunderlaget och de vägledande principerna.

Kommunerna ansöker årligen om statlig medfinans till åtgärder som de avser genomföra på kommunalt vägnät. Västra Götalandsregionen/Västtrafik ansöker om medel till regionala kollektivtrafikanläggningar. Medfinansieringen från planen uppgår till 50 procent av den totala kostnaden.



Figur 10. Karta över kommunala vägar i Västra Götaland.

Tabell 11. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	499
Cykelåtgärder	446
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	222
Förstärkt satsning i stråk, se kommande tabell	65
<b>Summa</b>	<b>1 232</b>

De tre pottorna för kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Utöver dessa finns två förstärkta satsningar kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen. Förstärkningarna innefattar pottåtgärder.

### Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken, såsom busskörfält eller signalprioritering. För hållplatser och bytespunkter prioriteras tillgänglighetsanpassning och annan standardhöjning samt i vissa fall nybyggnation. Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder från regional infrastrukturplan via Västtrafik. Västra Götalandsregionen/Västtrafik kan, som regional kollektivtrafikmyndighet, ansöka om medel till regionala kollektivtrafikanläggningar. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*.

### Cykelåtgärder

Potentialen för ökad cykling är generellt sett stor längs det kommunala vägnätet, där det finns en koncentration av befolkning, arbetsplatser, fritidsanläggningar och service. För att öka trafiksäkerheten och det hållbara resandet behöver cykelvägar byggas ut för att koppla ihop lokala målpunkter. För att främja barnens självständighet i trafiken är de kortväga cykelresorna i tätorter av stor betydelse. Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för cykelåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den *regionala cykelstrategin*.

### Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som de flesta gående och cyklister rör sig och det i högre utsträckning finns problem med buller och luftkvalitet. Åtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister och en förbättrad miljö inom tätorterna prioriteras. Barn och ungas behov är särskilt viktiga att beakta vid val av åtgärder. Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket.

Tabell 12. Fördelning av medel för förstärkt satsning kommunalt vägnät.

Förstärkt satsning kommunalt vägnät	Medel i plan, mnkr
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	40
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	25

Tabell 13. Vägledande principer för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

<b>Vägledande principer – Statlig medfinans till kommunalt vägnät</b>	
<b>För hela åtgärdsområdet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder för högst 50 miljoner kronor</li> <li>• Planen finansierar 50 procent av kostnaden</li> </ul>
<b>Kollektivtrafikåtgärder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram</li> <li>• Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken</li> <li>• Pendelparkering för bil och cykel</li> <li>• Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytestpunkter</li> </ul>
<b>Cykelåtgärder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regional cykelstrategi</li> <li>• Utbyggnad av cykelvägar av trafiksäkerhetsskäl där överflyttningspotentialen är relativt stor utifrån lokala förutsättningar</li> <li>• Åtgärder som förbättrar tillgängligheten till målpunkter för barn och unga</li> </ul>
<b>Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för gående och cyklister</li> <li>• Åtgärder som ger förbättrad lokal miljö kvalitet, till exempel minskat buller</li> <li>• Prioritera anslutningar till kollektivtrafik</li> </ul>

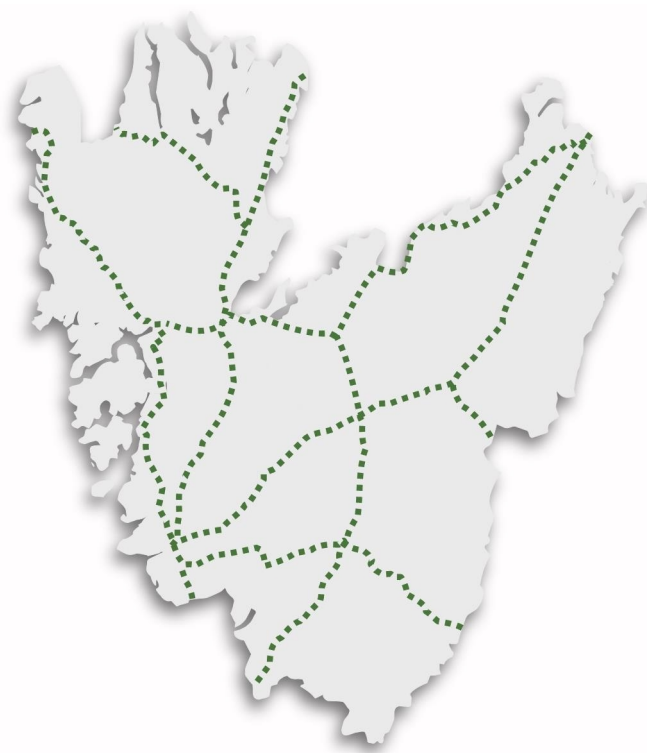
## Samfinansiering nationell plan, järnväg



Det finns ett stort behov av åtgärder för att återställa och höja standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontrafiken. Ett välfungerande järnvägssystem är viktigt för att uppnå miljö- och klimatmålen, för omställningen till ett transporteffektivt samhälle samt för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

Västra Götalandsregionen har högt uppsatta mål för utvecklad persontågstrafik och har därför i de senaste planomgångarna anslagit medel från den regionala infrastrukturplanen för samfinansiering av järnvägsåtgärder i den nationella infrastrukturplanen.

Inom åtgärdsområdet fördelas medel till de olika regionala järnvägsstråken. Medlen avsätts inte till specifika åtgärder men det finns en inriktning för åtgärdsvalen på varje bana, se bilaga 5. De vägledande principerna, inklusive *Målbild Tåg 2035*, ska ligga till grund för valet av åtgärder på berörda järnvägar.



Figur 11. Karta över järnvägsstråk i Västra Götaland.

Tabell 14. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg.

Samfinansiering nationell plan, järnväg	Medel i plan, mnkr
Kinnekullebanan	75
Norra Bohusbanan	80
Södra Bohusbanan	105
Viskadalsbanan	95
Älvsborgsbanan	200
Obundna medel	285
<b>Summa</b>	<b>840</b>

Ambitionen är att medel från potten i så stor utsträckning som möjligt ska förstärka planerade investeringar av Trafikverket för att nå uppsatta resandemål. Exempel på viktiga åtgärder för regionaltrafiken är hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer som förlängning av plattformar.

Nivån på anslagna medel per järnväg kan komma att justeras och omfördelas om åtgärder prioriteras för genomförande inom ramen för nationell infrastrukturplan. Omfördelning av medel från potten beslutas i *regionstyrelsen via beredningen för hållbar utveckling (BHU)*.

Tabell 15. Vägledande principer för samfinansiering nationell plan, järnväg

### Vägledande principer – Samfinansiering nationell plan, järnväg

- Åtgärder ska ligga i linje med Målbild Tåg 2035, inklusive delmål 2028
- Fokus på systempåverkande åtgärder
- Prioritera åtgärder som höjer och återupprättar standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontrafiken
- Åtgärder kan med fördel genomföras i samband med att Trafikverket utför planerade underhållsåtgärder på banorna

# Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen



Sverigeförhandlingen är en nationell satsning på nya stambanor mellan Sveriges storstäder kombinerat med en satsning på fler bostäder och kommunal infrastruktur. Enligt den överenskommelse som träffats mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad ska sex kollektivtrafikåtgärder i Göteborg medfinansieras av den regionala transportinfrastrukturplanen. Överenskommelsen innehåller även ett flertal andra åtaganden, som inte berör planens. Göteborgs stad åtar sig exempelvis att bygga cirka 45 000 bostäder.

Kollektivtrafikåtgärdernas syfte är att åstadkomma förbättringar av tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Den totala kostnaden för åtgärderna uppgår till omkring 7 miljarder kronor, varav 472 miljoner kronor avsätts i regional infrastrukturplan 2022-2033. Sedan överenskommelsen inom Sverigeförhandlingen träffades har åtgärden *Linbana Järntorget-Lindholmen-Lundby-Wieselgrensplatsen* stoppats och förhandling pågår. Åtgärden saknas därmed i listan nedan.

De avtalade investeringarna ligger i linje med *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland och Målbild Koll2035*.

Tabell 16. Lista över storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	
Spårväg Norra Älvstranden, Frihamnen - Lindholmen	
Spårväg Norra Älvstranden, Lindholmen - Linnéplatsen	
Spårväg Norra Älvstranden, Hjalmar Brantingsplatsen - Brunnsbo	
Citybuss BRT Backastråket	
Citybuss BRT Norra Älvstranden, Nordvästra och västra delen	
<b>Summa</b>	<b>472</b>

## Övrigt

Medlen avsatta inom övrigt syftar till att kunna hantera oförutsedda mindre utgifter samt innefattar bidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats. Oförutsedda mindre utgifter kan exempelvis vara akuta punktinsatser på lågtrafikerade vägar av betydelse för näringslivet. Driftbidraget till Trollhättan-Vänersborgs flygplats ska bidra till nationell tillgänglighet inom hela regionen och utbetalas årligen.

Tabell 17. Fördelning av medel för övrigt.

Övrigt	Medel i plan, mnkr
Oförutsedda mindre utgifter	52
Driftbidrag Trollhättan-Vänersborg flygplats	31
<b>Summa</b>	<b>83</b>



## 5 Bedömning av effekter

Den regionala infrastrukturplanens effekter beskrivs utifrån de transportpolitiska målen, nationella och regionala mål, beslutat inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i Västra Götaland samt den genomförda hållbarhetsbedömningen.

Regional infrastrukturplan grundar sig på regionens inriktningsunderlag som i sin tur tar avstamp i regionala mål och nationella utgångspunkter såsom de transportpolitiska målen och *Agenda 2030*. Den ekonomiska fördelningen och innehållet bedöms som helhet att vara i linje med ovannämnda utgångspunkter. Långsiktigt syftar den regionala infrastrukturplanen till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela resan-perspektiv både för person- och godstransporter.

Det är de olika funktionerna i samklang med varandra som skapar transportsystemet i Västra Götaland. Strukturen med åtgärdsområden utifrån funktion möjliggör en god spridning av åtgärder i regionen samtidigt som medel kan användas utifrån olika geografiska förutsättningar. Strukturen är anpassad för att skapa en bättre helhet vid genomförandet genom att medel från olika potter och åtgärdsområden kan kombineras. Regional infrastrukturplan har god potential att bidra till hållbarhetsaspekten tillgänglighet i perspektiven; näringslivets transporter, stad, landsbygd, grundläggande tillgänglighet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Sammantaget bidrar åtgärderna till de transportpolitiska målen (det övergripande målet och funktionsmålet) samt till regionens övergripande mål i inriktningsunderlaget "Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – förbättrad tillgänglighet".

Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms bidra till att andelen hållbara resor ökar, främst genom satsningar på cykelinfrastruktur, kollektivtrafik och järnväg. För godstransporter är målet i inriktningsunderlaget att utveckla intermodalitet, vilket innebär en överflyttning av lastbilstransporter till järnväg och sjöfart. Viktiga åtgärder för att åstadkomma detta ligger främst i nationell infrastrukturplan, men regional infrastrukturplan spelar en viktig roll när det gäller att utveckla det kapillära vägnätet för att godstransporter ska kunna ta sig till stråk och noder för omlastning. De flesta större vägåtgärderna består av flera olika delar bland annat mötesseparering, trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter samt anpassningar för kollektivtrafik och cykel.

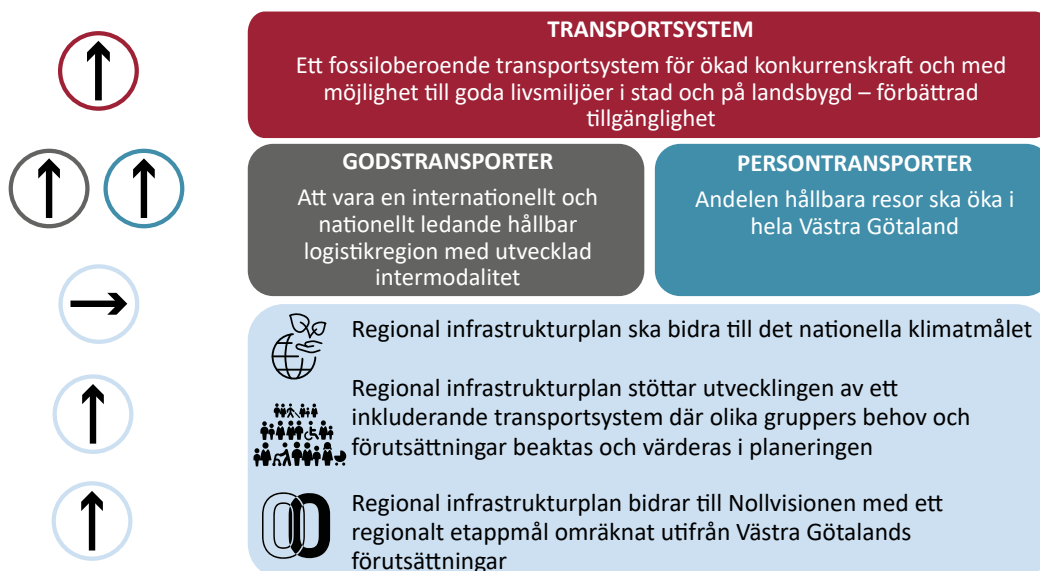
Regional infrastrukturplan bedöms i sin helhet inte medföra några betydande negativa miljöeffekter. De beräkningar och bedömningar som gjorts avseende klimatmålet visar att planförslaget medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten klimat.

HållbarhetskONSEKVENSBESKRIVNINGEN innehåller en fördjupad bedömning av den regionala infrastrukturplanens effekter och finns publicerat på [www.vgregion.se/regionalplan](http://www.vgregion.se/regionalplan)

Regional infrastrukturplan ger goda möjligheter att bidra till klimatmålet främst via åtgärder som leder till utveckling av ett transporteffektivt samhälle. Gällande biologisk mångfald är den samlade bedömningen att planförslaget medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald.

Infrastrukturplanen innehåller en mängd trafiksäkerhetshöjande åtgärder för samtliga trafikantgrupper. Utöver de namngivna åtgärderna finns medel för trafiksäkerhetsåtgärder på det mindre vägnätet samt till åtgärder med fokus på oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhet är ett utpekat fokusområde i inriktningsunderlaget. Infrastrukturplanen går i linje med inriktningsunderlaget och medför ett positivt bidrag till det transportpolitiska hänsynsmålet och Nollvisionens etappmål för trafiksäkerhet.

Statlig medfinans till åtgärder i kommunalt vägnät, cykel- och kollektivtrafikåtgärder bedöms stödja flera grupper i samhället. I planeringsprinciperna lyfts vikten av barriärminskande åtgärder, ett bättre samspel mellan fordonstrafik och oskyddade trafikanter samt större fokus på barn och ungas behov i trafiken. Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet för barn och unga samt för andra grupper som främst reser på lokal nivå och/eller som inte har tillgång till egen bil. Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms vara ett steg i rätt riktning för ett inkluderande transportsystem.



Figur 12. Bedömning av infrastrukturplanen utifrån inriktningsunderlagets mål. Uppåtgående pil indikerar att planförslaget är i linje med inriktningsunderlaget och bidrar positivt till målen. Högergående pil indikerar att planen varken bidrar eller motverkar tydligt.

## Medskick till genomförandet från hållbarhetsbedömningen

- För att säkerställa att genomförandet av den regionala infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle behöver efterlevnaden av de vägledande principerna för åtgärdsområden och inriktningsunderlagets tre fokusområden följas upp.
- Tillgängligheten förbättras genom att välja en kombination av åtgärder, så att olika transportslag kompletterar varandra. På så sätt kan den regionala infrastrukturplanens positiva påverkan på hållbarhetsaspekter stärkas och enskilda åtgärders negativa påverkan inom vissa aspekter mildras.
- Målpunkter för barn och unga, så som skolor, idrottsanläggningar, lekplatser och liknande bör vara i särskilt fokus under genomförandet. Likaså bör barns och ungas delaktighet och utsatthet i trafiksystemet beaktas.
- Om det görs betydande ändringar i den regionala infrastrukturplanen under genomförandet så bör det genomföras en hållbarhets- och miljöeffektbedömning.

## Effekter på bostadsbyggande

Den regionala infrastrukturplanen bedöms skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i Västra Götaland. I dialog med kommuner framkommer det att flertalet av de namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärderna är av stor betydelse för kommunernas tillväxt och bostadsplanering.

Direkta effekter är de 45 000 bostäder i Göteborg som ingår i storstadsåtgärderna inom Sverigeförhandlingen samt cirka 4 000 bostäder kopplat till de namngivna vägåtgärderna, E20/Rv40 Tvärförbindelse och väg 156.

Flertalet åtgärder bidrar till samhällsutveckling både lokalt och regionalt och ökar därmed möjligheterna till bostadsbyggande. Speciellt satsningarna på förbättrad regiontrafik på järnväg, åtgärder för kollektivtrafik och cykel bedöms skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i linje med ett transporteffektivt samhälle.

## 6 Genomförande och uppföljning

För att säkerställa att åtgärderna är i linje med infrastrukturplanens avsikter och det beslutade inriktningsunderlag behöver genomförandet följas upp årligen. Uppföljningen kartlägger på en övergripande nivå hur planens medel används och framdriften i genomförandet. Slutsatser från uppföljningen tas med in i den kommande planeringen.

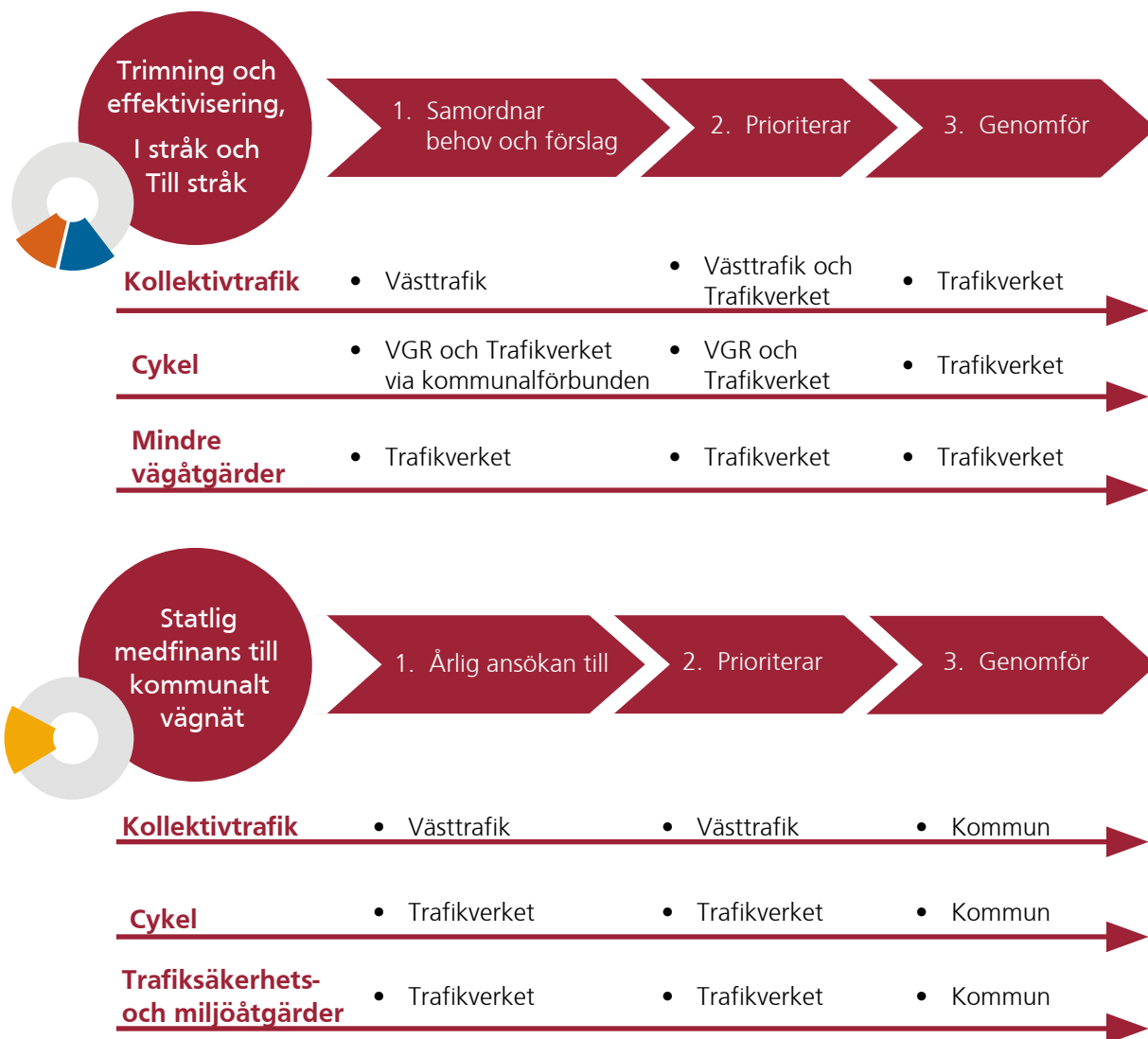
Den regionala infrastrukturplanen består av sju åtgärdsområden med olika åtgärder, vägledande principer och beslutsprocesser. Planens medel är avsatta såväl till konkreta åtgärder som till olika åtgärdsinriktningar. Inom tre åtgärdsområden behövs en aktiv planering under genomförandet: *Trimning och effektivisering i stråk, Trimning och effektivisering till stråk* samt *Statlig medfinans till kommunalt vägnät*. Inom dessa tre områden är det särskilt viktigt att följa upp genomförandet utifrån inriktningsunderlaget, hållbarhetsbedömningens medskick samt geografisk fördelning och anpassning.

De olika transportslagen ska komplettera varandra för att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle med hänsyn till olika geografiska förutsättningar. I genomförandet behöver Trafikverket arbeta för att kombinera fysiska åtgärder med steg 1- och 2-åtgärder enligt *Fyrstegsprincipen*.

Brister i den statliga transportinfrastrukturen identifieras och analyseras inom så kallade åtgärdsvalsstudier (ÅVS). En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att parterna tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder.

Åtgärder med en kostnad på över 50 miljoner kronor ska vara namngivna i regional infrastrukturplan. Prioriteringen av övriga åtgärder hanteras olika beroende av hur stor kostnad som belastar planen.

- Åtgärder under 15 miljoner kronor prioriteras av Trafikverket/Västtrafik i samråd med berörda kommuner.
- Åtgärder med en kostnad över 15 miljoner kronor stäms av årligen mellan Västra Götalandsregionen, Trafikverket och kommunalförbunden.
- Åtgärder med en kostnad som belastar planen med mellan 25 och 50 miljoner kronor hanteras politiskt via *beredningen för hållbar utveckling (BHU)* och beslut i *regionstyrelsen*.
- Processer för hur medel inom förstärkta satsningar ska användas tas fram under remisstiden i dialog med berörda kommunalförbund.



Figur 13. Förenklade beslutsprocesser för åtgärder under 25 miljoner kronor inom Trimning och effektivisering i stråk, till stråk och Statlig medfinans till kommunalt vägnät.

# Bilagor

## Bilaga 1 – Planram i detalj

Tabell 18. Fördelning av medel för större namngivna vägåtgärder.

Större namngivna vägåtgärder	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Väg 168 Ekelöv - Kareby <i>Val av korridor pågåår</i>	1	5	10	10	318		344 (233)
Väg 161 Rotvik - Bäckén					170	100	270
E20 / Rv40 Tvärförbindelse	29	5	1	36	34	33	138
Väg 41 Sundholmen - Björketorp	5	93	120				218
Väg 49 Axvall - Varnhem		41	125	124			290
Väg 41 Fritsla - Kråkered	6	26	24	24			80
Väg 49 Skövde - Igelstorp	8	2	132	59			201
Väg 168 Tjuvkil	2	8	7	7			24
Väg 678 Grohed - Bratteröd	3	30	89				122
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering							0
Väg 49 Varnhem - Storekullen						281	281
Väg 156 Backadal - Bonared						256	256
Obundna medel						176	176
<b>Summa</b>	<b>54</b>	<b>210</b>	<b>508</b>	<b>260</b>	<b>522</b>	<b>846</b>	<b>2 400</b>

Tabell 19. Fördelning av medel för större namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Elfärja, fjärde älvskyttel, Göteborg	10						10
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035		17	12	4	4		37
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035			13	14	15		42
Resecentrum Stenungsund	5	13	52	16			86
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035			15	50	17		82
Elfärja, hyra, Öckerö			2	2	8	8	20
Resecentrum Lerum					63		63
E20 / Rv40 Tvärförbindelse, Målbild Koll2035, Samfinansiering till vägåtgärd					60		60
Elfärja, Marstrand					25		25
Bytespunkt Saltholmen, etapp 1					30		30
Obundna medel						75	75
<b>Summa</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>94</b>	<b>86</b>	<b>222</b>	<b>83</b>	<b>530</b>

Tabell 20. Fördelning av medel för trimning och effektivisering i stråk.

Trimning och effektivisering i stråk	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	24	17	17	17	67	67	209
Cykelåtgärder	17	24	21	21	25	14	122
Mindre vägåtgärder	60	150	100	64	70	68	512
<b>Förstärkt satsning i stråk, enligt nedan:</b>							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder				10	40		50
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder				5	20		25
Göteborgsregionen, Obundna medel					50	50	100
Fyrbodal, Väg 161 Cykelvägar		5	5	5	25		40
Fyrbodal, Väg 161 Trafiksäkerhetsåtgärder			5	5	30		40
Fyrbodal, Väg 171 Stranderängs bro,			5	5	20	10	40
<b>Summa</b>	<b>101</b>	<b>196</b>	<b>153</b>	<b>132</b>	<b>347</b>	<b>209</b>	<b>1 138</b>

Tabell 21. Fördelning av medel för trimning och effektivisering till stråk.

Trimning och effektivisering till stråk	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	4	4	4	4	8	8	32
Cykelåtgärder	13	21	23	23	100	54	234
Mindre vägåtgärder	74	80	75	50	149	146	574
<b>Förstärkt satsning i stråk, enligt nedan:</b>							
Fyrbodal, Mindre åtgärder				20	60	40	120
<b>Summa</b>	<b>91</b>	<b>105</b>	<b>102</b>	<b>97</b>	<b>317</b>	<b>248</b>	<b>960</b>



Tabell 22. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	41	41	42	42	167	166	499
Cykelåtgärder	33	38	38	38	150	149	446
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	17	19	18	19	75	74	222
<b>Förstärkt satsning i stråk, enligt nedan</b>							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder				10	30		40
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder				10	15		25
<b>Summa</b>	<b>91</b>	<b>98</b>	<b>98</b>	<b>119</b>	<b>437</b>	<b>389</b>	<b>1 232</b>

Tabell 23. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg.

Samfinansiering nationell plan, järnväg	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
<b>Summa</b>	<b>15</b>	<b>63</b>	<b>36</b>	<b>70</b>	<b>353</b>	<b>303</b>	<b>840</b>

Tabell 24. Fördelning av medel för storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
<b>Summa</b>	<b>13</b>	<b>35</b>	<b>40</b>	<b>25</b>	<b>64</b>	<b>295</b>	<b>472</b>

Tabell 25. Fördelning av medel för övrigt.

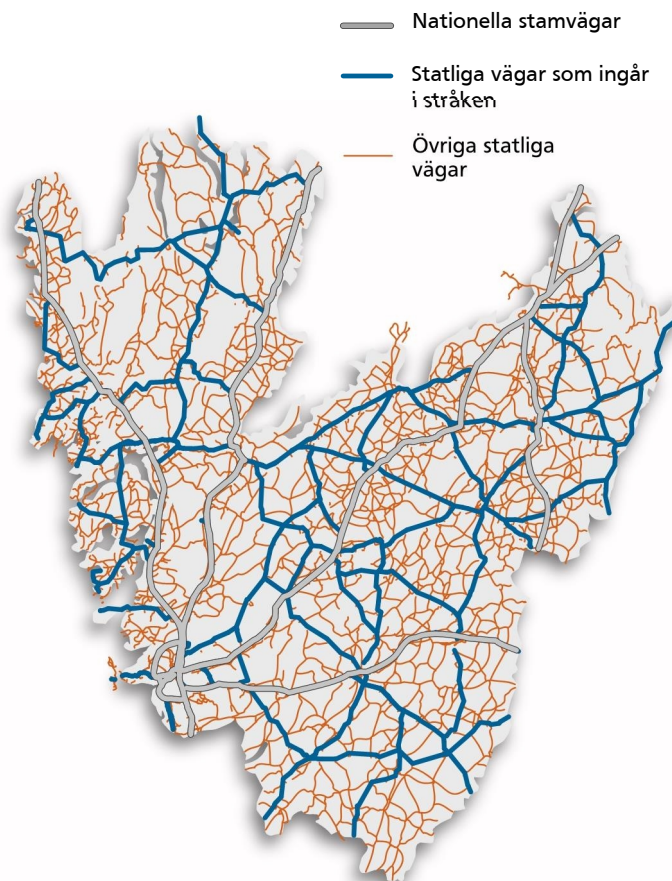
Övrigt	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
<b>Summa</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>83</b>

## Bilaga 2 – Statligt vägnät i Västra Götaland

I den regionala infrastrukturplanen prioriteras åtgärder i stråk och till stråk. Stråken definieras av Västra Götalandsregionens *trafikförsörjningsprogram* och *godstransportstrategi* samt Trafikverkets *funktionellt prioriterade vägnät (FPV)*. FPV innefattar vägar med viktiga funktioner för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik. Fem vägar som ingår i FPV är en del av det nationella stamvägnätet och hanteras inte i regional infrastrukturplan: E6, E20, E45 samt väg 26 och 40. Stråken knyter samman Västra Götaland med viktiga målpunkter på kort såväl som långt avstånd. I stråken finns även betydelsefulla regionala och interregionala transportflöden. Övriga statliga vägar klassas som vägar till stråk.

### Prioriterat regionalt transportnät för personer med funktionsnedsättning

Den regionala infrastrukturplanen ska innefatta en beskrivning av ett prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationer och fordon ska kunna användas av personer med funktionsnedsättning, enligt förordningen om länsplaner. Ett systematiskt arbete med att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. I *trafikförsörjningsprogrammet* finns tidsbestämda mål för både fordon och hållplatser. Prioriterade hållplatser är de med flest påstigande längs regionala stråk och inom kommunalt vägnät samt utpekade viktiga målpunkter. Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning samt status för genomförandet är en del av *trafikförsörjningsprogrammet* och finns på Västra Götalandsregionens hemsida för att kunna uppdateras löpande.



Figur 14. Statliga vägar i Västra Götaland.

Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter som ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning finns på [www.vgregion.se/kollektivtrafik](http://www.vgregion.se/kollektivtrafik)

## Bilaga 3 – Beskrivning av större åtgärder

I tabellerna nedan finns fördjupade beskrivningar av större åtgärder. Trafikverket tar fram samlade effektbedömningar (SEB) för namngivna vägåtgärder och vissa kollektivtrafikåtgärder. De samlade effektbedömningar finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

Tabell 26. Större vägåtgärder.

Större vägåtgärder						
Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2022-2033, mnkr	Total kostnad 2022-2033, mnkr	Övrig finansiering
Väg 168, Ekelöv - Kareby	Väg 168 förbinder Marstrand med Kungälv och E6 via Ytterby. Vägen har begränsad framkomlighet, framför allt under semesterperioden. Vägen saknar en separerad gång- och cykelväg och dessutom orsakar trafiken bullerstörningar, främst i Ytterby.	Brist gällande kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Avlastning av genomfartstrafik för att förbättra framkomligheten och minska störningarna genom Ytterby.	Ny vägförbindelse.	344 (233) mnkr  Två alternativa kostnadsbilder beroende på val av korridor.	560 (440) mnkr  Två alternativa kostnadsbilder beroende på val av korridor.	Nationell infrastrukturplan, Kungälv kommun
Väg 161, Rotvik - Bäckén	Väg 161 ingår i ett för transporter och pendling viktigt regionalt stråk mellan Lysekil, Uddevalla, Trollhättan, Lidköping, Skövde och Karlsborg. På aktuell sträcka i Lysekils kommun saknas en separat gång- och cykelväg och oskyddade trafikanter är hänvisade till körbanan.	Befintlig väg har låg standard och ett stort antal bostäder ligger nära vägen. Vägen är mycket smal och vägstandarden har stora brister i förhållande till trafikbelastning, vilken är särskilt hög under sommartid. Det finns inte tillräckligt med utrymme för oskyddade trafikanter.	Mötesfri väg och GC-bana.	270 mnkr	270 mnkr	

## Större vägåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2022-2033, mnkr	Total kostnad 2022-2033, mnkr	Övrig finansiering
E20 / Riksväg 40, Tvärförbindelse	Väg 535, Landvettervägen-Partillevägen, förbinder väg 40 i söder med E20 i norr. Vägen är viktig för både lokala och regionala resor och godstransporter samt för kollektivtrafiken i östra Storgöteborg. Vägen är tillåten för dispens- och farligt godstransporter samt är av Trafikverket utpekad som omledningsväg. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Det finns behov av att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för personbilar, lastbilar och kollektivtrafiken samt förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter. På den södra delen finns behov av en ny viltpassage för att minska barräffekten och gynna biologisk mångfald.	Trafiksäkerhet-, kollektivtrafik- och GC-åtgärder.	138 mnkr	318 mnkr	Regional infrastrukturplan kollektivtrafik-åtgärd, Partille kommun
Väg 41, Sundholmen - Björketorp	Ingår i den så kallade "inre halvciirkeln" som förbinder E6 med inre delar i regionen, mellan Varberg och Borås. Vägen ligger i ett skredrisk-område som innebär stor risk för stabilitetsproblem.	Behov av att få bort stabilitetsproblem, öka framkomligheten, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöbelastningen genom Sundholmen.	Mötesfri väg och GC-väg.	218 mnkr	218 mnkr	
Väg 49, Axvall - Varnhem	Vägen är en viktig kommunikationsled och utpekad som ett riksintresse. Vägen har partier med närliggande bebyggelse och utfarter med låg standard och bristande siktförhållanden och i västra delen täta korsningsavstånd.	Behov av att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och vägstandarden men även miljöförhållandena för boende utmed vägen.	Mötesfri väg och GC-väg.	290 mnkr	290 mnkr	

## Större vägåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2022-2033, mnkr	Total kostnad 2022-2033, mnkr	Övrig finansiering
Väg 41, Fritsla - Kråkered	Väg 41, mellan Varberg och Borås, är ett viktigt komplement till det nationella vägnätet för såväl godstransporter som pendlare. Sett till dess funktion så har vägen en lägre standard och det saknas sammanhängande GC-väg i anslutning till väg 41. Den utpekade sträckan berör den norra delen av väg 41 närmare Borås.	Behov av att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i ett viktigt stråk mellan Borås och Varberg.	Mötesfri väg.	80 mnkr	80 mnkr	
Väg 49, Skövde - Igelstorp	Vägen används för regionala godstransporter samt för lokal och regional arbetspendling. Sträckan är utpekad i FPV för godstransporter, dagliga personresor och kollektivtrafik.	Bristfällighet i trafiksäkerhet och tillgänglighet.	Mötesfri väg och GC-väg.	201 mnkr	213 mnkr	Skövde kommun
Väg 168, Tjuvkil	Väg 168 kopplar samman E6 med Marstrand i Kungälv kommun och är hårt belastad under sommaren. Det finns bland annat ett stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	De huvudsakliga bristerna är att vägen saknar vägren, avskild väg för gående och cyklister, trygga och tillgänglighetsanpassade busshållplatser samt säkra möjligheter för gående och cyklister att korsa vägen.	GC-väg, trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	24 mnkr	111 mnkr	Kungälv kommun

## Större vägåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2022-2033, mnkr	Total kostnad 2022-2033, mnkr	Övrig finansiering
Väg 678, Grohed - Bratteröd	Väg 678, som är ett alternativ till väg 44, kopplar samman E6 med Vänersborg, Trollhättan och Uddevalla. Sträckan mellan Lerbomotet och Bratterödsmotet saknar mittseparering och är den sista icke trafiksäkra sträckan mellan Trestadsområdet och Göteborg. Trafikverket prioriterar sträckan som omledningsväg för E6.	En ombyggnation av väg 678 mellan Grohed och Bratteröd till 2+1 med mittseparering, med syfte att reducera olycksrisken.	Mötesfri väg.	122 mnkr	122 mnkr	
Väg 156, Förbifart Skene, Extern finansiering	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Genomfartstrafiken på väg 156 behöver idag ta sig genom centrala Skene för att ansluta till väg 41. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna utveckla centrala Skene med bostäder och verksamheter behöver förbifarten färdigställas.	Genomfartstrafiken i Skene skapar bristande trafiksäkerhet och trygghet, inte minst för oskyddade trafikanter i Skene. Det relativt höga trafikflödet skapar även en miljö utsatt för buller och en försämrad luftkvalitet. Det finns även en risk för köbildning som exempelvis kan påverka kollektivtrafiken.	Standardhöjning av befintlig väg, ny sträckning med hastighet 80 km/h.	0 mnkr	268 mnkr	Marks kommun

## Större vägåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2022-2033, mnkr	Total kostnad 2022-2033, mnkr	Övrig finansiering
Väg 49 Varnhem - Storekullen	Väg 49 utgör en del av kopplingen Lidköping - Skara - Skövde vilket är kopplingen mellan Skaraborgs två största lokala arbetsområden. Sträckan är viktig för godstransporter, då den är en koppling mellan E20 vid Skara och Skövde. Sträckan saknar tågförbindelse.	Sträckan har brister gällande trafiksäkerhet då det bland annat finns många anslutningar. Tillgängligheten till busshållplatser och standarden på gång- och cykelväg längs sträckan är också bristfällig.	Mötesfri väg, trafiksäkerhets- höjande åtgärder samt GC-väg.	281 mnkr	281 mnkr	
Väg 156, Backadal- Bonared	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Den aktuella sträckan kopplar ihop Marks kommun med riksväg 40. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna realisera detta och framtida bostadsprojekt behöver väg 156 byggas ut på sträckan mot riksväg 40.	Sträckan har brister i tillgänglighet samt i trafiksäkerhet för personbilstrafik, kollektivtrafik och godstransporter samt för oskyddade trafikanter. Norr om Hjorttorp saknas viltstängsel.	Mötesfri väg.	256 mnkr	256 mnkr	

Tabell 27. Större kollektivtrafikåtgärder.

Större kollektivtrafikåtgärder						
Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2022-2033	Bidragsberättigad kostnad	Övrig finansiering
Elfärja, fjärde älvskyttel, Göteborg	Miljövänlig kollektivtrafikförbindelse över det centrala älvsnittet i Göteborg.	Ökande resandebehov över älven och i staden. Kapacitetsproblem i tunga kollektivtrafikstråk i City, vilka behöver avlastas enligt Målbild Koll2035.	Ny eldriven färja i enlighet med fastställd miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken.	10 mnkr	84 mnkr	Västtrafik
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Västlänkens station Haga.	Nytt resecentrum och tillhörande väginfrastruktur i anslutning till huvuduppgången vid Västlänken station Haga.	37 mnkr	74 mnkr	Västfastigheter, Göteborgs Stad
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Västlänkens station Korsvägen.	Nytt resecentrum i anslutning till huvuduppgången vid Västlänkens station Korsvägen.	42 mnkr	85 mnkr	Västfastigheter, Nationell infrastrukturplan Västsvenska paketet
Resecentrum Stenungsund	Bytespunkt buss och tåg.	Samla kollektivtrafikresandet till en centralt belägen, attraktiv bytespunkt för att öka andelen hållbara resor.	Ett nytt resecentrum med tillhörande väginfrastruktur i direkt koppling till Stenungsunds centrum.	86 mnkr	171 mnkr	Västfastigheter, Stenungsunds kommun  Innefattar även åtgärder i den statliga järnvägsanläggningen, vilka huvudsakligen finansieras av Stenungsunds kommun.



## Större kollektivtrafikåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2022-2033	Bidragsberättigad kostnad	Övrig finansiering
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	Pendlingsstråk Mölndal - Göteborg	Bristande framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Ett nytt citybusstråk i enlighet med Målbild Koll2035.	82 mnkr	164 mnkr	Mölndals Stad
Elfärja, hyra, Öckerö	Miljövänlig kollektivtrafikförbindelse till norra skärgården.	Möjliggöra för boende i norra skärgården att ta sig till knutpunkter som har förbindelse med fastlandet.	Hyra av ett hybrid-/elfartyg, i enlighet med fastställd miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken.	20 mnkr	60 mnkr	Västtrafik, Regional infrastrukturplan 2026-2037
Resecentrum Lerum	Bytespunkt buss och tåg	Utveckling av bytespunkten vid Lerums station för att nå mål om hållbart resande i takt med ökad kapacitet på Västra stambanan.	Nytt resecentrum med väntsal.	63 mnkr	125 mnkr	Västfastigheter, Lerums kommun

## Större kollektivtrafikåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2022-2033	Bidragsberättigad kostnad	Övrig finansiering
E20 / Rv40 Tvärförbindelse, Målbild Koll2035, Samfinansiering till vägåtgärd	Busskörfält Furulund – Partille i norra delen av stråket. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Utvecklat kollektivtrafikstråk enligt Målbild Koll2035 genom breddning av befintlig väg med bland annat busskörfält. Se även tidigare tabell över större vägåtgärder.	60 mnkr		Regional infrastrukturplan vägåtgärd, Partille kommun
Elfärja, Marstrand	Miljövänlig kollektivtrafikförbindelse till Marstrand.	Kungälv kommun har befogenhet att ingå avtal om allmän kollektivtrafik mellan Koön och Marstrandsön. Kungälv kommun ska ersätta befintlig färja med en eldriven senast år 2030.	Ny eldriven färja, i enlighet med fastställd miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken.	25 mnkr	50 mnkr	Kungälv kommun
Bytespunkt Saltholmen, etapp 1	Bytespunkt buss/ spårvagn och färja.	Utveckling av bytespunkten med ökad kapacitet, förbättrade flöden samtidigt som tillgänglighetskraven tillgodoses.	Ny flytbrygga inklusive anpassning av intelligande infrastruktur.	30 mnkr	60 mnkr	Västfastigheter, Göteborgs Stad

## Bilaga 4 – Högst prioriterade brister

Vid sidan av de större åtgärder som är beslutade i den regionala infrastrukturplanen 2022-2033 finns prioriterade brister som kan bli aktuella till kommande planrevideringar. För bristerna i statligt vägnät behöver det genomföras åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar. För de flesta prioriterade brister i planen har åtgärdsvalsstudier redan genomförts, men ett fåtal återstår och kommer att genomföras. Åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar genomförs av Trafikverket i nära samverkan med berörda kommuner och aktörer. Brister inom kollektivtrafik som kan bli aktuella för statlig medfinans i kommande planrevideringar kräver inte åtgärdsvalsstudie. Eftersom åtgärden behöver minst 50 procent finansiering från sökande part behöver de utredas i nära samverkan mellan Västtrafik och aktuell kommun.

Vid framtagandet av regional infrastrukturplan 2022-2033 har inga nya vägbrister prioriterats in för åtgärdsvalsstudier, då de flesta brister från planen 2018-2029 kvarstår. Ytterligare åtgärdsvalsstudier kan, vid behov av omprioritering, lyftas för beslut under planens genomförande.

Västra Götalandsregionen har i dialog med kommunalförbunden föreslagit att tematiska åtgärdsvalsstudier ska genomföras. Syftet är att åtgärda brister som spänner över en större geografi och som kan lösas med medel ur flera av planens åtgärdsområden.

Trafikverket ser ett behov av att utreda återstående del av väg 678, Lerbo - Grohed. En avsiktsförklaring har tecknats mellan Västra Götalandsregionen, Trafikverket och Orust kommun om att genomföra en åtgärdsvalsstudie för en ny förbindelse mellan Orust och fastlandet. Åtgärdsvalsstudien finansieras av STO-kommunerna och ambitionen är att bygga en eventuell fast förbindelse genom finansiering utanför ordinarie nationell- och regional infrastrukturplan.

## Högst prioriterade brister, väg

### Brister från tidigare plan, där åtgärdsvalsstudier har genomförts/påbörjats

- Väg 158, till Hallands länsgräns
- Väg 41, till Hallands länsgräns
- Väg 156, mellan Rv 40 - Jönköpings län
- Väg 49, Varnhem - Skövde
- Väg 155, Torslanda - Öckerö
- Väg 161, Bäckén - Skår
- Väg 172, Stora Bön - Skällsäter
- Väg 27, delen Kila-korset söderut till länsgräns
- Väg 49, mellan Lidköping och Skara inklusive väg 2616
- Väg 171, Gläborg - Kungshamn
- Väg 180, Ny sträckning Viared norr om Sandhult samt resterande sträcka Hällered–Alingsås

### Brister från tidigare plan, där åtgärdsvalsstudier ska genomföras

- Väg 44, kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Lidköping – Grästorp
- Väg 49, Genom Skövde
- Väg 173, Färgelanda - Frändefors
- E6 / Rv 40, Brist på tvärförbindelse med kollektivtrafikkapacitet i stråket

## Högst prioriterade brister, kollektivtrafik

### Brister enligt Målbild Koll2035, från tidigare plan

Bytespunkt Hjalmar Brantingsplatsen

Bytespunkt Mölndal

Bytespunkt Linnéplatsen

### Tillkommande brister enligt Målbild Koll2035

Utpekade bytespunkter, utöver ovanstående tre från tidigare plan

Utpekade stråk för Citybuss

Elfärja: Älvutredning Göteborg

Färjehållplatser, Älvutredningen

### Andra kvarstående brister från tidigare plan

Resecentrum Lerum, gång- och cykelbro

Bytespunkt Saltholmen, etapp 2

Resecentrum Uddevalla

Resecentrum Alingsås

### Brister som kräver åtgärdsvalsstudie

Väg 44 Uddevalla, busskörfält

## Bilaga 5 – Inriktning järnvägsåtgärder per bana

I den regionala infrastrukturplanen har medel avsatts för att i första hand genomföra åtgärder på fem av de järnvägar som är av stor betydelse för det regionala resandet, men som har lägre prioritet nationellt.

I *Målbild Tåg 2035* beskrivs målsättningen för utvecklingen av persontågstrafiken. Utifrån detta beskrivs nedan en inriktning för åtgärder på de fem järnvägarna.

### **Kinneullebanan**

Tidigare har det beslutats att investera i spårupprustning på Kinneullebanan för 45 miljoner kronor. En teststräcka genomfördes år 2019 för drygt 15 miljoner kronor men resultatet gav inte önskad effekt samtidigt som medel avsattes inom nationell infrastrukturplan för spårbyte på hela sträckan.

Avsatta medel för Kinneullebanan inriktas till att förstärka positiva effekter vid kommande spårbyte i huvudsak i form av hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder. Utöver spårupprustningen har Trafikverket utrett stationsmiljöerna längs Kinneullebanan och plankorsningarna som begränsar hastigheten på sträckan.

### **Norra Bohusbanan**

Från tidigare beslut fanns det 30 miljoner kronor avsatta för ett spårbyte på norra Bohusbanan. Spåren är i dåligt skick och är i behov av upprustning. Det nya regelverket kring plankorsningar medför att även om spåret byts ut så krävs det att plankorsningarna åtgärdas för att det ska vara möjligt att höja hastigheten. Avsatta medel för norra Bohusbanan har därför fokus på hastighetshöjande åtgärder för att kunna utöka trafiken samt på robusthetsåtgärder, där järnvägen till exempel är i stort behov av trädsäkring längs hela sträckan Uddevalla-Strömstad. Trädsäkring innebär att området närmast järnvägen röjs från träd så att trafiken inte tvingas ställas in vid hårda vindar.

### **Södra Bohusbanan**

I Grohed färdigställdes ett nytt mötesspår år 2020, vilket samfinansierades via regional infrastrukturplan 2018-2029. Mötesspåret möjliggör att hela södra Bohusbanan mellan Göteborg och Uddevalla får kapacitet för att köra halvtimmestrafik. Från tidigare beslut finns även medel avsatta för en ny station vid Brunnsbo. Efter uppräknig till 2020 års prisnivå samt hantering av en kostnadsökning har 74 miljoner kronor avsatts för ny station vid Brunnsbo. I övrigt reserveras medel för att öka måluppfyllelsen genom exempelvis stations-, kapacitets- eller hastighetsåtgärder. 20 miljoner kronor av dessa avsätts till plattformåtgärder i samband med Stenungsunds flytt av stationen till nya resecentrum.

### **Viskadalsbanan**

Tidigare avsatta medel för Viskadalsbanan ersattes delvis av två nationella projekt i form av nytt spår samt ett arbete med att åtgärda plankorsningar för att kunna återta tidigare hastigheter på sträckan. Fokus för de avsatta medlen ligger därför på stationsmiljöerna. Plattformarna behöver bli längre för att kunna hantera framtida fordon samt rustas upp för att erbjuda attraktiva och säkra stationer för resenärerna.

### **Älvsborgsbanan**

Avsatta medel innehåller tidigare beslutade åtgärder om att utöka kapaciteten på Vänersborg C för att kunna inrymma tre tåg samtidigt på stationsområdet, samt signalåtgärder för att förbättra kapacitet och robusthet i riktning mot Göteborg. Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie för Älvsborgsbanan där flera viktiga åtgärder identifierats. För att förbättra trafiken är det viktigt att höja hastigheten mellan Vänersborg och Herrljunga så att tågen kan anpassas med attraktiva bytestider till fjärr- och regiontåg i Herrljunga. Avsatta medel ska i första hand verka för denna hastighetshöjning.





# HÅLLBARHETSKONSEKVENSBESKRIVNING

REGIONAL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN  
I VÄSTRA GÖTALAND 2022-2033

REMISSVERSION  
OKTOBER 2021

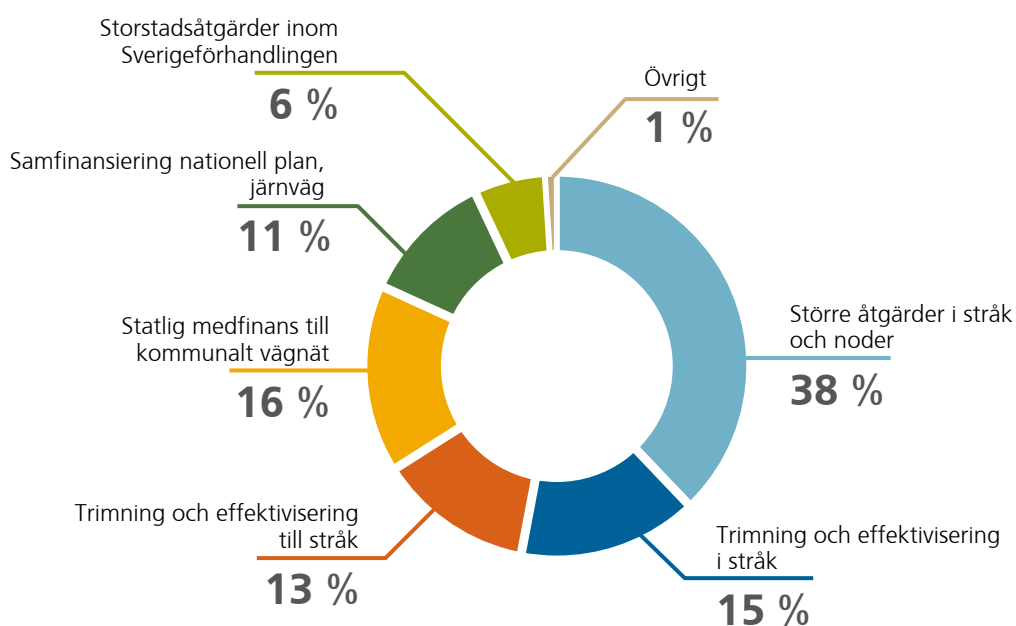


# Sammanfattning

Västra Götalandsregionen, VGR, är länsplaneupprättare med ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan. Infrastrukturplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Vidare är infrastrukturplanen ett verktyg för utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.

Framtagen regional infrastrukturplan innehåller flera olika åtgärdsområden (se figur nedan). Åtgärder på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät är det huvudsakliga innehållet. Infrastrukturplanens innehåll presenteras mer ingående i plandokumentet.

Regionala infrastrukturplaner medför enligt Miljöbedömningsförordningen (2017:966) alltid betydande miljöpåverkan. Det innebär att en strategisk miljöbedömning ska göras, vilken redovisas i en *miljökonsekvensbeskrivning* (MKB). Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med relevanta aspekter inom social och ekonomisk hållbarhet. Den strategiska miljöbedömningen har således vidgats till en hållbarhetsbedömning, vilken redovisas i denna *hållbarhetskonsekvensbeskrivning* (HKB). HKB:n innehåller både en hållbarhetsbedömning och en miljöeffektsbedömning av de betydande miljöaspekterna.



Den samlade bedömningen är att Regional infrastrukturplan 2022-2033 har potential till positiv påverkan på nio av de tolv hållbarhetsaspekterna; frisk luft, buller, trafiksäkerhet, aktivt resande, tillgänglighet för näringsliv, tillgänglighet på landsbygden, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

I nedanstående tabell framgår hur infrastrukturplanen har bedömts. De sex första aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken. Sammantaget bedöms planen varken medföra positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald samt trygghet.

	Större namngivna åtgärder		Trimning och effektivisering i stråk	Trimning och effektivisering till stråk	Statlig medfinans på kommunalt vägnät	Samfinansiering nationell plan, järnväg	Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	Övrigt	Samlad bedömning
	Vägåtgärder	Kollektivtrafikåtgärder							
Procentsats av budget	31 %	7 %	15 %	13 %	16 %	11 %	6 %	1 %	
Klimat	-	+	+	+	+	+	+	0	0
Biologisk mångfald	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Frisk luft	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Buller	+	0	0	+	+	0	0	-	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+	+	+	0	0	+
Aktivt resande	0	+	+	+	+	+	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	+	0	+	+	0	+	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	0	+	+	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Grundläggande tillgänglighet	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Tillgänglighet – Funktionsneds.	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Trygghet	0	+	X	X	+	X	X	0	0

Regional infrastrukturplan 2022-2033 sammanvägt är ett steg i en mer hållbar riktning jämfört med infrastrukturplanen 2018-2029. Följande ändringar har stor betydelse för den utvecklingen:

- Transporteffektivitet är en viktig utgångspunkt i planen som fokuserar på funktion istället för transportslag. Tanken är att olika transportslag ska komplettera varandra och möjliggöra intermodala transporter både för människor och gods.
- Vissa redan beslutade större åtgärder har fått ändrad inriktning.
- Planen innehåller utökat utrymme för cykelinfrastruktur samt har ett särskilt fokus på barn och ungas tillgänglighet i cykelplaneringen.
- Planen innehåller vägledande principer för åtgärdsområden och potter med obundna medel.
- En tydligare strävan efter balans mellan regionala långväga och lokala resor. Behov av åtgärder för att minska barriäreffekterna till följd av åtgärder i stråk lyfts tydligare.
- Förutsättningarna för oskyddade trafikanter har fått en större tyngd.
- Barnperspektivet har inkluderats i framtagningen, bland annat genom prövning och analys av barnets bästa. Barns målpunkter och utsatthet i trafiken har lyfts i relevanta delar av planen.

Regional infrastrukturplan 2022-2033 bedöms sammantaget medföra positiva miljö- och hälsoeffekter avseende framförallt trafiksäkerhet, men också avseende frisk luft, buller och aktivt resande. De positiva effekterna bedöms dock inte vara av den omfattning att de är betydande enligt miljöbalkens mening.

Infrastrukturplanen bedöms sammantaget varken medföra positiva eller negativa effekter avseende klimat och biologisk mångfald. I infrastrukturplanen finns dock goda möjligheter att bidra till ett transporteffektivt samhälle. Vissa enskilda större vätgärder bedöms medföra negativa miljöeffekter avseende den biologiska mångfalden, klimat och i enstaka fall frisk luft, men effekterna bedöms inte vara av den omfattning att de är betydande.

Utifrån hållbarhetsbedömningen görs följande medskick till genomförandet av den regionala infrastrukturplanen:

- Om det görs betydande ändringar i infrastrukturplanen under genomförandet så bör det genomföras hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning. Denna hållbarhetskonsekvensbeskrivning kan i så fall användas som utgångspunkt.
- Vid fördelning av medel från pottorna finns möjlighet att se till att infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Det görs genom att följa de vägledande principerna för vissa åtgärdsområden som finns i *plandokumentet* samt inriktningsunderlagets mål.
- Tillgängligheten förbättras genom att välja en kombination av åtgärder, så att olika transportslag kompletterar varandra. På så sätt kan infrastrukturplanens positiva påverkan på hållbarhetsaspekterna stärkas och enskilda åtgärders negativa påverkan inom vissa aspekter mildras.
- Målpunkter för barn och unga, så som skolor, idrottsanläggningar, lekplatser och liknande bör vara i särskilt fokus under genomförandet. Likaså bör barns och ungas delaktighet och utsatthet i trafiksystemet beaktas.

# Innehållsförteckning

---

<b>Sammanfattning</b> . . . . .	<b>2</b>
<b>1 Inledning</b> . . . . .	<b>7</b>
Bakgrund	7
Strategisk miljöbedömning enligt lagkrav – vidgad till hållbarhetsbedömning	8
Hållbarhetsmål och inriktning	9
Nuläge och trender – vilka utmaningar står vi inför?	10
<b>2 Samråd och avgränsningar</b> . . . . .	<b>12</b>
Samråd	12
Avgränsningar	13
<b>3 Process och metodik för hållbarhetsbedömning</b> . . . . .	<b>16</b>
Integrering av hållbarhetsbedömning	16
Metod för hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning	19
<b>4 Hållbarhetskonsekvensbeskrivning</b> . . . . .	<b>24</b>
Samlad bedömning	24
Större namngivna vägåtgärder	32
Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	34
Trimning och effektivisering i stråk	36
Trimning och effektivisering till stråk	38
Statlig medfinans till kommunalt vägnät	40
Samfinansiering nationell plan, järnväg	42
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	43
Övrigt	44
<b>5 Jämförelse mellan infrastrukturplanen och jämförelsealternativ</b> .	<b>45</b>
<b>6 Särskilda överväganden</b> . . . . .	<b>47</b>
<b>7 Slutsatser och medskick till genomförandet</b> . . . . .	<b>48</b>
Slutsatser	48
Uppföljning av hållbarhetsaspekter	49
Medskick till genomförandet	49
<b>8 Referenser</b> . . . . .	<b>50</b>

<b>Bilagor</b> . . . . .	<b>52</b>
Bilaga 1 – Nuläge och trender	52
Bilaga 2 – Avgränsning av hållbarhetsaspekter	61
Bilaga 3 – Hållbarhetslogg: Beslut och ställningstaganden	65
Bilaga 4 – Alternativa förslag till utformning	68
Bilaga 5 – Känslighetsanalys	70
Bilaga 6 – Namngivna åtgärder - förändringar	82

**Processledning:** Västra Götalandsregionen  
Sara Eriksson, Aako Raoofi

**Konsult:** Sweco  
Inger Poveda Björklund  
Karolina Koch  
Andreas Larsson

# 1 Inledning

---

## Bakgrund

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål samt regeringens direktiv sätter ramarna för infrastrukturplaneringen på statlig och regional nivå. För att det övergripande transportpolitiska målet, samt klimatmålet, ska kunna nås behöver *funktionsmålet* i huvudsak utvecklas inom ramen för *hänsynsmålet*.

*Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Transportpolitikens nationella nivå anger därigenom den huvudsakliga inriktningen för all transportplanering i landet, och samspelar med den regionala infrastrukturplaneringen. Agenda 2030, Klimatlagen och Nollvisionen är andra utgångspunkter. Likaså FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen), som blev svensk lag i januari 2020.

Västra Götalandsregionen, VGR, har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan, som en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och infrastrukturplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Trafikverket ska bistå regionen när infrastrukturplanen upprättas och Västra Götalandsregionen ska samverka med kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen och andra berörda myndigheter. Infrastrukturplanen är ett verktyg för utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle och främjar en hållbar regional utveckling. Den innehåller både åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet och statlig medfinans till åtgärder på kommunalt vägnät. Trafikverket ansvarar för infrastrukturplanens genomförande.

Syftet med infrastrukturplanen är att långsiktigt tillgodose invånarnas, företagens och andra organisationers grundläggande behov av transportkommunikationer. Infrastrukturplanen ska prioritera en hållbar och förbättrad tillgänglighet där regionen knyts samman, i enlighet med inriktningsunderlaget och den regionala utvecklingsstrategin.

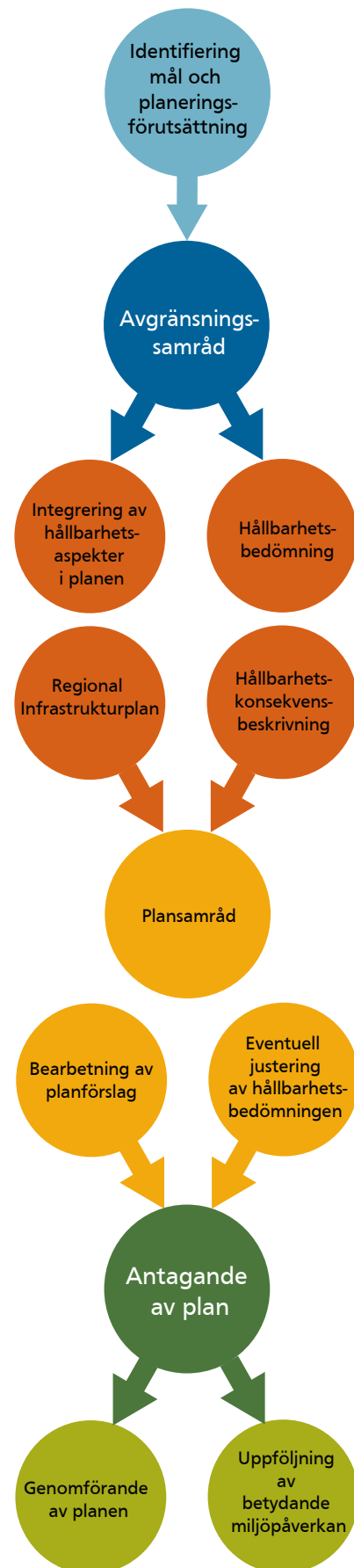
# Strategisk miljöbedömning enligt lagkrav – vidgad till hållbarhetsbedömning

Enligt 6 kap 3§ miljöbalken ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan se till att en strategisk miljöbedömning görs. Detta ska redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Regionala infrastrukturplaner medför enligt Miljöbedömningsförordningen (2017:966) alltid betydande miljöpåverkan. Västra Götalandsregionen ska därför göra en strategisk miljöbedömning för infrastrukturplanen.

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas (SFS, 1998:808). Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med aspekter inom social och ekonomisk hållbarhet. Den strategiska miljöbedömningen har således vidgats till en hållbarhetsbedömning som utöver miljöperspektivet även omfattar det sociala och ekonomiska perspektivet. Hållbarhetsbedömningen görs för att säkerställa att infrastrukturplanen beaktar globala, nationella och regionala hållbarhetsmål. Denna rapport innehåller därmed en bedömning av hur relevanta hållbarhetsaspekter påverkas av infrastrukturplanen och rapporten benämns därför *hållbarhetskonsekvensbeskrivning (HKB)*.

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska den strategiska miljöbedömningen identifiera, beskriva och bedöma effekterna av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av infrastrukturplanen kan antas medföra på de olika aspekter som listas i 6 kap. 2 § med en rimlig omfattning och detaljeringsgrad. Med utgångspunkt från avgränsningssamråd och avgränsning i sak (se vidare i kapitel *Samråd och avgränsningar*) genomförs miljöeffektsbedömning för de hållbarhetsaspekter som handlar om miljö. Dessa hållbarhetsaspekter är klimat, biologisk mångfald, buller, frisk luft, trafiksäkerhet och aktivt resande.



Figur 1. Process för hållbarhetsbedömningen relaterat till planarbetet.

I figur 1 på föregående sida anges den övergripande processen för hållbarhetsbedömningens olika steg relaterat till infrastrukturplanarbetet.

I det senaste beslutet om revidering av infrastrukturplaner (juni 2020)<sup>1</sup> tydliggör regeringen att hållbarhetsaspekter ska integreras i framtagandet av nya infrastrukturplaner. Miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter ska beaktas, och målsynergier ska eftersträvas. Regeringen tydliggör också att det ska belysas och förklaras hur hållbarhetsaspekter har integrerats i framtagningsprocessen.

## Hållbarhetsmål och inriktning

### Globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030)

Agenda 2030 är antagen av FN:s medlemsländer och innefattar 17 globala mål för en hållbar utveckling (Figur 2). Målen syftar till att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor i världen, att främja fred och rättvisa samt att lösa klimatkrisen.

### Trafikverkets målbild 2030 som utgångspunkt

Trafikverkets rapport *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle* beskriver en målbild för transportsystemet till år 2030 (Figur 2).

Målbilden är en konkretisering av relevanta mål i Agenda 2030 samt de nationella transportpolitiska målen.

Denna HKB utgår från Trafikverkets *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Några av målformuleringarna, som utgör bedömningskriterier i denna HKB, har anpassats till förutsättningarna i Västra Götaland. Hållbarhetsaspekterna och bedömningskriterierna framgår av tabell 1 och tabell 2 i avsnitt *Avgränsning i sak*.

### Västra Götalandsregionens inriktning för transportinfrastrukturen

Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen har tagit fram ett inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i regionen (Västra Götalandsregionen, 2020a) som har legat till grund för infrastrukturplanen. Den regionala inriktningen för transportinfrastrukturen tar avstamp i de nationella transportpolitiska målen. I inriktningsunderlaget redovisas regionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Förslaget till inriktningsunderlag hållbarhetsbedömdes, vilket gav ett antal medskick som arbetades in i slutversionen (se även avsnitt *Integrering av hållbarhetsbedömning*).



Figur 2. Vänster: Huvudmål 1–17 av FN:s globala hållbarhetsmål. Till varje huvudmål finns ett antal delmål och indikatorer. Höger: Hållbarhetsmål i Trafikverkets målbild 2030

<sup>1</sup> <https://www.regeringen.se/49e930/contentassets/ac4f48a1483e41568d65b0473077986a/uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen.pdf>



## Nuläge och trender – vilka utmaningar står vi inför?

Världen vi lever i förändras ständigt. Den regionala infrastrukturplanen har ett regionalt perspektiv, men är beroende av förutsättningar och trender på global, nationell, regional och ibland även lokal nivå. Likaså kan den regionala infrastrukturplanen bidra till att påverka samhället och miljön i det stora och lilla perspektivet.

Nedan anges kortfattat hur nuläget ser ut och vilka trender som kan urskiljas inom de områden som är mest relevanta för den regionala infrastrukturplanen. Kompletterande information om nuläge och trender för respektive hållbarhetsaspekt finns i Bilaga 1.

- Klimatförändringarna har gått från att vara en het fråga till en akut fråga. FN:s klimatpanel (IPCC) publicerade en ny klimatrapport i augusti 2021. I rapporten redogörs för att jordens klimat förändras snabbt, att havsnivåerna stiger och olika extremväder ökar (IPCC, 2021). Forskarna slår nu med ännu större tydlighet än tidigare fast att det är människans växthusgasutsläpp som orsakar klimatförändringarna. IPCC:s klimatrapport är på många sätt skrämmande och visar vikten av att vidta kraftfulla åtgärder. Enligt IPCC är det fortfarande möjligt att vända trenden. I så fall krävs kraftiga och omedelbara utsläppsminskningar.
- I Sverige har utsläppen av växthusgaser minskat jämfört med 2010, vilket i huvudsak beror på inblandning av biobränsle medan påverkan från den snabbt ökande andelen laddbara fordon ännu är marginell. Det krävs ytterligare åtgärder för att målet om 70 procents minskning ska nås till 2030. Antalet bensin- eller dieseldrivna personbilar i trafik är dock väsentligt högre nu än när de transportpolitiska målen antogs vilket innebär att det krävs en snabb ökning av

laddbara fordon. Samtidigt behövs också ett arbete för att minska transportbehovet, öka transporteffektiviteten och öka användningen av kollektivtrafik för att nå klimatmålen.

- FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen) antogs 1989 av FN:s generalförsamling och trädde i kraft som svensk lag i januari 2020 (SFS 2018:1197). Barnkonventionen syftar till att ge barn rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. I konventionen ingår bland annat att barnets bästa ska beaktas i alla beslut och åtgärder som rör barn. Inför arbetet med infrastrukturplanen har det gjorts en prövning och analys av barnets bästa för att säkerställa att det inkluderas i infrastrukturplanen.
- Läget för biologisk mångfald i Sverige är dåligt och utvecklas i en negativ riktning. Endast drygt 40 procent av arterna och 20 procent av naturtyperna bedöms ha gynnsam bevarandestatus. Ett av de största hoten mot den biologiska mångfalden är fragmentering av landskapet genom barriärer. Påverkan på den gröna infrastrukturen behöver därför ses i ett regionalt perspektiv, där delar av infrastrukturen samspelar med varandra.
- Vägtrafik är en dominerande källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter. Utsläppen av luftföroreningar från avgasröret har sjunkit rejält sedan år 1990, vilket främst beror på renare och mer effektiva fordonsmotorer. Däremot har den ökade andelen dieselfordon utan eller med dålig filterrengöring brutit den nedåtgående trenden. Med nuvarande utveckling kan en minskning med 70 procent fram till 2030 var svår att uppnå beroende på hur snabb tillväxten är för laddbara fordon.

- I Sverige exponeras cirka 1 miljon människor för bullernivåer som överstiger 55 dB från trafiken på statliga vägar, vilket innebär att det finns ett kvarstående behov av bullerdämpande åtgärder. Det finns ett fortsatt behov av att inom samhällsplaneringen arbeta med att minska bullerstörningar och även se över om nuvarande styrmedel och åtgärder är tillräckliga. Särskilt med mot bakgrund av den snabba utbyggnadstakten i samhället.
- Det etiska ställningstagandet i nollvisionen är att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Under 2020 uppnåddes nollvisionens etappmål men eftersom det inte går att utesluta att pandemin har bidraget till minskad trafik som har påverkat olyckstalen kommer resultatet att undersökas vidare. Antalet trafikolyckor för fordonstrafik har minskat de senaste åren. Samma utveckling ses inte för oskyddade trafikanter. För framgång i trafiksäkerhetsarbetet krävs insatser från alla aktörer och ett större fokus behöver riktas på fallolyckor bland gående som står för en stor andel av skadade i trafikmiljön, men som hittills inte ingått i uppföljningen av etappmålen.
- Aktivt resande omfattar gång, cykel och andra färdstätt som inkluderar fysisk rörelse, samt kollektivtrafik och är av stor betydelse för bra hälsa och att förebygga hälsa. Idag är det knappt två tredjedelar av Sveriges vuxna befolkning som uppnår WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet och andelen stillasittande ökar (Trafikanalys, 2021). Endast två av tio svenska ungdomar når upp till WHO:s rekommendationer om fysisk aktivitet, enligt siffror från 2016. Barn och unga som uppfyller rekommendationerna via aktiv transport är mycket få och ser ut att minska. Vuxna som uppfyller rekommendationerna via aktiv transport har också minskat.
- Tillgänglighet är ett centralt begrepp för transportsystemets funktion och kan bidra till ett Sverige som håller samman med minskade sociala klyftor, ökad jämställdhet, ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning i hela landet. För att nå dit behöver planeringen ske med en medvetenhet om olika gruppers värderingar, förutsättningar och behov. Tillgänglighet kan uppnås genom nära lokalisering, snabba transporter och virtuellt genom internet. Tillgängligheten för näringslivet har betydelse för konkurrenskraften. I glesare geografier är tillgängligheten generellt sett mer begränsad i förhållande till områden med tätare strukturer och större befolkning. I städer behöver prioriteringar mellan olika trafikantgrupper och intressen göras framöver med tanke på en ökad trängsel och begränsad infrastruktur. Transportsystemet ska vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av regionen oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning varierar mellan storstadsregioner och landsbygd. Resvanor beror på grad och typ av funktionsnedsättning, ålder och sysselsättning vilket innebär att mångfalden av tillgänglighetsbehov behöver beaktas i planeringen.
- Trygghet är en grundläggande välfärdsfaktor i ett samhälle som tolkas olika av olika individer beroende på vilka erfarenheter vi bär med oss, var vi bor eller var vi befinner oss och vid vilken tidpunkt. Enligt den nationella trygghetsundersökningen är det en betydligt större andel kvinnor än män som ofta har valt att ta en annan väg eller ett annat färdstätt och som ofta avstått från någon aktivitet på grund av oro. Barns skolvägar upplevs som allt mindre trygga vilket framförallt beror på trafiken där vägar behöver korsas. Bristande trygghet kan medföra att människor avstår från att gå ut eller att göra en resa, vilket i så fall begränsar mobiliteten och möjligheten att ta del av aktiviteter i samhället.

## 2 Samråd och avgränsningar

### Samråd

Inom ramen för en strategisk miljöbedömning ska, enligt 6 kap 9§ miljöbalken, två typer av samråd genomföras;

- Samråda om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i miljökonsekvensbeskrivningen, så kallat *avgränsningssamråd*.
- Ge tillfälle att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen och förslaget till infrastrukturplanen i ett remissförfarande.

Föreliggande hållbarhetskonsekvensbeskrivning genomgår de två samrådsstegen, vilka kortfattat beskrivs nedan.

#### Avgränsningssamråd

Enligt 6 kap 10 § miljöbalken ska avgränsningssamråd ske med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av infrastrukturplanen.

Avgränsningssamråd har genomförts med Länsstyrelsen Västra Götaland vid tre tillfällen, juni 2020, oktober 2020 och februari 2021. Kommunalförbunden i Västra Götaland har i en särskild dialogprocess under juni-augusti 2020 kring infrastrukturplanen haft möjlighet att lämna synpunkter. Inga andra myndigheter har bedömts behöva bli involverade i detta övergripande skede.

I samråd med länsstyrelsen bedömdes det i tidigt skede finnas risk att infrastrukturplanen medför betydande miljöpåverkan avseende hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald, buller, frisk luft, aktivt resande och trafiksäkerhet. Det innebär att en miljöeffektsbedömning görs för dessa hållbarhetsaspekter.

På samrådet lyftes särskilt nedanstående punkter:

- Landskap, hälsa och klimat är viktiga områden att ta hänsyn till. Landskap, hälsa och klimat täcks in i flera av de 12 hållbarhetsaspekterna och bedöms vara fortsatt viktiga att lyfta.
- Hållbarhetsloggen utgör lämpligtvis underlag till "Särskild handling" i MKB, enligt 6 kap 16§ miljöbalken.
- Hållbarhetsbedömningen ska utformas så att beslutsfattaren/läsaren/allmänheten förstår och så att det är enkelt att följa alla delar av framtagningen av infrastrukturplanen och dess konsekvenser, vilka alternativ som funnits och på vilka grunder som beslut fattats. Viktigt också att få med de förändringar som skett i omvärlden sedan Regional infrastrukturplan 2018-2029 beslutades.
- *Regional handlingsplan för grön infrastruktur* för regionen bör användas som underlag.
- Biologisk mångfald i miljöbalken innefattar även ekosystemtjänster och bör läggas till i bedömningsaspekterna.
- Miljöbalken innefattar miljörelaterad hälsa som också är en del av den sociala dimensionen. Det ska tydliggöras vem i befolkningen som påverkas mest av infrastrukturplanen med avseende på hälsa, både positivt och negativt. Barn kan till exempel vara särskilt utsatta i vissa fall, och i andra fall andra grupper.

## Avgränsningar

### Infrastrukturplan och hållbarhetskonsekvensbeskrivning på remiss

För att ge tillfälle till synpunkter på infrastrukturplanen och hållbarhetskonsekvensbeskrivning genomförs ett remissförfarande till länsstyrelsen, till andra berörda regioner och de kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra myndigheter som berörs.

När infrastrukturplanen har beslutats kommer en särskild handling upprättas enligt 6 kap 16 § miljöbalken, för att göra resultatet av bedömningsförfarandet tillgängligt för allmänheten och dem som deltagit i processen.

Handlingen kommer redovisa följande:

- hur miljöaspekterna har integrerats i infrastrukturplanen,
- hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,
- skälen för att infrastrukturplanen har antagits i stället för de alternativ som övervägts och
- vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp eventuell betydande miljöpåverkan som genomförandet av infrastrukturplanen riskerar att medföra.

Särskilda överväganden som redovisas i kapitel *Särskilda överväganden* är en viktig del av handlingen. Den särskilda sammanställningen ska finnas tillgänglig på Västra Götalandsregionens hemsida.

### Avgränsning i sak

Hållbarhetsbedömningen har avgränsats i sak med utgångspunkt i avgränsningsområdet med länsstyrelsen (*Samråd*) till de hållbarhetsaspekter som redovisas i tabell 1 och tabell 2 på nästa sida. Hållbarhetsaspekterna utgår från Trafikverkets målbild 2030 med vissa anpassningar.

I Bilaga 2 finns en mer utförlig beskrivning av hållbarhetsaspekterna. I avgränsningsområdet med länsstyrelsen lyftes landskap, hälsa och klimat som viktiga områden att ta hänsyn till i hållbarhetsbedömningen.

Tabell 1. Bedömningskriterier för hållbarhetsaspekter avseende miljö.

Hållbarhetsaspekter - miljö	Bedömningskriterier
Klimat	Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) ska vara minst 70 % lägre 2030 jämfört med 2010 och senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp.
Biologisk mångfald	Den biologiska mångfalden och gröna infrastrukturen har stärkts så att ekosystemtjänster kan fortsätta att levereras.
Frisk luft	Utsläppen från transportsektorn har minskat så att miljö kvalitetsmålet Frisk luft för NO <sub>2</sub> i urban bakgrund och PM10 i gaturum uppnås.
Buller	Antalet utsatta för trafikbuller över riktvärdena ska minska med 50 % jämfört med 2015 och ingen ska utsättas för buller på mer än 10 dB över riktvärdena.
Trafiksäkerhet	Minst 50 % färre dödas och minst 25 % färre skadas allvarligt i vägtransportssystemet jämfört med 2020.
Aktivt resande	Transportsystemet planeras och utformas för en ökad andel hållbart resande.

Tabell 2. Bedömningskriterier för övriga hållbarhetsaspekter.

Hållbarhetsaspekter - övriga	Bedömningskriterier
Tillgänglighet i hela regionen - näringslivet	Stärka näringslivets konkurrenskraft genom kapacitetsstarka och tillförlitliga transportlösningar. Möjliggöra ett effektivt samutnyttjande av trafikslag.
Tillgänglighet i hela regionen – landsbygd	I landsbygderna har medborgarna tillgänglighet till arbete/skola, offentlig och kommersiell service samt kultur och upplevelser. Näringslivet har tillgång till utbildad arbetskraft och marknader.
Tillgänglighet i hela regionen – städer	Tillgängligheten i städer tillgodoses i första hand genom aktiva, hållbara, samordnade och delade transportlösningar med hög tillförlitlighet, vilket också möjliggjort attraktivare stadsmiljöer.
Tillgänglighet för alla – grundläggande tillgänglighet	Alla invånare, oavsett ålder, kön, bakgrund eller ekonomi kan använda transportsystemet för sin grundläggande tillgänglighet.
Tillgänglighet för alla – funktionsnedsättning	Personer med funktionsnedsättning har likvärdiga möjligheter som övriga grupper i samhället att resa, oavsett bostadsort och resmål.
Trygghet	Transportsystemet upplevs tryggt att använda och vistas i.

### Avgränsning i tid

Planperioden är år 2022-2033. Hållbarhetsbedömningen omfattar åtgärder som genomförs under planperioden.

I hållbarhetsbedömningen görs en utblick mot år 2040, enligt Trafikverkets gällande basprognos<sup>2</sup> (2020-06-15). Med utblicken fångas mer långsiktiga effekter och konsekvenser av planen och inte endast planens genomförande.

### Avgränsning i rum

Utgångspunkten i den regionala infrastrukturplanen är åtgärder som genomförs i Västra Götaland.

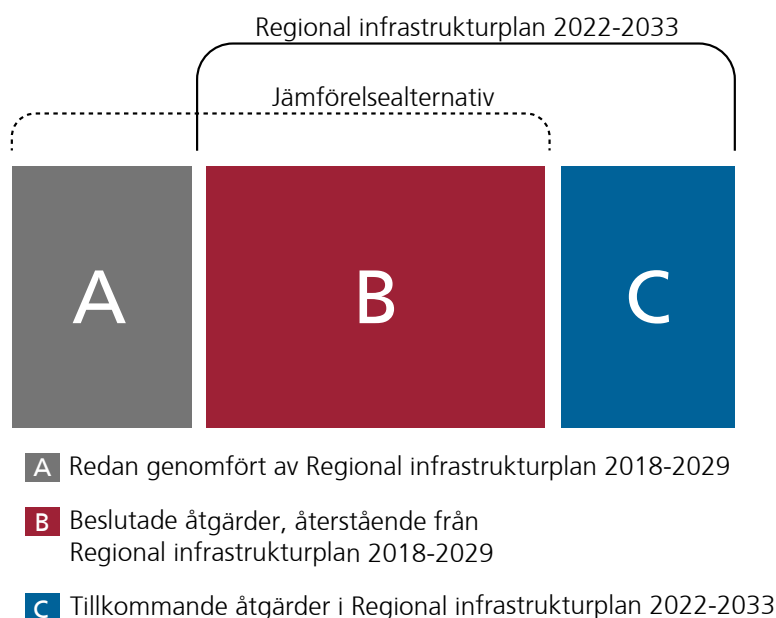
Hållbarhetsbedömningen omfattar i huvudsak effekter och konsekvenser inom Västra Götaland. Den rumsliga avgränsningen varierar dock beroende på vilken aspekt som behandlas då flera miljömässiga, sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter inte är styrda av geografiska gränser.

### Valt jämförelsealternativ

I HKB:n finns förutom Regional infrastrukturplan 2022-2033 även ett jämförelsealternativ. Jämförelsealternativet motsvarar det som i miljöbedömningar vanligen benämns *nollalternativ*.

Jämförelsealternativet ska motsvara en rimlig utveckling av transportsystemet och transporterna om inte infrastrukturplanen genomförs. I denna HKB utgörs jämförelsealternativet av Regional infrastrukturplan 2018-2029. I kapitel *Jämförelse mellan infrastrukturplanen och jämförelsealternativ* görs en övergripande jämförelse mellan infrastrukturplanen 2022-2033 och jämförelsealternativet, ur hållbarhetssynpunkt.

Som en följd av den långa planeringstiden för infrastrukturplaner har de flesta namngivna åtgärderna i infrastrukturplanen 2022-2033 samt mindre pottåtgärder redan beslutats i tidigare planomgångar, men har inte genomförts än. I figur 3 nedan framgår hur jämförelsealternativet förhåller sig till infrastrukturplanen 2022-2033.



Figur 3. Schematiskt stapeldiagram som visar hur jämförelsealternativet och Regional infrastrukturplan 2022-2033 förhåller sig till genomförda åtgärder i Regional infrastrukturplan 2018-2029

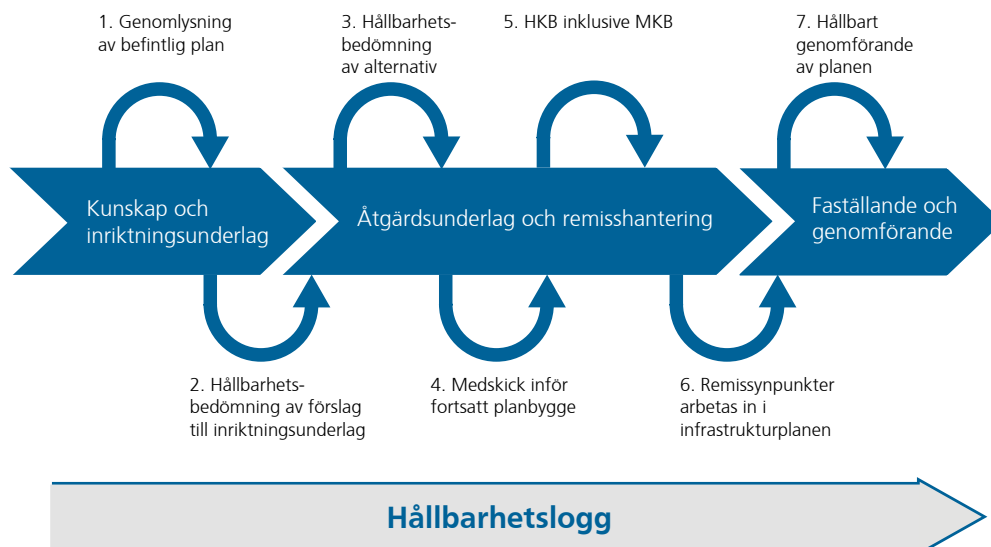
<sup>2</sup> Trafikverket tillhandahåller trafikprognoser (så kallade basprognoser) för alla transportslag inom persontrafiks- och godstransportsektorn. Gällande basprognoser är från 2021-06-15.

## 3 Process och metodik för hållbarhetsbedömning

### Integrering av hållbarhetsbedömning

Hållbarhetsbedömningen har skett integrerat och kontinuerligt samt anpassats till de olika stegen i infrastrukturplanens framtagningsprocess. I illustrationen nedan (Figur 4) visas schematiskt hur integreringen har gått till och fortsatt kommer att ske. I tidiga skeden har bedömningen varit mer övergripande, för att i senare skeden bli något mer konkret. Under hela

framtagningsprocessen har det förts en hållbarhetslogg med syfte att dokumentera beslut och ställningstaganden som kan påverka hållbarheten, och kunna följa vilka konsekvenser beslut längs vägen har för en hållbar utveckling. Hållbarhetsloggen finns redovisad i Bilaga 3.



Figur 4. Övergripande illustration av processen för att integrera hållbarhetsbedömningen i arbetet med revidering av den regionala infrastrukturplanen.

Nedan beskrivs på ett övergripande sätt de sju steg som arbetet med hållbarhetsbedömning av infrastrukturplanen omfattar:

#### Steg 1. Genomlysning av befintlig infrastrukturplan:

Inför revideringen, som inledningsvis handlade om en komplettering av Regional infrastrukturplan 2018-2029, gjordes en första övergripande bedömning av systemanalysens målstruktur och infrastrukturplanen gentemot Trafikverkets målbild 2030, *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Syftet var att få en ökad

tydlighet av de aspekter som särskilt behövde lyftas i inriktningsplaneringen. Utifrån genomlysningen togs särskilda kunskapsunderlag fram för social hållbarhet och trafiksäkerhet. En utgångspunkt var även att få med barns självständiga mobilitet tidigt i arbetet. Dessa kunskapsunderlag, tillsammans med ett särskilt fokus på klimatet, arbetades in i det första förslaget till inriktningsunderlag.



## Steg 2. Hållbarhetsbedömning av förslag till inriktningsunderlag:

Trafikverkets hållbarhetsaspekter, bearbetade utifrån regionala förutsättningar (se tabell 1 och tabell 2), användes för att göra en bedömning av inriktningsunderlaget. Bedömningen gjordes av huruvida de olika kriterierna var beaktade eller ej och ledde till ett antal medskick som arbetades in i det slutliga förslaget till inriktningsunderlag. Förslaget inklusive bilaga med hållbarhetsbedömningsrapporten togs upp för ställningstagande i *beredningen för hållbar utveckling (BHU)*. Inriktningsunderlaget anger riktningen för det fortsatta arbetet med att revidera infrastrukturplanen. Målbilden för transportsystemets utveckling i Västra Götaland, enligt inriktningsunderlaget, illustreras i figur 5 nedan. De övergripande målen för Västra Götaland är formulerade utifrån kategorierna: *Transportsystem, Godstransporter och Persontransporter*.



Figur 5. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

## Steg 3. Hållbarhetsbedömning av alternativ:

Utifrån inriktningsunderlaget utvecklades tre alternativa förslag på utformning av Regional infrastrukturplan: Större åtgärder, Intermodalitet och Flexibilitet (se Bilaga 4). Skillnaden mellan alternativen är i huvudsak hur stor andel av medlen som avsätts till större respektive mindre åtgärder. Även fördelningen mellan de övriga åtgärdsområdena skiljde sig i viss mån åt mellan alternativen. Intermodalitet med viss betoning på hela-resan-perspektivet och flexibilitet med något mer fokus på mindre åtgärder över hela geografin. Större åtgärder hade mer fokus på större objekt och därmed något begränsat utrymme för mindre åtgärder.

Samtliga tre alternativ bedömdes avseende potential till positiv respektive risk för negativ påverkan utifrån hållbarhetsaspekterna. Det bedömdes att samtliga alternativ hade potential att bidra positivt till de flesta hållbarhets-

aspekterna men att de riskerade att bidra negativt till biologisk mångfald. Alternativ Större åtgärder innebar risk för negativ påverkan på klimatet. Alternativen inklusive hållbarhetsbedömningen lyftes för vägledande ställningstagande i BHU. BHU valde att gå vidare med två av alternativen: Större åtgärder och Intermodalitet<sup>3</sup> med den uttalade förutsättningen att val av åtgärder ska ske inom den utpekade inriktningen.

<sup>3</sup> Protokoll, tjänsteutlåtande samt Hållbarhetsbedömning återfinns på: <https://opengov.360online.com/Meetings/vgregion/Meetings/Details/1841560?agendaItemId=274012>



#### **Steg 4. Medskick inför det fortsatta bygget av infrastrukturplanen:**

För att minimera riskerna för negativ påverkan och förverkliga den positiva potentialen utifrån de olika hållbarhetsaspekterna togs ett antal medskick fram och arbetades in i det slutliga förslaget till Regional infrastrukturplan 2022-2033. I medskicken föreslogs åtgärder som kan genomföras för att bidra till respektive hållbarhetsaspekt tabell 1 och tabell 2. I samband med detta gjordes en prövning och analys av barnets bästa.

#### **Steg 5. Hållbarhetsbedömning av planförslaget samt sammanställning i HKB:**

Det slutliga förslaget av infrastrukturplanen har bedömts med avseende på hållbarhetsaspekterna. Resultatet av bedömningen finns i kapitel *Hållbarhetskonsekvensbeskrivning*.

#### **Steg 6. Remissynpunkter arbetas in i infrastrukturplanen:**

Förslaget av infrastrukturplanen inklusive HKB skickas på remiss. Remissinstansernas synpunkter, som rör miljö- och hållbarhetsaspekter, arbetas in i infrastrukturplanen och HKB:n uppdateras med utgångspunkt från reviderad infrastrukturplan.

#### **Steg 7. Hållbart genomförande av infrastrukturplanen:**

Vid genomförandet ska åtgärdernas inriktning bevakas i syfte att se till att infrastrukturplanen går i en fortsatt hållbar riktning utifrån hållbarhetsaspekterna (se vidare under avsnitt *Medskick till genomförandet*).

# Metod för hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning

Eftersom denna HKB både ska uppfylla kraven på en strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken och har vidgats med det sociala och ekonomiska perspektivet så görs både en **hållbarhetsbedömning** och en **miljöeffektsbedömning**.

I nästa avsnitt finns en kort allmän beskrivning av begreppen påverkan, effekt och konsekvens, eftersom de används flitigt i såväl metodbeskrivningen som i resultatet av bedömningarna (kapitel *Hållbarhetskonskvensbeskrivning*).

## Påverkan, effekt och konsekvens

I dagligt tal kan begreppen påverkan, effekt och konsekvens i princip användas som synonymer. Inom ramen för strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) brukar de tre begreppens betydelse skiljas åt. Begreppen kan förklaras på följande sätt (Naturvårdsverket, 2020a):

- Påverkan: den fysiska åtgärden i sig,
- Effekt: den förändring som uppkommer i omgivningen,
- Konsekvens: betydelsen av förändringen.

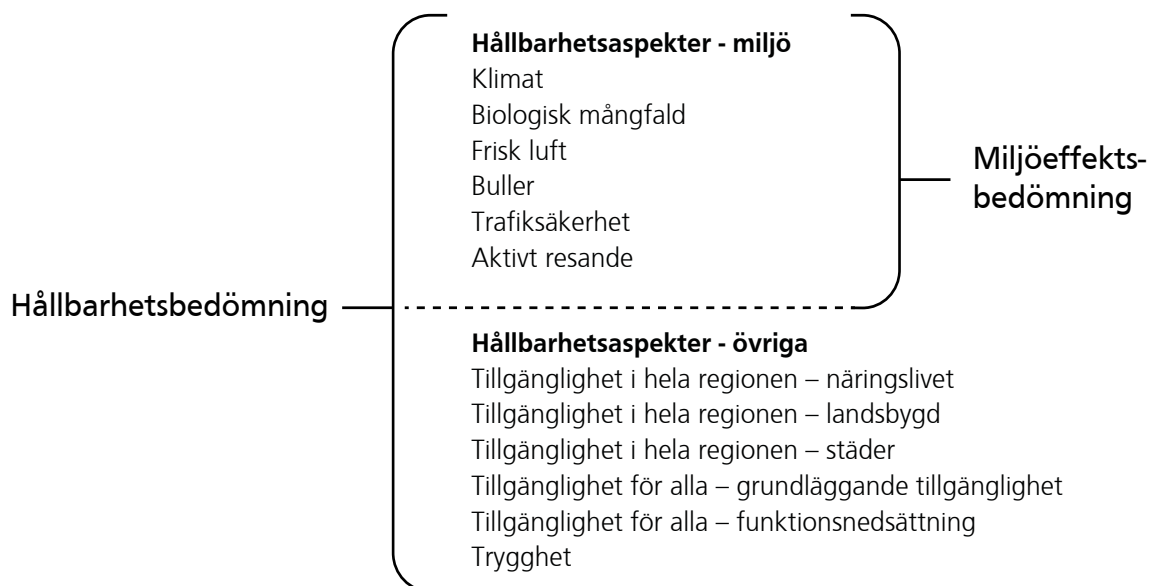
Enligt miljöbalken är det *effekter* på människors hälsa och miljön som ska identifieras, beskrivas och bedömas i en strategisk miljöbedömning och redovisas i en MKB.

## Metodbeskrivning

Som nämndes ovan omfattar HKB:n både **hållbarhetsbedömning** och **miljöeffektsbedömning**. De förhåller sig till varandra på följande sätt (se även figur 6):

**Hållbarhetsbedömningen** har gjorts för samtliga tolv hållbarhetsaspekter (varav sex hållbarhetsaspekter handlar om miljö och övriga sex hållbarhetsaspekter handlar om tillgänglighet och trygghet, men benämns *övriga hållbarhetsaspekter*).

Hållbarhetsbedömningen är en bedömning av *påverkan*. Den handlar om infrastrukturplanens påverkan på hållbarhetsaspekterna utifrån bestämda bedömningskriterier (se tabell 1 och tabell 2). I Bilaga 2 redovisas kortfattat hur respektive hållbarhetsaspekt definieras och hur den bedöms.



Figur 6. Schematisk översikt över vilka hållbarhetsaspekter som hållbarhetsbedömningen respektive miljöeffektsbedömningen omfattar.

**Miljöeffektsbedömningen** har gjorts för de sex hållbarhetsaspekter som handlar om miljö: klimat, biologisk mångfald, frisk luft, buller, trafiksäkerhet och aktivt resande. Miljöeffektsbedömningen är en bedömning av effekter. Miljöeffektsbedömningen görs eftersom miljöbalken ställer krav på att man ska bedöma effekter av den betydande miljöpåverkan som planen kan medföra (såväl positiv som negativ betydande miljöpåverkan).

### Hållbarhetsbedömning

Som nämndes ovan handlar hållbarhetsbedömningen om att bedöma infrastrukturplanens påverkan på hållbarhetsaspekterna (miljö och övriga) utifrån bestämda bedömningskriterier, se tabell 1 och tabell 2. I hållbarhetsbedömningen används en tregradig skala enligt tabell 3.

Initialt genomfördes hållbarhetsbedömning för varje åtgärdsområde i Regional infrastrukturplan 2022–2033 (för de större namngivna åtgärderna gjordes en bedömning för respektive åtgärd). Därefter gjordes en sammanvägd bedömning av infrastrukturplanen som helhet, i den mån det var möjligt.

Vid hållbarhetsbedömning av de större namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärderna har Trafikverkets SEB:ar<sup>4</sup> använts som underlag. För vissa av de större namngivna åtgärderna har SEB:ar inte funnits tillgängliga. I dessa fall har hållbarhetsbedömningen utgått från liknande åtgärder.

För aspekterna klimat och biologisk mångfald skiljer sig metoden för hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning något från övriga aspekter. För dessa aspekter saknas vedertagna miljökvalitetsnormer, bedömningsgrunder och liknande.

<sup>4</sup> SEB står för samlad effektbedömning. SEB:arna utgår från Trafikverkets basprognos samt de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna. Basprognosen bygger i sin tur på en antagen trafik- och drivmedelsutveckling.

Tabell 3. Bedömningskala i hållbarhetsbedömningen.

Bedömningskala	Innebörd
(+) Potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten	Åtgärden/åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten utifrån bedömningskriteriet.
(0) Varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	Åtgärden/åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen medför ingen eller en försumbar påverkan på hållbarhetsaspekten utifrån bedömningskriteriet.
(-) Risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	Åtgärden/åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen riskerar att påverka hållbarhetsaspekten negativt utifrån bedömningskriteriet.
(X) Ej möjligt att bedöma i detta skede	Det går inte att bedöma om åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen har någon påverkan på hållbarhetsaspekten utifrån bedömningskriteriet.

Klimatpåverkan är komplext att beräkna och bedöma, vilket det problematiseras kring i avsnitt Klimatpåverkan och känslighetsanalys. Påverkan på biologisk mångfald är starkt kopplad till var åtgärder vitas och huruvida åtgärderna innebär exploatering av mark. I avsnitt Biologisk mångfald och grön infrastruktur anges hur bedömning avseende biologisk mångfald gjorts för de större väg- och kollektivtrafikåtgärderna samt storstadsåtgärderna, utifrån den gröna infrastrukturen i Västra Götaland.

### Miljöeffektsbedömning

Som nämndes ovan handlar miljöeffektbedömningen om att bedöma de betydande miljöeffekter som infrastrukturplanen riskerar att medföra.

Miljöeffektsbedömningen har gjorts på en övergripande nivå eftersom infrastrukturplanen omfattar hela Västra Götaland och många av åtgärderna inte är specificerade vad gäller typ av åtgärd, utformning och exakt geografisk placering.

Principen för miljöeffektsbedömningen i HKB:n är:

**Miljöeffektsbedömningen** utgår från en bedömning av betydande miljöpåverkan och bedömning av de miljöeffekter som medförs. Bedömningen bygger på relationen mellan befintliga värden och omfattningen av bedömd miljöpåverkan och kan beskriva såväl positiva som negativa effekter, direkta eller indirekta, tillfälliga eller bestående, kumulativa eller inte kumulativa och kan uppstå på kort, medellång eller lång sikt (6 kap. 2§ miljöbalken).

**Betydande negativa miljöeffekter** innebär (en eller flera av punkterna nedan):

- stor risk att områden av riksintresse, nationellt eller regionalt skyddade områden påverkas av infrastrukturplanen så att värdena försvinner, eller det uppstår stor konflikt med eller skada på aktuellt intresse.
- stor risk för negativ påverkan på människors hälsa.
- stor risk för att hållbar utveckling motverkas.
- stor risk att bedömningskriterierna för hållbarhetsaspekterna inte uppnås

**Betydande positiva miljöeffekter** innebär (en eller flera av punkterna nedan):

- stor potential att infrastrukturplanen medför att områden av riksintresse, nationellt eller regionalt skyddade områden påverkas så att värdena stärks, och att det inte finns några konflikter med eller skada på aktuellt intresse.
- stor potential för positiv påverkan på människors hälsa.
- stor potential för att hållbar utveckling främjas.
- stor potential att bedömningskriterierna för hållbarhetsaspekterna uppnås.

## Klimatpåverkan och känslighetsanalys

Som grund för beräkningar av klimatpåverkan från åtgärder i den regionala infrastrukturplanen används Trafikverkets basprognos. Basprognosen bygger på en rad antaganden om hur framtiden kommer att bli, bland annat:

- **Påskyndad elektrifieringstakt**  
År 2030 antas 60 procent av nybilsförsäljningen utgöras av laddbara fordon, och 90 procent år 2040.
- **Ökad användning av biodrivmedel**  
År 2030 antas 55 procent av de fossila bränslena ersättas av biodrivmedel, och år 2040 71 procent. År 2030 behövs omkring 70 procent mer biodrivmedel än idag, men år 2040 räcker ungefär dagens volym.
- **Bränslepriserna ökar** med omkring 85 procent jämfört med idag. Det beror på en kombination av höjda bränsleskatter, merkostnader för ökad andel biodrivmedel, och ökade produktpriser (bensin, diesel och biodrivmedel exklusive skatter).
- **Ökat trafikarbete** med cirka 1,1 procent per år (30 procent till 2040).

De olika antagandena har olika kostnadseffektivitet och hållbarhetsprofil. Det finns hållbarhetsrisker med elektrifiering och biodrivmedel, men även med höjda bränslepriser. Riskerna handlar om resurseffektivitet men också om sociala och miljömässiga effekter, inte minst utanför Sverige.

Med antaganden om framtiden följer av naturliga skäl också osäkerheter. För att kunna skapa utrymme för en robust planering finns ett behov av att tala om osäkerheterna i basprognosen och vikten av andra möjliga framtidsbilder. Nedan har vi sammanfattningsvis beskrivit hur bedömningen av planens klimatpåverkan har gått till. Utförligare beskrivning finns i Bilaga 5.

## Beräkning av infrastrukturplanens CO<sub>2</sub>-utsläpp

En regional infrastrukturplan innehåller både namngivna och ej namngivna objekt. De namngivna objektens klimatutsläpp är beräknade av Trafikverket i de samhällsekonomiska beräkningar (SEB:ar) som genomförts utifrån Trafikverkets basprognos. För de mindre, ej namngivna åtgärderna saknas i huvudsak beräkningar. Det innebär en rad osäkerheter som påverkar möjligheten till en detaljerad beräkning av klimatpåverkan.

För att ändå kunna få en indikation på infrastrukturplanens påverkan på klimatet användes schabloner för att beräkna klimatpåverkan från de ej namngivna åtgärderna. Schablonerna bygger på ett antal antaganden och olika scenarier för bilflottans bränsleutveckling, vilket i sin tur påverkar trafikens emissionsfaktor<sup>5</sup>.

Utsläppsminskningar till följd av infrastrukturinvesteringar möjliggörs bland annat genom att bilresor ersätts av kollektivtrafik och cykel samt att tyngre och längre fordon för godstransporter förbättras. Att använda schabloner för beräkning av utsläppen av infrastrukturplanen i sin helhet utgår från ett kompensatoriskt förhållningssätt. Det innebär att ökade utsläpp från en infrastruktursatsning i ett område kan kompenseras med åtgärder som leder till utsläppsminskningar i ett annat område. Samt att alla åtgärder inom en åtgärdskategori antas ha en likadan påverkan på klimatet. Schablonerna visar att ju högre emissionsfaktor som används, desto större blir utsläppsminskningen för cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Det har inte gjorts några omräkningar av SEB:ar för större objekt, med alternativa emissionsfaktorer, eftersom det bedömts vara för omfattande och komplext, vilket kan leda till ännu större osäkerheter. Däremot går det att dra slutsatsen att utsläppsökningar från de större objekten även

med en högre prognostiserad emissionsfaktor, kommer att kompenseras av större utsläppsminskningar av cykel och kollektivtrafik. Det vill säga den totala summan av utsläppen kommer att vara i stort sett oförändrad.

## Beräkningarna har kompletterats med kvalitativa bedömningar

Att räkna på klimatutsläppen med hjälp av schabloner riskerar att ge en förenklad bild av hur klimatet kan påverkas av olika satsningar. I utsläppsberäkningarna tas inte heller hänsyn till långsiktiga systemändringar till följd av infrastruktursatsningar. I hållbarhetsbedömningen har därför schablonerna använts för att ge en indikation om klimatpåverkan från infrastrukturplanen. Schablonberäkningarna har sedan kompletterats med kvalitativa bedömningar som visar riktningen av olika åtgärder samt huruvida de bidrar till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle eller ej. Den kvalitativa bedömningen innebär en bedömning av hur en åtgärd eller ett åtgärdsområde påverkar kollektivtrafikens och cykelns konkurrenskraft gentemot bilen samt huruvida åtgärderna bidrar till effektiva och intermodala godstransporter. Det vill säga om åtgärderna potentiellt kan bidra till en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle. Detta har lagts som grund för klimatbedömning av infrastrukturplanen. Regional infrastrukturplan kan bidra till klimatmålet främst genom åtgärder som bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Kraftiga satsningar på kollektivtrafik, cykel och intermodala transporter tillsammans med övriga styrmedel kan bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.

<sup>5</sup> Emissionsfaktorer anger hur stora utsläpp av respektive gas som förbränning av en viss mängd energi ger.

## Biologisk mångfald och grön infrastruktur

Som nämnts tidigare har mer detaljerade bedömningar gjorts för aspekten biologisk mångfald. SEB:arnas bedömning har därmed kompletterats samt i vissa fall frångåtts.

Bedömningskriteriet för aspekten biologisk mångfald handlar om att ”den biologiska mångfalden och gröna infrastrukturen har stärkts”. I såväl hållbarhetsbedömningen som miljöeffektbedömningen har ambitionen varit att göra bedömningen utifrån den faktiska gröna infrastruktur som finns i Västra Götaland. Principen för bedömning avseende biologisk mångfald har varit:

**Hållbarhetsbedömning** avseende biologisk mångfald har innefattat en bedömning av om åtgärden/åtgärdsområdet/planen har potential att stärka den gröna infrastrukturen eller inte, om barriäreffekter för djur ökar eller minskar, hur omfattande markexploateringen är samt om exploateringen görs i skyddade, känsliga eller värdefulla områden.

**Miljöeffektsbedömningen** har även innefattat en bedömning av om det medför betydande negativa miljöeffekter.

De namngivna större väg- och kollektivtrafikåtgärder samt storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen är avgränsade till specifika geografiska områden. Den geografiska avgränsningen gör det möjligt att göra en bedömning avseende biologisk mångfald utifrån den specifika platsens förutsättningar. För övriga åtgärdsområden har den geografiska placeringen inte varit känd på samma sätt, varpå bedömningen fått göras på en mer övergripande nivå, utan hänsyn till platsspecifika förutsättningar.

För att få en uppfattning om platsspecifika förutsättningar användes Länsstyrelsen Västra Götalands verktyg *WebbGIS för Grön Infrastruktur*. WebbGIS-verktyget innehåller geografiskt underlag som tillhör *Regional handlingsplan för Grön Infrastruktur, Västra Götaland*.

Underlaget i WebbGIS-verktyget är omfattande och urvalet har avgränsats till förekomst av vissa riksintressen samt utvalda delar av handlingsplanens insatsområden.

Följande underlag från handlingsplanen har inkluderats för kartläggning av platsspecifika förutsättningarna för platserna där åtgärderna är planerade:

- **Områdesskydd:** RI Naturmiljö, RI Kulturmiljövård, RI Friluftsliv.
- **Insatsområde marina miljöer:** Förekomst av samtliga värdeetrakter inom insatsområdet (marina värdeetrakter, värdeetrakter blåmusslor, koraller, sjöpennor, svampdjur, ålgräs, strandängar).
- **Insatsområde sjöar och vattendrag:** Förekomst av samtliga värdekärnor inom insatsområdet (värdekärnor ekologiska kantzoner vattendrag).
- **Insatsområde odlingslandskap:** Förekomst av värdefulla gräsmarker, värdekärnor småvatten, värdeelement slätteräng samt värdekärnor och värdeelement stäppartad torräng.
- **Insatsområde skog:** Förekomst av värdekärnor skog.
- **Insatsområde skyddsvärda lövträd:** Förekomst av skyddsvärda träd (som i WebbGIS-verktyget tillhör insatsområde odlingslandskap och insatsområde skog).

Hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning för åtgärder med känd geografisk avgränsning gjordes därmed utifrån förutsättningarna på respektive plats (enligt avgränsningarna ovan) i kombination med åtgärdens innebörd (till exempel om åtgärden förutsätter markanspråk/intrång eller om den främst omfattar åtgärder inom befintliga vägar).



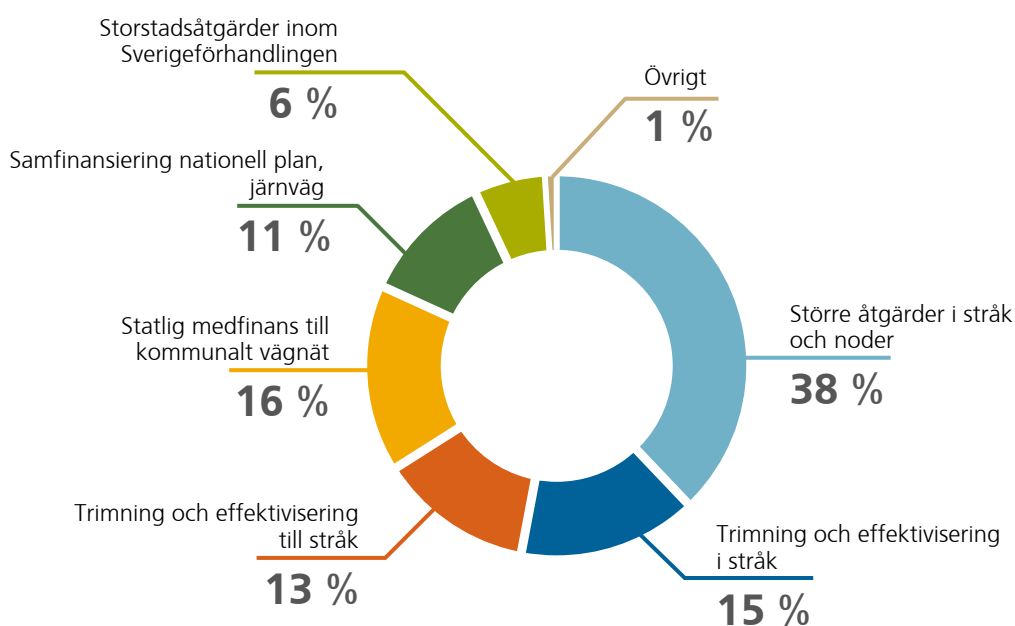
## 4 Hållbarhetskonnekvensbeskrivning

I detta kapitel presenteras resultatet av hållbarhetsbedömningen av den regionala infrastrukturplanen.

Avsnitt *Samlad bedömning* innehåller en samlad hållbarhetsbedömning av infrastrukturplanen utifrån samtliga tolv hållbarhetsaspekter (se tabell 1 och tabell 2) samt samlad miljöeffektsbedömning för de sex hållbarhetsaspekterna som omfattar miljö. I avsnitten därefter presenteras hållbarhetsbedömning för respektive åtgärdsområde i infrastrukturplanen.

### Samlad bedömning

Infrastrukturplanen innehåller flera olika åtgärdsområden. I figur 7 anges hur medlen i infrastrukturplanen är fördelade. Utförligare beskrivning av infrastrukturplanens innehåll finns i *plandokumentet*. Respektive åtgärdsområde beskrivs även kortfattat i avsnitt *Större namngivna vägåtgärder* till och med *Övrigt*.



Figur 7. Fördelning av medel över infrastrukturplanens åtgärdsområden.

## Hållbarhetsbedömning

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på nio av de tolv hållbarhetsaspekterna; frisk luft, buller, trafiksäkerhet, aktivt resande, tillgänglighet för näringsliv, tillgänglighet på landsbygden, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Infrastrukturplanen bedöms sammantaget medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald samt trygghet.

Tabell 4. Teckenförklaring för tabell 5.

(+) Potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten	(0) Varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	(-) Risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	(X) Ej möjligt att bedöma i detta skede
---	---	---	--

Tabell 5. Sammanfattning av hållbarhetsbedömning av infrastrukturplanen. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Större namngivna åtgärder		Trimning och effektivisering i stråk	Trimning och effektivisering till stråk	Statlig medfinans på kommunalt vägnät	Samfinansiering nationell plan, järnväg	Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	Övrigt	Samlad bedömning
	Vägåtgärder	Kollektivtrafikåtgärder							
Procentsats av budget	31 %	7 %	15 %	13 %	16 %	11 %	6 %	1 %	
Klimat	-	+	+	+	+	+	+	0	0
Biologisk mångfald	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Frisk luft	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Buller	+	0	0	+	+	0	0	-	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+	+	+	0	0	+
Aktivt resande	0	+	+	+	+	+	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	+	0	+	+	0	+	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	0	+	+	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Grundläggande tillgänglighet	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Tillgänglighet – Funktionsneds.	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Trygghet	0	+	X	X	+	X	X	0	0



## Klimat

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten Klimat. I infrastrukturplanen finns dock goda möjligheter att bidra till ett transporteffektivt samhälle genom till exempel överflyttning från bilresande till andra färdssätt samt effektivare godstransporter.

SEB:arna och schablonberäkningarna (se avsnitt *Klimatpåverkan och känslighetsanalys* och Bilaga 5) som använts för att utvärdera infrastrukturplanens bidrag till CO<sub>2</sub>-utsläpp, baseras på Trafikverkets basprognos, som utgår från en snabb utfasning av fossila bränslen. I basprognosen anges att koldioxidutsläppen per fordonskilometer sätts till 9 eller 12 gram för år 2040 för landsbygd- respektive tätortskörning, vilket bygger på en minskning på 90 procent jämfört med år 2010. Beräkningarna visar en minskning av infrastrukturplanens CO<sub>2</sub>-utsläpp jämfört med regional infrastrukturplan 2018–2029, samt på små totaleffekter avseende CO<sub>2</sub> (cirka -300 till +100 ton CO<sub>2</sub>/år). Detta med reservation för att beräkningarna är grova och bygger på ett flertal antaganden. Enligt beräkningarna ger inte åtgärder som infrastrukturplanen får finansiera någon större klimatnytta, men den negativa påverkan har begränsats. Eftersom det finns olika syn på hur realistisk basprognosen är hos forskare och myndigheter har en känslighetsbedömning gjorts med stöd av IVL (Svenska Miljöinstitutet) kring alternativ emissionsfaktor och överflyttningspotential. Känslighetsbedömningen visar på ett stabilt resultat om något minskade utsläpp, men nära noll.

På grund av de många osäkerheterna har infrastrukturplanens klimatpåverkan bedömts kvalitativt för respektive åtgärdsområde. Sammantaget bedöms det finnas möjligheter i infrastrukturplanen att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle. Detta förutsätter en fortsatt hållbarhetsbedömning av kommande val av åtgärder under genomförande av infrastrukturplanen.

Åtgärder som utbyggnad av cykelvägar och bättre kollektivtrafikanslutningar har potential

till överflyttning och därmed en minskad fordonstrafik, vilket resulterar i mindre utsläpp. Cykel- och kollektivtrafikåtgärder byggs där det finns en relativt stor överflyttningspotential och en majoritet av dessa åtgärder medfinansieras med 50 procent från berörda kommuner. Det innebär att de avsatta investeringsmedlen för kollektivtrafik och cykel i regional infrastrukturplan förstärkts med lika mycket medel från kommuner. Det leder till en mer omfattande utbyggnad av cykel- och kollektivtrafikåtgärder än vad som framgår av infrastrukturplanen. Det kan dock innebära att vissa kommuner prioriterar bort utbyggnad av regionala cykelvägar av ekonomiska skäl, vilket påverkar cykelmöjligheterna i dessa kommuner. Väginvesteringar kräver sällan extern medfinansiering. Emellertid medför flera av de större vägåtgärderna ökade hastigheter med effekter som ökad drivmedelsförbrukning, vilket ökar utsläppen av växthusgaser. De mindre vägåtgärderna däremot ger varken ökad eller minskad bil- och godstrafik och har därmed inte någon mätbar effekt på utsläppen.

### Miljöeffektsbedömning Klimat

Infrastrukturplanen medför inte betydande positiva effekter i form av stora utsläppsminskningar av växthusgaser, men inte heller betydande negativa effekter i form av en stor ökning av utsläppen. På längre sikt bedöms dock infrastrukturplanens åtgärder skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle, där fler reser hållbart med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Dessa förutsättningar har en positiv effekt ur klimatperspektiv.

Byggskedets effekter har inte tagits med i den samlade bedömningen av miljöeffekter. Byggnation, drift och underhåll av infrastruktur står dock för en betydande del av väg- och järnvägssektorns energianvändning och klimatpåverkan. Sett över ett år motsvarar byggnation, drift och underhåll av vägar och järnvägar i Sverige 10 procent av transportsektorns (inrikes) utsläpp (Naturvårdsverket och Boverket, 2019). Oavsett vilken typ av åtgärder (kollektivtrafik-, cykel- eller vägåtgärder) som ingår i infrastrukturplanen, så kommer byggnationen av dem att medföra utsläpp av växthusgaser. Samtidigt behöver infrastrukturen utvecklas för att bidra till en omställning till hållbart resande.

Gällande godstransporter kan åtgärderna i regional plan på sikt bidra till bättre förutsättningar för längre och tyngre fordon samt intermodala transporter. Detta kan leda till effektivare transporter och minskade utsläpp.

### **Biologisk mångfald**

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen varken medför positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten Biologisk mångfald.

Större namngivna vägåtgärder är det enda åtgärdsområdet som bedöms medföra risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald. Det beror på att vissa av dessa åtgärder omfattar markanspråk som inte är försumbara och/eller genomförs i områden som omfattas av riksintressen eller med särskilda naturmiljövärden (som behöver beaktas i genomförandet). De större vägåtgärderna är generellt lokaliserade på landsbygderna eller vid orter utanför storstäderna, där miljön är mindre exploaterad. Utöver ianspråktagande av mark kan de större vägåtgärderna i vissa fall även skapa nya barriärer för den gröna infrastrukturen, eller förstärka befintliga barriärer, vilket riskerar att påverka den biologiska mångfalden negativt i lokalområdet. För att minska mortaliteten inkluderar många av de större namngivna vägåtgärderna viltstängsel och för att mildra barriäreffekter omfattar vissa åtgärder även faunapassager.

Övriga åtgärdsområden bedöms medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald, eftersom åtgärderna är av mindre karaktär och generellt sker inom redan befintlig infrastruktur eller i direkt anslutning till den.

**Miljöeffektsbedömning Biologisk mångfald**  
Mot bakgrund av hållbarhetsbedömningen ovan bedöms infrastrukturplanen sammantaget varken medföra positiva eller negativa effekter avseende biologisk mångfald.

Vissa enskilda större vägåtgärder bedöms medföra lokala negativa miljöeffekter avseende den biologiska mångfalden, för den plats där åtgärden genomförs. Men effekterna bedöms inte vara av den omfattning att de är betydande enligt miljöbalkens mening.

På de platser där ianspråktagande av mark sker och barriärer skapas eller förstärks kan det medföras lokala negativa miljökonsekvenser för växt- och djurlivet. Åtgärder för att begränsa dessa lokala konsekvenser bör lämpligen vidtas i genomförandet.

## Frisk luft

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan avseende hållbarhetsaspekten Frisk luft.

Bedömningen baseras på att kollektivtrafikåtgärder bidrar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft, vilket kan bidra till överflyttning från personbilstrafik till kollektivtrafik. Där cykelvägar byggs blir det bättre förutsättningar för cykling, vilket kan bidra till överflyttning till aktiva transportslag och därmed minskad biltrafik. När åtgärderna görs på platser som innebär att de medför potential till minskad trafik genom samhällen eller i storstädernas gaturum, bidrar de till att luftkvaliteten förbättras. För övrigt bedöms de större namngivna vägåtgärderna medföra försumbara utsläpp av luftföroreningar enligt Trafikverkets SEB:ar.

### Miljöeffektsbedömning Frisk luft

Baserat på ovan resonemang bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende frisk luft. Infrastrukturplanens påverkan på luftkvaliteten bedöms dock inte vara av den omfattning att effekterna är betydande enligt miljöbalkens mening.

Den positiva effekten bedöms särskilt vara aktuell för städernas gaturum, vilket medför positiva effekter för hälsan.

I likhet med miljöeffektsbedömningen för klimat har byggskedets effekter inte tagits med i den samlade bedömningen avseende frisk luft. Byggskedet riskerar att medföra negativa effekter avseende luftkvalitet främst i stadsmiljöer, där lokalt förhöjda halter av luftföroreningar kan bidra till negativa hälsoeffekter. Eftersom barn är mer känsliga för luftföroreningar än vuxna, så finns det risk att barn som rör sig i närheten av byggområden kan påverkas negativt.

## Buller

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen till viss del har potential att positivt påverka hållbarhetsaspekten Buller.

Bedömningen baseras på att flertalet större vägåtgärder har potential att bidra till att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar, genom att befintliga vägar avlastas eller att det genomförs bullerskyddsåtgärder.

Överflyttningseffekter av kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder på både det kommunala och det regionala vägnätet kan medföra en minskning av biltrafiken, som i sin tur ger lägre bullernivåer. Däremot bedöms flygtrafiken fortsatt medföra fortsatt höga bullernivåer i intilliggande samhällen och därför riskerar att negativt påverka hållbarhetsaspekten.

### Miljöeffektsbedömning Buller

Baserat på ovan resonemang bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende buller. Infrastrukturplanens påverkan avseende buller bedöms dock inte vara av den omfattning att effekterna är betydande enligt miljöbalkens mening.

Vissa vägsträckor som idag ger upphov till höga bullernivåer för närboende, kan genom åtgärder i infrastrukturplanen, exempelvis bullerskydd och mindre trafik, få en minskad bullerpåverkan.

Minskad bullerpåverkan kan i sin tur bidra till minskade negativa hälsokonsekvenser, i form av till exempel dålig sömn, höjd hjärtfrekvens och tillfälligt förhöjt blodtryck beroende på höga bullernivåer. Bulleråtgärder beaktas vidare i genomförandet.

## Trafiksäkerhet

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan avseende hållbarhetsaspekten Trafiksäkerhet.

Infrastrukturplanen har stort fokus på trafiksäkerhetshöjande åtgärder som bidrar till förbättringar. Flera av infrastrukturplanens åtgärdsområden innefattar vägåtgärder i det regionala vägnätet, som är särskilt prioriterat att åtgärda ur trafiksäkerhetssynpunkt. Möjligheten till förbättringar inom ramen för regional infrastrukturplan är genom investeringar. För att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder krävs också beslut i flera instanser, även teknik spelar stor roll. De åtgärder som genomförs i infrastrukturplanen har dock goda förutsättningar att leda till att trafiksäkerheten förbättras i flera led och på så vis bidra till att etappmålet 2030 uppnås.

De flesta av åtgärderna i infrastrukturplanen har potential att bidra till en ökad trafiksäkerhet. Infrastrukturplanen bedöms kunna bidra till ökad trafiksäkerhet på många platser i regionen. Exempel på åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten på vägarna är mötesfria vägar, planskilda korsningar och korsningsåtgärder.

Nya eller förbättrade bytespunkter och resecentrum bedöms kunna öka trafiksäkerheten i samband med byten mellan kollektiva färdmedel samt mellan cykel och kollektivtrafik.

Därtill medför investeringar i cykelvägar, gång- och cykelpassager samt åtgärder som medför minskade barriärer inne i samhället potential till positiv utveckling av trafiksäkerheten. Detta gäller särskilt i de fall åtgärderna fokuserar på barn och ungas självständighet i trafiken.

### Miljöeffektsbedömning Trafiksäkerhet

Mot bakgrund av hållbarhetsbedömningen ovan bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende trafiksäkerhet, då de flesta åtgärdsområden bedöms ha potential att bidra till positiva effekter för trafiksäkerheten.

Med utgångspunkten att genomförandet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder beslutas i olika instanser, där både investeringar och teknik spelar roll, är den försiktiga bedömningen att infrastrukturplanens åtgärder på längre sikt kan ha stor betydelse. I nuläget går det dock inte att bedöma om de positiva effekterna är betydande enligt miljöbalkens mening.

Ökad trafiksäkerhet kan i sin tur ge positiva hälsokonsekvenser, i den mening att det kan bidra till att färre skadas eller dödas i trafiken.

## Aktivt resande

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Aktivt resande.

Byggnation av nya cykelvägar, gång- och cykelpassager, samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet kan bidra till att fler väljer aktiva transportmedel. Att det ska vara tryggt och säkert att använda aktiva transportmedel är viktigt inte minst för barn och unga, vars cyklade har minskat de senaste 20 åren. Det lyfts särskilt i infrastrukturplanen att åtgärder för att minska barriäreffekterna i samhällen behöver prioriteras. På sikt kan detta leda till minskade hinder för det aktiva resandet.

Satsningar på nya kollektivtrafiklinjer, busskörfält, utökad färjetrafik samt bättre anslutningsmöjligheter med nya bytespunkter har potential att bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft, och därmed främja aktivt resande. Upprustning och utbyggnad av det regionala järnvägsnätet har också potential att bidra

## Tillgänglighet – Näringsliv

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Näringsliv.

Standardhöjning av större regionala vägar liksom mindre vägåtgärder gör att vägarnas funktion stärks eller upprätthålls. Vägåtgärder kan bidra till en säkrare trafikmiljö och bättre framkomlighet för exempelvis gods på vägarna. Upprustning av järnvägen kan bidra till ökad kapacitet för godstransporter medan driftbidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats har potential att bidra till ett konkurrenskraftigt näringsliv.

## Miljöeffektsbedömning Aktivt resande

Baserat på resonemanget ovan bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende aktivt resande. Infrastrukturplanens påverkan på aktivt resande bedöms dock inte vara av den omfattning att de är betydande enligt miljöbalkens mening.

Ett ökat aktivt resande kan i sin tur ge positiva hälsokonsekvenser, eftersom motion främjar hälsa och välmående.

## Tillgänglighet – Landsbygd

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Landsbygd.

Tillgängligheten på landsbygden kan främjas genom åtgärder som standardhöjningar och trafiksäkerhetsåtgärder på vägar, mötesfria vägar samt kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Knutpunkter och resecentrum, inklusive pendlingsparkeringsplatser, har potential att bidra till bättre pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik på landsbygderna. Cykelvägar kan ge ökad tillgänglighet när de förbinds med viktiga målpunkter som arbetsplatser, skolor, förskolor och annan samhällsservice.

### **Tillgänglighet – Städer**

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Städer.

Bedömningen baseras på att satsningar på kollektivtrafiken i städer (framförallt Göteborg) har potential att bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Citybusstråk samt nya eller förbättrade resecentrum kan bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter. Utöver att potential till ökad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer har åtgärder i infrastrukturplanen även potential till positiv påverkan på tillgängligheten i städer för cyklister och fotgängare. Infrastrukturplanen bedöms även ha potential att bidra till ett bättre och säkrare samspel mellan olika transportslag i gaturummet, vilket är positivt för tillgängligheten i städer.

### **Tillgänglighet – Grundläggande tillgänglighet**

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Grundläggande tillgänglighet.

Infrastrukturplanen har potential att bidra till ökad tillgänglighet för barn och unga samt andra grupper som främst reser på lokal nivå och/eller som inte har tillgång till egen bil. Cykelvägar kan bidra till ökad grundläggande tillgänglighet när de förbinder bostäder med viktiga målpunkter som arbetsplatser, skolor, förskolor och annan samhällsservice. Åtgärder som innebär att kollektivtrafikens hållplatser, knutpunkter och resecentrum blir mer tillgänglighetsanpassade och tryggare bidrar också till grundläggande tillgänglighet. Nya kollektivtrafikförbindelser, så som citybusstråk, bidrar också till ökad grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafiken. Även åtgärder som bidrar till trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och som förbättrar olika transportslags samspel i vägrummet har potential att bidra positivt till grundläggande tillgänglighet.

### **Tillgänglighet – Funktionsnedsättning**

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Funktionsnedsättning.

Infrastrukturplanen bidrar till att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning under förutsättning att funktionshindersanpassning görs vid ombyggnad av busshållplatser. Tillgänglighetsanpassningar av ny eller utökad kollektivtrafik, så som citybusstråk och nya knutpunkter och resecentrum, medför god användbarhet för personer med funktionsnedsättning. På så vis bidrar åtgärderna till människors mobilitet och möjlighet till delaktighet i samhället.

### **Trygghet**

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten Trygghet. Hållbarhetsaspekten har dock inte kunnat bedömas i detta tidiga skede för samtliga åtgärdsområden, eftersom påverkan på trygghet till stor del beror på utformningen av åtgärderna.

Åtgärdsområdena Större namngivna kollektivtrafikåtgärder och Statlig medfinans till kommunalt vägnät bedöms ha potential att bidra till positivt till trygghet. Det beror särskilt på att byggnation av resecentrum kan medföra en ökad trygghet för resenärer. Även utformningen av hållplatser för kollektivtrafiken samt utformningen av cykel- och gångvägar samt av gaturummet i städer och samhällen har potential att bidra positivt till tryggheten.



## Större namngivna vägätgärder



Åtgärdsområdet innehåller namngivna vägätgärder av större karaktär, med en total investeringskostnad på minst 50 miljoner kronor. Många av de större namngivna vägätgärdena är beslutade i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts. En mindre del av åtgärdsområdets medel är inte avsatta till någon specifik åtgärd, utan är så kallade obundna medel.

Tabell 6. Hållbarhetsbedömning av Större namngivna vägätgärder. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Väg 168 Ekeiöv-Kareby <sup>6</sup>	Väg 161 Rotvik-Bäcken	E20/Rv 40 Tvärförbindelse <sup>7</sup>	Väg 41 Sundholmen-Björketorp	Väg 49 Axvall-Varnhem	Väg 41 Fritsla-Kräkered	Väg 49 Skövde-Igelstorp	Väg 168 Tjuvkil	Väg 678 Grohed-Bratteröd <sup>8</sup>	Väg 156 Förbifart Skene, Extern finans.	Väg 49 Varnhem-Storekullen	Väg 156 Backadal-Bonared	Sammantagen bedömning
Klimat	0	-	0	-	-	-	-	0	-	+	-	-	-
Biologisk mångfald	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Frisk luft	+	-	0	+	-	0	-	0	0	+	-	+	0
Buller	+	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+
Aktivt resande	+	+	+	0	+	0	-	+	0	0	0	0	0
Tillgänglighet – Näringsliv	+	+	+	+	+	+	0	0	0	+	+	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	0	+	+	+	0	+	0	-	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grundläggande tillgänglighet	0	+	+	0	+	+	+	+	0	0	+	+	0
Tillgänglighet – Funktionsnedsättn.	0	0	0	0	+	+	0	+	0	+	+	0	0
Trygghet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

6 Två alternativa korridorer. Val av åtgärd sker under remisstid. Vägvalet har en marginell påverkan på hållbarhetsbedömningen.

7 Åtgärden utgör en kombination av väg- och kollektivtrafikätgärder. Uppdaterad SEB saknas, SEB från 2018-10-05 har använts.

8 SEB saknas i nuläget. Bedömning utgår från Väg 41 Fritsla-Kräkered, som är en liknande åtgärd.

De större namngivna vägätgärdena innehåller en mångfald av åtgärder, bland annat mötesfria vägar, busskörfält och cykelvägar i anslutning till bilvägar. Samtliga objekt innebär standardhöjning av befintliga vägsträckor, med undantag för *väg 168 Ekelöv-Kareby*, *väg 161 Rotvik-Bäcken* och *väg 156 Förbifart Skene*. Enligt SEB:arna medför de större namngivna vägätgärdena både positiv och negativ påverkan för klimatet, men sammantaget bedöms de bidra negativt till hållbarhetsaspekten klimat. Det beror i huvudsak på att anläggande av mötesfri väg medför att hastigheten ökar på vissa sträckor, vilket innebär ökad bränsleförbrukning samt ökad trafik på sikt, som i sin tur leder till ökade klimatutsläpp. I ett par fall medför åtgärdena även ökad risk för omvägar för lokaltrafiken.

Vissa av de större namngivna vägätgärdena bedöms medföra risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald. Det beror på att de medför markanspråk som inte är försumbara eller att de genomförs i områden som omfattas av riksintressen eller med särskilda naturmiljövärden. Lokala naturmiljövärden behöver beaktas under genomförandet av åtgärdena, så att eventuell skada kan undvikas eller reduceras. De större vägätgärdena är generellt lokaliserade på landsbygderna eller vid orter utanför storstäderna, där miljön är mindre exploaterad än i storstäderna. Utöver ianspråktagande av mark kan de större vägätgärdena i vissa fall även skapa nya barriärer för den gröna infrastrukturen, alternativt förstärka befintliga barriärer, vilket riskerar medföra negativ påverkan för den biologiska mångfalden i närområdet. För att mildra barriäreffekterna inkluderar några av de större namngivna vägätgärdena så kallade faunapassager.

Vägätgärdena innebär att befintliga vägar avlastas eller att det genomförs bullerskyddsåtgärder, vilket i sin tur medför att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar, varpå många av åtgärdena bedöms ha potential till positiv påverkan avseende buller.

Vägätgärdena omfattar bland annat mötesfria vägar, avlastning av vägar som går igenom samhällen, standardhöjning av vägar samt anläggande av nya gång- och cykelvägar. Detta är åtgärder som minskar risken för mötesolyckor för biltrafiken och ökar trafiksäkerheten.

Standardhöjning av de större regionala vägarna som binder samman regionen ger bättre förutsättningar för ett jämnt och tillförlitligt trafikflöde och förbättrad tillgänglighet till arbetsmarknader. På sikt kan det leda till att gods, liksom andra typer av trafik, kommer fram i tid. På så vis bedöms flera av de större namngivna vägätgärdena främja tillgängligheten för näringslivet. De större namngivna vägätgärdena görs generellt utanför storstäderna, antingen på landsbygderna eller i/vid mindre orter. Förutsättningarna för att använda kollektivtrafik, gång och cykel är sämre på landsbygderna än i städerna, varpå behovet respektive användandet av bil generellt är större på landsbygderna. Flera av de större namngivna vägätgärdena har potential att bidra till en säkrare och bättre tillgänglighet på landsbygden.

De flesta större namngivna vägätgärdena har fokus på biltrafik men innehåller ofta åtgärder även för cykel och kollektivtrafik. Några har fokus på kollektivtrafikens framkomlighet och/eller åtgärder som främjar säkert cyklande.



## Större namngivna kollektivtrafikåtgärder

Åtgärdsområdet innehåller namngivna kollektivtrafikåtgärder av större karaktär, med en total investeringskostnad på minst 50 miljoner kronor. Många av åtgärderna är beslutade i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts. En mindre del av åtgärdsområdets medel är inte avsatta till någon specifik åtgärd, utan är så kallade obundna medel.



Tabell 7. Hållbarhetsbedömning av Större namngivna kollektivtrafikåtgärder. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Elfärja, fjärde Älvskyttel, Göteborg	Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	Resecentrum Stenungsund	Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	Elfärja Öckerö, hyra <sup>9</sup>	Resecentrum Lerum	E20/Rv40 Tvärförbindelse <sup>10</sup>	Elfärja Marstrand	Bytespunkt Saltholmen, etapp 1	Sammantagen bedömning
Klimat	0	0	0	+	+	+	+	0	+	+	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frisk luft	0	0	0	+	-	+	+	0	+	0	+
Buller	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0
Trafiksäkerhet	0	+	+	0	+	0	0	+	0	0	+
Aktivt resande	+	+	+	+	0	0	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0
Tillgänglighet – Landsbygd	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0
Tillgänglighet – Städer	+	+	+	+	+	0	+	0	0	+	+
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+	+	0	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättn.	+	+	+	+	+	0	+	0	0	+	+
Trygghet	0	0	0	+	+	0	+	0	0	0	+

9 SEB saknas. Bedömning utgår från Elfärja, fjärde Älvskyttel, som är en liknande åtgärd (hänsyn har dock tagits till om elfärjorna ersätter fossildrivna färjor eller är nya linjer).

10 Åtgärden utgör en kombination av väg- och kollektivtrafikåtgärder. Uppdaterad SEB saknas, SEB från 2018-10-05 har använts.

Flera av de större namngivna kollektivtrafikåtgärderna bedöms kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft jämfört med biltrafik. Detta kan leda till överflyttning från biltrafik, vilket har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten klimat och utveckling av ett transporteffektivt samhälle. Här skiljer sig dock bedömningen från Trafikverkets SEB:ar. De utgår från att överflyttning från personbilstrafik till kollektivtrafik inte bidrar till minskade utsläpp i någon märkbar utsträckning. Motivet är att vägtrafiken (även personbilar) antas vara elektrifierad i större utsträckning i framtiden.

Till skillnad mot de större namngivna vägåtgärderna så bedöms samtliga större namngivna kollektivtrafikåtgärder medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald. Kollektivtrafikåtgärderna innebär generellt inte något omfattande ianspråktagande av mark, utan görs huvudsakligen på mark som redan är exploaterad eller i direkt anslutning till denna. Kollektivtrafikåtgärderna bedöms varken innebära att det skapas nya barriärer för grön infrastruktur eller att befintliga barriärer reduceras.

Nya eller förbättrade bytespunkter och resecentrum inom åtgärdsområdet kan medföra en ökad trafiksäkerheten i samband med byten mellan kollektiva färdmedel samt mellan cykel och kollektivtrafik.

Kollektivtrafikåtgärder kan medföra en ökning av kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Exempelvis främjas resandet av nya kollektivtrafiklinjer samt bättre anslutningsmöjligheter med nya bytespunkter.

Kollektivtrafikåtgärder i eller i närheten av storstadsmiljöer kan bidra till en ökad tillgänglighet för resenärer med kollektivtrafiken, med cykel och för fotgängare. Bytespunkter eller resecentrum kan förenkla byten mellan kollektiva färdmedel och förbättra pendlingsmöjligheterna till och från Göteborg.

Kollektivtrafikåtgärder kan också förbättra tillgängligheten för alla grupper av människor eftersom åtgärden bidrar till att kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft ökar. Tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik ökar kollektivtrafiknätets användbarhet för personer med funktionsnedsättning och därmed också människors rörelse ute i samhället. Särskilt byggnation av resecentrum kan medföra en ökad trygghet för resenärer vid väntan på byte mellan olika turer och trafikslag.

## Trimning och effektivisering i stråk

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det regionala vägnätet med syfte att stärka befintliga stråk över hela regionen, med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Stråken utgör de viktigaste kopplingarna mellan olika delar av regionen och innefattar de största transportflödena. Åtgärdsområdet innefattar pottor för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder och mindre vägåtgärder. En del av åtgärdsområdets medel avsätts även till förstärkta satsningar inom två kommunalförbund. Dessa satsningar utgörs i praktiken av kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder och mindre vägåtgärder inom vissa geografiska områden och har inkluderats i bedömningen nedan.



Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Klimat* på grund av förbättrade förutsättningar för alternativ till biltrafik samt bättre förutsättningar för godstransporter. Åtgärdsområdet erbjuder möjligheter att bidra till en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle. Detta förutsätter en fortsatt hållbarhetsbedömning av kommande val av åtgärder under genomförandet.

Tabell 8. Hållbarhetsbedömning av trimning och effektivisering i stråk.  
De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Kollektivtrafik- åtgärder	Cykelåtgärder	Mindre vägåtgärder	Sammantagen bedömning
Klimat	+	+	0	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0
Frisk luft	+	+	0	+
Buller	+	+	0	0
Trafiksäkerhet	+	+	+	+
Aktivt resande	+	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	+	+	0	+
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+	+	0	+
Trygghet	Ej möjligt att bedöma i detta skede			

Åtgärder som nya eller anpassade busshållplatser, busskörfält och bytespunkter med mera på de större regionala vägarna har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Frisk luft*. Åtgärderna har potential att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och busskörfälten ger förutsättningar för en förbättrad framkomlighet som kan konkurrera med biltrafiken. Detta i sin tur innebär mindre trafik på vägar och mindre utsläpp av luftföroreningar. Där cykelvägar byggs blir det tryggare och säkrare att cykla, vilket har potential att bidra till överflyttning till aktiva transportslag och därmed minskad biltrafik i de regionala stråken. Dessa leder också till minskade bullernivåer.

Viktiga åtgärder i de regionala stråken som har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Trafiksäkerhet* är utbyggnad av separerade cykelvägar samt mindre vägåtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Investeringar på nya cykelvägar, gång- och cykelpassager, trafiksäkerhetsåtgärder samt minskade barriärer i samhället bedöms ha betydelse för utvecklingen av trafiksäkerheten.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Aktivt resande*. Utbyggnad av cykelvägar utmed de regionala stråken bidrar till ökad trafiksäkerhet och trygghet samt ger bättre förutsättningar för cyklister och gående. Det gäller inte minst för barn och unga för vilka den totala cyklade sträckan har minskat de senaste 20 åren. Med fokus på att genomföra åtgärder vid relevanta målpunkter kan det aktiva rörelsemönstret för gång- och cykeltrafikanter öka.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – näringsliv* eftersom de mindre vägåtgärderna har betydelse för näringslivets transporter. Det beror på att de mindre vägåtgärderna medför standardhöjning och förbättrad funktion i korsningar samt kurvvrättning som på sikt förbättrar förutsättningarna för längre fordon och ger ett bättre flöde för godstransporter.

Åtgärder i de regionala stråken har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – landsbygd*.

Infrastrukturinvesteringar på landsbygden kan bidra till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv vilket i sin tur kan leda till förbättrade möjligheter för pendling och en förbättrad tillgänglighet till relevanta målpunkter som till exempel arbeten, skola, offentlig och kommersiell service samt kultur i ett mer regionalt perspektiv. Cykelvägar ger ökad tillgänglighet när de kopplas till viktiga målpunkter. Särskilt viktigt är att det finns cykelvägar till skola och förskola. Standardhöjning och förbättrad funktion i korsningar samt kurvvrättning förbättrar både trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Åtgärderna i stråken har viss potential att förbättra tillgängligheten även inne i städerna. Det är framförallt åtgärder som främjar ett bättre samspel mellan oskyddade trafikanter och bilister som bedöms tillföra tillgänglighet i städerna. Kollektivtrafikåtgärder kan bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft jämfört med exempelvis biltrafik. Om kollektivtrafiken i stråken stärks, så att fler väljer att resa in till städerna med kollektivtrafik än med bil, så kan det bidra till en bättre trafiksituation inne i städerna.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Grundläggande Tillgänglighet*. Åtgärdsområdet kan bidra till att öka kollektivtrafikens funktion och attraktivitet, vilket kan bidra till förbättrad tillgänglighet för exempelvis personer utan tillgång till bil. Cykelvägar kan bidra till ökad lokal tillgänglighet, särskilt för barn och unga i de fall åtgärdernas målpunkter är skolor, förskolor, idrottshallar och liknande. Vägåtgärder kan bidra positivt till grundläggande tillgänglighet för alla som använder vägarna. Utvecklingen av de regionala stråken behöver inte vara i konflikt med trafikmiljön i det lokala samhället, utan ibland kan åtgärder i de större stråken även gynna den lokala trafiksituationen i mindre samhällen, till följd av förbättring av korsningspunkter och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken.

## Trimning och effektivisering till stråk

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det regionala vägnätet som medverkar till att bättre koppla upp det mindre vägnätet till stråken, med investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Åtgärdsområdet innefattar potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder och mindre vägåtgärder. En mindre del av åtgärdsområdets medel avsätts även till förstärkta satsningar inom ett kommunalförbund.

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Klimat*. Åtgärder i både kollektivtrafiken och i form av utbyggnad av gång- och cykelvägar på de mindre tätortsnära regionala vägarna möjliggör bättre förutsättningar för alternativ till

biltrafiken. Åtgärder som exempelvis bättre kollektivtrafikanslutningar till städer genom pendelparkeringar, bidrar indirekt till minskning av utsläpp av växthusgaser och buller i städer på grund av minskad biltrafik. Detta eftersom åtgärden kan medföra en viss överflyttning från biltrafiken.

Tabell 9. Hållbarhetsbedömning av Trimning och effektivisering till stråk.  
De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Kollektivtrafik- åtgärder	Cykelåtgärder	Mindre vägåtgärder	Sammantagen bedömning
Klimat	+	+	0	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0
Frisk luft	+	+	0	0
Buller	0	+	0	+
Trafiksäkerhet	0	+	+	+
Aktivt resande	0	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	0	0	0
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+	+	0	+
Trygghet	Ej möjligt att bedöma i detta skede			

Om kortare sträckor ersätts med cykel ökar möjligheten för att användandet av bil minskar vilket bidrar till att minska utsläppen av växthusgas samt buller. Detta gör att tillgängligheten förbättras samtidigt som biltrafiken inte ökar. En förutsättning för att detta ska ske är att kollektivtrafik- och cykelåtgärder görs så att de leder till synergieffekter. Åtgärdsområdet bidrar på sikt till ett fungerande godstransportflöde med bättre möjligheter för längre fordon samt bättre anslutningar till de större regionala vägarna, vilka leder till bättre förutsättningar för intermodala godstransporter. I det fall mindre vägåtgärder leder till ökad trafik kan det finnas risk för marginell negativ påverkan.

Det finns en viss potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Frisk luft* på grund av minskad trafik genom standardhöjning. I vissa fall innebär nybyggnation av bytespunkter (av till exempel pendelparkeringar) en mer attraktiv kollektivtrafiken som potentiellt bidrar till minskad trafik genom bebyggelse. Där cykelvägar byggs blir det tryggare och säkrare att cykla, vilket har potential att bidra till överflyttning till aktiva transportslag och därmed minskad biltrafik på de regionala vägarna.

Olyckor på mindre regionala vägar står för en majoritet av alla allvarliga trafikolyckor i länet. Åtgärder i det regionala vägnätet som har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Trafiksäkerhet* är utbyggnad av separerade cykelvägar samt mindre vägåtgärder. Investeringar på nya cykelvägar, gång och cykelpassager och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på de mindre vägarna, med särskilt fokus på barn och ungas transportbehov, kan medföra en förbättrad trafikmiljö för trafikanter och därmed förbättrad trafiksäkerhet.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Aktivt resande*. Utbyggnad av cykelvägar utmed de regionala vägarna bidrar till ökad trafiksäkerhet och trygghet samt ger bättre förutsättningar för cyklister och gående. Det gäller inte minst för

barn och unga för vilka den totala cyklade sträckan har minskat de senaste 20 åren. Med fokus på att genomföra åtgärder vid relevanta målpunkter kan det aktiva rörelsemönstret för gång- och cykeltrafikanter öka.

På de mindre regionala vägarna har de mindre vägåtgärderna betydelse för näringslivets transporter eftersom standardhöjning och förbättrad funktion i korsningar samt kurvvrättning förbättrar förutsättningarna för längre fordon och bättre flöde för godstransporter på sikt. Åtgärdsområdet har därför potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – näringsliv*.

Åtgärder på de mindre regionala vägarna har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – landsbygd*. Förbättrade anslutningar till regionala stråk gör kollektivtrafiken något mer attraktiv. Cykelåtgärder medför ökad tillgänglighet när de kopplas till viktiga målpunkter, särskilt viktigt att det finns cykelvägar till exempelvis skola och förskola. Det gäller både den lokala och regionala tillgängligheten. Standardhöjning av mindre vägar och förbättrad funktion i korsningar samt kurvvrättning förbättrar tillgängligheten och ger ökad trafiksäkerhet. Åtgärderna medför att anslutningen till de regionala stråken förbättras.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Grundläggande Tillgänglighet*. Cykelåtgärder bidrar till ökad tillgänglighet lokalt för särskilt barn och unga om åtgärden ökar tillgängligheten till skolor och förskolor. Mindre vägåtgärder kan bidra till grundläggande tillgänglighet för alla som använder vägarna, gäller både personbilar, färdtjänst och kollektivtrafik.

Kollektivtrafikåtgärder samt cykelåtgärder kan bidra till ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, om exempelvis busshållplatser tillgänglighetsanpassas och gång- och cykelvägar utformas med hänsyn till exempelvis synskadade.

## Statlig medfinans till kommunalt vägnät



Åtgärdsområdet innehåller statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet, med investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Åtgärdsområdet innefattar potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder, trafiksäkerhet- och miljöåtgärder. En mindre del av åtgärdsområdets medel avsätts även till förstärkta satsningar inom ett kommunalförbund. Dessa satsningar utgörs i praktiken av kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder.

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på alla hållbarhetsaspekter förutom biologisk mångfald och tillgänglighet för näringslivet, där åtgärdsområdet bedöms medföra varken positiv eller negativ påverkan.

Tabell 10. Hållbarhetsbedömning av Statlig medfinans till kommunalt vägnät. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken

	Kollektivtrafik-åtgärder	Cykelåtgärder	Trafiksäkerhet och miljö	Sammantagen bedömning
Klimat	+	+	+	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0
Frisk luft	+	+	+	+
Buller	+	+	+	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+
Aktivt resande	+	+	+	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	0	0
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	+	+	+	+
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+	+	+	+
Trygghet	+	+	+	+

Åtgärdsområdet har stor potential att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle eftersom det finns goda förutsättningar för kollektivtrafik och cykelresor. Detta gör att tillgängligheten förbättras samtidigt som biltrafiken minskas. Därmed stor potential för att bidra positivt till klimatmålet samt bidra till minskade utsläpp av luftföroreningar, samt minskade bullernivåer.

Oskyddade trafikanter står för majoriteten av allvarliga trafikolyckor på kommunala vägar. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder, exempelvis utbyggnad av separerade cykelvägar i tätorter där många oskyddade trafikanter rör sig, bidrar till en säkrare trafikmiljö. Åtgärdsområdet har ett särskilt fokus på barn och ungas självständighet i trafiken, vilket innebär satsningar för en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter samt för bättre samspel mellan olika trafikslag i gaturummet.

Åtgärder har särskilt fokus på relevanta målpunkter (så som gång- och cykelvägar mellan bostäder, arbetsplatser, skolor, förskolor och annan samhällsservice), så att många ska få nytta av satsningarna. På så vis bedöms åtgärdsområdet ha potential till ökat aktivt resande och till positivt bidrag till bland annat grundläggande tillgänglighet. Det är relevant inte minst för barn och unga, vars cyklande har minskat de senaste 20 åren.

Infrastrukturinvesteringar på landsbygden har potential att bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig, samt kan bidra till ökad tillgänglighet på landsbygden. Cykelåtgärder i mindre samhällen och på landsbygderna kan bidra till ökad tillgänglighet om åtgärder binder ihop målpunkter (bostäder, arbetsplatser, skolor och liknande).

Åtgärder som görs i städer eller på vägar till städer har potential att bidra till ökad tillgänglighet i städerna. Framförallt handlar det om trafiksäkerhet och ett bättre samspel mellan oskyddade trafikanter och bilister.

Kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelvägar gynnar grupper utan tillgång till bil. För att åtgärder ska bidra till tillgänglighet för alla är det viktigt att åtgärder inte enbart fokuseras på arbetspendlare, utan att åtgärder även genomförs där det finns skolor, förskolor och annan samhällsservice, så att det lokala resandet underlättas.

Åtgärdsområdet har viss potential att bidra till förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, genom att exempelvis hållplatser i det kommunala vägnätet utformas eller anpassas så att de kan nyttjas av alla.

Åtgärdsområdets satsningar på kollektivtrafik och cykel kan bidra till att fler personer väljer aktiva transportslag, och därmed rör sig ute i gaturummet, vilket kan bidra till ökad trygghet. Utformningen av bland annat hållplatser för kollektivtrafiken och cykelvägar har potential att bidra positivt om utformningen görs med hänsyn till trygghet.



# Samfinansiering nationell plan, järnväg



Åtgärdsområdet innehåller medel till samfinansiering av åtgärder i den nationella infrastrukturplanen. Medlen är avsatta för åtgärder på de regionala järnvägarna med syfte att höja och återupprätta standarden. Det kan handla till exempel om hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer, så som förlängning av plattformar.

Tabell 11. Hållbarhetsbedömning av Samfinansiering nationell plan, järnväg. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	<b>Totalt för åtgärdsområdet</b>
Klimat	+
Biologisk mångfald	0
Frisk luft	+
Buller	0
Trafiksäkerhet	+
Aktivt resande	+
Tillgänglighet – Näringsliv	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+
Tillgänglighet – Städer	+
Grundläggande tillgänglighet	0
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	0
Trygghet	Ej möjligt att bedöma i detta skede

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på alla hållbarhetsaspekter förutom biologisk mångfald, buller, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, där åtgärdsområdet bedöms medföra varken positiv eller negativ påverkan. Trygghetsaspekten har inte varit möjlig att bedöma i detta skede.

Satsningar på de regionala järnvägarnas standard kan bidra till ökad kapacitet och tillförlitlighet för järnvägen och på så vis ökad attraktivitet och konkurrenskraft jämfört med andra transportslag. Om fler väljer att resa med tåget istället för bilen och fler godstransporter sker med tåg istället för med lastbil har åtgärdsområdet potential att bidra till minskad vägtrafik, med mindre utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar (NOx och PM10) som följd. En överflyttning har också potential att bidra till ökad trafiksäkerhet och aktivt resande.

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till förbättrad tillgängligheten för näringslivet, på grund av att satsningarna kan medföra ökad kapacitet för godstransporter på järnväg. Satsningarna har potential att medföra kortare restider för tågpendlare, vilket i kombination med ökad tillförlitlighet kan ha en positiv påverkan för tillgängligheten på landsbygderna.

## Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen



Åtgärdsområdet innefattar större infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken i Göteborgsområdet som är avtalade inom Sverigeförhandlingen. Åtgärdena sam- och medfinansieras av flera parter, varför endast en mindre del av de totala kostnaderna finansieras genom den regionala infrastrukturplanen.

Tabell 12. Hållbarhetsbedömning av Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	<b>Totalt för åtgärdsområdet</b>
Klimat	+
Biologisk mångfald	0
Frisk luft	+
Buller	0
Trafiksäkerhet	0
Aktivt resande	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0
Tillgänglighet – Landsbygd	0
Tillgänglighet – Städer	+
Grundläggande tillgänglighet	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+
Trygghet	Ej möjligt att bedöma i detta skede

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, frisk luft, aktivt resande, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. För övriga hållbarhetsaspekter bedöms åtgärdsområdet medföra varken positiv eller negativ påverkan (trygghetsaspekten har dock inte varit möjlig att bedöma i detta skede).

Storstadsåtgärdena omfattar kollektivtrafikåtgärder i Göteborgsområdet i form av nya kollektivtrafiklinjer. Åtgärdena har potential att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft, så att fler ska kunna och vilja åka kollektivt. Åtgärdsområdet har således potential att bidra till överflyttning till kollektivtrafik från biltrafik. Åtgärdsområdet har stor potential att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle eftersom det ger goda förutsättningar för kollektivtrafik och cykelresor. Detta gör att tillgängligheten kan förbättras samtidigt som biltrafiken minskas. Därmed stor potential för att bidra positivt till klimatmålet.

Storstadsåtgärdena bedöms bidra till ökad tillgänglighet i Göteborgsområdet. Invånarnas grundläggande tillgänglighet förbättras genom ett större kollektivtrafikutbud och troligen även kortare restider. De nya kollektivtrafiklinjerna bidrar till bättre förutsättningarna för aktivt resande. Nya spårvägs- och busstråk bidrar till att öka tillgängligheten i städer (i detta fall Göteborg) för resenärer utan tillgång till bil. Tillgänglighetsanpassningar av hållplatser och knutpunkter bidrar till ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

## Övrigt

Åtgärdsområdet innehåller medel till oförutsedda mindre utgifter och driftbidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats.

Åtgärdsområdet bedöms ha varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten klimat. Det beror på att flyg inte räknas in i klimatmålet för inrikes transporter, som är bedömningskriteriet för klimat.

Tabell 13. Hållbarhetsbedömning av Övrigt. De sex översta aspekterna tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	<b>Totalt för åtgärdsområdet</b>
Klimat	0
Biologisk mångfald	0
Frisk luft	0
Buller	-
Trafiksäkerhet	0
Aktivt resande	0
Tillgänglighet – Näringsliv	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+
Tillgänglighet – Städer	0
Grundläggande tillgänglighet	0
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	0
Trygghet	0

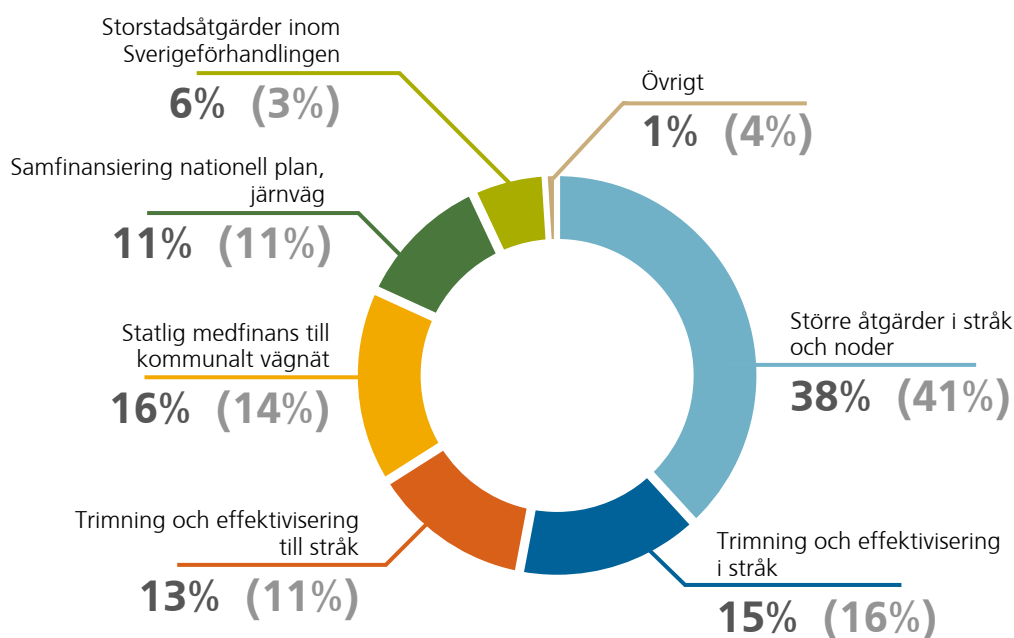
Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet – Näringsliv och Tillgänglighet – Landsbygd, men risk för negativ påverkan avseende buller. Dessa bedömningar baseras på att åtgärdsområdet bland annat innefattar driftbidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats, vilket visserligen är viktigt för tillgängligheten för näringslivet samt landsbygderna kring flygplatsen, men även riskerar att medföra till fortsatt höga bullernivåer i intilliggande samhällen. För övriga hållbarhetsaspekter bedöms åtgärdsområdet medföra varken positiv eller negativ påverkan.

## 5 Jämförelse mellan infrastrukturplanen och jämförelsealternativ

Som nämndes i avsnitt *Valt jämförelsealternativ* motsvarar jämförelsealternativet Regional infrastrukturplan 2018–2029. Det finns både likheter och skillnader mellan Regional infrastrukturplan 2022–2033 och jämförelsealternativet.

I infrastrukturplanen 2018–2029 är indelningen i åtgärdsområden i huvudsak gjord utifrån trafikslag. I Regional infrastrukturplan 2022–2033 är åtgärdsområdena i huvudsak indelade efter funktion och vägnätets olika delar. För att kunna jämföra fördelningen av medel mellan infrastrukturplanen 2022–2033 och jämförelsealternativet har åtgärdena i Regional infrastrukturplan 2018–2029 ”översatts” till åtgärdsområdena som används i Regional infrastrukturplan 2022–2033, se figur 8 nedan.

Fyra större namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärder har färdigställts sedan infrastrukturplan 2018–2029 antogs och sex åtgärder har tillkommit i infrastrukturplan 2022–2033, varav en med extern finansiering. Ett fåtal namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärder har fått en ändrad inriktning i den nya planen. Fyra av de namngivna kollektivtrafikåtgärdena i infrastrukturplan 2018–2029 har i infrastrukturplan 2022–2033 istället listats som brister. Dessa brister kan bli aktuella att åtgärda i kommande planrevideringar. I Bilaga 6 anges vilka större namngivna åtgärder som har färdigställts, tillkommit och liknande.



Figur 8. Jämförelse mellan Regional infrastrukturplan 2022–2033 och Regional infrastrukturplan 2018–2029 (jämförelsealternativet). Fördelning av medel i infrastrukturplanen 2022–2033 anges i den yttre cirkeln och med mörka siffror. Motsvarande för infrastrukturplanen 2018–2029 anges i den inre cirkeln och med ljusare siffror i parenteser.

De huvudsakliga skillnaderna mellan Regional infrastrukturplan 2022-2033 och Regional infrastrukturplan 2018-2029 (jämförelsealternativet) är:

- Transporteffektivitet är en viktig utgångspunkt i infrastrukturplan 2022-2033, som fokuserar på funktion istället för transportslag. Tanken är att olika transportslag kompletterar varandra, och möjliggör intermodala transporter både för gods och människor. Infrastrukturplanens struktur gör att medel lättare kan kombineras från olika potter för att genomföra helhetslösningar. Det finns avsatta medel för olika delar av vägnätet vilket gör det enklare att beakta de olika geografiska förutsättningarna i åtgärdsplaneringen.
- Vissa större åtgärder har fått ändrad inriktning. Exempelvis har E20 / Rv 40 Tvärförbindelse i infrastrukturplanen 2022-2033 blivit en kollektivtrafikåtgärd, som inkluderar såväl busskörfält som cykelväg och vägåtgärder, istället för fyrfilig bilväg.
- Infrastrukturplanen 2022-2033 innehåller utökat utrymme för cykelinfrastruktur jämfört med jämförelsealternativet, samt har ett särskilt fokus på barn och ungas tillgänglighet i cykelplaneringen.
- Infrastrukturplanen 2022-2033 innehåller, till skillnad från jämförelsealternativet, vägledande principer för åtgärdsområden och potter med obundna medel (se *plandokumentet*). De vägledande principerna syftar till att se till att infrastrukturplanen går i en mer hållbar riktning.
- Infrastrukturplanen 2022-2033 strävar tydligare efter en balans mellan regionala långväga och lokala resor. Behov av åtgärder för att minska barriäreffekterna till följd av stråkåtgärder lyfts tydligare.
- Förutsättningarna för oskyddade trafikanter har fått en större tyngd i Infrastrukturplanen 2022-2033 än i jämförelsealternativet.

## Hållbarhets- och miljöeffektsbedömning

Infrastrukturplanen 2022-2033:s fokus på funktion och olika trafikslags samspel medför att den i ännu större utsträckning än jämförelsealternativet bedöms medföra positiv påverkan avseende trafiksäkerhet samt olika tillgänglighetsaspekter och aktivt resande. Vidare bedöms infrastrukturplanens upplägg även bidra till att rätt typ av åtgärder väljs utifrån olika geografiska förutsättningar i en större utsträckning. Infrastrukturplanen 2022-2033 har inkluderat ett barnrättsperspektiv, bland annat genom prövning och analys av barnets bästa. Att hänsyn har tagits till barns behov av självständig mobilitet samt utsatthet i trafiken har också bidragit till infrastrukturplanens positiva påverkan avseende framförallt hållbarhetsaspekten aktivt resande och vissa av tillgänglighetsaspekterna.

Både infrastrukturplanen 2022-2033 och jämförelsealternativet innehåller större namngivna vägåtgärder. Dessas påverkan beror på hur de utformas och var de lokaliseras (det behöver inte innebära större påverkan för att det är fler större åtgärder). De större namngivna kollektivtrafikåtgärderna bedöms generellt medföra potential till positiv påverkan på de flesta hållbarhetsaspekterna, medan de större namngivna vägåtgärderna till viss del kan vara problematiska ur vissa hållbarhetsperspektiv. De bidrar visserligen till framförallt trafiksäkerhet med fokus på personbil och tung trafik och till vissa av tillgänglighetsaspekterna (främst på landsbygden och för näringslivet), men riskerar i vissa fall medföra negativ påverkan på aspekterna klimat och biologisk mångfald.

Två av de redan beslutade namngivna objekten har fått ändrad omfattning i infrastrukturplanen 2022-2033. Åtgärden på väg 168 Tjuvkil består av en cykelväg. E20 / Rv 40 Tvärförbindelse har ändrat inriktning och den utgör en kollektivtrafikåtgärd och en vägåtgärd, istället för endast en vägåtgärd (som i jämförelsealternativet). Ur hållbarhetssynpunkt (framförallt klimatsynpunkt) är det således positivt att redan beslutade åtgärder omprövas och eventuellt aktualiseras.

## 6 Särskilda överväganden

Under arbetet med att revidera den regionala infrastrukturplanen har det förts en hållbarhetslogg med syfte att dokumentera beslut och ställningstaganden som kan påverka hållbarheten, och för att kunna följa vad beslut längs vägen har för konsekvenser för en hållbar utveckling. De viktigaste övervägandena redovisas i punktform nedan:

- *Regionfullmäktiges* beslut 2018-01-30 om uppföljning av miljökonsekvenserna i Regional plan 2018-2029. Ledde till en miljö-PM och rekommendation att tydligare integrera miljöaspekter i planprocessen.
- Beslut om att göra en hållbarhetsbedömning som en utvidgad strategisk miljöbedömning. Samt att hållbarhetsbedömningen ska utgå från Trafikverkets målbild 2030 med ingående mål och aspekter som bedömningskriterier.
- Ställningstagande i *BHU* om inriktningsunderlag för regionala infrastrukturplanen. Föregicks av hållbarhetsbedömning av förslaget och medskick inför fortsatt process. Inriktningsunderlaget innebär en aktualisering av systemanalysen, och pekar tydligare på förbättrad snarare än ökad tillgänglighet, ökat fokus på hållbart resande i hela regionen. Den innehåller också tre nya principer för den regionala infrastrukturplanen; bidra till nationella klimatmålet, stötta utvecklingen av ett inkluderande transportsystem och bidra till nollvisionen för trafiksäkerhet.
- Tre alternativ för att bygga infrastrukturplanen tas fram samt hållbarhetsbedömning av respektive alternativ.
  1. Alternativ Flexibilitet
  2. Alternativ Större åtgärder
  3. Alternativ Intermodalitet

De olika alternativen påverkar hållbarhetsaspekterna på olika sätt. Samtliga alternativ har potential till att bidra positivt till de flesta hållbarhetsaspekterna. Alternativ Större åtgärder innebär en risk för negativ påverkan på klimatet.

- Politiskt ställningstagande i *BHU* om att gå vidare med alternativ Större åtgärder och alternativ Intermodalitet, med förutsättningen att det ska ske inom inriktningsunderlagets mål. Det vill säga att val av åtgärder ska ske inom den utpekade inriktningen.
- Dialog med kommunalförbundens förbundsstyrelser. Skriftliga ställningstaganden om att beslutade objekt och beslutade brister ska genomföras.

## 7 Slutsatser och medskick till genomförandet

### Slutsatser

I denna hållbarhetskonskvensbeskrivning har den regionala infrastrukturplanens påverkan på tolv hållbarhetsaspekter bedömts. Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på de flesta hållbarhetsaspekterna; frisk luft, buller, trafiksäkerhet, aktivt resande, tillgänglighet för näringsliv, tillgänglighet på landsbygden, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Den regionala infrastrukturplanen bedöms sammantaget medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald samt trygghet.

Därtill har en lagstadgad miljöeffektsbedömning gjorts för utvalda miljöaspekter. Den sammantagna miljöeffektsbedömningen visar att den regionala infrastrukturplanen inte bedöms medföra några betydande miljöeffekter (positiva eller negativa). Bedömningarna är gjorda på en övergripande nivå och för de flesta åtgärdsområdena är bedömningarna baserade på de tänkta principerna för fördelningen av medel och innehåll. En slutsats är därför att det spelar roll hur genomförandet av infrastrukturplanen sker, så att fördelningen av medel och innehåll följer inriktningen i praktiken.

Vissa namngivna vägåtgärder bedöms riskera att medföra negativ påverkan avseende hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald och i vissa fall även frisk luft.

I infrastrukturplanen bedöms det finnas möjligheter att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle. Det görs genom åtgärder som gynnar cykel, gång och kollektivtrafik och kombinationer av dessa. En majoritet av dessa åtgärder medfinansieras från

berörda kommuner, vilket innebär att investeringsmedlen förstärkts med lika mycket medel. Dessa typer av åtgärder gynnar många olika gruppers resande och bidrar positivt till människors hälsa. Det behövs dock mer kunskap om effektsambanden mellan olika typer av infrastrukturåtgärder och sociala aspekter av tillgänglighet.

Infrastrukturplanen syftar till effektiva och intermodala godstransporter. Detta görs genom att förbättra möjligheterna för godstransporter med längre fordon på de mindre regionala vägarna samt bättre anslutningar till kombiterminaler och hamnar utmed större regionala vägar. Därmed kan planen på sikt bidra till godstransportens intermodalitet.

Ambitionen med hållbarhetsbedömningen har varit att integrera hållbarhetsfrågorna genom hela framtagningsprocessen. Det har lett till ett delvis ändrat arbetssätt. Fokus i transportplaneringen har flyttats från att enbart utgå från olika transportslag till att i högre grad utgå från vilket syfte och funktion olika åtgärder ska fylla. Att ge transporteffektivitet större tyngd har lett till en infrastrukturplan med sikte på ett framtida transportsystem där vi ska resa hållbart och där de olika trafikslagen kompletterar varandra. Mer medel till aktiva transportslag ger också synergieffekter i form av förbättrad folkhälsa, trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.

För att i kommande revideringsomgångar få ytterligare fokus på ett hållbart transportsystem för människor, miljö och näringsliv behöver planprocessen utvecklas kontinuerligt. Till exempel genom att från början göra en omprövning av redan beslutade åtgärder.



## Uppföljning av hållbarhetsaspekter

Alla planer som miljöbedöms ska följas upp avseende på de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra. Genom uppföljningen ges möjlighet att identifiera eventuella ytterligare betydande miljöeffekter, som inte tidigare identifierats. Vidare kan det identifieras nya behov av att vidta åtgärder för att förhindra eller dämpa negativ miljöpåverkan. Den regionala infrastrukturplanen bedöms inte medföra några betydande miljöeffekter. Trots att uppföljning inte måste göras är det ändå lämpligt att under genomförandet bevaka de hållbarhetsaspekter som är av störst vikt.

Genomförandet kan delas in i två delar. En del som rör prioritering av åtgärder inom potter. Den andra delen rör detaljutformningen av beslutade åtgärder. För att realisera den bedömda positiva potentialen samt att mildra de negativa effekterna på hållbarhetsaspekterna behöver genomförandet följas upp med avseende på båda dessa delar.

## Medskick till genomförandet

Som beskrivits i slutsatserna har den regionala infrastrukturplanen potential till positiv påverkan på de flesta hållbarhetsaspekterna. Medskicken från HKB:n är till för att realisera potentialen och se till att det blir ett hållbart genomförande av infrastrukturplanen.

Medskick till genomförandet av infrastrukturplanen:

- Om det görs betydande ändringar i infrastrukturplanen under genomförandet så bör det genomföras hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning. Denna hållbarhetskonsekvensbeskrivning kan i så fall användas som utgångspunkt.
- Vid fördelning av medel från pottorna finns möjlighet att se till att infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Det görs genom att följa de vägledande principerna för vissa åtgärdsområden (som finns i *plandokumentet*) samt inriktningsunderlagets tre utpekade fokusområden. För att säkerställa att genomförandet av infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle behöver efterlevnaden av de principerna följas upp.
- Tillgängligheten förbättras genom att välja en kombination av åtgärder, så att olika transportslag kompletterar varandra. På så sätt kan infrastrukturplanens positiva påverkan stärkas och enskilda åtgärders negativa påverkan inom vissa aspekter kan mildras.
- Målpunkter för barn och unga, så som skolor, idrottsanläggningar, lekplatser och liknande bör vara i särskilt fokus under genomförandet. Likaså bör barns och ungas delaktighet och utsatthet i trafiksystemet beaktas.



## 8 Referenser

---

IPCC (2021). AR6 Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Daterad 2021-08-07.

Länsstyrelsen Västra Götaland (2019). Regional handlingsplan för grön infrastruktur. Rapport 2019:21.

Länsstyrelsen Västra Götaland (2020). Miljömålsbedömning 2020 Västra Götaland. Rapport 2020:30.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) (2011). Barns och ungas säkerhet. Publikationsnummer MSB307.

Nationella emissionsdatabasen (2021). *Nationella emissionsdatabasen - rus (lansstyrelsen.se)*. Information inhämtad 2021-06-16.

Naturvårdsverket och Boverket, 2019. Klimatscenarier för bygg- och fastighetssektorn – Förslag på metod för bättre beslutsunderlag. En samverkansåtgärd mellan Boverket och Naturvårdsverket inom ramen för Miljömålsrådets arbete.

Naturvårdsverket (2021a). Miljöeffekter. Hämtad från: *Vägledning som stöd när miljöeffekterna ska beskrivas och värderas utifrån olika miljöaspekterna inom den specifika miljöbedömningen - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-06-08.

Naturvårdsverket (2021b). Webbsida: *Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-05-12.

Naturvårdsverket (2021c). Webbsida: *Arter och naturtyper – statusrapport i EU - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-06-16.

Naturvårdsverket (2021d). Webbsida: *Befolkning och hälsa, miljöbedömningar - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-04-22.

Regeringskansliet (2018). Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi. Artikelnummer: N2018.21.

Trafikanalys (2018). Resvanor och funktionsnedsättningar – statistik ur resvaneundersökningen. Rapport 2018:16.

Trafikanalys (2019). Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Rapport 2019:3.

Trafikanalys (2021). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. Rapport 2021:6.

Trafikverket (2018a). Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller. Rapport 2018:196.

Trafikverket (2018b). Attitydundersökning. Barns skolvägar 2018. <https://www.trafikverket.se/contentassets/799dec75057b45069c9621f395ac39ee/rapport-barns-skolvagar-2018.pdf>. Daterad 2018-12-14.

Trafikverket (2019). Rapport Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030. Reviderad oktober 2019. Publikationsnummer: 2019:187.

Trafikverket (2021a). Rapport Samrådsunderlag avgränsningssamråd. Strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan. 2021-06-01.

Trafikverket (2021b). Webbsida: Klimat - Trafikverket. Information inhämtad 2021-05-10.

Trafikverket (2021c). PM Vägtrafikens utsläpp 2020. 2021-02-04. Ärendenummer TRV 2021/21039. Hämtad från: *pm-vagtrafikens-utslapp-210224.pdf* (*trafikverket.se*)

Trafikverket (2021d). Webbsida: *Frisk luft - Trafikverket*. Information inhämtad 2021-04-29.

Trafikverket (2021e). Webbsida: *Aktivt resande – det ska vara enkelt och säkert att gå, cykla och åka kollektivt - Trafikverket*. Information inhämtad 2021-04-29.

Transportstyrelsen (2021a). Webbsida: *Olycksstatistik vägtrafik - Transportstyrelsen*. Information inhämtad 2021-06-16.

Transportstyrelsen (2021b). Webbsida: *Få omkomna i vägtrafiken 2020* (*transportstyrelsen.se*). Information inhämtad 2021-06-16.

Västra Götalandsregionen (2016). Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland Programperiod 2017–2020 med långsiktig utblick till 2035. Antaget av regionfullmäktige 29 november 2016.

Västra Götalandsregionen (2018). Potentialstudie cykel – maj 2018.

Västra Götalandsregionen (2020a). Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. September 2020. Hämtad från: <https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/c6326f4d-e48a-4dfe-99fa-6e5b2a97072e/VGR%20Inriktningsplanering.pdf?a=false&guest=true>

Västra Götalandsregionen (2020b). Alternativgenerering för regional infrastrukturplan 2022-2033/2037. 2020-11-16.

# Bilagor

## Bilaga 1 – Nuläge och trender

### Bakgrund

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning, i detta fall en hållbarhetskonsekvensbeskrivning, innehålla en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt samt beskrivning av befintliga miljöproblem som är relevanta för planen, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön. Beskrivningen av nuläge och trender har utökats till att omfatta även övriga hållbarhetsaspekter som ingår i hållbarhetsbedömningen.

FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen) antogs 1989 av FN:s generalförsamling och trädde i kraft som svensk lag i januari 2020 (SFS 2018:1197). Barnkonventionen syftar till att ge barn rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. I konventionen ingår bland annat att barnets bästa ska beaktas i alla beslut och åtgärder som rör barn. Under arbetet med den regionala planen har det gjorts en prövning och analys av barnets bästa för att säkerställa att det inkluderas i planen.

### Klimat

Klimatförändringarna har gått från att vara en het fråga till en akut fråga. FN:s klimatpanel (IPCC) publicerade en ny klimatrapport i augusti 2021. I rapporten redogörs för att jordens klimat förändras snabbt, att havsnivåerna stiger och olika extremväder ökar (IPCC, 2021). Forskarna slår nu med ännu större tydlighet än tidigare fast att det är människans växthusgasutsläpp som orsakar klimatförändringarna. IPCC:s klimatrapport är på många sätt skrämmande och visar vikten av att vidta kraftfulla åtgärder. Enligt IPCC är det

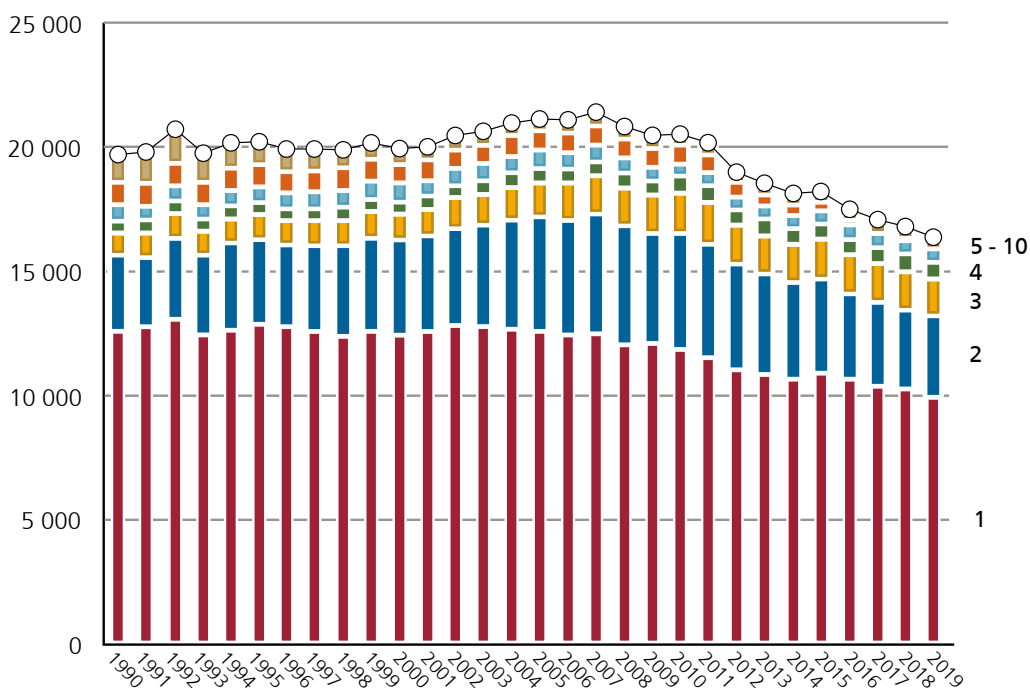
fortfarande möjligt att vända trenden. I så fall krävs kraftiga och omedelbara utsläppsminskningar.

Utsläpp av växthusgaser från transporter svarar för ungefär en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp (Trafikverket, 2021b). Utsläppen från inrikes transporter domineras av vägtrafiken och personbilarna står för majoriteten av vägtrafikens utsläpp, se figur 9. Utsläppen från inrikes transporter har hittills minskat med cirka 20 procent jämfört med 2010, i huvudsak beroende av inblandning av biobränsle.

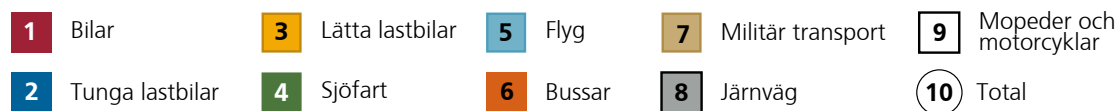
Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat kontinuerligt sedan de transportpolitiska målen antogs (Trafikanalys, 2021). Under pandemiåret 2020 har minskningen varit mycket påtaglig, kopplat till ett kraftigt minskat trafik- och transportarbete i flera trafikslag. Till minskningen bidrog även något minskade koldioxidutsläpp från nya bilar genom elektrifiering och energieffektivisering, vilket dock är en liten minskning i sammanhanget. Officiella siffror för år 2020 kommer att presenteras av Naturvårdsverket i slutet av år 2021.

Regeringen tydliggör att klimatomställningen ska genomsyra politiken och klimatmålet är en central utgångspunkt för den statliga infrastrukturplaneringen. Den svenska regeringen har som målsättning att Sverige ska bli en av de första fossilfria välfärdsstaterna i världen. Flyg ingår inte i målet eftersom det ingår i det europeiska handelssystemet för utsläppsrätter, EU ETS. I jämförelse med många andra delar i samhället finns det stora möjligheter till omställning.

## Tusen ton koldioxidekvivalenter



Varje nummer i teckenförklaringen representerar respektive kategori i grafen nedifrån och uppåt.



Figur 9. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, inklusive flyg. (Bild från Naturvårdsverket, 2021b.)

Utsläppen ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört 2010 vilket enligt Trafikverket kan göras med en kombination av styrmedel och åtgärder. Digitalisering, elektrifiering och delade tjänster är exempel på viktiga verktyg för effektivisering av transportsystemet. Den regionala infrastrukturplanen är en pusselbit bland andra verktyg som ska verka för klimatmålets uppfyllelse.

I Västra Götalands län var de totala utsläppen uttryckt i koldioxidekvivalenter 10,4 miljoner ton år 2018. Länets utsläpp av växthusgaser (Nationella emissionsdatabasen, 2021) minskade med drygt 118 000 ton sedan 2014. När det gäller transporter minskade utsläppen med drygt 232 000 ton.

Västra Götalandsregionen har genom att driva och ansluta sig till satsningen Klimat 2030 ambitionen att bli fossiloberoende till 2030. Inom fokusområdet hållbara transporter

beskrivs att det är viktigt med effektivare vägfordon samt ökad andel förnybar energi och elektrifiering. Det tydligaste tecknet på fortsatt effektivisering är den snabbt ökande andelen laddbara fordon bland nybilsregistreringarna. Personbilsflottan är dock stor, så påverkan på hela trafikslagets energiintensitet är ännu marginell. Antalet bensin- eller dieseldrivna personbilar i trafik är väsentligt högre nu än när de transportpolitiska målen antogs. (Trafikanalys, 2021).

Utöver detta behövs också ett arbete för att minska transportbehovet, öka transporteffektiviteten och öka användningen av kollektivtrafik för att nå klimatmålen. En förutsättning för detta är bland annat en förändrad stads- och infrastrukturplanering. Tillgängligheten behöver i större utsträckning lösas genom effektiv kollektivtrafik och förbättrade möjligheter att gå och cykla.

## Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är variationsrikedomen bland levande organismer av alla ursprung, inklusive från bland annat landbaserade, marina och andra akvatiska ekosystem och de ekologiska komplex i vilka dessa organismer ingår; detta innefattar mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem. (Definition enligt FN:s konvention om biologisk mångfald.)

Det övergripande budskapet från den senaste statusrapporten till EU är att hälsoläget för biologisk mångfald i Sverige är dåligt och rör sig i en negativ riktning. Endast drygt 40 procent av arterna och 20 procent av naturtyperna bedöms ha gynnsam bevarandestatus. I många fall förutspås också en fortsatt försämring av tillståndet och ytterligare insatser behövs för att vända trenden. (Naturvårdsverket, 2021c)

Biologisk mångfald är en grundförutsättning för ekosystemens långsiktiga kapacitet att leverera ekosystemtjänster, vilka är en grund för vår välfärd och en hållbar samhällsutveckling (Trafikverket, 2021a).

Ett av de främsta hoten för biologisk mångfald är fragmentering av landskapet genom att barriärer för den gröna infrastrukturen skapas, det vill säga ett nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människors välbefinnande (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2019). Planering av infrastrukturen har en viktig roll för att bibehålla den gröna infrastrukturen. Redan i tidigt skede kan den gröna infrastrukturen beaktas genom att exempelvis, utforma och bibehålla artrika infrastrukturmiljöer, att möjliggöra passager för djur samt bekämpa invasiva arter som hotar artrika infrastrukturmiljöer. Infrastrukturen är också central i det kulturella landskapet som är skapat av och för människan. Enligt Trafikanalys (2021) finns ännu inte någon indikator som beskriver hur transportsystemets infrastruktur är anpassad till landskapet och naturmiljön men de uppgifter som föreligger tyder inte på att utvecklingen varit tillräcklig för att på något avgörande sätt ha förändrat tillståndet sedan målen antogs.

Enligt Västra Götalands regionala handlingsplan för grön infrastruktur (Länsstyrelsen, 2021) kan åtgärder som breddning eller viltstängsel på befintlig infrastruktur öka barriäreffekten men också minska den om nya faunapassager anläggs. Av större intresse för den gröna infrastrukturen är dock nya vägar eftersom de kan skapa nya barriärer av olika omfattning beroende på topografi.

I handlingsplanen lyfts också att påverkan på grön infrastruktur behöver ses i ett regionalt perspektiv där delar av infrastrukturen samspelar med varandra, till exempel att trafiken omfördelas om en ny väg ersätter en gammal och på så sätt minskar barriäreffekten vid befintlig väg.

## Luftkvalitet

Vägtrafik är en dominerande källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter (Trafikverket, 2021d). De luftföroreningar som är svårast att hantera och som har stor skada på luftorgan, hjärta och kärl är inandningsbara partiklar. PM<sub>2,5</sub> är mindre partiklar och PM<sub>10</sub> är större partiklar. De större partiklarna, PM<sub>10</sub>, bildas framförallt vid vägslitage. De mindre partiklarna, PM<sub>2,5</sub>, bildas framförallt vid förbränningsprocessen och utgör en stor del av utsläppen från bilars avgasrör.

Andra luftföroreningar vars gränsvärden är svåra att uppnå och som är skadliga för hälsa och som är indikatorer för skadliga avgasföroreningar, är kvävedioxid (NO<sub>2</sub>). Kvävedioxid, NO<sub>2</sub>, vilka bildas både direkt vid motorförbränning och vid oxidation av kväveoxidutsläpp (NO).

Trafikverket kartlägger områden med höga luftföroreningshalter längs med hela det statliga vägnätet, både med hjälp av beräkningar och mätningar (Trafikverket, 2021d). Norm- och miljömålsvärden för partiklar överskrids eller riskerar att överskridas lokalt i många av Sveriges tätorter, framförallt på våren när slitagepartiklar orsakade av dubbdäckens vägslitage vivlar upp från gator och vägar under torra soliga dagar.

Utsläppen av luftföroreningar från avgasröret har sjunkit rejält sedan år 1990, vilket främst beror på renare och mer effektiva fordonsmotorer. Däremot har den ökade andelen dieselfordon utan eller med dålig filterrengöring brutit den nedåtgående trenden. Kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) har följaktligen ökat och överskrider norm- och miljömålsvärden i Sveriges tätorter. Med strängare avgaskrav enligt EURO-standarder blir däremot fordonsparken med tiden renare. (Trafikverket, 2021d). Även för partiklar överskrider eller risker norm- och miljömålsvärden att överskridas lokalt i många av Sveriges tätorter, framförallt på våren när slitagepartiklar orsakade av dubbdäckens väglitage vivlar upp från gator och vägar under torra soliga dagar (Trafikverket, 2021d).

Etappmålet att utsläppen av växthusgaser från inrikestransporter (exklusive flyg) ska minska med 70 procent jämfört med 2010. Den utveckling som nu kan observeras sett över ett antal år räcker inte för att målet ska nås. Ytterligare initiativ och styrmedel kommer att krävas för att förändra denna bedömning. Något som ändå talar för att etappmålet kan nås är den snabba tillväxten för laddbara fordon i nybilsförsäljningen. (Trafikanalys, 2021).

I Västra Götaland har utvecklingen gått åt rätt håll under flera år vad gäller partiklar (PM<sub>2,5</sub> och PM<sub>10</sub>) och i dag klaras miljö kvalitetsnormen (MKN) i länets tätorter. Trafiken ökar dock och på vissa trafikerade platser nås inte miljö kvalitetsmålet.

Vad gäller kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) ligger uppmätta halter långt över miljö kvalitetsmålet i trafikerade miljöer i de stora tätorterna. Under de senaste tio åren har halterna minskat i regional och urban bakgrundsluft. I trafikerade miljöer är utvecklingen mer osäker då den minskat på vissa mätplatser, men ökat på andra.

## Buller

Enligt EU:s bullerdirektiv ska buller i större tätorter och vid större vägar, järnvägar och flygplatser kartläggas vart femte år och ett åtgärdsprogram tas fram. Enligt Trafikverket (Trafikverket, 2018a) exponerades 2016 cirka 1 miljon människor i Sverige för bullernivåer som överstiger 55 dB<sup>11</sup> från trafiken på statliga vägar med mer än 3 miljoner fordon och järnvägar med mer än 30 000 tåg. Antalet bullerutsatta har minskat under 2020 men är ändå på ungefär samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs (Trafikanalys, 2021).

För att prioritera åtgärder på längre sikt behöver hänsyn tas till samhällsutveckling, fordonsutveckling och användning av fordon (Trafikverket, 2018a). Det kan dock finnas kvar ett stort behov av bullerdämpande åtgärder (bullerskärmar eller bullervallar, förbättrad ljuddämpning i fasader och bullerskyddade uteplatser samt tystare vägbeläggningar). Inom samhällsplaneringen omfattar arbetet för att minska bullerstörningar bland annat dialog mellan Trafikverket och kommuner i tidiga planeringsskedet och planeringsstöd i form av riktlinjer, regler, inventeringar och information om miljö- och hälsoeffekter.

I Västra Götaland är miljö kvalitetsmålet för God bebyggd miljö inte uppnått och kommer inte kunna nås med befintliga och beslutade styrmedel och åtgärder (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2020). I Göteborg klarar 90 procent av de boende nivåerna för att uppfylla målet för en god ljudmiljö men samtidigt nås inte målet i parker och på skolgårdar. Enligt miljö målsbedömningen kan nya åtgärder, bland annat ett regionalt bullernätverk, få positiv effekt men det finns risk att dessa inte är tillräckliga mot bakgrund av den snabba utbyggnadstakten i samhället, eller att goda intentioner inte blir verklighet. Styrmedel med negativa eller otillräckliga effekter väger tungt i helhetsbedömningen, främst kring infrastruktur och buller.

11 Riktvärde för trafikbuller utomhus vid fasad.



## Trafiksäkerhet

Beslutet om Nollvisionen, som antogs av en enig riksdag 1997, har haft stor betydelse för utvecklingen och genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder inom vägtransportssystemet. Det etiska ställningstagandet i nollvisionen är att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

År 2009 beslutade regeringen om ett nytt etappmål som innebär att antalet döda ska halveras till 2020. Det innebär att antalet omkomna i trafiken årligen då inte får överstiga 220 och svårt skadade inte ska överstiga 4100 personer. Enligt Transportstyrelsens statistik för år 2020 omkom 204 personer, varav 161 var skyddade trafikanter och 43 oskyddade, och 1645 personer skadades svårt (Transportstyrelsen, 2021a). Det innebär att nollvisionens etappmål har uppnåtts men eftersom det inte går att utesluta att pandemin har bidragit till minskad trafik som har påverkat olyckstalen kommer resultatet att undersökas vidare.

Antalet trafikolyckor för fordonstrafik har minskat de senaste åren. Samma utveckling ses inte för oskyddade trafikanter. Till 2030 har ett nytt etappmål bestämts som innebär att antalet omkomna i trafiken ska halveras från 2020 fram till dess. Enligt Transportstyrelsen (Transportstyrelsen, 2021b) kräver framgång i trafiksäkerhetsarbetet insatser från alla aktörer. Större fokus behöver riktas på fallolyckor bland gående som är en trafikantgrupp som står för en stor andel av skadade i trafikmiljön, men som hittills inte ingått i uppföljningen av etappmålen.

Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken eftersom de varken har den erfarenhet och förståelse som behövs för att klara sig i trafiken. Enligt en studie (Johansson & Leden, 2009) anser barn att dåligt sikt, intensiv motortrafik och hög hastighet bidrar till en farlig trafikmiljö. Barn kan även tänkas ha sämre sikt än vuxna på grund av deras längd och eftersom synen inte är fullt utvecklad bland mindre barn. Barn har svårare än vuxna att bedöma

avstånd och hastigheter samt att förutse andra människors beteenden. Även hinder som parkerade bilar, träd och byggnader gör det ofta svårt för barn att få en överblick över trafiken.

Generellt sett har antalet omkomna och svårt skadade barn i trafiken i åldern 0 – 17 år minskat från 2003 fram till 2020 med vissa variationer enligt Transportstyrelsens statistik. Redan 2011 rapporterades att trafikskadorna minskat markant genom bättre trafikplanering, separata gång- och cykelbanor, säkrare bilar och bättre säkerhetsutrustning i bilarna (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), 2011). Även det faktum att barns och ungas rörelsefrihet har minskat påverkar olycksstatistiken. Antalet barn som dödas som fotgängare och cyklister har minskat med 90 procent sedan 1950-talet.

## Aktivt resande

Aktivt resande omfattar gång, cykel och andra färdmedel som inkluderar fysisk rörelse, samt kollektivtrafik (Trafikverket, 2021e). I begreppet cykel inkluderas även elcykel och elscooter. Aktivt resande kan bidra till att minska klimatutsläppen, förbättra hälsan, öka tillgängligheten, gynna social inkludering och hantera trängsel i städer.

Daglig rörelse har visat sig vara av stor betydelse för bra hälsa och att förebygga ohälsa och transportsystemet har stor potential att skapa goda förutsättningar att bidra till detta genom trygga, säkra och attraktiva färdmiljöer som stimulerar till aktivt resande (Trafikverket, 2019).

Idag är det knappt två tredjedelar av Sveriges vuxna befolkning som når upp till WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet och andelen stillasittande ökar (Trafikanalys, 2021). Endast två av tio svenska ungdomar når upp till WHO:s rekommendationer om fysisk aktivitet, enligt siffror från 2016. Barn och unga som uppfyller aktivitetsrekommendationerna via aktiv transport är mycket få och ser ut att bli färre enligt uppföljning av de transportpolitiska målen (Trafikanalys, 2021). Vuxna som

uppfyller aktivitetsrekommendationerna via aktiv transport har också minskat.

Målet för aktivt resande är kopplat till målen i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram som har som övergripande mål att andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, 2021).

För att öka andelen hållbart resande i Västra Götaland har potentialen för arbets- och skolpendling med gång, cykel och elcykel för befolkningen i regionen undersökts (Västra Götalandsregionen, 2018). Enligt undersökningen kan 37 procent av de arbetande i Västra Götaland cykla till arbetet inom 30 minuter.

### Tillgänglighet

Hållbarhetsaspekterna med avseende på tillgänglighet är uppdelad i olika kategorier: Tillgängligheten för näringslivet, på landsbygden, i städer, grundläggande tillgänglighet för alla grupper av människor samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. För enkelhetens skull redovisas tillgänglighet i ett och samma kapitel.

Tillgänglighet är ett centralt begrepp för transportsystemets funktion och kan bidra till ett Sverige som håller samman med minskade sociala klyftor, ökad jämställdhet, ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning i hela landet. (Trafikverket, 2019). För att nå dit behöver planeringen ske med en medvetenhet om olika gruppers värderingar, förutsättningar och behov. Tillgänglighet kan uppnås genom nära lokalisering, snabba transporter och virtuellt genom internet. På grund av att tillgänglighet är mycket omfattande och mångfacetterat och många gånger ett rörligt mål som ständigt behöver förbättras saknas en distinkt definition och målnivå.

En väl fungerande samhällsstruktur, där transportsystemet är en del, är grunden för tillgänglighet till bland annat jobb och bostäder i hela landet. En fungerande bostadsmarknad i hela landet är av väsentlig

betydelse för att alla människor ska få tillgång till en bostad, och dagens bostadsbrist ska mötas med ett ökat bostadsbyggande. Även näringslivets konkurrenskraft bygger på tillförlitliga transporter, inom Sverige och genom länkar till resten av världen. Det ställer krav på att transportsystemet planeras med beaktande av övrig samhällsplanering på såväl lokal och regional som statlig nivå<sup>12</sup>.

### Näringsliv

Godstransporterna är i hög grad koncentrerade till ett fåtal större stråk, där de huvudsakliga stråken, oavsett avstånd eller varugrupp, är väg E4, E6, E18 och E20 (Regeringskansliet, 2018). Det betyder att det ställs höga krav på kvalitet, särskilt bärighet, på dessa stråk vilket inte uppnås överallt idag. Transporter av gods sker också via järnväg, sjöfart och flyg.

Godstransporternas tillgänglighet bedöms med en extrapolering av äldre underlag befinna sig på samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs. Detta ligger också i linje med resultaten från de mer aktuella nöjdkundundersökningarna med lokala näringsidkare, transportköpare, yrkestrafikanter på väg och lokförare (Trafikanalys, 2021).

Under 2018 och 2019 har tillgängligheten för godstransporter på väg befunnit sig på ungefär samma nivå med avseende på utbredning och konnektivitet som då de transportpolitiska målen antogs, järnväg har ökat något (Trafikanalys, 2021). Inga beräkningar utfördes för 2020. När det gäller transportsystemets tillförlitlighet visar uppföljningen att godstågstrafiken har haft en positiv utveckling med avseende på punktlighet medan totalstoppens varaktighet i vägnätet har ökat de fem sista åren men inte är högre än 2009.

För basnäringen är transportkostnaden av stor betydelse för konkurrenskraften. Långa transportavstånd och begränsningar i bärigheten på det finmaskiga vägnätet samt begränsad kapacitet och standard på delar av

12 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.



järnvägsnätet påverkar konkurrenskraften negativt för en näring som är mer och mer specialiserad och verkar på en global marknad.

För skogsnäringen är tyngre transporter en avgörande faktor för konkurrenskraften medan det för långväga godstransporter generellt i första hand handlar om möjlighet till att transportera större volymer genom längre fordon. Både längre och tyngre fordon har god samhällsekonomisk nytta, med lägre klimatpåverkan och bibehållen säkerhet.

I den nationella trafikslagsövergripande planen för infrastrukturen för perioden 2018–2029 är näringslivets godstransporter ett av de områden som har prioriterats vilket innebär att åtgärder kommer att genomföras för att höja och behålla bärigheten på såväl vägsträckor som broar som i dag inte har bärighetsklass 1 standard (Regeringskansliet, 2018).

### Landsbygd

För medborgare och företag etablerade i landsbygderna handlar det, till skillnad från basnäringen, i mindre utsträckning om infrastrukturens standard utan framförallt om ett bristfälligt trafikutbud med få eller inga alternativ utöver den egna bilen. Färre boende och företag verksamma i landsbygderna leder också till mindre underlag för såväl offentlig som kommersiell service.

Att det finns ett bristfälligt trafikutbud visar också en studie av sambandet personaltäthet och kollektivtrafiktäthet i olika kommuner, av vilken det framgår att ett bilinnehav och utbud av kollektivtrafik inte samvarierar vare sig positivt eller negativt i landsbygdskommuner, förutom i de avlägset belägna kommunerna (Trafikanalys, 2021).

När det gäller den lokala tillgängligheten till livsmedelsbutik, grundskola, vårdcentral och arbetsplatser med persontransporter (bil och kollektivtrafik) visar regeringens måluppföljning sammantaget att tillgängligheten befinner sig på samma nivå som då de transportpolitiska målen antogs (Trafikanalys, 2021). Måluppföljningen visar att en mindre andel av befolkningen i

landsbygdskommunerna, jämfört med tätortskommuner eller kommuner nära tätorter, fortfarande bor på ett rimligt avstånd från service och arbetsplatser, särskilt i de avlägset belägna landsbygdskommunerna.

Uppföljningen visar att tillgängligheten till skolor och framför allt gymnasieskolor är väsentligt lägre i landsbygdskommuner och pendlingskommuner än i storstäder men att den ökar. Tillgängligheten med cykel till livsmedelsbutik och grundskola anses generellt vara hög, i landsbygdskommuner (dock lägre än i städer) förutom för mycket avlägset belägna landsbygdskommuner. Trenden är dock fortsatt negativ generellt mot lägre tillgänglighet till närmaste dagligvaruhandel. Tillgängligheten till vårdcentraler följer samma mönster som handeln. Den sammanvägda bedömningen är att tillgängligheten generellt för persontransporter befinner sig på samma nivå som då de transportpolitiska målen antogs.

För att kunna bo och verka i landsbygderna beskriver den parlamentariska landsbygdskommittén i sitt slutbetänkande att arbetstillfällen, välfärdstjänster, kommersiell service samt kultur är centrala faktorer för att landsbygderna ska kunna utvecklas och överleva på sikt.

### Städer

Städernas förutsättningar med fortsatt befolkningstillväxt handlar i första hand om trängsel och hur en begränsad infrastruktur används på effektivaste sätt.

I de mest tätbefolkade kommungrupperna finns en negativ korrelation mellan utbud av kollektivtrafik och bilinnehav, vilket visar att högt kollektivtrafikutbud inte behöver innebära ett lägre bilinnehav. Tillgängligheten med kollektivtrafik till grundskola och gymnasium är högst i täta kommuner. Till dagligvaruhandel är tillgängligheten högst i städer, vilket också gäller livsmedelsbutiker som till skillnad från dagligvaruhandeln har ett komplett utbud året runt. Tillgängligheten till

livsmedelsbutiker har ökat något mellan 2019 och 2020. Tillgängligheten till vårdcentraler visar samma mönster.

Prioriteringar mellan olika trafikantgrupper och intressen blir därför nödvändig framöver, där mer hållbara färd sätt prioriteras och en hållbar varuförsörjning säkras. Det handlar bland annat om att fysiskt omdisponera stadens begränsade utrymme till förmån för gång-, cykel och kollektivtrafik exempelvis; att minimera gatuparkering på vissa gator för att skapa utrymme för cykelvägar samt bilfria zoner; förbättrade lastzoner utvecklas och godset samordnas bättre med färre antal leveranser; leveranser i lågtrafik eller nattetid med lågbullrande fordon; förbättrade bytespunkter i kollektivtrafiken med trygga cykelparkeringar.

### Grundläggande tillgänglighet

Transportpolitiken har under lång tid haft särskilt fokus på oskyddade trafikanter, barn, äldre och funktionsnedsattas transportbehov, samt att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga i lika hög grad tillgodoser såväl kvinnors som mäns transportbehov. Grundläggande tillgänglighet innebär att alla invånare, oavsett ålder, kön, bakgrund eller ekonomi kan använda transportsystemet.

Det finns skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster. Dessa kan ses som en konsekvens av mer övergripande skillnader, som att kvinnor generellt tar en större del av det obetalda hushålls- och omsorgsarbetet medan män förvärvsarbetar i högre utsträckning (Trafikanalys, 2021). Enligt uppföljningen av de transportpolitiska målen är det tydligt att män under 2019 körde bil i större utsträckning än vad kvinnor gjorde medan kvinnor reste med bil som passagerare mer än män. Kvinnor reste fler kilometer med regional kollektivtrafik än vad män gjorde 2019.

Med de samhällsförändringar som skett de senaste åren är det nu angeläget att vidga begreppet till att omfatta andra relevanta aspekter av social hållbarhet. Med social hållbarhet menas att transportsystemet ska vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i

lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av landet oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning.

Sedan införandet av FN:s barnkonvention i svensk lag och genom den prövning och analys i arbetet med den regionala planen säkerställs att hänsyn tas till barnets bästa.

### Funktionsnedsättning

Transportsystemet ska vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av regionen oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning.

Ungefär en tredjedel av Sveriges befolkning har minst en funktionsnedsättning som påverkar deras vardag. Det kan vara personer med nedsatt rörelseförmåga, syn- eller hörselskada, nedsatt kognitiv förmåga, till exempel dyslexi, ADHD eller demens, eller personer med varaktigt nedsatt fysisk eller psykisk hälsa, till exempel kronisk värk, mag- och tarmbesvär, allergier, överkänslighet, stress, oro eller ångest. (Trafikanalys, 2019). En funktionsnedsättning kan innebära att en resenär är extra känslig för hinder av olika slag.

Uppföljning av kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning under 2019 visade på stora regionala variationer i tillgänglighetsarbetet. Storstadsregionerna lägger mer resurser och vidtar flera åtgärder än andra delar av landet. Att bo i glesbefolkade områden kan innebära dubbla tillgänglighetshinder för socio-ekonomiskt svaga grupper (Trafikanalys, 2021). Uppföljningen år 2020 visar på att coronapandemin har påverkat tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning som ofta ingår i riskgrupper. Undersökningar, statistik och forskning har visat att personer med funktionsnedsättning i högre grad upplever hinder och därför avstår från att resa kollektivt (Trafikanalys, 2019). Dessa upplevda hinder sammanfaller inte nödvändigtvis med förändringar i kollektivtrafiksystemet utan kan handla om generella barriärer, men de kan också vara av organisatorisk natur.

Resvanor beror på grad och typ av funktionsnedsättning, ålder och sysselsättning (Trafikanalys, 2018). Enligt Trafikanalys rapport tjänar kollektivtrafiken i första hand arbets- och skolresor. Personer med funktionsnedsättning nyttjar inte kollektivtrafiken i lika hög grad.

Tillgången till bil i hushållet är lägre för vuxna med funktionsnedsättningar, i synnerhet för personer med nedsatt rörelseförmåga, vilket tolkas som en indikation på för i kollektivtrafiken och att personer med funktionsnedsättningar föredrar bil (Trafikanalys, 2018).

Regelverket och ansvaret för kravställning på tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken är trafikslagsberoende och präglas av enskilda fysiska och tekniska åtgärder i infrastruktur och i fordon, till exempel fysisk utformning av hållplatser och stationer, rullstolsplatser och audiovisuell information (Trafikanalys, 2019).

Enskilda regioner har successivt tagit steget mot en mer strategisk styrning och uppföljning av tillgänglighetsinsatser, dvs. en högre grad av integration av tillgänglighetsinsatser i såväl ett verksamhetsperspektiv som ett resenärsperspektiv, som exempelvis detaljerade riktlinjer för kravställning på den upphandlade kollektivtrafiken, inklusive tillgänglighetskrav på infrastruktur och fordon, service och information, utbildning och bemötande.

Enligt Trafikanalys (2019) behövs en mer mogen målstyrning som beaktar mångfalden av tillgänglighetsbehov, tillgänglighet som en allmän kvalitetsfråga. Utan ett helhetsperspektiv på service och information kvarstår osäkerhet om resandet för alla, och i synnerhet för personer med funktionsnedsättning. Deras tillit och tilltro till kollektivtrafik som färdmedel förutsätter aktuell, relevant och korrekt information och service i ett Hela-resan-perspektiv, dörr-till-dörr, hela dygnet, hela året.

## Trygghet

Trygghet är en grundläggande välfärdsfaktor i ett samhälle (Trafikverket, 2019). Trygghet tolkas olika av olika individer beroende på vilka erfarenheter vi bär med oss, var vi bor eller var vi befinner oss och vid vilken tidpunkt. Trygghet kan både vara en subjektiv känsla och vara kopplat till ett objektiva mått av risk och brottsstatistik.

Det finns tillfällen och situationer i transportsystemet när resan kan upplevas som otrygg, exempelvis att gå från busshållplatsen i mörker eller att befinna sig vid en större bytespunkt en sen kväll (Trafikverket, 2019). Bristande trygghet kan medföra att resenärer avstår från att göra en resa, vilket i så fall begränsar mobiliteten och möjligheten att ta del av aktiviteter i samhället. Trygghet är således en avgörande faktor för att skapa ett attraktivt och inkluderande samhälle som är jämställt och bidrar till god tillgänglighet för alla.

Enligt en undersökning av Trafikverket (2018b) är trenden över tid att barns skolvägar upplevs som allt mindre trygga. Anledningen till otryggheten är framförallt trafiken. Orsakerna är främst att barnet måste korsa vägar, att vägarna är vältrafikerade och att hastigheterna upplevs vara höga. Barn som åker skolskjuts har däremot en betydligt tryggare resväg till skolan. Områden som har förbättrats över tid är påstigningsplatsen för de som har skolskjuts där hållplatsfickor och väderskydd som exempelvis väntkur förekommer i allt högre utsträckning.

## Bilaga 2 – Avgränsning av hållbarhetsaspekter

Tabell 14. Avgränsning av hållbarhetsaspekter.

Fokusområde Klimat		
Miljöaspekt i miljöbalken	Avgränsning	Koppling till hållbarhetsaspekt i HKB:n
Klimatpåverkan	Klimatfrågan handlar om klimatpåverkan från trafik och infrastruktur. Frågan är också relevant för hur den regionala transportinfrastrukturen kan bidra till omställning och anpassning för att uppnå klimatmålen. Klimatpåverkan definieras som påverkan från transportsystemet i form av växthusgaser och anges i enheten ton koldioxidekvivalenter (CO <sub>2</sub> e) <sup>13</sup> , samt hur transportsystemet passar in i ett mer transporteffektivt samhälle. Aspekten avser utsläpp från trafik samt utsläpp från transportsektorns byggande, drift och underhåll. Åtgärder som bedöms leda till ökad trafikmängd och ökade hastigheter bedöms leda till ökade utsläpp- I bedömningen inkluderas inte utsläpp från byggskedet.	Klimat

13 Ett mått på utsläpp av växthusgaser från olika gaser som bidrar till växthuseffekten. Koldioxidekvivalenter anger hur mycket koldioxid respektive växthusgas motsvarar för att ge samma klimateffekt.

Transportinfrastrukturens påverkan på fokusområdet landskap inkluderar dess natur- och kulturvärden. I det ingår att bibehålla och stärka den biologiska mångfalden för att naturen ska kunna leverera de ekosystemtjänster vi lever av. Infrastrukturen har en viktig roll för den utvecklingen, till exempel som spridningsvägar för växter eller att möjliggöra passager för djur. Infrastrukturen är också central i det kulturella landskapet som är skapat av och för människan. (Trafikverket, 2019). Det finns områden som är av särskild betydelse för att upprätthålla den biologiska mångfalden (exempelvis Natura 2000 områden och andra skyddade områden enligt 7 kap. miljöbalken) och många arter i dessa områden är beroende av spridningsvägar för ett livskraftigt bestånd. Kulturmiljöaspekten definieras här som kulturvärden i infrastrukturen såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor, samt landskapets kulturvärden. Miljöbedömningen avgränsas till att bedöma risker för påverkan och effekter på de olika aspekterna för de namngivna vägåtgärderna. För övriga åtgärdsområden blir bedömningen mer generell med utgångspunkt från ingående åtgärder. Som stöd i bedömningen används relevanta lager i verktyget Grön Infrastruktur, såsom riksintressen för natur- och kulturmiljövården, Natura 2000-områden. Miljöeffektsbedömningen avgränsas till att bedöma om det finns potential för åtgärden/åtgärdsområdet/planen att stärka den gröna infrastrukturen eller inte, om barriäreffekter för djur ökar eller minskar, hur omfattande markexploateringen är samt om exploateringen görs i skyddade, känsliga eller värdefulla områden. Hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning görs för åtgärder med känd geografisk avgränsning och platsens förutsättningar. För övriga åtgärdsområden har den geografiska placeringen inte varit känd på samma sätt, varpå bedömningen fått göras på en mer övergripande nivå, utan hänsyn till platsspecifika förutsättningar.

Miljöaspekt i miljöbalken	Avgränsning	Koppling till hållbarhetsaspekt i HKB:n
Hälsa	<p>I miljöbalken anges att effekter på människors hälsa ska bedömas och sättas i samband med de andra uppräknade delarna av miljön. WHO definition lyder: "Hälsa är ett tillstånd av fullständigt fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande och ej endast frånvaron av sjukdom." En miljöbedömningsprocess ska inte bara undvika faktiska negativa konsekvenser för människors hälsa utan också främja positiva effekter. Under aspekten hälsa ingår buller och vibrationer, fysisk aktivitet och trafiksäkerhet. Det finns risk för negativa miljöeffekter från buller om boende på grund av infrastrukturplanen utsätts för buller från väg- eller järnvägstrafik med ljudnivåer överstigande de gällande riktvärdena och som riskerar påverka hälsan. Det finns potential för positiva effekter på hälsan om infrastrukturplanen medför att färre dödas och skadas allvarligt på grund av att trafiksäkerheten förbättras. Det finns också potential för positiva effekter på hälsan om infrastrukturplanen medför att det aktiva resandet ökar.</p>	<p>Buller Aktivt resande Trafiksäkerhet</p>
Befolkning	<p>Hälsa kan handla om alternativa lösningar som kan bidra till att det finns tillgång till bostadsnära natur, friluftsliv, goda ljudmiljöer, tillräckligt stora skolgårdar för barns utveckling, gång- och cykelvägar, frisk luft etcetera. (Naturvårdsverket, 2021d). Bedömning ska göras av konsekvenser för både enskilda människor och olika grupper i befolkningen. Exempelvis kan barn kan till exempel vara särskilt utsatta i vissa fall och i andra fall andra grupper. Aspekten bedöms endast med avseende på hållbarhetskriteriet tillgänglighet.</p>	<p>Tillgänglighet Trygghet</p>
Luft	<p>Luft definieras här som emissioner av trafikrelaterade luftföroreningar och deras påverkan på luftkvaliteten, det vill säga koncentrationen av luftföroreningar i utomhusluften. Luftföroreningar är gaser och partiklar i luften som har en negativ påverkan på människans hälsa och/eller miljön, särskilt barn är känsliga för luftföroreningar. Luftföroreningsmarkörer är emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar samt halter av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM10). Aspekten luft bedöms både med avseende på risker och konsekvenser och hållbarhetskriteriet frisk luft.</p>	<p>Luftkvalitet</p>

Miljöaspekt i miljöbalken	Avgränsning	Koppling till hållbarhetsaspekt i HKB:n
Mark	Med aspekten mark avses areella näringars markanvändning som avgränsas till transportinfrastrukturens påverkan på de areella näringarna jordbruk, skogsbruk sett till dess förmåga att producera material och föda. Miljöaspekten har vid avgränsningssamrådet inte tagits upp som prioriterad att bedöma förutom där det berör aspekten biologisk mångfald.	Till viss del biologisk mångfald
Vatten	Med vatten menas här allt vatten såsom det uppträder i naturen, både grundvatten och ytvatten. Ytvatten omfattar sjöar, vattendrag och våtmarker. Avgränsas vid bedömningen till alla utpekade grundvattenförekomster, samt alla ytvatten som omfattas av vattenskyddsområde eller som innehåller allmän vattentäkt men som saknar vattenskyddsområde (VSO). Därutöver vattenförekomster med stora ekologiska värden avses utpekade ekologiskt skyddsvärda vatten. Miljöbedömningen avgränsas till att bedöma risker för påverkan och eventuella konsekvenser på de olika aspekterna för de namngivna vägätgårderna. Samma avgränsning och bedömningsmetod som för Landskap gäller här.	Biologisk mångfald
Hushållning med naturresurser	Aspekten omfattar hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt utifrån hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken, 7 kap. miljöbalken om skydd av områden, samt annan hushållning med material, råvaror och energi. lanspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kap. miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken. Material, massor, energi och råvaror, vilket preciseras till resursanvändning och resurseffektivitet. Ekosystemtjänster och grön infrastruktur, vilket innebär påverkan på grön infrastruktur och naturens förmåga att leverera ekosystemtjänster. Samma avgränsning och bedömningsmetod som för Landskap gäller här.	Till viss del biologisk mångfald
Jord	Aspekten jord utgörs av förekomst av antropogent förorenade områden och tillkommande föroreningar. Miljöaspekten har vid avgränsningssamrådet inte tagits upp som prioriterad att bedöma.	

## Bilaga 3 – Hållbarhetslogg: Beslut och ställningstaganden

Under hela framtagningsprocessen har det förts en hållbarhetslogg med syfte att dokumentera beslut och ställningstaganden som kan påverka hållbarheten, och kunna följa vilka konsekvenser beslut längs vägen har för en hållbar utveckling. I tabellen nedan listas de beslut och ställningstaganden som har fattats såväl på tjänstepersonnivå som politisk nivå och som har betydelse för hållbarhetsbedömningen. I kolumnen till höger beskrivs de bedömda konsekvenserna.

Tabell 15. Hållbarhetslogg med beslut och konsekvensbedömning

Beslut / ställningstagande	Konsekvensbedömning
Regionfullmäktiges beslut 2018-01-30 om uppföljning av miljökonsekvenserna i Regional plan 2018-2029.	Framtagande av ett Miljö-PM 2019 med rekommendationer för integrering av miljöaspekter i planprocess. Ökad tydlighet om hur regionala planen kan bidra till klimatmålen.
Övergripande bedömning av systemanalysens målstruktur gentemot Trafikverkets målbild 2030, Tillgänglighet i ett hållbart samhälle, som är Trafikverkets tolkning av Agenda 2030.	Ökad tydlighet om de aspekter som särskilt behöver lyftas i inriktningsplaneringen.
Politiskt ställningstagande om att Systemanalysen utgör grunden för transportinfrastrukturplanering.	Istället för att göra ett helt nytt omtag behålls den tidigare systemanalysen, som togs fram före Agenda 2030 antogs. Möjlighet att genomföra mindre justeringar av systemanalysen med utgångspunkt i nationella mål och nya kunskapsunderlag. Risk för komplexa målkonflikter mellan de nya kunskapsunderlagen och systemanalysen.
Politiskt ställningstagande om en mindre revidering (komplettering) av regional plan. Beslut på nationell nivå om revidering av nationell plan saknas i detta skede.	Möjlighet att introducera ett nytt "mindset" med tydligare ramverk utifrån tidigare analyser.
Beslut om att göra en hållbarhetsbedömning som en utvidgad strategisk miljöbedömning. Och att hållbarhetsbedömningen ska utgå från Trafikverkets målbild 2030 med ingående mål och aspekter som bedömningskriterier.	Säkerställa att inriktningsunderlaget går i riktning mot hållbar utveckling och att miljöaspekterna täcks in enligt miljöbalken. Säkerställer att sociala perspektiv vävs in tydligare i planen.



## Beslut / ställningstagande

## Konsekvensbedömning

Utveckling av tre principer som kompletterar systemanalysen:

1. Regional infrastrukturplans klimatpåverkan ska minimeras.
2. Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättningar beaktas och värderas i planeringen.
3. Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen med ett regionalt etappmål omräknat utifrån Västra Götalands förutsättningar.

Konkreta och tydliga principer för att tydligare styra mot ett hållbart transportsystem och nå uppsatta hållbarhetsaspekter.

Användning av begreppet "transporteffektivt samhälle" i inriktningsunderlaget.

Förhållningsätt med syftet att planen ska bidra till transporteffektivitet.

Regeringsuppdrag om revidering av nationell plan, där det framgår att hållbarhetsaspekter ska integreras genom att vid framtagandet av förslaget till fördelning av ekonomisk ram beakta sociala, miljömässiga och ekonomiska effekter.

Från att ha varit en komplettering, blir det nu en revidering av den regionala planen. Det innebär att hållbarhetsbedömningen får större betydelse.

BHU ställer sig bakom inriktningsunderlaget, som beslutas i regionstyrelsen.

Inriktningsunderlaget innebär en aktualisering av systemanalysen, som tydligare pekar på förbättrad snarare än ökad tillgänglighet, ökat fokus på hållbart resande i hela regionen. Den innehåller också tre nya principer för den regionala planen; bidra till nationella klimatmålet, stötta utvecklingen av ett inkluderande transportsystem och bidra till nollvisionen för trafiksäkerhet.

Tre alternativ för att bygga planen tas fram samt hållbarhetsbedömning av respektive alternativ.

1. Alternativ Flexibilitet
2. Alternativ Större åtgärder
3. Alternativ Intermodalitet

Tre olika sätt att bygga planen utvecklas. De olika alternativen påverkar hållbarhetsaspekterna på olika sätt. Samtliga alternativ har potential till att bidra positivt till de flesta hållbarhetsaspekterna. Alternativ Större åtgärder innebär en risk för negativ påverkan på klimatet.

## Beslut / ställningstagande

## Konsekvensbedömning

Politiskt ställningstagande i BHU om att gå vidare med alternativ Större åtgärder och alternativ Intermodalitet. Planen ska hålla sig inom inriktningsunderlaget.

De två alternativen kräver avvägningar för att kunna klara klimatmålet. Som beslutsunderlag finns hållbarhetsbedömning där det i medskicken synliggörs att för att planen ska ha potential att bidra till minskad klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet har valet av åtgärder stor betydelse. Större vägåtgärder innebär generellt sett större risk för ökad trafik, därmed risk för att motverka mål om minskad klimatpåverkan.

Dialog med kommunalförbundens förbundsstyrelser. Tydligt ställningstagande om att beslutade objekt och beslutade brister ska genomföras.

Många av de namngivna objekten förväntas ge positiva effekter på näringslivets tillgänglighet, tillgänglighet till arbete för de som bor på landsbygden samt förbättrad trafiksäkerhet för vägtrafiken. De riskerar dock att motverka klimatmålet genom att de i flera fall riskerar leda till ökad trafik eller ökade hastigheter.

Prövning och analys av barnens bästa.

Slutsatser utifrån barnkonventionens relevanta artiklar blir medskick till det fortsatta planbygget.

Tjänstepersonsbeslut om att med hjälp av utomstående expertis göra känslighetsanalyser av klimatberäkningarna. Samt att dessa ska kompletteras med kvalitativa bedömningar enligt SEB-metodiken.

Både SEB:arna och schablonerna bygger på den nya basprognosen, som utgår från en väldigt hög elektrifieringstakt och snabb ökning av förnybara drivmedel, vilket har ifrågasatts från flera olika håll. Känslighetsanalysen visade att oavsett beräkningsmetod ligger planen runt noll i utsläpp. Ett sätt att göra det mindre sårbart är att komplettera med en kvalitativ bedömning av om de olika åtgärdsområdena leder i riktning mot ett transporteffektivt samhälle.

Medskick utifrån hållbarhetsaspekterna: vilka åtgärder leder till respektive motverkar aspekterna.

Medskicken används i bygget av planen för att säkerställa att planen går i en hållbar riktning.

BHU ställde sig bakom utkastet till förslag till remissversion av planen med hållbarhetsbedömning

Hållbarhetsbedömningen visade att planen inte har några betydande negativa miljöeffekter. Planen bidrar positivt till de flesta hållbarhetsaspekter och har varken positiv eller negativ påverkan på klimat, biologisk mångfald och trygghet.

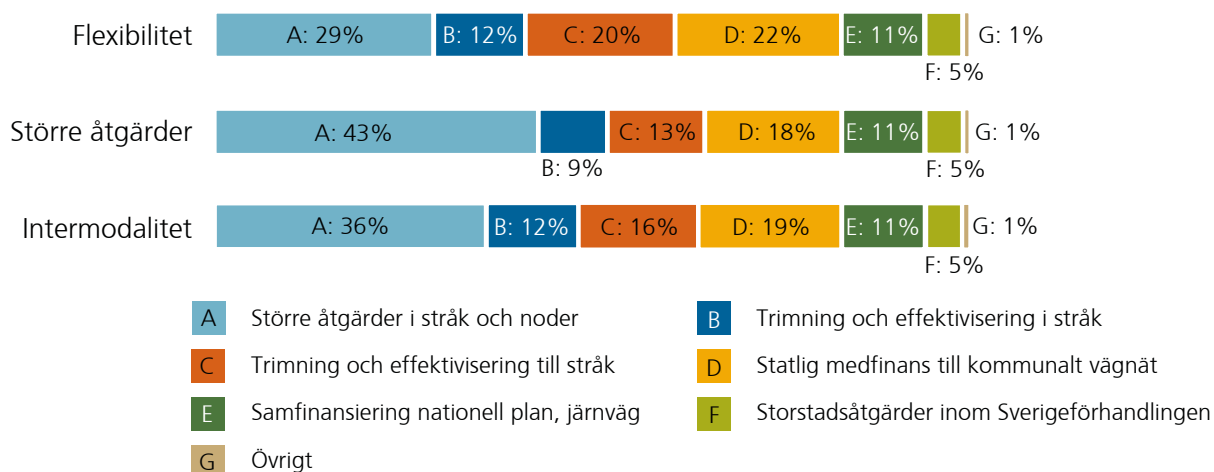
## Bilaga 4 – Alternativa förslag till utformning

Tidigt i processen fanns tre alternativa förslag på utformning av infrastrukturplanen. Dessa togs fram för att undersöka olika möjligheter till utformning; alternativ *Flexibilitet*, alternativ *Större åtgärder* och alternativ *Intermodalitet*. I samband med det gjordes även en hållbarhetsbedömning av alternativen.

Den stora skillnaden mellan alternativen var hur stor andel av medlen som avsattes till större respektive mindre åtgärder, se figur 10. Även fördelningen mellan de övriga åtgärdsområdena skiljde sig åt mellan alternativen. Det fanns även olika stora satsningar på cykel, kollektivtrafik respektive mindre vägåtgärder inom åtgärdsområdena *trimning och effektivisering i stråk*, *trimning och effektivisering till stråk* samt *statlig medfinans till kommunalt vägnät*.

**Alternativ *Flexibilitet*** innebar ett fokus på mindre åtgärder med en god spridning över hela länet. Detta alternativ innebar att infrastrukturplanens medel genererar fler, men mindre, åtgärder och större geografisk spridning totalt sett. Särskilt prioriterat i detta alternativ var att stärka kopplingen till stråk genom åtgärder i det mindre vägnätet.

I alternativ *Flexibilitet* ingick inga nya större vägobjekt. Däremot ingick ökade satsningar på det mindre vägnätet, cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder samt ökade satsningar på smärre åtgärder.



Figur 10. Fördelning av medel för de tre alternativa inriktningarna för infrastrukturplanen.

**Alternativ Större åtgärder** innebär ett fokus på att åtgärda högst prioriterade brister i infrastrukturplan 2018-2029 och de åtgärdsförslag som har lyfts fram i genomförda åtgärdsvalsstudier. Alternativet gav möjlighet för nya namngivna vägåtgärder men hade bara möjlighet att åtgärda en del av de många bristerna i genomförda åtgärdsvalsstudier. Alternativet gav en mindre geografisk spridning av åtgärdena i länet.

I alternativ Större åtgärder ingick möjlighet till flera nya större vägobjekt. Därtill ingick en något ökad satsning på cykelåtgärder och kollektivtrafik. Det ingick däremot inga ökade satsningar på det mindre vägnätet och inga ökade satsningar på smärre åtgärder.

**Alternativ Intermodalitet** är var en sorts mellanvariant av ovanstående alternativ, med fokus på att stärka bytesmöjligheter för person- och godstransporter. Alternativet gav möjlighet att genomföra ett fåtal nya namngivna vägåtgärder men även många mindre åtgärder.

I alternativ Intermodalitet ingick möjlighet till något/några nya större vägobjekt. Därtill ingick ökade satsningar på kollektivtrafik och en något ökad satsning på cykelåtgärder, det mindre vägnätet och smärre åtgärder.

## Hållbarhetsbedömning av alternativen och beslut om fortsatt arbete

Hållbarhetsbedömningen, som finns sammanfattad i en rapport<sup>14</sup>, visade att de tre alternativen hade potential för positiv påverkan på de flesta aspekterna. Däremot fanns risk för negativa effekter avseende aspekterna klimat och biologisk mångfald.

Alternativ *Större åtgärder* var det alternativet med högst andel större vägobjekt och riskerade att motverka det nationella klimatmålet.

*Alternativ Flexibilitet* och *Intermodalitet* möjliggjorde för bättre förutsättningar att bidra till klimatmålet, men även dessa förutsatte att åtgärder väljs som kunde ge förutsättningar för minskad klimatpåverkan.

Samtliga tre alternativ riskerade att medföra negativ påverkan på den biologiska mångfalden, till följd av markanspråk och barriäreffekter. För alternativ *Större åtgärder* bedömdes de negativa effekterna bli större än för de övriga två alternativen, men för alternativ *Flexibilitet* och *Intermodalitet* skedde markanspråken över en större geografisk yta.

Efter genomförande av hållbarhetsbedömning av alternativen ställde sig beredningen för hållbar utveckling (BHU) bakom ett förslag om att gå vidare med en fördjupning av alternativ *Större åtgärder* och alternativ *Intermodalitet* för fortsatt åtgärdsplanering till infrastrukturplanen 2022-2033. Alternativ *Flexibilitet* utgick. Regional infrastrukturplan 2022-2033 har således arbetats fram utifrån en kombination av alternativ *Större åtgärder* och *Intermodalitet*.

---

14 Rapporten återfinns i handlingarna till beredningen för hållbar utveckling 8 dec 2020.  
<https://opengov.360online.com/Meetings/vgregion/Meetings/Details/1841560?agendaItemId=274012>

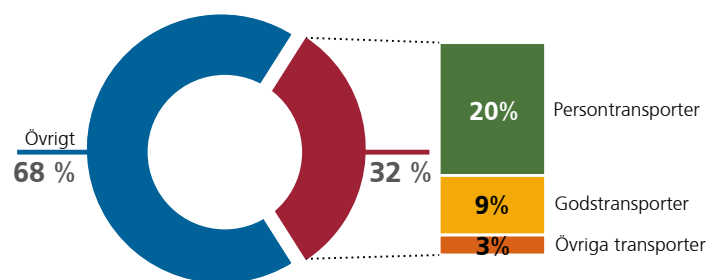
## Bilaga 5 – Känslighetsanalys

### Transportsektorns bidrag till minskad klimatpåverkan

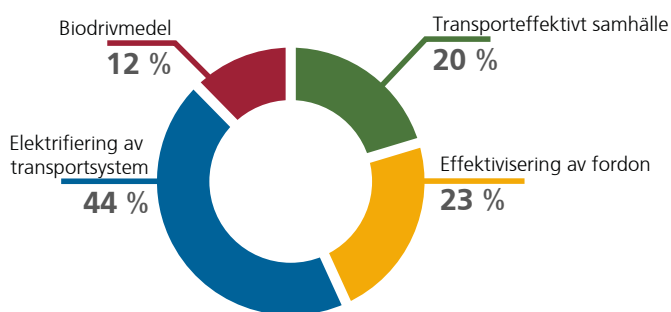
Transportsektorn står för cirka en tredjedel av de totala CO<sub>2</sub>-utsläppen i Sverige. Persontransporter bidrar till cirka 63 procent av dessa (20 procent av totala utsläppen), se figur 11. Sverige har som mål att senast år 2030 ska utsläppen från inrikes transporter ha minskat med minst 70 procent jämfört med år 2010. Hittills har utsläppen minskat med 20 procent<sup>15</sup>. Inrikes flyg omfattas inte av detta mål, utan ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. De faktorer som påverkar utsläppen är mängden fordon och mil, hur vi reser, vilka bränsletyper vi använder och fordonens energieffektivitet. Utöver det påverkar byggandet av infrastrukturen utsläppen.

Enligt det klimatpolitiska rådet<sup>16</sup> ska utsläppen från transporter minskas genom förnybara drivmedel, förbättrad energieffektivitet och ett transporteffektivt samhälle. Elektrifiering av transporter beräknas stå för den största andelen av minskningen, cirka 44 procent, följt av åtgärder inom ramen för effektivare transporter och fordonsteknik, cirka 23 procent. Biodrivmedel beräknas stå för 12 procent av minskningen. Utöver teknikutvecklingen beräknas åtgärder inom ramen för ett transporteffektivt samhälle stå för cirka 20 procent av utsläppsminskningen, se figur 12. Med begreppet transporteffektivt samhälle avses ”ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil

och flyg minskar. Samtidigt som den samlade tillgängligheten (transportnyttan) upprätthålls”. Infrastrukturplaner är en pusselbit i utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.



Figur 11. Koldioxidutsläpp från Sverige.



Figur 12. Beräknat behov av utsläppsminskning från olika insatsområden.

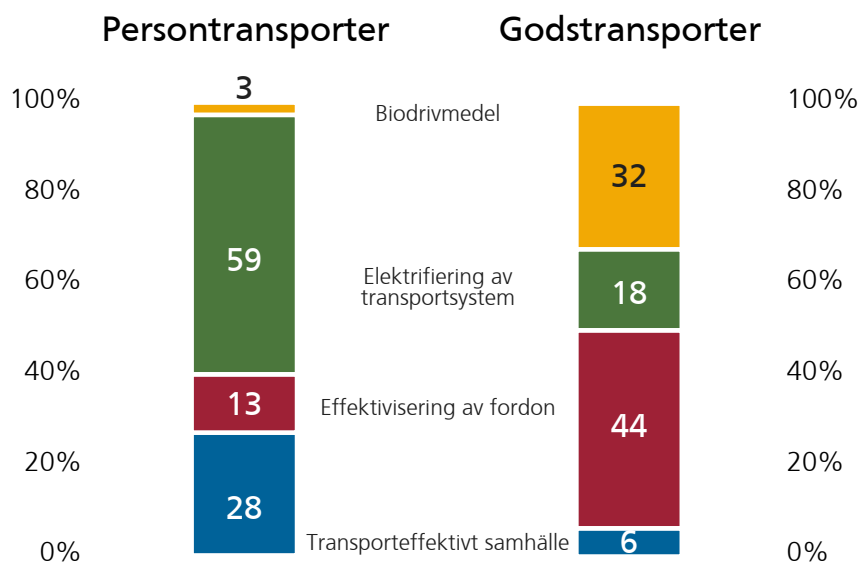
15 Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen 2020, Naturvårdsverket. <https://www.naturvardsverket.se/978-91-620-6911-7/>

16 Det klimatpolitiska rådet är ett tvärvetenskapligt expertorgan med uppgift att bistå regeringen med en oberoende utvärdering av om den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen. Rådet ska belysa effekter av beslutade och föreslagna styrmedel från ett brett samhällsperspektiv och analysera om målen, både kort- och långsiktigt, kan nås på ett sätt som ger goda förutsättningar för kostnadseffektivitet, samtidigt som hållbarhetsbegreppets tre dimensioner (ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet) beaktas. Rådet består av medlemmar med hög vetenskaplig kompetens inom miljö, miljöpolitik, ekonomi, samhällsvetenskap och beteendevetenskap.

Även om elektrifiering av fordon beräknas bidra till den största delen av utsläppsminskningen från transporter räcker det inte för att nå klimatmålet i tid, se figur 13. Utöver teknikutveckling behövs det en kombination av investeringar i transportinfrastrukturen tillsammans med styrmedel som leder till ett transporteffektivt samhälle. Åtgärder som bland annat bidrar till ökad cykling, ökad kollektivtrafik, ökad överflyttning från väg till järnväg och minskad biltrafik är av stor betydelse för klimatmålets måluppfyllelse. Gällande godstransporter beräknas effektivisering av fordon, följt av biodrivmedel, stå för den största andelen av utsläppsminskningen.

transportområdet är beroende av utvecklingen av samhället i stort, till exempel till andra prognoser om ekonomisk utveckling och befolkningstillväxt.

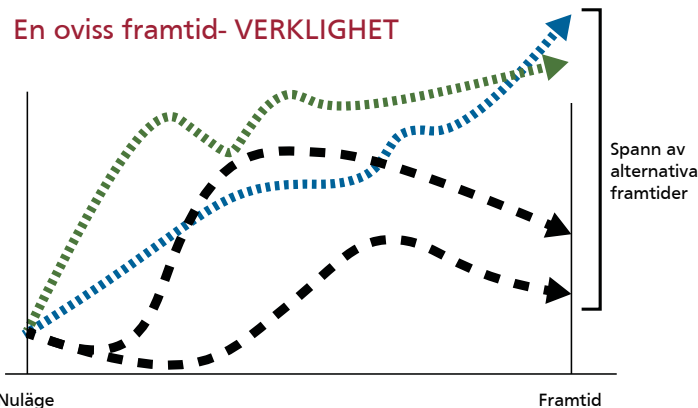
Basprognosen riskerar att leda till en tro att den prognostiserade framtiden är en verklighet. Däremot, vilket också nämns i Västra Götalandsregionens regionala utvecklingsstrategi, är framtiden förknippad med osäkerheter. Planeringen behöver därmed vara robust och kunna anpassas utifrån förutsägbara och oförutsägbara händelser i framtiden. Således finns det betydande risker med att planera utifrån en prognos. Därför är det av stor betydelse hur basprognosen tolkas och används.



Figur 13. Diagrammet redovisar hur de olika insatsområdena kan bidra till minskade utsläpp från transporter.

### Prognos och känslighet

Trafikverket har regeringens uppdrag att löpande tillhandahålla prognoser för trafikutvecklingen. Trafikverkets basprognos speglar en möjlig trafikutveckling och ska utgå från beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för infrastruktur samt beakta arbetet hos andra statliga aktörer. Basprognosen pekar på en framtid som är sannolik om inga andra åtgärder vidtas i framtiden och ligger till grund för samhällsekonomiska analyser samt klimatbedömningar. Med antaganden om framtiden följer av naturliga skäl osäkerheter kopplat till prognoser. Prognoser inom



Figur 14. En prognos visar en möjlig utveckling

För att kunna skapa utrymme för en robust planering finns ett behov av att tala om osäkerheterna i basprognosen och vikten av andra möjliga framtidsbilder. Det vill säga att det inte finns en sannolik framtid utan att det finns ett spann av olika framtidsbilder, se figur 14.

I den senaste basprognosen som togs fram i juni 2020 fastslog Trafikverket att det klimatpolitiska ramverket ska betraktas som ”beslutad politik”, bland annat utifrån den så kallade Januariöverenskommelsen. Det klimatpolitiska ramverket är inte beslutat ännu, vilket ökar prognosens sårbarhet. Utifrån basprognosen konstaterar Trafikverket att Sverige når klimatmålets etappmål för transportsektorn för 2030. Detta görs genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel biodrivmedel och höjt bränslepris. Samtliga tre områden ligger utanför Trafikverkets och regionernas rådigheter gällande nationell och regional infrastrukturplan.

2020 års basprognos innehåller ett antal antaganden:

- **Påskyndad elektrifieringstakt.** År 2030 antas 60 procent av nybilsförsäljningen utgöras av laddbara fordon, och 90 procent år 2040.
- **Ökad användning av biodrivmedel.** År 2030 antas 55 procent av de fossila bränslena ersättas av biodrivmedel, och år 2040 71 procent. År 2030 behövs omkring 70 procent mer biodrivmedel än idag, men år 2040 räcker ungefär dagens volym.
- **Bränslepriserna ökar** med omkring 85 procent jämfört med idag. Det beror på en kombination av höjda bränsleskatter, merkostnader för ökad andel biodrivmedel, och ökade produktpriser (bensin, diesel och biodrivmedel exklusive skatter).
- **Ökat trafikarbete** med cirka 1,1 procent per år (30 procent till 2040).

De olika antagandena har olika kostnads-effektivitet och hållbarhetsprofil. Det finns hållbarhetsrisker med elektrifiering och biodrivmedel, men även med höjda bränslepriser. Riskerna handlar om resurseffektivitet men också om sociala och miljömässiga effekter, inte minst utanför Sverige.

Det finns osäkerheter kring utvecklingen beträffande behovet av en snabb elektrifiering. Till exempel finns farhågor om att det kan uppstå brist på viktiga ämnen, bland annat kobolt, om inte nya gruvor öppnas snabbt. Andra ämnen där efterfrågan tack vare elektrifieringen kommer att öka kraftigt är litium, mangan och nickel. En annan farhåga är att de nya gruvor som behövs kan etableras i miljöer där de orsakar lokala skador och möter lokalt motstånd. Det är omöjligt att bedöma om den förväntade exploateringsgraden av resurser till elfordon kan bli alltför hög i förhållande till framtida behov. Men det är inte osannolikt att nuvarande omsättnings hastighet av vissa material är alldeles för hög för att vara uthållig i ett längre perspektiv<sup>17</sup>. Gällande tillgång på el verkar den största utmaningen vara att säkra elnätet och det ökande effektbehov som förväntas när befolkningen växer, stora industriprocesser som kommer att kräva mer el i kombination med elektrifieringen av transportsektorn. Till exempel anger Göteborg Energi att deras elnätskapacitet för närvarande är hårt belastad och att det är ett tydligt hinder för framtida investeringar och satsningar<sup>18</sup>.

Ökningen av biodrivmedel enligt basprognosens antaganden innebär 70 procent mer biodrivmedel än det som används idag i transportsystemet. Att öka den svenska konsumtionen av biodrivmedel så mycket på relativt kort tid är dock inte problemfritt, eftersom det finns frågetecken om hur mycket biodrivmedel som kan produceras på ett hållbart sätt. Om denna ambitionsnivå med ökade biodrivmedel inte realiseras behöver antingen trafikarbetet minskas med cirka 30 procent genom fyrdubbling av bränslepriser eller så nås inte klimatmålet i tid.

I basprognosen antas bränslepriset öka med drygt 85 procent till 2040. Prisökningen beror på antaganden om högre bränsleskatt (2 procents årlig höjning), ökad inblandning av

biodrivmedel samt ökade priser på både biobränslen och fossila bränslen. Ökade körkostnader för bilen ökar rimligtvis efterfrågan på alternativ till bilen som cykel, gång och kollektivtrafik.

Med antagandena i basprognosen beräknas biltrafiken växa med 27 procent till 2040. Tågresandet beräknas öka med drygt 50 procent i basprognosen. Det sammanlagda regionala kollektivresandet beräknas öka något långsammare än regionaltågsresandet.

För att minska riskerna med en eventuellt utebliven omfattande elektrifiering och ökat inslag av biodrivmedel samt för att inte behöva fyrdubbla bränslepriserna behöver trafikarbetets utveckling bromsas. Regional infrastrukturplan är en pusselbit som i samspel med övriga insatser i samhällsplaneringen kan bidra till ett minskat trafikarbete. En sådan minskad trafikutveckling på väg ger en ökad målpuppfyllelse för aspekterna klimatpåverkan, luftkvalitet, buller, biologisk mångfald, trafiksäkerhet och aktivt resande. Enskilda infrastrukturåtgärder ger begränsade möjligheter till överflyttning från bil till kollektivtrafik, gång och cykel. Däremot har infrastrukturåtgärder i kombination med styrmedel och samhällsplanering en betydande potential att påverka överflyttningen.

Möjligheten att bidra till klimatmålet med insatser i den regionala transportinfrastrukturen är mindre vad gäller direkta utsläpp från fordon och därmed påverkan på klimat och luftkvalitet. Däremot har transportinfrastrukturen en förutsättningsskapande roll för utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.

Ovannämnda åtgärdsområden – elektrifiering, effektivisering och transporteffektivt samhälle bidrar tillsammans till att klimatmålet kan nås. Huruvida utvecklingen går i en nödvändig takt så att målen nås i tid är osäkert. Därför behövs åtgärder inom alla tre områden.

17 Hållbar elektromobilitet, IVL 2020, Nr C 552

18 <https://www.goteborgenergi.se/om-oss/press/pressmeddelanden/pressmeddelande/3081371/Pressmeddelande-Elnatskapaciteten-i-Goteborgsregionen-maste-framtidssakras>



## Beräkning av planens CO<sub>2</sub>-utsläpp

En regional infrastrukturplan innehåller både namngivna och ej namngivna objekt. Åtgärder av större karaktär är namngivna i planen och står för 38 procent av planens medel. Resterande medel är avsatta för åtgärder av mindre karaktär samt samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan. De flesta av de mindre åtgärderna beslutas under genomförandet av planen.

De större objektens klimatutsläpp är beräknade av Trafikverket i de samhällsekonomiska beräkningar (SEB:ar) som genomförts utifrån Trafikverkets basprognos. För de mindre åtgärderna saknas i huvudsak beräkningar. Det innebär en stor rad osäkerheter som påverkar möjligheten till en detaljerad beräkning av klimatpåverkan.

För att ändå kunna få en bild av planens påverkan på klimatet används schabloner för att beräkna klimatpåverkan från de ej namngivna åtgärderna. Schablonerna bygger på

ett antal antaganden och olika scenarier för bilflottans utveckling. Scenarierna och de olika schablonerna redovisas i tabell 16 samt förklaras i texten nedan. Schablonerna visar beräkningar av hur många tons ökning eller minskning av CO<sub>2</sub>-utsläpp en miljon kronor investering ger för respektive åtgärdstyp.

För respektive scenario har olika emissionsfaktorer använts. En emissionsfaktor anger hur mycket CO<sub>2</sub> som släpps ut per körd kilometer per fordon. Bensindrivna bilar, dieseldrivna bilar och elfordon ingår i schablonerna och räknas för år 2030 och 2040.

För de namngivna objekten görs samlade effektbedömningar (SEB) med en omfattande analys av CO<sub>2</sub>-utsläppen utifrån antaganden i Trafikverkets basprognos. Att räkna om utsläppen från dessa objekt utifrån andra antaganden kräver djupare och tidskrävande analyser. Därför görs bara en kvalitativ känslighetsanalys av namngivna objekt i planen.

Tabell 16. Använda schablonvärden för fem olika scenarier inklusive regional plan 2018-2029. I samtliga scenarier används beräknade värden från SEB:ar för de namngivna objekten. Se avsnitt Beskrivningar av scenarier för utförligare information.

Scenario	Regional plan 2018-2029	Trafikverkets referens-scenario	Basprognos 2020	Basprognos 2020 b	Klimat 2030/IVL
År	2030	2040	2030/2040	2030/2040	2030/2040
Emissionsfaktor, g/km*	122	59	30/10,5	30/10,5	97
Namngivna objekt	Enligt SEB:ar*				
Mindre väg, ton CO <sub>2</sub> /år	1,2	-	0	0	0
Kollektivtrafik, ton CO <sub>2</sub> /år	- 0,7	- 0,5	0/- 0,1	- 0,26/- 0,1	- 0,85/- 0,22
Järnväg, ton CO <sub>2</sub> /år	- 0,8	- 0,6	0	- 0,28/- 0,1	- 0,9/- 0,23
Cykel, ton CO <sub>2</sub> /år	- 0,7	- 0,3	0	- 0,17/- 0,06	- 0,53/- 0,14
Trafiksäkerhet och miljö, ton CO <sub>2</sub> /år	-	- 0,2	0	- 0,08/- 0,03	- 0,27/- 0,07
Sverige-förhandlingen (kollektivtrafik), ton CO <sub>2</sub> /år	-	- 0,7	0	- 0,35/- 0,12	- 1,13/- 0,29

\* Det tas inte fram några nya SEB:ar utifrån de alternativa emissionsfaktorerna förutom det som står i Trafikverkets basprognos.

## Resultat av beräkningarna

Beräkningarna, se figur 15, visar en tydlig minskning av planens CO<sub>2</sub>-utsläpp jämfört med regional plan 2018–2029 för år 2040, med reservation för att beräkningarna är grova och bygger på ett flertal antaganden. Samma beräkning för år 2030 innebär större utsläppsminskningar på grund av högre emissionsfaktorer.

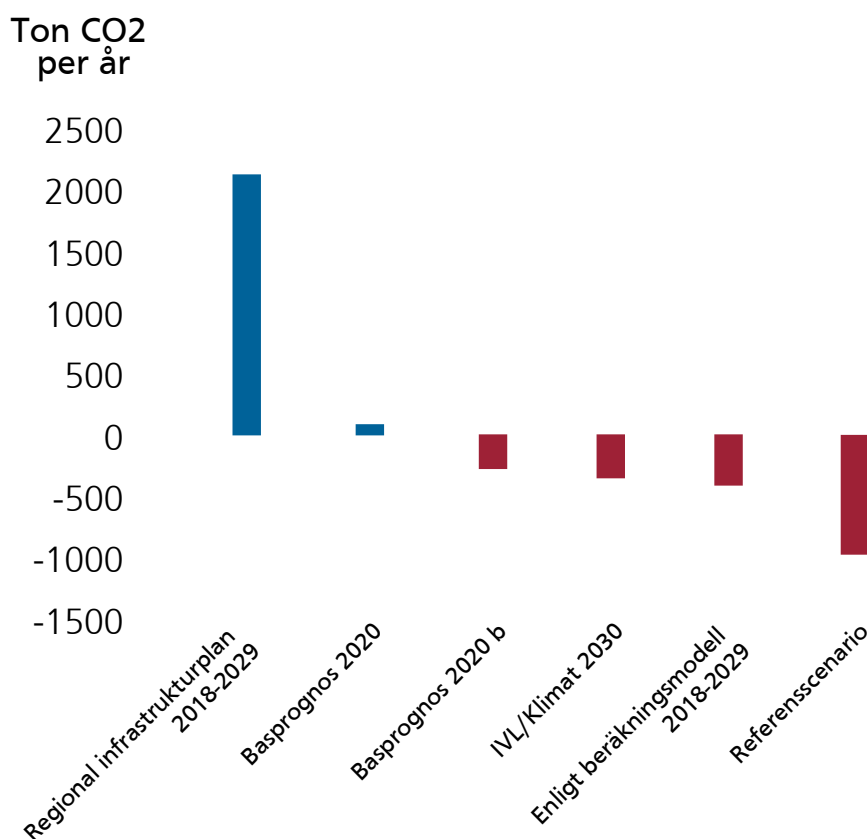
Utsläppsminskningar till följd av infrastrukturinvesteringar möjliggörs bland annat genom att bilresor ersätts av kollektivtrafik och cykel. De framtagna schablonerna visar att ju högre emissionsfaktor som används, desto större blir utsläppsminskningen för cykel- och kollektivtrafikåtgärder resulteras av regional plan. Som tidigare nämnts, har det inte gjorts några omräkningar av SEB:ar för större objekt, eftersom det bedömts vara för resurskrävande. Däremot går det att dra slutsatsen att utsläppen från de större objekten även med en högre prognostiserad emissionsfaktor, kommer att kompenseras av ännu större utsläppsminskningar av cykel och kollektivtrafik. Det vill säga den totala summan av utsläppen kommer att vara minimal.

## Beräkningarna har kompletterats med kvalitativa bedömningar

Att räkna på klimatutsläppen med hjälp av schabloner riskerar att ge en förenklad bild av hur klimatet kan påverkas av olika infrastruktursatsningar. De utgår från ett kompensatoriskt förhållningssätt som innebär att ökade utsläpp från en infrastruktursatsning i ett område kan kompenseras med åtgärder

som leder till utsläppsminskningar i ett annat område samt att samtliga åtgärder inom en åtgärdskategori bedöms ha en likadan påverkan på klimatet. I schablonerna tas inte heller hänsyn till långsiktiga systemändringar till följd av infrastruktursatsningar. I hållbarhetsbedömningen har därför schablonerna använts för att ge en indikation om klimatpåverkan från åtgärder och från planen i sin helhet. Schablonberäkningarna har sedan kompletterats med kvalitativa bedömningar som visar riktningen av olika åtgärder samt huruvida de bidrar till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.

Trafikverket menar att utsläppsminskningen från kollektivtrafik, gång och cykel är marginell eftersom biltrafiken står för den största andelen



Figur 15. Beräknade koldioxidutsläpp för respektive scenario, ton CO<sub>2</sub> per år.

trafik i Sverige i förhållande till kollektivtrafik och cykel. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) pekar däremot på styrkan i kombinerade och utifrån den specifika platsen/kontexten välsammansatta åtgärds paket, vilket kan ha en

stor potential på överflyttning från bil till kollektivtrafik och cykel. Därmed en potential till positivt bidrag till klimatet.

## Beskrivningar av de olika scenarierna

De olika scenarier som finns i tabell 16 redovisas här.

### Regional plan 2018–2029

I regional plan 2018–2029 användes en emissionsfaktor som låg på 122 CO<sub>2</sub> per fordonskilometer som ligger till grund för MKB 2018–2029<sup>19</sup>. Utifrån det togs fram schabloner som redovisas i tabell 16.

### Trafikverkets referensscenario

I Trafikverkets referensscenario med enbart beslutade styrmedel ligger emissionsfaktorn för 2040 på 59 gram per fordonskilometer i genomsnitt, enligt *Effektsamband för*

*transportsystemet*<sup>20</sup>. Utifrån den emissionsfaktorn har schabloner tagits fram som redovisas i tabell 16.

### Trafikverkets basprognos 2020

Emissionsfaktor för basprognos 2020 ligger på 10,5 gram per fordonskilometer för år 2040 i genomsnitt. Extrapolerat för 2030 blir värdet 30 gram per fordonskilometer. Enligt detta scenario når Sverige klimatmålet både för 2030 och 2045. I detta scenario är utsläppsminskningen från överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik och cykel marginell. Därmed ligger schablonerna på noll. Det vill säga inga utsläppsminskningar kan åstadkommas genom investeringar i kollektivtrafik och cykelinfrastruktur.

För de namngivna objekten görs samlade effektbedömningar med utgångspunkt i basprognos 2020.

<sup>19</sup> [https://alfresco-offentlig.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/41b0bd5d-4281-48ad-84a3-9f6e45185e36/MKB\\_Regplan\\_Transport\\_VGR\\_2018-2029\\_11juni2018.pdf?a=false&guest=true](https://alfresco-offentlig.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/41b0bd5d-4281-48ad-84a3-9f6e45185e36/MKB_Regplan_Transport_VGR_2018-2029_11juni2018.pdf?a=false&guest=true). Bilaga 6.

<sup>20</sup> <https://www.trafikverket.se/contentassets/0ebc841761f74f56b31c6eba59511bca/bygg-om/kapitel-7-miljo-210401.pdf>

### Trafikverkets basprognos samt hänsyn till överflyttningspotential - Basprognos 2020 b

Detta scenario tar hänsyn till överflyttningspotentialer från bil till kollektivtrafik och cykel. Västra Götalandsregionen har här tagit fram egna schabloner med utgångspunkt från basprognos 2020 och överflyttningspotentialen. I detta scenario ligger emissionsfaktorerna på samma nivå som basprognosen, 10,5 gram per fordonskilometer 2040 gram per fordonskilometer i genomsnitt. Extrapolerat för 2030 blir värdet 30 gram per fordonskilometer 2030. Det antas att investeringar i kollektivtrafik och cykel kunna minska CO<sub>2</sub> utsläpp från vägtrafiken. Utifrån den emissionsfaktorn har schabloner tagits fram som redovisas i tabell 16.

### Enligt Klimat2030/IVL

För Västra Götalandsregionens beräkningar har Klimat 2030/IVL tagit fram emissionsfaktorer för bilflottan 2030 respektive 2040 med hänsyn till externa klimateffekter (sekundära klimateffekter) samt deras bedömning av utvecklingen av elbilar och biodrivmedel. IVL:s beräkningar skiljer sig främst genom att det har räknats med en lägre andel biodrivmedel till 2030 samt även så kallade well to wheel-utsläpp från biodrivmedel vilket inte finns med i Trafikverkets kalkyler.

Enligt IVL är en emissionsfaktor på 24,4 gram CO<sub>2</sub> per fordonskilometer mer representativ för fordonsflottan 2040. Utifrån den emissionsfaktorn har schabloner tagits fram som redovisas i tabell 16.

### Beskrivning av schabloner

Här beskrivs vilka antaganden som ligger bakom schablonerna samt hur schablonerna togs fram. Beräkningarna är gjorda för ett scenario där emissionsfaktorn ligger på 10,5 gram per fordonskilometer. Beräkningar för övriga emissionsfaktorer görs enligt samma modell som redovisas här.

Klimatnyttan av olika åtgärder är en komplex fråga att belysa och kan bero på många faktorer. Det är svårt att peka på en generell nytta av vissa typer av åtgärder, inte minst är det en stor skillnad på var de genomförs. Exempelvis har utbyggnad av en cykelväg längs en högtrafikerad väg mellan två närbelägna orter i regel en betydligt större effekt än utbyggnad längs en väg där få resor sker. De schablonvärden som har tagits fram i denna rapport pekar på de effekter olika åtgärder kan få på utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, det vill säga en bedömd transportmässig klimatnytta av åtgärderna. Måttet som anges är omfattningen på minskade koldioxidutsläpp per investerad miljon för åtgärderna, i syfte att kunna ge en indikation på planens totala effekt och hur klimateffektiva olika åtgärder är.

Schablonvärdena bygger på uppgifter om specifika åtgärder, resvanor, resandestatistik samt effektsamband. Exempelvis används elasticitetstal<sup>21</sup> från planeringshandboken Kol-TRAST, resandestatistik från Västtrafik, en resvaneundersökning (RVU) genomförd inom ramen för Västsvenska paketet och uppgifter och sammanställningar om planerade åtgärder i planen, bland annat kostnader. Beräkningsmetoden är i stort densamma för schablonerna, men typen av indata skiljer sig åt. Vidare utgår schablonerna för cykel- och mindre vägåtgärder från effekten av en genomsnittlig åtgärd, medan schablonerna för kollektivtrafik- och järnvägsåtgärder baseras på en specifik åtgärd som justerats för att motsvara en generell åtgärd i planen. Källorna för beräkningarna är bilagda i referenslistan. Utsläppsnivåerna som ligger till grund för värdena redovisas nedan.

Schablonerna innefattar inte klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll.

## Schablon för cykelåtgärder

Cykelåtgärder innefattar utbyggnad av cykelvägar. Schablonen beräknas till 0,058 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan.

Antagande om fem procent överflyttning av bilresor för en genomsnittlig cykelåtgärd: Trafikverkets pekar i sin rapport Effektsamband för cykling<sup>22</sup> på 5-15 procent överflyttning beroende på åtgärd, varav cirka hälften beräknas komma från bilresor. Naturvårdsverket räknar med 5 procent överflyttning från biltrafik inom Klimatklivet för cykelåtgärder, vilket baseras på tidigare ansökningar. 5 procent är därmed ett rimligt antagande.

Antagande om 100 000 överflyttade kilometer per år för en genomsnittlig cykelåtgärd: Årsdygnstrafiken (ÅDT) för motorfordon på vägarna där cykelvägar spelats in till planen är i snitt runt 2 000 fordon per dygn. Medelreslängden för cykelresor är cirka 4 kilometer i Västra Götaland, enligt den RVU som genomfördes inom Västsvenska paketet år 2017, och antalet cykeldagar beräknas till 250 dagar per år, i enlighet med Naturvårdsverket.

$$5 \% \text{ överflyttningseffekt} * 2\ 000 \text{ ÅDT} * 4 \text{ km/resa} * 250 \text{ cykeldagar} = 100\ 000 \text{ km/år}$$

Beräknad effekt på minskade koldioxidutsläpp om 0,058 ton/år per investerad miljon: De cykelåtgärder som har spelats in till planen är i genomsnitt 2 kilometer långa och beräknas kosta 18 miljoner kronor styck (9 miljoner kronor per kilometer). Varje överflyttad kilometer från en bilresa beräknas ge en klimatvinst om 10,5 gram, se avsnitt om utsläppsnivåer.

$$100\ 000 \text{ överflyttade km/år} / 18 \text{ mnkr per åtgärd} * 10,5 \text{ gram klimatvinst/km} = 58\ 333 \text{ gram/år per miljon kronor} = 0,058 \text{ ton/år per miljon kronor}$$

21 Elasticitetstalet mäter den procentuella förändringen i efterfrågan när den studerade faktorn ändras en procent. En restidselasticitet på 0,5 innebär alltså att en minskad restid på 10 procent ger ett ökat resande om 5 procent.

22 <https://www.trafikverket.se/contentassets/0ebc841761f74f56b31c6eba59511bca/ovrigt/effektsamband-cykling.pdf>

### Schablon för kollektivtrafikåtgärder

Kollektivtrafikåtgärder innefattar exempelvis utbyggnad av bussgator och hållplatser. Beräkningen utgår ifrån en planerad bussgata i Toltorpsdalen som ligger med i planen, vilken därefter har justerats ned för att motsvara generella kollektivtrafikåtgärder i planen. Schablonen beräknas till 0,092 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan.

Antagande om sex procents överflyttning av bilresor vid byggnation av bussgata:  
En studie från Trivector visar på 20 procent restidsvinst för kollektivtrafiken vid byggnation av en bussgata. Planeringshandboken Kol-TRAST anger en restidselasticitet på 0,6 för kollektivtrafik. Ungefär hälften av överflyttning till kollektivtrafik väntas komma från biltrafik.

$20\% \text{ restidsvinst} * 0,6 \text{ elasticitet} * 50\% \text{ överflyttning från biltrafik} = 6\% \text{ överflyttningseffekt}$

Antagande om 2 040 000 överflyttade kilometer per år för bussgata i Toltorpsdalen:  
Linje 25 mellan Mölndal och Göteborg är huvudlinje i det berörda stråket och där genomförs merparten av kollektivtrafikresorna. Resor på linjens södra halva berörs av åtgärden, uppskattningsvis 4 miljoner resor per år (hälften av linjens totala resande). Medelreslängden i kollektivtrafiken i Göteborgsregionen är 17 kilometer och medianreslängden 8 kilometer, enligt den RVU som genomfördes inom Västsvenska paketet år 2017. Då resan sker inom stadstrafik där resorna är kortare så utgår beräkningen från halva medelreslängden, 8,5 kilometer, som ungefär motsvarar medianvärdet.

$6\% \text{ överflyttningseffekt} * 4 \text{ miljoner resor} * 8,5 \text{ km/resa} = 2\,040\,000 \text{ km/år}$

Beräknad effekt på minskade koldioxidutsläpp om 0,092 ton/år per investerad miljon:  
Kostnaden för åtgärden beräknas till 174 miljoner kronor enligt genomförd SEB. Hälften av kollektivtrafikåtgärderna i planen beräknas ha motsvarande nytta i form av restidsvinst, den andra hälften beräknas ha halva nyttan. Åtgärder på hållplatser och bytespunkter antas inte ge lika stor effekt som åtgärder som ger konkreta restidsvinster. Antalet överflyttade kilometer multipliceras därför med 0,75 för att motsvara en generell kollektivtrafikåtgärd. Varje överflyttad kilometer från en bilresa beräknas ge en klimatvinst om 10,5 gram, se avsnitt om utsläppsnivåer.

$2\,040\,000 \text{ överflyttade km/år} / 174 \text{ mnkr kostnad} * 0,75 \text{ för generell åtgärd} * 10,5 \text{ gram klimatvinst/km} = 92\,327 \text{ gram/år per miljon kronor} = 0,092 \text{ ton/år per miljon kronor}$

### Schablon för järnvägsåtgärder

Järnvägsåtgärder innefattar exempelvis hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder på järnvägarna. Beräkningen utgår från de planerade plattformsförlängningarna på den södra delen av Bohusbanan, som därefter har justerats ned för att motsvara generella järnvägsåtgärder i planen. Schablonen beräknas till 0,280 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan.

Antagande om 11,25 procent överflyttning av bilresor vid plattformsförlängningar:

Med förlängda plattformar på den södra delen av Bohusbanan fördubblas fordonskapaciteten, genom att det blir möjligt att köra två tågset istället för ett. Planeringshandboken Kol-TRAST anger en väntetidselasticitet på 0,3 för kollektivtrafik. Ökad fordonskapacitet är inte synonymt med minskad väntetid, men antas i denna beräkning ge halva effekten av minskad väntetid. På grund av järnvägstrafikens långa avstånd antas 3 av 4 överflyttade resor komma från biltrafik.

$100\% \text{ kapacitetsvinst} * 0,15 \text{ elasticitet} * 75\% \text{ överflyttning från biltrafik} = 11,25\% \text{ överflyttningseffekt}$

Antagande om 3 184 000 överflyttade kilometer per år för plattformsförlängningar på södra Bohusbanan:

Resor på den södra delen av Bohusbanan berörs av åtgärden, uppskattningsvis 1,5725 miljoner resor per år (85 procent av det totala resandet på hela Bohusbanan, enligt Västtrafiks uppskattning). Medelreslängden i kollektivtrafiken i Göteborgsregionen är 17 kilometer och medianreslängden 9 kilometer, enligt den RVU som genomfördes inom Västsvenska paketet år 2017. Då resan sker med tåg där resorna är längre så utgår beräkningen från medelvärdet.

$11,25\% \text{ överflyttningseffekt} * 1,5725 \text{ miljoner resor} * 17 \text{ km/resa} = 3\,000\,000 \text{ km/år}$

Beräknad effekt på minskade koldioxidutsläpp om 0,098 ton/år per investerad miljon: Kostnaden för åtgärden beräknas till 242 miljoner kronor enligt genomförd SEB. Hälften av järnvägsåtgärderna i planen beräknas ha motsvarande nytta i form av kapacitetsvinst, den andra hälften beräknas ha halva nyttan. Antalet överflyttade kilometer multipliceras därför med 0,75 för att motsvara en generell järnvägsåtgärd. Varje överflyttad kilometer från en bilresa beräknas ge en klimatvinst om 10,5 gram, se avsnitt om utsläppsnivåer.

$3\,000\,000 \text{ överflyttade km/år} / 242 \text{ mnkr kostnad} * 0,75 \text{ för generell åtgärd} * 10,5 \text{ gram klimatvinst/km} = 97\,865 \text{ gram/år per miljon kronor} = 0,098 \text{ ton/år per miljon kronor}$



### Schablon för mindre vägåtgärder

Mindre vägåtgärder innefattar många olika typer av åtgärder med olika effekter på restiden. En minskad restid väntas ge ökad biltrafik och omvänt. Schablonen beräknas till 0 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan. Schablonen kompletteras med resultatet ifrån de SEB:ar som tagits fram för vissa mindre vägåtgärder.

Vissa mindre vägåtgärder väntas generera ökad biltrafik, andra minskad biltrafik och många åtgärder väntas inte ha någon påverkan på trafikmängden. En stor andel av åtgärderna är korsningsåtgärder, en del innefattar breddning/standardhöjning av vägar och en del innefattar hastighetsanpassning (hastigheten anpassas nedåt med hänsyn till omgivande miljö för ökad trafiksäkerhet). Breddning/standardhöjning av vägar samt vissa korsningsåtgärder ger på en systemnivå ett ökat bilresande, medan hastighetsanpassning och andra korsningsåtgärder på en systemnivå ger ett minskat bilresande.

Utifrån fördelningen av mindre vägåtgärder som genomförts de senaste åren i Västra Götaland går det inte att belägga att andelen åtgärder som ger ökat bilresande är fler än de som ger minskat bilresande, varför effekten av en generell mindre vägåtgärd bör ligga kring 0 ton/år. Med det sagt är det viktigt att följa upp vilka åtgärder som genomförs för att säkerställa en god total klimateffekt. Exempelvis kan flera mindre vägåtgärder med negativ klimateffekt sammantaget ge en betydande negativ klimatpåverkan.

För ett fåtal av de mindre vägåtgärderna har samlade effektbedömningar (SEB) tagits fram av Trafikverket. Resultatet av dessa inkluderas i bedömningen av planen.

## Sammanfattning av schabloner

Tabell 17. Räkneexempel av schabloner för år 2040 och emissionsfaktor 10,5 gram per fordonskilometer.

Åtgärdsområden och potter	Schablonvärden för år 2040 Minskade koldioxidutsläpp per investerad miljon kronor	Kommentar
Större åtgärder i stråk och noder	Total effekt av SEB:ar	Total effekt av de större namngivna åtgärdernas bedömda klimatpåverkan
Cykelåtgärder Tre potter i planen	- 0,058 ton/år	Schablon för cykelåtgärder
Kollektivtrafikåtgärder Tre potter i planen	- 0,092 ton/år	Schablon för kollektivtrafikåtgärder
Mindre vägåtgärder Två potter i planen	0 ton/år + SEB:ar	Schablon för mindre vägåtgärder samt effekten utifrån de SEB:ar som finns för ett fåtal åtgärder
Trafiksäkerhet och miljöåtgärder En pott i planen	- 0,029 ton/år	Medelvärde av schablon för cykelåtgärder och mindre vägåtgärder, då åtgärderna i stor utsträckning förbättrar infrastrukturen för oskyddade trafikanter inom tätorter
Samfinansiering nationell plan, järnväg	- 0,098 ton/år	Schablon för järnvägsåtgärder
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	-0,123 ton/år	Schablon för kollektivtrafikåtgärder * 1,33 då samtligaorstadsåtgärder bedöms ha en stor resenärsnytta
Övrigt (driftbidrag till flygplats)	Ingen beräkning	Flygtransportarbetet berörs inte av klimatmålet, därtill är det en driftåtgärd som upprätthåller snarare än genererar trafik



## Bilaga 6 – Namngivna åtgärder - förändringar

Nedan anges färdigställda större namngivna åtgärder från Regional infrastrukturplan 2018-2029 samt vilka åtgärder som tillkommit i infrastrukturplan 2022-2033. Vidare anges vilka större namngivna åtgärder från infrastrukturplan 2018-2029 som i infrastrukturplanen 2022-2033 inte längre anges som större namngivna åtgärder, utan som istället anges som brister. Dessa brister kan bli aktuella att åtgärda i kommande planrevideringar.

Observera att de större namngivna åtgärder som ingick i infrastrukturplan 2018-2029 och som ligger kvar i infrastrukturplan 2022-2033 inte listas (de utgör ingen skillnad mellan planerna).

### **Färdigställda större namngivna åtgärder från infrastrukturplan 2018-2029:**

- Väg 44 Förbifart Lidköping, etapp Lidköping - Källby
- Väg 160 Säckebäck - Varekil
- Kungälv resecentrum
- Angered resecentrum

### **Nya större namngivna åtgärder i infrastrukturplan 2022-2033:**

- Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering
- Väg 49 Varnhem-Storekullen (Falköpings kn. gräns)
- Väg 156 Backadal - Bonared
- Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035
- Elfärja, Öckerö, hyra
- Elfärja, Marstrand

### **Större namngivna kollektivtrafikåtgärder från infrastrukturplanen 2018-2029 som anges som brister i infrastrukturplan 2022-2033:**

- Bytespunkt Hjalmar Brantingsplatsen
- Bytespunkt Mölndal
- Bytespunkt Linnéplatsen
- Resecentrum Lerum, gång- och cykelbro

Utöver ovan listade åtgärder finns det ett antal åtgärder från infrastrukturplan 2018-2029 som i olika stor omfattning har ändrat inriktning i infrastrukturplan 2022-2033. Det handlar till exempel om *E20 / Rv40, Tvärförbindelse* som i infrastrukturplan 2022-2033 innefattar en större andel kollektivtrafikåtgärder än i infrastrukturplan 2018-2029 (där den är en vägåtgärd).





Karin Björklind, Regionutvecklare  
karin.bjorklind@borasregionen.se  
Telefon: 0766-08 41 12

Yttrande till  
Regionstyrelsen  
Västra Götalandsregionen Koncernkontoret  
RS 2019-08293

## **Yttrande Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning.**

Västra Götalandsregionen (VGR) har ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna men hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige.

Den regionala planen är framtagen i nära dialog med de fyra kommunalförbunden och Västtrafik. Trafikverket har bistått arbetet. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling, BHU. Arbetet har även stämts av med Länsstyrelsen och Klimat 2030 kopplat till hållbarhetsbedömningen som skett integrerat med planarbetet. Det är Trafikverket som ansvarar för planens genomförande.

Långsiktigt syftar planförslaget till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med större fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela-resan perspektiv, både för person- och godstransporter. Infrastrukturplanen innehåller sju åtgärdsområden baserade på funktion och inkluderar två nya namngivna vägåtgärder, fyra nya namngivna kollektivtrafikåtgärder samt flera utpekade förstärkta satsningar.

En utökad miljöbedömning i form av en hållbarhetsbedömning har genomförts integrerat med de olika stegen i planens framtagningsprocess. Sammanfattningsvis visar hållbarhetsbedömningen att infrastrukturplanen i sin helhet inte medför några betydande negativa miljöeffekter. Föreslagna åtgärder och inriktningar bidrar eller har potential att bidra till de flesta hållbarhetsaspekterna. Planen bedöms inte ha något bidrag men inte heller motverka hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald och trygghet. I planförslaget bedöms det finnas förutsättningar för en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle.

Regionstyrelsen har remitterat förslaget till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning.

### **Boråsregionens synpunkter**

Utifrån givna förutsättningar är Boråsregionen nöjd med både arbetssätt och resultat av arbetet med att ta fram den regionala planen. Det är positivt att Västra Götalandsregionen har involverat både kommunalförbund och kommuner i arbetet med att omarbota den regionala planen så att den nu utgår från vägars funktioner i stället för såsom tidigare uppdelning i olika trafikslag.



Under arbetets gång har tjänstepersoner från VGR informerat både tjänstepersoner i kommunala nätverk såväl som politiken i både kommunalförbund och VGR, via beredningen för hållbar utveckling, BHU. Tjänstepersoner från kommunalförbunden har agerat stöd för att ta fram betydelsefulla förslag på strukturförändringar, val av prioriteringar etc. Detta har resulterat i en väl förankrad plan där samtliga involverade förstår både strukturen och dess innehåll.

Det är även positivt att de fyra kommunalförbunden haft möjlighet att prioritera olika typer av åtgärder inom respektive förbund utifrån behov och förutsättningar. Det möjliggör ett viktigt steg i omställningen mot ett effektivt transportsystem och att olika åtgärder behövs beroende på geografisk placering.

Även om arbetet skett på ett transparent sätt och samtliga parter varit delaktiga, vill förbundet lyfta följande:

### **Kostnadsfördyringar**

Trots att det avsätts stora summor i den nationella transportinfrastrukturplanen behövs mer medel för att kunna åstadkomma ett effektivt transportsystem, eftersom behoven av åtgärder är stora inom det omfattande vägnätet inom VGR. Mer resurser borde gå till att vårda befintlig transportinfrastruktur. Det är därför olyckligt att prisbilden för åtgärder i vägnätet ökar i orimlig takt mellan tidpunkten då beslut tas om en åtgärd tills den är färdigbyggd. Detta leder till att antalet åtgärder som ryms inom infrastrukturplanen blir allt färre över tid. Ett enklare regelverk för byggandet för vissa typer av åtgärder är ett sätt att möta fördyringar. Ett annat kan vara att minska andelen konsultstöd i olika processer och att kostnader räknas upp med samma indexserier.

### **Behovet av att utreda brister**

I arbetet med revideringen har inga nya brister tagits med, med motivet att det finns många genomförda Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och att det finns ett stort antal förslag på åtgärder som saknar finansiering. Trots detta beslut finns det betydande brister i det regionala vägtransportsystemet som inte är utredda och där behovet av åtgärder är stort, såsom väg 181 mellan E20 och Falköping (via Herrljunga) och väg 42 mellan Borås och Vårgårda. Förbundet ser fram emot att dessa kommer att få större utrymme vid nästa planrevidering.

### **Nollvisionen och det mindre vägnätet**

Det mindre vägnätet har stora brister och behovet av underhåll och reinvesteringar är nödvändigt för att upprätthålla vägars farbarhet. I de fall vägarna inte underhålls på rätt sätt leder det till slut till behov av investeringar. Dessa åtgärder (underhåll och reinvesteringar) ligger inom nationell infrastrukturplan och under nuvarande planperiod har det mindre vägnätet låg prioritet, vilket bland annat har lett till att antalet olyckor ökat på det mindre vägnätet. För att leva upp till nollvisionen om skadade personer i trafiken är det mindre vägnätet i behov av både underhåll, reinvesteringar och investeringar. Förutom den ökade olycksrisken finns det företag såsom gröna näringar, besöksmål samt boende i medlemskommunerna som är beroende av det mindre vägnätet för sina transporter och där alternativa vägar saknas.

### **Finansiering av cykelinfrastruktur**

För att öka antalet cykelresor behövs investeringar i cykelvägnätet både på kommunala vägar och det statliga vägnätet som är Trafikverkets ansvarsområde. För de statliga vägarna är det viktigt att se över rutinerna för medfinansiering av cykelinvesteringar inom regional infrastrukturplan. Kravet på 50 procents medfinansiering av kommunerna tillsammans med kostnadsökningarna per meter cykelväg innebär att få cykelvägar byggs. För kommunernas medfinansiering behöver kostnaderna

vara satta så att eventuella kostnadsökningar inte ger ökade kommunala kostnader utan bärs av antingen VGR eller Trafikverket.

### **Trafik över regiongränser**

Förbundet efterfrågar samarbete med grannregioner för att möjliggöra transporter över de administrativa regiongränserna, såsom mellan Tranemo och Gislaved, Vårgårda och Alingsås, Svenljunga och Ullared samt Horred och Kungsäter. Det är beklagligt att en åtgärdsvalsstudie avslutas vid en regiongräns och inte vid en naturlig avslutning i vägnätet.

### **Knutpunkter för kollektivtrafik**

I och med att de större knutpunkterna för kollektivtrafik är åtgärdade ser förbundet att behovet av åtgärder på de mindre knutpunkterna nu är aktuella. Inom Boråsregionen finns behov av satsningar vid Vårgårda station där mötesspår tillsammans med ett resecentrum har potential att ge ett ökat resande. I en framtid med ny stambana mellan Göteborg och Borås ser förbundet möjligheter att koppla samman spåren mellan den nya stambanan och Älvsborgsbanan i Borås för att på detta sätt öka möjligheterna för hållbara resval för nya relationer som skapas.

### **Inspelade TemaÅVS:er**

I Boråsregionens inspel till regional infrastrukturplan under våren 2021 ingick följande förslag på *Tema ÅVS:er med utvecklingspotential inom Boråsregionen*:

- Cykla på landsbygd knutet till tätorter och besöksnäring
- Näringslivets behov av anslutningsvägar till det större vägnätet
- Kollektivtrafikens framkomlighet i stråk
- Åtgärder på det mindre vägnätet med låg standard för vägkopplingar mellan två större vägar, med syftet att reducera körsträckor och på så sätt minska utsläpp.

Förslaget för det fortsatta arbetet är att tjänstepersonerna inom kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen ges i uppdrag att arbeta vidare med inspelade teman från delregionerna och tar fram ett gemensamt förslag för prioriterade utredningar inom VGR. Förbundet ser fram emot ett initiativ från VGR om att starta detta arbete. Dessutom måste hanteringen av medel i potter och extra satsningar inom pottorna, vilket prioriterades i Göteborgsregionen och Fyrbodals kommunalförbund, arbetas fram i samma dialog och transparens som hittills i revideringen av transportinfrastrukturplanen.

### **Hållbarhetsbedömningen**

Förbundet ser positivt på att hållbarhetsbedömningen genomförts successivt under arbetet men vill understryka att när åtgärder bestäms under planperioden i tex potter behöver dessa prövas mot hållbarhetsmålen.

### **Övrigt**

För att öka förståelsen av innehållet i den regionala planen är det önskvärt att beslutade förslag och förslag på åtgärder även visas i kartbilder.

Förbundet ser fram emot ett fortsatt bra samarbete och vill lyfta revideringen av planen som ett gott exempel på hur vi tillsammans skapar samsyn och förståelse för fattade beslut.



## 7. Riktlinjer för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen KS2022/1

**§4**

KS2022/1

**Riktlinjer för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen****Beslut**

Ärendet lämnas till kommunstyrelsen utan förslag från arbetsutskottet.

**Ärendet**

I samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan och budget för 2021 finns ett uppdrag från kommunstyrelsen att ta fram riktlinjer för exploatörssamverkan. Som svar på detta har samhällsbyggnadsförvaltningen tagit fram ett förslag till styrdokument som klargör hur en sådan process ska kunna gå till. Syftet med dokumentet är att skapa tydliga riktlinjer för hur samverkansformen är tänkt att fungera.

Exploatörssamverkan syftar till att möjliggöra för en planprocess där mycket av planarbetet förläggs utanför kommunens organisation. Kommunen har fortsatt kontroll och rådighet över avvägningar, bedömningar och förslag men exploatören ges ökade möjligheter att medverka i processen. En detaljplan som tas fram med exploatörssamverkan innebär alltså att kommunen fortsatt har ansvaret för att driva planprocessen framåt, men exploatören får ökat förtroende för att leverera och tillhandahålla handlingar. Detta sker enligt kommunens anvisningar eftersom kommunen fortsatt behöver uppfylla diverse krav enligt lag. Exploatören och kommunen ska genom riktlinjerna, ett rutindokument och plankostnadsavtal få en god förståelse över de förväntningar och åtaganden som präglar arbetet med att ta fram och genomföra en detaljplan genom samverkan. Målsättningen med exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen är ökad effektivitet och kortare handläggningstider för detaljplanarbetet. För att möjliggöra detta behövs riktlinjer och en strukturerad och genomarbetad rutin som preciserar hur detta ska gå till i praktiken. God kommunikation och systematisk uppföljning är essentiellt för att förankra samverkansprocessen väl hos såväl tjänstepersoner som exploatörer. Detta för att inte riskera att samverkansprocessen får motsatt effekt, det vill säga förlängda handläggningstider. Vidare har en ny mall för plankostnadsavtal tagits fram parallellt med riktlinjerna, vilket ska klargöra kostnader för exploatören respektive kommunen under planprocessen.

Förvaltningen bedömer att exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen är en beprövad samverkansform i många av landets kommuner och något Bollebygds kommun vill etablera i sin verksamhet, vilket har preciserats i samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan. Genom dessa riktlinjer skapas förutsättningar för ett mer systematiskt planarbete mellan exploatörer och kommunen, som i sin tur kan bidra till färre kommunala handläggningstimmar. Detta är bland annat positivt sett till kommunens bostadsförsörjningsmål, men även för kommunens utveckling i sin helhet.

Samhällsbyggnadsnämnden har behandlat ärendet på sammanträde 2021-12-13, § 238, och föreslår att kommunstyrelsen fastställer riktlinjerna för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen samt att följa upp riktlinjerna minst en gång per mandatperiod.

### **Förslag till beslut**

#### **Ledamöternas förslag till beslut**

Michael Plogell (FR) föreslår att ärendet lämnas till kommunstyrelsen utan förslag från arbetsutskottet. Förslaget antas.

### **Beslutsunderlag**

- §238 SBN Riktlinjer för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen(157819)
- Riktlinjer för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen(155914)
- Riktlinjer för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen(155602)

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Paragrafen är justerad**





**§238**

SBN2021/213

## **Riktlinjer för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen**

### **Beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunstyrelsen att fastställa riktlinjerna för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen samt att följa upp riktlinjerna minst en gång per mandatperiod.

### **Ärendet**

I samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan och budget för 2021 finns ett uppdrag från kommunstyrelsen att ta fram riktlinjer för exploatör drivna planer. Som svar på detta har samhällsbyggnadsförvaltningen tagit fram ett förslag till styrdokument som klargör hur en sådan process ska kunna gå till. Syftet med dokumentet är att skapa tydliga riktlinjer för hur samverkansformen är tänkt att fungera.

Exploatörssamverkan syftar till att möjliggöra för en planprocess där mycket av planarbetet förläggs utanför kommunens organisation. Kommunen har fortsatt kontroll och rådighet över avvägningar, bedömningar och förslag men exploatören ges ökade möjligheter att medverka i processen. En detaljplan som tas fram med exploatörssamverkan innebär alltså att kommunen fortsatt har ansvaret för att driva planprocessen framåt, men exploatören får ökat förtroende för att leverera och tillhandahålla handlingar. Detta sker enligt kommunens anvisningar eftersom kommunen fortsatt behöver uppfylla diverse krav enligt lag. Exploatören och kommunen ska genom riktlinjerna, ett rutindokument och plankostnadsavtal få en god förståelse över de förväntningar och åtaganden som präglar arbetet med att ta fram och genomföra en detaljplan genom samverkan.

Målsättningen med exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen är ökad effektivitet och kortare handläggningstider för detaljplanearbetet. För att möjliggöra detta behövs riktlinjer och en strukturerad och genomarbetad rutin som preciserar hur detta ska gå till i praktiken. God kommunikation och systematisk uppföljning är essentiellt för att förankra samverkansprocessen väl hos såväl tjänstepersoner som exploatörer. Detta för att inte riskera att samverkansprocessen får motsatt effekt, det vill säga förlängda handläggningstider.

Vidare har en ny mall för plankostnadsavtal tagits fram parallellt med riktlinjerna, vilket ska klargöra kostnader för exploatören respektive kommunen under planprocessen.

### **Barnkonsekvensanalys**

En god planberedning med tydliga styrdokument skapar förutsättningar för en hållbar samhällsplanering. Med en ökad effektivitet i planarbetet kan kommunens behov av bland annat fler bostäder och skolor realiseras snabbare, vilket i sig gynnar alla kommunens invånare,

däribland barnen.

**Bedömning**

Exploatorssamverkan i detaljplaneprocessen är en beprövad samverkansform i många av landets kommuner och något Bollebygds kommun vill etablera i sin verksamhet, vilket har preciserats i samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan. Genom dessa riktlinjer skapas förutsättningar för ett mer systematiskt planarbete mellan exploatörer och kommunen, som i sin tur kan bidra till färre kommunala handläggningstimmar. Detta är bland annat positivt sett till kommunens bostadsförsörjningsmål, men även för kommunens utveckling i sin helhet.

**Förslag till beslut****Samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunstyrelsen att fastställa riktlinjerna för exploatorssamverkan i detaljplaneprocessen samt att följa upp riktlinjerna minst en gång per mandatperiod.

**Beslutsgång**

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

**Ärendets beredning**

Ärendet har handlagts och föredragits av samhällsplanerare Linnéa Säterberg.

**Beslutsunderlag**

- Borttagen på grund av personuppgifter.
- Borttagen på grund av personuppgifter.

**Skickas till**

Kommunstyrelsen



Samhällsbyggnadsförvaltningen

Linnéa Säterberg | Planarkitekt  
0734-647115 | linnea.saterberg@bollebygd.se

Samhällsbyggnadsnämnden

## Riktlinjer för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen

### Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunstyrelsen att fastställa riktlinjerna för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen samt att följa upp riktlinjerna minst en gång per mandatperiod.

### Ärendet

I samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan och budget för 2021 finns ett uppdrag från kommunstyrelsen att ta fram riktlinjer för exploatörsköpta planer. Som svar på detta har samhällsbyggnadsförvaltningen tagit fram ett förslag till styrdokument som klargör hur en sådan process ska kunna gå till. Syftet med dokumentet är att skapa tydliga riktlinjer för hur samverkansformen är tänkt att fungera.

Exploatörssamverkan syftar till att möjliggöra för en planprocess där mycket av planarbetet förläggs utanför kommunens organisation. Kommunen har fortsatt kontroll och rådighet över avvägningar, bedömningar och förslag men exploatören ges ökade möjligheter att medverka i processen. En detaljplan som tas fram med exploatörssamverkan innebär alltså att kommunen fortsatt har ansvaret för att driva planprocessen framåt, men exploatören får ökat förtroende för att leverera och tillhandahålla handlingar. Detta sker enligt kommunens anvisningar eftersom kommunen fortsatt behöver uppfylla diverse krav enligt lag.

Exploatören och kommunen ska genom riktlinjerna, ett rutindokument och plankostnadsavtal få en god förståelse över de förväntningar och åtaganden som präglar arbetet med att ta fram och genomföra en detaljplan genom samverkan.

### Ekonomiska förutsättningar

Målsättningen med exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen är ökad effektivitet och kortare handläggningstider för detaljplanearbetet. För att möjliggöra detta behövs riktlinjer och en strukturerad och genomarbetad rutin som preciserar hur detta ska gå till i praktiken. God kommunikation och systematisk uppföljning är essentiellt för att förankra samverkansprocessen väl hos såväl tjänstepersoner som exploatörer. Detta för att inte riskera att samverkansprocessen får motsatt effekt, det vill säga förlängda handläggningstider.

Vidare har en ny mall för plankostnadsavtal tagits fram parallellt med riktlinjerna, vilket ska klargöra kostnader för exploatören respektive kommunen under planprocessen.

### **Barnkonsekvensanalys**

En god planberedning med tydliga styrdokument skapar förutsättningar för en hållbar samhällsplanering. Med en ökad effektivitet i planarbetet kan kommunens behov av bland annat fler bostäder och skolor realiseras snabbare, vilket i sig gynnar alla kommunens invånare, däribland barnen.

### **Bedömning**

Exploatorssamverkan i detaljplaneprocessen är en beprövad samverkansform i många av landets kommuner och något Bollebygds kommun vill etablera i sin verksamhet, vilket har preciserats i samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan. Genom dessa riktlinjer skapas förutsättningar för ett mer systematiskt planarbete mellan exploatörer och kommunen, som i sin tur kan bidra till färre kommunala handläggningstimmar. Detta är bland annat positivt sett till kommunens bostadsförsörjningsmål, men även för kommunens utveckling i sin helhet.

### **Beslutsunderlag**

Verksamhetsplan och budget 2021 för samhällsbyggnadsnämnden. 2021-01-07. SBN2020/228-6

Riktlinjer för exploatorssamverkan i detaljplaneprocessen. 2021-10-21. SBN2021/213

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

BOLLEBYGDS KOMMUN

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Ann-Charlotte Lind

Förvaltningschef

Linnéa Säterberg

Planarkitekt

**Fastställt:** Kommunstyrelsen 2022-01-25

**Gäller för:** Bollebygds kommun

**Dokumentansvarig:** Plan- och  
exploateringschef

Dnr : **SBN2021/213-2**

## **Riktlinjer för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen**

Vision  
Strategi  
Plan  
Policy  
**Riktlinjer**  
Regler

## Innehållsförteckning

1. Inledning .....	3
1.1 Bakgrund .....	3
1.2 Syfte .....	3
1.3 Mål.....	3
2. Förutsättningar.....	4
2.1 Det kommunala planmonopolet .....	4
2.2 Myndighetsutövning .....	4
2.3 Rollfördelning .....	4
3. Förarbete och planprocess .....	5
3.1 Bedömning av planbesked och exploatörssamverkan.....	5
3.2 Prioritering .....	5
3.3 Planprogram/Förstudie.....	5
3.4 Planområdets storlek.....	5

## **1. Inledning**

### **1.1 Bakgrund**

Bakgrunden till riktlinjerna är ett önskemål från kommunstyrelsen att tillföra ytterligare resurser till detaljplaneprocessen, för att på så sätt kunna öka bostadsbyggandet och tillgången på färdigplanerad mark för verksamheter. Som svar på denna efterfrågan ska Bollebygds kommun påbörja ett mer systematiskt arbete med exploatörssamverkan i planprocessen.

Exploatörssamverkan syftar till att möjliggöra för en planprocess där mycket av planarbetet förläggs utanför kommunens organisation. Kommunen har fortsatt kontroll och rådighet över avvägningar, bedömningar och förslag men exploatören ges ökade möjligheter att medverka i processen. En detaljplan som tas fram med exploatörssamverkan innebär alltså att kommunen fortsatt har ansvaret för att driva planprocessen framåt, men exploatören får ökat förtroende för att leverera och tillhandahålla handlingar. Detta sker enligt kommunens anvisningar eftersom kommunen fortsatt behöver uppfylla diverse krav enligt lag.

### **1.2 Syfte**

Syftet med detta styrdokument är att skapa tydliga riktlinjer för hur samverkansformen är tänkt att fungera. Exploatören och kommunen ska genom riktlinjerna, ett rutindokument och plankostnadsavtal få en god förståelse över de förväntningar och åtaganden som präglar arbetet med att ta fram och genomföra en detaljplan genom samverkan.

### **1.3 Mål**

Målsättningen med exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen är ökad effektivitet och kortare handläggningstider för detaljplaneplanarbetet i den kommunala organisationen.

## 2. Förutsättningar

### 2.1 Det kommunala planmonopolet

Enligt plan- och bygglagen 1 kap. 2 § (2010:900) är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Detta benämns som det *kommunala planmonopolet*. Monopolet innebär att det är kommunen som enskilt avgör var, när, om och hur en detaljplan ska upprättas. Detta ger kommunen en stark position, både gentemot staten och planintressenter som gentemot övriga aktörer och berörda. Eftersom planmonopolet ger kommunen enskild rätt att påbörja ett planarbete kan aldrig en planintressent kräva att detaljplaneläggning ska ske, inte ens om intressenten äger området i fråga.

### 2.2 Myndighetsutövning

Planprocessen innehåller många delar varav vissa kategoriseras som *myndighetsutövning*. Om kommunen överlämnar delar av ärendeberedningen kvarstår fortsatt det kommunala ansvaret för myndighetsutövningen. I dessa fall är det viktigt att kommunen ställer krav på vederbörlig organisation att agera på ett sådant sätt att den kommunala opartiskheten i myndighetsutövningen kan garanteras, samt att kommunen kan utöva sin roll som företrädare för det allmänna.

För att kunna arbeta fram en detaljplan i samverkan mellan kommun och exploatör är det viktigt att exploatören förstår den kommunala rollen och vad den innebär, eftersom kommunen fortsatt bär det yttersta ansvaret för detaljplanen. Exploatören måste göra det klart för kommunen att denne är beredd att arbeta utifrån de premisser som kommunen anger. Kan inte detta förhållande garanteras och respekteras ska ärendeberedningen helt och hållet kvarstå den kommunala regin.

### 2.3 Rollfördelning

Vid exploatörssamverkan i planprocessen ska kommunen ge råd, bevaka enskilda och allmänna intressen, stämma av mot översiktsplan och kommunala styrdokument, samt ansvara för myndighetsutövningen i planarbetet. Vidare ska kommunen utse en ansvarig planhandläggare som samordnar arbetet med detaljplanen i samverkan med exploatören. Denne samordnar även den kommunala arbets- och referensgruppen.

Exploatören ska ta fram de handlingar, utredningar och underlag som erfordras för en detaljplan enligt plan- och bygglagens krav och kommunens behov. Exploatören ska vidare ta de initiativ som krävs för deras arbetsuppgifter i planarbetet, så att alla handlingar blir kompletta och detaljplanen kan genomföras. Vidare ska exploatören ha en plankonsult till sin hjälp och utse en samordnare i sin organisation som ska driva det dagliga planarbetet framåt.

*Mer information om myndighetsövning och rollfördelning går att finna i samhällsbyggnadsförvaltningens rutindokument för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen under rubriken Projektorganisation.*



### 3. Förarbete och planprocess

#### 3.1 Bedömning av planbesked och exploatörssamverkan

Ansökan om planbesked och bedömning av planens förutsättningar sker med samma rutiner som för övriga planbesked. I planansökan anger exploatören om intresse finns för att ta fram detaljplanen genom exploatörssamverkan.

Ärenden som bedöms kunna bli aktuella med exploatörssamverkan behöver analyseras och resursätas inför uppstart. En förutsättning för en sådan samverkansprocess är att exploatören har tillräcklig kompetens samt resurser för genomförandet av detaljplanen.

*Mer om vilken kompetens som krävs specificeras i samhällsbyggnadsförvaltningens rutindokument för exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen.*

Efter att kommunstyrelsen har gett samhällsbyggnadsnämnden ett planuppdrag och det är dags att påbörja planarbetet, gör plan- och exploateringschefen en bedömning om planen kan göras i samverkan mellan exploatör och kommun, eller inte. I de fall detta anses lämpligt ska beslutet vidare förankras av samhällsbyggnadsnämnden. I de fall plan- och exploateringschefen inte anser att en samverkansprocess är lämplig, beslutas detta via delegation. Delegationsbeslutet går att laglighetspröva enligt kommunallagen (2017:725).

#### 3.2 Prioritering

I vilken ordning kommunen kommer att prioritera planen framgår av kommunstyrelsens planprioritering.

#### 3.3 Planprogram/Förstudie

Kommunen avgör om planarbetet ska föregås av ett planprogram eller en förstudie. Planprogram ska i regel tas fram för större komplexa projekt som är av strategisk vikt för kommunen och där översiktsplanen inte ger tillräckligt tydliga riktlinjer. I sådant fall bekostas detta av kommunen. Kommunens ambition är att behovet av planprogram/förstudie ska vara utrett när planbesked meddelas.

#### 3.4 Planområdets storlek

Kommunen avgör planområdets avgränsning och omfattning. Både privata och kommunala fastigheter kan ingå i planområdet. Avgränsning avgörs med stöd av eventuellt planprogram/förstudie samt övriga kommunala styrdokument.



8. Taxebestämmelser för plan- och bygglov,  
kart, mät och GIS (kf fattar slutligt beslut)  
KS2021/296

**§5**

KS2021/296

**Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen tillstyrker samhällsbyggnadsnämndens förslag; Kommunfullmäktige beslutar att revidera Taxebestämmelser för plan- och bygglov, antagen 2019-04-25, § 38, i enlighet med upprättat förslag.

**Ärendet**

Bollebygds nuvarande plan- och bygglovstaxa fastställdes av kommunfullmäktige våren 2019. Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår att taxan framöver kommer att heta Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS. Taxan är kommunens medel för att ta betalt för handläggningen av exempelvis bygglov och vissa andra ärenden enligt plan- och bygglagen, PBL. Enligt 12 kap. 10 § PBL får en avgift enligt 12 kap. 8 eller 9 §§ inte överstiga kommunens genomsnittliga kostnad för den typ av besked, beslut eller handläggning som avgiften avser. Plan- och bygglagen innehåller inte några särskilda regler om hur avgifternas storlek i det enskilda fallet ska bestämmas, eller annorlunda uttryckt, hur de totala kostnaderna ska fördelas på dem som är avgiftsskyldiga. Av betydelse för avgiftsuttaget i enskilda fall i kommunal verksamhet är däremot den s.k. likställighetsprincipen, som uttrycks i 2 kap. 2 § kommunallagen; ”Kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat”.

Dåvarande Sveriges kommuner- och landsting (SKL) tog 2014 fram en ny modell för PBL-taxa som reviderades under 2016. Ett flertal kommuner har börjat tillämpa taxan.

Kommunfullmäktige beslutade att delegera till samhällsbyggnadsnämnden att för varje kalenderår få besluta att höja de i denna taxa antagna fasta avgifterna och timavgifterna med den procentsats för det innevarande kalenderåret i Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) som finns publicerad på SKR:s hemsida i maj månad. Utgångspunkt från indexuppräknningen är juli månad 2019. Förändringar i organisationen samt pågående arbete i digitalisering har lett till att samhällsbyggnadsförvaltningen har sett ett behov av nya arbetssätt och därmed behövs en reglering av taxan. Regleringen som förvaltningen föreslår innebär inga märkbara skillnader i sin helhet. Den skillnad som blir märkbar för allmänheten är att förvaltningen föreslår en ny karta som blir billigare för allmänheten i enkla bygglovsärenden. I samband med förändringen så plockar även förvaltningen bort taxan för utstakning.

Samhällsbyggnadsnämnden har behandlat ärendet på sammanträde 2021-11-15, § 211, och föreslår att kommunfullmäktige beslutar att revidera Taxebestämmelser för plan- och bygglov, antagen 2019-04-25, § 38, i enlighet med upprättat förslag.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.



## **Förslag till beslut**

### **Samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar att revidera Taxebestämmelser för plan- och bygglov, antagen 2019-04-25, § 38, i enlighet med upprättat förslag.

## **Beslutsgång**

Ordföranden frågar om samhällsbyggnadsnämndens förslag kan tillstyrkas och finner att så sker.

## **Beslutsunderlag**

- §211 Beslut SBN Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS(156883)
- Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS reviderad 2021-10-28(156415)
- Förslag till beslut Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS(153901)
- Taxebestämmelser för plan- och bygglov antagen 2019-04-25, § 38 (nu gällande)

## **Skickas till**

Kommunstyrelsen

## **Paragrafen är justerad**

**§211**

SBN2021/173

**Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS****Beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till revidering av taxa och föreslår kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att revidera Taxebestämmelser för plan- och bygglov antagen 2019-04-25, § 38, i enlighet med upprättat förslag.

**Ärendet**

Bollebygds nuvarande plan- och bygglovstaxa fastställdes av Kommunfullmäktige 2019-04-25. Förvaltningen föreslår att taxan framöver kommer att heta Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS. Taxan är kommunens medel för att ta betalt för handläggningen av exempelvis bygglov och vissa andra ärenden enligt plan- och bygglagen, PBL.

Enligt 12 kap. 10 § PBL får en avgift enligt 12 kap. 8 eller 9 §§ inte överstiga kommunens genomsnittliga kostnad för den typ av besked, beslut eller handläggning som avgiften avser. Plan- och bygglagen innehåller inte några särskilda regler om hur avgifternas storlek i det enskilda fallet ska bestämmas, eller annorlunda uttryckt, hur de totala kostnaderna ska fördelas på dem som är avgiftsskyldiga. Av betydelse för avgiftsuttaget i enskilda fall i kommunal verksamhet är däremot den s.k. likställighetsprincipen, som uttrycks i 2 kap. 2 § kommunallagen.

”Kommuner och landsting skall behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat”.

Sveriges kommuner- och landsting (SKL) tog 2014 fram en ny modell för PBL-taxa som reviderades under 2016. Ett flertal kommuner har börjat tillämpa taxan.

Kommunfullmäktige beslutade att delegera till samhällsbyggnadsnämnden att för varje kalenderår få besluta att höja de i denna taxa antagna fasta avgifterna och timavgifterna med den procentsats för det innevarande kalenderåret i Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) som finns publicerad på SKL:s hemsida i maj månad. Utgångspunkt från indexuppräknningen är juli månad 2019.

Förändringar i organisationen samt pågående arbete i digitalisering har lett till att förvaltningen har sett ett behov av nya arbetssätt och därmed behövs en reglering av taxan. Regleringen som förvaltningen föreslår innebär inga märkbara skillnader i sin helhet. Den skillnad som blir märkbar för allmänheten är att förvaltningen föreslår en ny karta som blir billigare för allmänheten i enkla bygglovsärenden. I samband med förändringen så plockar även förvaltningen bort taxan för utstakning.

De nya ändringarna i taxebestämmelserna för plan- och bygglov, kart, mät och GIS är grönmarkerade.

Ändringar i tabell A 15

- 15.1-15.3 Tre poster för enklare kartor, tidigare endast en post A 15.1.
- 15.4-15.5 Sammanslagning från tidigare 15.2-15.7. Ändrad fastighetsyta. Gäller endast nyupprättande av nybyggnadskartor.
- 15.6 Sammanslagning från tidigare 15.8-15.16 utan inräknad fastighetsyta. Ärendetyp ny benämning ”Byggkarta med fältmätningar”.
- 15.7 Ny post för övriga tjänster som inte ingår i 15.1-15.6.

Övrig ändring

- Tabell A 16 Utstakning borttaget. Ny numrering från tidigare A 16- A 20.
- Tabell B 5 Kortat ner text då den finns med i §3 Detaljplaner och områdesbestämmelser.

### **Ekonomiska förutsättningar**

De nya taxebestämmelserna för plan- och bygglov, kart, mät och GIS innebär att kommunen kan ta ut ersättning för de kostnader förvaltningen har för den myndighetsutövning och övriga uppgifter enligt PBL får ta ut avgifter för. Tidsuppskattningar ger möjlighet för kommunen att få ersättning för de timmar som läggs ned, och en framräknad handläggningkostnad per timme ska täcka lönekostnader och övriga kostnader som kan hänföras till området.

Revideringen är framtagen för att dels betala de mättjänster som från och med 2022-01-01 kommer att hanteras av konsult, dels en ny taxa för enklare kartor som medför lägre kostnader för kommuninvånarna. Borttagandet av utstakning kommer inte att ha några ekonomiska förutsättningar för kommunen då förvaltningen inte utfört några utstakningar i kommunal regi. Indexuppräkningsindex kommer att ske i enlighet med tidigare beslut. Utgångspunkt från indexuppräkningsindex är juli månad 2019.

### **Barnkonsekvensanalys**

Förvaltningen bedömer att förändringen av taxan inte kommer att få några negativa konsekvenser för barn.

### **Bedömning**

Förvaltningens bedömning är med de här justeringarna att förvaltningen får en god kostnadstäckning samt en bra service till allmänheten.

### **Förslag till beslut**

#### **Förvaltningens förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till revidering av taxa och föreslår kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att revidera Taxebestämmelser för plan- och bygglov antagen 2019-04-25, § 38, i enlighet med upprättat förslag.

### **Beslutsgång**

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

### **Ärendets beredning**

Ärendet har handlagts av administratör Diana Wallin och föredragits av plan- och exploateringschef Kristina Axelsson.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS
- Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS reviderad 2021-10-28
- Taxebestämmelser för plan- och bygglov antagen 2019-04-25, § 38

### **Skickas till**

Kommunfullmäktige

**Gäller för:** Bollebygds kommun

**Dokumentansvarig:** Bygg- och miljöchef,  
Planchef

Dnr: **SBN2021-173**

## **Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS**



## Innehåll

Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS .....	1
Taxebestämmelser .....	1
1 § Inledande bestämmelser .....	1
2 § Allmänna bestämmelser .....	1
Beräkning av avgift enligt tabell.....	1
Gällande taxa.....	2
Reducerad avgift vid justering av gällande lov .....	2
Planavgift.....	2
Komplementbyggnader och anmälningspliktiga åtgärder vid nybyggnation av en- och tvåbostadshus.....	2
Tidsbegränsade bygglov .....	3
Timdebitering .....	3
Handläggningskostnaden.....	3
Avgift vid avslag, avskrivning, avvisning .....	3
Tidersättning .....	3
Höjning/sänkning av avgift .....	3
3 § Detaljplaner och områdesbestämmelser.....	3
Planbesked .....	3
Planbesked Kategori 3 .....	4
Planbesked kategori 2.....	4
Planbesked kategori 1.....	4
Plankostnader .....	4
Avgift enligt planavtal .....	4
Planavgift för gällande planer.....	5
Planavgift för upphävande av äldre fastighetsplan samt övriga planavgifter .....	5
4 § Ändring av taxan.....	6
5 § Betalning av avgift .....	6
Icke utnyttjade bygglov.....	6
6 § Taxans ikraftträdande .....	6
Taxetabell A .....	7
Taxetabell B .....	12

## Taxebestämmelser

Nedan angivna bestämmelser ingår tillsammans med tabellerna A och B i kommunens beslut att anta taxan. Taxan bygger på en standardtaxa från SKR och Bollebygd har valt att följa den så långt som möjligt.

### 1 § Inledande bestämmelser

Enligt denna taxa utgår avgift för

A:

- beslut om förhandsbesked, villkorsbesked, startbesked, slutbesked och ingripandebesked,
- beslut om lov,
- tekniska samråd,
- slutsamråd,
- arbetsplatsbesök och andra tillsynsbesök på byggarbetsplatsen,
- upprättande av nybyggnadskartor samt andra kartprodukter till grund för myndighetsutövning,
- framställning av arkivbeständiga handlingar,
- expediering och kungörelse enligt 9 kap. 41-41 b §§, och
- andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder.

B:

- beslut om planbesked, samt kostnad för upprättande av detaljplan eller områdesbestämmelser
- när nämnden ger bygglov för nybyggnad eller ändring av byggnad eller för annan bygglovspliktiganläggning eller skylt/ljusanordning (enligt föreskrift meddelad med stöd av 16 kap. 7 §), och den fastighet som bygglovets avser har nytta av planen eller områdesbestämmelserna.

### 2 § Allmänna bestämmelser

#### Beräkning av avgift enligt tabell

Avgiften för en viss åtgärd framgår av tabellerna i bilaga A och B.

I avgift för bygglov enligt tabell A ingår följande delmoment som är uträknade som genomsnittligt antal timmar för den typ av ärenden som anges:

Start av ärende: Registrering av nytt ärende och handlingar samt mottagningsbevis Bygglovsgranskning:

- Granskning av inkommande ansökan/anmälan (lokaliseringsprövning (prövning mot förutsättningarna på platsen utom plan)/prövning mot plan, byggnadens placering, yttre utformning och färgsättning, tillgänglighet och färgsättning, tomtens anordnande inkl. utfart och parkering, enkel kontroll av handlingar för grundläggning och dagvattenanslutning, fyllning och schaktning, skyddsåtgärder mot skred och högvatten, utrymnings- och räddningsvägar, måttgranskning och ev platsbesök)
- Eventuellt kompletteringsföreläggande samt registrering av inkomna kompletteringar

- Bekräftelse på komplett ansökan
- Kommunikation med sakägare, remissinstanser och annonsering
- Kommunikation och dialog med sökande
- Beslut
- Ev nämndförberedelser

Expediering och kungörelse: expediering av beslutet till sökande och sakägare samt kungörelse i Post- och inrikestidningar.

Tekniskt samråd: Registrering av inkomna handlingar, tekniskt samråd, protokoll för tekniskt samråd samt eventuell kopiering av handlingar.

Startbesked: Beslut om startbesked och fastställande av kontrollplan.

Arbetsplatsbesök: Arbetsplatsbesök inklusive resa (antal som ingår) står angivet per ärendetyp) samt protokoll för arbetsplatsbesök, registrering av eventuellt inkomna handlingar, samt eventuell kopiering av handlingar.

Slutsamråd: Registrering av inkomna handlingar, slutsamråd (inklusive restid), protokoll från slutsamråd samt eventuell kopiering av handlingar.

Slutbesked: Beslut om slutbesked inklusive expediering Avslut av ärende: Avslut av ärende samt arkivering.

Kostnader för eventuell annonsering i lokaltidning tillkommer med faktisk annonskostnad utöver bygglovstaxa enligt tabellen.

### **Gällande taxa**

Avgiften beräknas efter den taxa som gäller när ärendet inkommer. Om ett ärende påbörjats men inte avslutats före antagandet av denna taxa, äger samhällsbyggnadsnämnden rätt att tillämpa den nya taxan i ärendet om det innebär en lägre avgift för den sökande.

### **Reducerad avgift vid justering av gällande lov**

För ansökan om att göra justeringar i ett tidigare beviljat gällande lov utgår avgift enligt den tabell där åtgärden återfinns. Om samhällsbyggnadsnämnden finner att det är motiverat med avseende på arbetsinsatsen kan avgiften reduceras med 25, 50 eller 75 %.

### **Planavgift**

Planavgift tas ut i samma omfattning som vid ett planenligt bygglov i det fall bygglov beviljas med liten avvikelser.

Kommunens principer för uttag av planavgift framgår av bilaga B.

### **Komplementbyggnader och anmälningspliktiga åtgärder vid nybyggnation av en- och tvåbostadshus**

Avseende ärenden för en- och tvåbostadshus i enlighet med tabell A räknas tillhörande komplementbyggnader in i ärendetyperna för nybyggnad, om allt ingår i samma ansökan. Detsamma gäller eventuella anmälningspliktiga åtgärder, om de ingår i samma ansökan som nybyggnaden av bostadshuset.

### **Tidsbegränsade bygglov**

Samma avgift tas ut vid ansökan om ett tidsbegränsat bygglov (9 kap. 33 § PBL) som för ett permanent bygglov för motsvarande åtgärd.

#### *Areabestämning*

I de fall där beräkning av BTA, BYA och OPA förekommer, används mätregler enligt Svensk Standard SS 21054:2009.

### **Timdebitering**

För vissa ärendetyper anges ”Timdebitering”. I dessa fall beräknas avgiften genom att den framräknade handläggningskostnaden per timme multipliceras med antalet nedlagda timmar i ärendet.

### **Handläggningskostnaden**

Handläggningskostnaden per timme är 1 000 kronor för ärenden avseende tabell A och B.

### **Avgift vid avslag, avskrivning, avvísning**

Om en ansökan avslås, eller ett ärende avskrivs eller avvisas tas avgift ut för den handläggningstid som har lagts ner i ärendet genom att gå in i tabellen ”Tidsuppskattning” och räkna samman de handläggningsåtgärder som har vidtagits. Alternativt tas avgift ut för faktiskt nedlagd tid.

### **Tidersättning**

Om en åtgärd inte kan hänföras till en särskild grupp i tabellerna, beslutar samhällsbyggnadsnämnden om skälig avgift grundad på tidersättning.

### **Höjning/sänkning av avgift**

Finner samhällsbyggnadsnämnden att det finns skäl som motiverar en höjning eller sänkning av avgiften, äger nämnden för visst slag av ärende eller för särskilt uppdrag att besluta om detta.

## **3 § Detaljplaner och områdesbestämmelser**

### **Planbesked**

En begäran om planbesked kan, enligt 5 kapitlet 2 § plan- och bygglagen, göras av den som har för avsikt att vidta en åtgärd som kan förutsätta att en detaljplan eller områdesplan antas, ändras eller upphävs. I de fall en intressent vill exploatera mark som inte är planlagd eller planlagd för annat ändamål ska denne skriftligen ansöka om planbesked. Kommunen är skyldig att inom fyra månader från ansökningsdatum lämna planbesked. Ett positivt planbesked är inte en garanti för att detaljplan slutligen kommer att antas. Om ett planarbete inte kommer att påbörjas ska skälen anges i planbeskedet. Arbetet med att ta fram underlag till ett planbesked varierar beroende på ärendets komplexitet och avgiften varierar därefter. Själva planbeskedet går inte att överklaga.

Planbesked lämnas normalt inom fyra månader, men längre handläggningstider kan förekomma om planhandläggaren begär att exploatören ska komplettera sitt ärende eller om planbeskedet är komplext. Längre tider kan också förekomma om kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämndens sammanträden omöjliggör en hantering inom fyra månader. I dessa fall meddelas exploatören i god tid.

Om en ansökan återtas innan handläggningen påbörjas utgår ingen planavgift.

Enligt samhällsbyggnadsnämndens reglemente ansvarar nämnden för handläggning och beslut om planbesked. Kommunstyrelsen ska ges möjlighet att yttra sig i varje planbeskedsärende innan samhällsbyggnadsnämnden fattar beslut. Kommunstyrelsen ansvarar för att ge planuppdrag och prioritera planärendena. När planuppdraget och handläggningen kan starta beror på när kommunstyrelsen ger ett planuppdrag samt kommunstyrelsens planprioritering.

Taxan för planbesked finns i tre kategorier:

### **Planbesked Kategori 3**

Kategori 3 är enklare planer och åtgärder som innebär mindre ändring eller mindre tillägg till gällande detaljplan. T.ex. förlängning av genomförandetid för gällande detaljplan eller andra åtgärder av motsvarande komplexitet). Med enkel åtgärd avses projekt som följer samtliga följande kriterier: 1. Mindre projekt av enklare karaktär, ny- eller tillbyggnad av bostadshus omfattande högst två lägenheter eller ny- eller tillbyggnad av verksamheter upp till totalt 250 m<sup>2</sup> bruttoarea eller övriga projekt med en markarea om högst 2 000 m<sup>2</sup> eller ändrad mark- användning till något av ovanstående. 2. Projektet ligger inom eller i direkt anslutning till detaljplanerad markanvändning av samma karaktär. 3. Eventuellt planarbete kan antas vara möjligt att genomföra med standardförfarande.

### **Planbesked kategori 2**

Kategori 2 är komplexa åtgärder eller åtgärder där planarbetet kommer att vara komplex och kan kräva att en miljöbedömning görs i planbeskedet eller att planen kommer kräva miljökonsekvensbeskrivning. Med komplex åtgärd avses projekt som uppfyller något av: 1. Projekt av större omfattning: bostadsprojekt omfattande mer än 100 lägenheter eller verksamhetsprojekt omfattande mer än 5 000 m<sup>2</sup> bruttoarea eller övriga projekt omfattande mer än 20 000 m<sup>2</sup> markarea eller ändrad markanvändning till något av ovanstående följande kriterier: 2. Ärenden som kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

### **Planbesked kategori 1**

Planbesked kategori 1 är alla åtgärder som inte omfattas av kategori 2 eller 3.

### **Plankostnader**

Kostnader för arbete med detaljplaner och områdesbestämmelser får tas ut antingen genom planavgift eller plankostnadsavtal. Även för kommunens kostnader med program får planavgift tas ut enligt PBL kap 12§ 9. Planer som avser kommunal service, vägar, parker etc finansieras via skattemedel. Samhällsbyggnadsnämndens kostnader för att upprätta detaljplaner eller områdesbestämmelser ska ersättas av den som har nytta av åtgärden. Kostnaden kan variera från under 100 000 kr till flera miljoner kronor beroende på arbetets omfattning.

### **Avgift enligt planavtal**

I dagsläget använder sig Bollebygds kommun i första hand av plankostnadsavtal istället för planavgift för nya detaljplaner och ändring av befintliga detaljplaner. Ett plankostnadsavtal upprättas med den som beställer ett planarbete och baseras på nedlagd tid och timdebitering. Avtalet skrivs med en tidsbudget som underlag dock kan antalet debiterade timmar bli både fler eller färre då det kan vara svårt att uppskatta tidsåtgång i en plan. Avgiften som debiteras motsvara enhetens självkostnad för arbetet. Tidsbudgeten beräknas med utgångspunkt från den arbetstid som krävs för handläggning samt hantering inför nämnden. Avgiften faktureras månadsvis med nedlagd tid.

Av planavtalet ska det även framgå hur övriga kostnader som hör till arbetet fördelas t.ex. utredningskostnader, kostnader för konsulter, fastighetsförteckning, grundkarta annonsering eller tryck kostnader m.m. Detta är särskilt viktigt om planen görs exploatörsdriven eller om kommunen och exploatören avtalar om att exploatören ska stå helt eller delvis för planens utredningar. Om planen görs exploatörsdriven står exploatören för samtliga kostnader samt kommunens kostnader för intern förankring

I planavtalet specificeras betalningsvillkor och parternas åtaganden i övrigt. Plankostnadsavtalet reglerar också betalningsskyldigheten i händelse av att planarbetet avbryts med mera. Alla utredningar som krävs som underlag för planarbetet betalas av byggherren. Utöver kommunens formella hantering tas kostnad ut för.

### **Planavgift för gällande planer**

I det fall då inget planavtal har tecknats tas planavgift ut av den som söker bygglov för nybyggnad, tillbyggnad eller ändring av byggnader och anläggningar. Ingen planavgift vid planer före plan- och bygglagen (PBL), 1987. Förteckning över planer där planavgift tas ut finns i kommunens GIS-system. Planavgiften tas ut i samband med bygglov och senast vid beslut om startbesked. Gäller detaljplaner som antagits med stöd av PBL. Planavgift tas ut för planer där fastighetsindelingsbestämmelser införts eller upphävs i syfte att tillåta en förändrad fastighetsindelning i ett område. Det gäller även planer från tiden före PBL, som ändrats genom tillägg. Planavgiften består av fasta priser för ärenden som rör en- och tvåbostadshus och komplementbyggnader till en- och tvåbostadshus. För övriga byggnader och anläggningar tas planavgift ut baserat på area i kvadratmeter (bruttoarea + öppenarea). Planavgift tas endast ut i samband med bygglovspliktiga åtgärder ej friggebodar och så kallade Attefallshus. Planavgift tas inte ut om bygglov har lämnats i strid mot plan (9 kap 31 § PBL) eller vid tidsbegränsat bygglov (9 kap.33 § PBL). Planavgift kan dock debiteras om det lämnade bygglovet medges med liten avvikelse från planen (tolkningsutrymme).

Planavgift tas inte ut för:

- nybyggnad av komplementbyggnad i separat ärende mindre än 50 m<sup>2</sup>.
- tillbyggnader oavsett byggnad mindre än 50 m<sup>2</sup>.
- För tillbyggnad som överstiger 50% av huvudbyggnadens BTA tillämpas planavgift som förnybyggnad. Planer som annan än kommunen (exploatör) helt bekostat, exempelvis via tecknat planavtal, uttas ingen planavgift i samband med bygglov.

Planavgiften beräknas enligt en formel som utarbetats av SKL. Formeln utgår från den bruttoareasom detaljplanen beräknas skapa i form av ny byggrätt och detaljplanens komplexitet. Vid areaberäkning gäller mätreglerna enligt svensk standard. Alla berörda areor anges i bruttoarea (BTA). Planavgift tas ut i bygglovprocessen, senast vid startbesked och beslut om kontrollplan. Planavgiften har räknats ut med följande formel från SKL och framgår av taxetabell B.

Planavgift = mPBB x OF x PF x N

mPBB – milliprisbasbelopp OF – objektsfaktor enligt tabell 1 PF – planfaktor enligt tabell 2 N – justeringsfaktor

### **Planavgift för upphävande av äldre fastighetsplan samt övriga planavgifter**

Upphävande av fastighetsindelingsbestämmelser för detaljplan som enbart avser upphävande av äldre fastighetsplan/tomtindelning, för att möjliggöra ändringar i fastighetsindelningen sker med timdebitering. Upprättande av områdesbestämmelser och planprogram sker med timdebitering.

## **4 § Ändring av taxan**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar om justering av beloppen i tabellerna A och B samt det belopp som ska utgå per timme handläggningstid i taxan med hänsyn till prisutvecklingen, under förutsättning att kommunfullmäktige har beslutat att delegera uppgiften till nämnden och på vilka villkor det sker. Övriga ändringar i taxan beslutas av kommunfullmäktige.

## **5 § Betalning av avgift**

Avgift enligt denna taxa betalas av sökanden/beställaren mot faktura när denne tillställts byggnadsnämndens beslut, beställd handling levererats eller beställd åtgärd vidtagits. Avgift får även tas ut i förskott.

Betalas inte avgift vid i fakturan angiven förfallodag utgår dröjsmålsränta enligt räntelagen (1997:635) från förfallodagen tills betalning sker.

Avgift för avslagsbeslut återbetalas om beslutet upphävs i högre instans. Avräkning ska ske mot eventuell avgift som ska utgå för den aktuella åtgärden.

### **Icke utnyttjade bygglov**

På sökandens begäran sker avräkning av preliminärt debiterade avgifter för åtgärder efter beslut om bygglov vilka samhällsbyggnadsnämnden inte har vidtagit. I de fall bygglovets inte har utnyttjats sker återbetalning tidigast när bygglovets har upphört att gälla.

Ränta utgår inte på belopp som återbetalas respektive tilläggsdebiteras.

## **6 § Taxans ikraftträdande**

Denna taxa träder i kraft den XX 2022.

# Taxetabell A

## A Taxetabeller för lov, anmälan mm

### A 1 Bygglov och teknisk kontroll för en- och tvåbostadshus och komplementbyggnader

Ärendetyp		Avgift
A 1.1		Planeligt eller enligt gällande förhandsbesked
A 1.2	Nybyggnad av ett en- eller tvåbostadshus (inklusive 2 arbetsplatsbesök)	27 000 kr
A 1.3		Avvikelse från plan
A 1.4	Nybyggnad av ett fritidshus med högst två bostäder (inklusive 2 arbetsplatsbesök)	Bygglov med lokaliseringsprövning
A 1.5		Timdebitering
A 1.6		Planeligt eller enligt gällande förhandsbesked
A 1.7	Nybyggnad av komplementbyggnad, med tekniskt samråd	25 000 kr
A 1.8		Avvikelse från plan
A 1.9	Nybyggnad av komplementbyggnad, utan tekniskt samråd	Bygglov med lokaliseringsprövning
A 1.10		Timdebitering
A 1.11	Tillbyggnad, med tekniskt samråd	Planeligt
A 1.12		10 000 kr
A 1.13	Tillbyggnad, utan tekniskt samråd	Avvikelse från plan alt utanför plan
A 1.14		12 000 kr
A 1.15	Ändring av lov	Planeligt
A 1.16	Per styck för nybyggnad av fler likartade en- eller tvåbostadshus utöver det första, i en och samma ansökan (gruppbebyggelse) med samma byggherre (inklusive ett arbetsplatsbesök per byggnad)	5 250 kr
		Avvikelse från plan alt utanför plan
		7 250 kr
		10 000 kr
		12 000 kr
		5 250 kr
		7 250 kr
		Timdebitering
		12 000 kr

### A 2 Bygglov och teknisk kontroll för byggnader som inte är en- eller tvåbostadshus eller komplementbyggnader

Ärendetyp		Avgift
A 2.1	Nybyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	Planeligt
A 2.2		14 500 kr
A 2.3	Nybyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd	Avvikelse från plan alt utanför plan
A 2.4		16 500 kr
A 2.5	Nybyggnad 101-1000 kvm (BTA+OPA) (inklusive två arbetsplatsbesök)	Planeligt
A 2.6		5 500 kr
A 2.7	Nybyggnad ≥1001 kvm (BTA+OPA) (inklusive 2 arbetsplatsbesök)	Avvikelse från plan alt utanför plan
A 2.8		7 500 kr
A 2.9	Uppförande av flerbostadshus, vård, boende, skola, samlingslokal, handel (inklusive 4 arbetsplatsbesök)	Planeligt
A 2.10		0 - 999 kvm (BTA + OPA)
A 2.11		50 500 kr
A 2.12	Tillbyggnad 0-50 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	1000-5000 kvm (BTA + OPA)
A 2.13		79 500 kr
A 2.14	Tillbyggnad 0-50 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd	≥5000 kvm (BTA + OPA)
A 2.15		108 500 kr
A 2.16	Tillbyggnad 51-199 kvm, med tekniskt samråd (BTA+OPA) (inklusive ett arbetsplatsbesök)	Planeligt
A 2.17		13 000 kr
A 2.18	Tillbyggnad 51-199 kvm, utan tekniskt samråd (BTA+OPA)	Avvikelse från plan alt utanför plan
A 2.19		15 000 kr
A 2.20	Tillbyggnad ≥200 kvm, med tekniskt samråd (BTA+OPA) (inklusive ett arbetsplatsbesök)	Planeligt
A 2.21		6 000 kr
A 2.22	Tillbyggnad ≥ 200kvm, utan tekniskt samråd (BTA+OPA)	Avvikelse från plan alt utanför plan
		8 000 kr
		10 000 kr
		15 500 kr
		17 500 kr
		17 500 kr
		19 500 kr
		9 000 kr



A 2.23		Avvikelse från plan alt utanför plan	11 000 kr
A 2.24	Fasadändring		Timdebitering
A 2.25	All övrig ändring		Timdebitering

### A 3 Bygglov och teknisk kontroll för skyltar och ljusanordningar

Ärendetyp		Avgift
A 3.1	Sätta upp, flytta eller väsentligt ändra en skylt eller ljusanordning med liten omgivningpåverkan	4 250 kr
A 3.2	Sätta upp, flytta eller väsentligt ändra en skylt eller ljusanordning med stor omgivningpåverkan	9 250 kr
A 3.3	Ytterligare en skylt eller ljusanordning på samma fastighet, utöver den mest tidskrävande, i ansökningar som omfattar flera skyltar eller ljusanordningar	500 kr
A 3.4	Ytterligare en skylt eller ljusanordning på annan fastighet, utöver den mest tidskrävande, i ansökningar som omfattar flera skyltar eller ljusanordningar	2 000 kr

### A 4 Bygglov och teknisk kontroll för andra anläggningar än byggnader, del 1

Ärendetyp		Avgift
A 4.1	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av nöjesparker, djurparker, idrottsplatser, skidbackar med liftar, kabinbanor, campingplatser, skjutbanor, småbåtshamnar, friluftsbad, motorbanor och golfbanor	Timdebitering
A 4.2	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av upplag och materialgårdar	Timdebitering
A 4.3	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av tunnlar och bergrum som inte är avsedda för väg, järnväg, tunnelbana eller gruvsdrift	Timdebitering
A 4.4	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av fasta cisterner och andra fasta anläggningar för kemiska produkter som är hälso- och miljöfarliga och för varor som kan medföra brand eller andra olyckshändelser	Timdebitering
A 4.5	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av radio- eller telemaster eller torn	Timdebitering
A 4.6	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av vindkraftverk som a) är högre än 20 meter över markytan b) placeras på ett avstånd från gränsen som är mindre än kraftverkets höjd över marken c) monteras fast på en byggnad, eller d) har en vindturbin med en diameter som är större än tre meter	Timdebitering
A 4.7	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av begravningsplatser	Timdebitering

### A 5 Bygglov och teknisk kontroll för andra anläggningar än byggnader, del 2 (murar och plank, parkeringsplatser utomhus och transformatorstationer)

Ärendetyp		Avgift	
A 5.1	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av mur eller plank, med tekniskt samråd	Planenligt	9 000 kr
A 5.2		Avvikelse från plan alt utanför plan	10 000 kr
A 5.3	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av mur eller plank, utan tekniskt samråd	Planenligt	4 250 kr
A 5.4		Avvikelse från plan alt utanför plan	5 250 kr
A 5.5	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av parkeringsplatser	0	Timdebitering
A 5.6	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av transformatorstation	Planenligt	3 250 kr
A 5.7		Avvikelse från plan alt utanför plan	4 500 kr

### A 6 Förlängning av tidsbegränsat bygglov

Ärendetyp		Avgift
A 6.1	Förlängning av tidsbegränsat bygglov	3 250 kr

### A 7 Förlängning av tidsbegränsat bygglov för ändamål av säsongskaraktär

Ärendetyp		Avgift
A 7.1	Förlängning av tidsbegränsat bygglov för ändamål av säsongskaraktär	3 250 kr

## A 8 Anmälningsskyldiga åtgärder

Ärendetyp		Avgift
A 8.1	Rivning av byggnad eller en del av byggnad, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	10 250 kr
A 8.2	Rivning av byggnad eller del av en byggnad, utan tekniskt samråd	3 500 kr
A 8.3	Nybyggnad eller tillbyggnad som enligt 9 kap. 7 § plan- och bygglagen (2010:900) har undantagits från krav på bygglov, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	11 250 kr
A 8.4	Nybyggnad eller tillbyggnad som enligt 9 kap. 7 § plan- och bygglagen (2010:900) har undantagits från krav på bygglov, utan tekniskt samråd	5 000 kr
A 8.5	Ändring av en byggnad, om ändringen innebär att konstruktionen av byggnadens bärande delar berörs eller byggnadens planlösning påverkas avsevärt, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	9 250 kr
A 8.6	Ändring av en byggnad, om ändringen innebär att konstruktionen av byggnadens bärande delar berörs eller byggnadens planlösning påverkas avsevärt, utan tekniskt samråd	4 000 kr
A 8.7	Installation eller väsentlig ändring av hiss, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	8 500 kr
A 8.8	Installation eller väsentlig ändring av hiss, utan tekniskt samråd	2 750 kr
A 8.9	Installation eller väsentlig ändring av eldstad eller rökkanal, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	7 750 kr
A 8.10	Installation eller väsentlig ändring av eldstad eller rökkanal, utan tekniskt samråd	2 500 kr
A 8.11	Installation eller väsentlig ändring av anordning för ventilation, med tekniskt samråd	Timdebitering
A 8.12	Installation eller väsentlig ändring av anordning för ventilation, utan tekniskt samråd	2 500 kr
A 8.13	Installation eller väsentlig ändring av anläggning för vattenförsörjning eller avlopp i en byggnad eller inom en tomt, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	8 750 kr
A 8.14	Installation eller väsentlig ändring av en anläggning för vattenförsörjning eller avlopp i en byggnad eller inom en tomt, utan tekniskt samråd	3 000 kr
A 8.15	Ändring av byggnad som väsentligt påverkar brandskyddet i byggnaden, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	10 250 kr
A 8.16	Ändring av byggnad som väsentligt påverkar brandskyddet i byggnaden, utan tekniskt samråd	4 000 kr
A 8.17	Underhåll av sådant byggnadsverk med särskilt bevarandevärde som omfattas av skyddsbestämmelser som har beslutats med stöd av 4 kap. 16 § eller 42 § första stycket 5 c plan- och bygglagen eller motsvarande äldre föreskrifter, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	12 000 kr
A 8.18	Underhåll av sådant byggnadsverk med särskilt bevarandevärde som omfattas av skyddsbestämmelser som har beslutats med stöd av 4 kap. 16 § eller 42 § första stycket 5 c plan- och bygglagen eller motsvarande äldre föreskrifter, utan tekniskt samråd	5 250 kr
A 8.19	Nybyggnad eller väsentlig ändring av ett vindkraftverk	Timdebitering
A 8.20	Uppförande, tillbyggnad eller ändring av komplementbostadshus enligt 9 kap. 4a § plan- och bygglagen, med tekniskt samråd (Attefallshus) (inklusive ett arbetsplatsbesök)	9 250 kr
A 8.21	Uppförande, tillbyggnad eller ändring av av komplementbostadshus enligt 9 kap. 4a § plan- och bygglagen, utan tekniskt samråd (Attefallshus)	3 750 kr
A 8.22	Anmälningsskyldig tillbyggnad enligt 9 kap. 4b § 1 st. 1 PBL med tekniskt samråd (Attefallstillbyggnad) (inklusive ett arbetsplatsbesök)	9 250 kr
A 8.23	Anmälningsskyldig tillbyggnad enligt 9 kap. 4b § 1 st 1 PBL, utan tekniskt samråd (Attefallstillbyggnad)	4 000 kr
A 8.24	Bygga sådan anmälningsskyldig takkupa som avses i 9 kap. 4b § 1 st 2 plan- och bygglagen, utan tekniskt samråd	3 000 kr
A 8.25	Inredning av ytterligare en bostad enligt 9 kap. 4c § plan- och bygglagen, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	9 750 kr
A 8.26	Inredning av ytterligare en bostad enligt 9 kap. 4c § plan- och bygglagen, utan tekniskt samråd	4 500 kr

## A 9 Marklov och teknisk kontroll för marklovspliktiga åtgärder

Ärendetyp		Avgift
A 9.1	Marklovspliktig åtgärd, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	10 500 kr
A 9.2	Marklovspliktig åtgärd, utan tekniskt samråd	4 500 kr

**A 10 Rivningslov och teknisk kontroll för åtgärder som kräver rivningslov**

Ärendetyp		Avgift
A 10.1	Åtgärd som kräver rivningslov, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	10 500 kr
A 10.2	Åtgärd som kräver rivningslov, utan tekniskt samråd	5 000 kr

**A 11 Förhandsbesked**

Ärendetyp		Avgift
A 11.1	Förhandsbesked	Förhandsbesked 14 250 kr
A 11.2		Förhandsbesked per tomt utöver den första då de är intilliggande fastigheter i samma ansökan 2 000 kr

**A 12 Villkorsbesked**

Ärendetyp		Avgift
A 12.1	Villkorsbesked	Timdebitering

**A 13 Ingripandebesked**

Ärendetyp		Avgift
A 13.1	Ingripandebesked	Timdebitering

**A 14 Extra arbetsplatsbesök, tekniskt samråd och slutsamråd**

Ärendetyp		Avgift
A 14.1	Extra arbetsplatsbesök, utöver ordinarie angivna i taxan, per styck för byggnationer 0 - 300 kvm (BTA+OPA)	1 500 kr
A 14.2	Extra tekniskt samråd, utöver det första, per styck för byggnationer 0 - 300 kvm (BTA+OPA)	3 000 kr
A 14.3	Extra slutsamråd (inklusive ev interremistiskt slutbesked), utöver det första, per styck för byggnationer 0 - 300 kvm (BTA+OPA)	3 000 kr
A 14.4	Extra arbetsplatsbesök, tekniskt samråd eller slutsamråd, utöver det första, per styck för byggnationer 300 kvm (BTA+OPA)	Timdebitering

**A 15 Kart-, mät- och GIS-tjänster**

Ärendetyp		Avgift
A 15.1	Byggekarta 0-3000 kvm	1 000 kr
A 15.2	Byggekarta 3000–10000 kvm	2 000 kr
A 15.3	Byggekarta ≥10000 kvm	Timdebitering enligt offert
A 15.4	För ny- och tillbyggnad inom detaljplanelagt område och/eller för ny- och tillbyggnad som ska anslutas till kommunalt VA. Fastighetens yta 0-1500 kvm.	Nyupprättande av nybyggnadskarta 10 000 kr (ej momsbelagt)
A 15.5	För ny- och tillbyggnad inom detaljplanelagt område och/eller för ny- och tillbyggnad som ska anslutas till kommunalt VA. Fastighetens yta ≥1500 kvm.	Nyupprättande av nybyggnadskarta Timdebitering enligt offert
A 15.6	För ny- och tillbyggnad utanför detaljplanelagt område eller inom detaljplan då ny- eller tillbyggnad inte ska anslutas till kommunalt VA, samt för ny- och tillbyggnad av komplementbyggnad och andra små, enkla byggnader, eller i andra fall då nybyggnadskarta enligt ärendetyp 15.1–15.5 inte krävs.	Byggekarta med fältmätningar Timdebitering enligt offert
A 15.7	För tjänster som rör övrigt kartmaterial samt hantering av databas.	Timdebitering enligt offert

**A 16 Lov för åtgärder som inte kräver lov (frivilliga lov)**

Ärendetyp		Avgift
A 16.1	Åtgärd som inte kräver lov, där närliggande eller i princip motsvarande åtgärd finns i någon av taxans övriga tabeller	I enlighet med tillämplig tabell
A 16.2	Åtgärd som inte kräver lov, där närliggande eller i princip motsvarande åtgärd inte finns i någon av taxans övriga tabeller	Timdebitering

**A 17 Andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder**

Ärendetyp		Avgift
A 17.1	Andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder	Timdebitering

**A 18 Avslag**

Ärendetyp		Avgift
A 18.1	Avslag	Avgift tas ut för nedlagt arbete i enlighet med tidsuppskattningen för tillämplig ärendetyp

**A 19 Avskrivning**

Ärendetyp		Avgift
A 19.1	Avskrivning	Avgift tas ut för nedlagt arbete i enlighet med tidsuppskattningen för tillämplig ärendetyp alternativt timdebitering av faktisk nedlagd tid

**A 20 Avvisning**

Ärendetyp		Avgift
A 20.1	Avvisning	Avgift tas ut för nedlagt arbete i enlighet med tidsuppskattningen för tillämplig ärendetyp alternativt timdebitering av faktisk nedlagd tid

## Taxetabell B

### B Taxetabeller för planavgift och planbesked

#### B 1 Planavgift vid bygglov för en- och tvåbostadshus och komplementbyggnader

	Ärendetyp	Avgift
B 1.1	Nybyggnad av ett en- eller tvåbostadshus	29 120 kr
B 1.2	Nybyggnad av ett fritidshus med högst två bostäder	29 120 kr
B 1.3	Nybyggnad av komplementbyggnad $\geq 51$ i separat ärende	14 560 kr
B 1.4	Tillbyggnad	7 280 kr
B 1.5	Annan ändring än tillbyggnad	7 280 kr

#### B 2 Planavgift vid bygglov för byggnader som inte är en- eller tvåbostadshus eller komplementbyggnader

	Ärendetyp	Avgift
B 2.1	Nybyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA)	21 840 kr
B 2.2	Nybyggnad 101-1000 kvm (BTA+OPA)	94 640 kr
B 2.3	Nybyggnad 1001-5000 kvm (BTA+OPA)	232 960 kr
B 2.4	Nybyggnad $\geq 5001$ kvm (BTA+OPA)	262 080 kr
B 2.5	Tillbyggnad 0-50 kvm (BTA+OPA),	10 920 kr
B 2.6	Tillbyggnad $\geq 51$ kvm (BTA+OPA)	16 380 kr

#### B 3 Planavgift vid bygglov för andra anläggningar än byggnader, del 1

	Ärendetyp	Avgift
B 3.1	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av nöjesparker, djurparker, idrottsplatser, skidbackar med liftar, kabinbanor, campingplatser, skjutbanor, småbåtshamnar, friluftsbad, motorbanor och golfbanor	Timdebitering
B 3.2	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av upplag och materialgårdar	Timdebitering
B 3.3	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av tunnlar och bergrum som inte är avsedda för väg, järnväg, tunnelbana eller gruvdrift	Timdebitering
B 3.4	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av fasta cisterner och andra fasta anläggningar för kemiska produkter som är hälso- och miljöfarliga och för varor som kan medföra brand eller andra olyckshändelser	Timdebitering
B 3.5	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av radio- eller telemaster eller torn	Timdebitering
B 3.6	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av vindkraftverk som a) är högre än 20 meter över markytan b) placeras på ett avstånd från gränsen som är mindre än kraftverkets höjd över marken c) monteras fast på en byggnad, eller d) har en vindturbin med en diameter som är större än tre meter	Timdebitering
B 3.7	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av begravningsplatser	Timdebitering

#### B 4 Planavgift vid bygglov för andra anläggningar än byggnader, del 2 (murar och plank, parkeringsplatser utomhus och transformatorstationer)

	Ärendetyp	Avgift
B 4.1	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av mur eller plank	0 kr
B 4.2	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av parkeringsplatser utomhus	0 kr
B 4.3	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av transformatorstation	0 kr

#### B 5 Planbesked

	Ärendetyp	Avgift
B 5.1	Planbesked kategori 1 (alla åtgärder som inte omfattas av kategori 2 eller 3)	14 750 kr
B 5.2	Planbesked kategori 2 (komplexa åtgärder eller åtgärder som kräver miljööbedömning)	24 250 kr
B 5.3	Planbesked kategori 3 (mindre ändring eller mindre tillägg till gällande detaljplan)	9 250 kr

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Kristina Axelsson | Plan- och exploateringschef  
0734-647101 | kristina.axelsson@bollebygd.se

## Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS

### Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till revidering av taxa och föreslår kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att revidera Taxebestämmelser för plan- och bygglov antagen 2019-04-25, § 38, i enlighet med upprättat förslag.

### Ärendet

Bollebygds nuvarande plan- och bygglovstaxa fastställdes av Kommunfullmäktige 2019-04-25. Förvaltningen föreslår att taxan framöver kommer att heta Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS. Taxan är kommunens medel för att ta betalt för handläggningen av exempelvis bygglov och vissa andra ärenden enligt plan- och bygglagen, PBL.

Enligt 12 kap. 10 § PBL får en avgift enligt 12 kap. 8 eller 9 §§ inte överstiga kommunens genomsnittliga kostnad för den typ av besked, beslut eller handläggning som avgiften avser. Plan- och bygglagen innehåller inte några särskilda regler om hur avgifternas storlek i det enskilda fallet ska bestämmas, eller annorlunda uttryckt, hur de totala kostnaderna ska fördelas på dem som är avgiftsskyldiga. Av betydelse för avgiftsuttaget i enskilda fall i kommunal verksamhet är däremot den s.k. likställighetsprincipen, som uttrycks i 2 kap. 2 § kommunallagen. ”Kommuner och landsting skall behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat”.

Sveriges kommuner- och landsting (SKL) tog 2014 fram en ny modell för PBL-taxa som reviderades under 2016. Ett flertal kommuner har börjat tillämpa taxan.

Kommunfullmäktige beslutade att delegera till samhällsbyggnadsnämnden att för varje kalenderår få besluta att höja de i denna taxa antagna fasta avgifterna och timavgifterna med den procentsats för det innevarande kalenderåret i Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) som finns publicerad på SKL:s hemsida i maj månad. Utgångspunkt från indexuppräknningen är juli månad 2019.

Förändringar i organisationen samt pågående arbete i digitalisering har lett till att förvaltningen har sett ett behov av nya arbetssätt och därmed behövs en reglering av taxan. Regleringen som förvaltningen föreslår innebär inga märkbara skillnader i sin helhet. Den skillnad som blir märkbar för allmänheten är att förvaltningen föreslår en ny karta som blir billigare för allmänheten i enkla bygglovsärenden. I samband med förändringen så plockar även förvaltningen bort taxan för utstakning.

De nya ändringarna i taxebestämmelserna för plan- och bygglov, kart, mät och GIS är grönmarkerade.

Ändringar i tabell A 15

- 15.1-15.3 Tre poster för enklare kartor, tidigare endast en post A 15.1.
- 15.4-15.5 Sammanslagning från tidigare 15.2-15.7. Ändrad fastighetsyta. Gäller endast nyupprättande av nybyggnadskartor.
- 15.6 Sammanslagning från tidigare 15.8-15.16 utan inräknad fastighetsyta. Ärendetyp ny benämning ”Byggkarta med fältmätningar”.
- 15.7 Ny post för övriga tjänster som inte ingår i 15.1-15.6.

Övrig ändring

- Tabell A 16 Utstakning borttaget. Ny numrering från tidigare A 16- A 20.
- Tabell B 5 Kortat ner text då den finns med i §3 Detaljplaner och områdesbestämmelser.

### **Ekonomiska förutsättningar**

De nya taxebestämmelserna för plan- och bygglov, kart, mät och GIS innebär att kommunen kan ta ut ersättning för de kostnader förvaltningen har för den myndighetsutövning och övriga uppgifter enligt PBL får ta ut avgifter för. Tidsuppskattningar ger möjlighet för kommunen att få ersättning för de timmar som läggs ned, och en framräknad handläggningskostnad per timme ska täcka lönekostnader och övriga kostnader som kan hänföras till området.

Revideringen är framtagen för att dels betala de mättjänster som från och med 2022-01-01 kommer att hanteras av konsult, dels en ny taxa för enklare kartor som medför lägre kostnader för kommuninvånarna. Borttagandet av utstakning kommer inte att ha några ekonomiska förutsättningar för kommunen då förvaltningen inte utfört några utstakningar i kommunal regi.

Indexuppräkningsen kommer att ske i enlighet med tidigare beslut. Utgångspunkt från indexuppräkningsen är juli månad 2019.

### **Barnkonsekvensanalys**

Förvaltningen bedömer att förändringen av taxan inte kommer att få några negativa konsekvenser för barn.

### **Bedömning**

Förvaltningens bedömning är med de här justeringarna att förvaltningen får en god kostnadstäckning samt en bra service till allmänheten.

### **Beslutsunderlag**

- Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS, tjänsteskrivelse daterad 2021-10-28
- Taxebestämmelser för plan- och bygglov, kart, mät och GIS, samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till taxebestämmelser, reviderad 2021-10-28.

- Taxebestämmelser för plan- och bygglov antagen 2019-04-25, § 38

**Skickas till**

Kommunfullmäktige

BOLLEBYGDS KOMMUN

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Ann-Charlotte Lind

Förvaltningschef

Kristina Axelsson

Plan- och exploateringschef



**Gäller för:** Bollebygds kommun

**Dokumentansvarig:** Bygg- och miljöchef,  
Planchef

Dnr : **SBN2018/515-23**

## **Taxebestämmelser för plan- och bygglov**

## Innehåll

1 § Inledande bestämmelser.....	2
2 § Allmänna bestämmelser.....	2
3 § Detaljplaner och områdesbestämmelser.....	4
4 § Ändring av taxan.....	6
5 § Betalning av avgift.....	7
6 § Taxans ikraftträdande.....	7

## Bilagor

Taxetabell A.....	
Taxetabell B.....	

## Taxebestämmelser

Nedan angivna bestämmelser ingår tillsammans med tabellerna A och B i kommunens beslut att anta taxan.

### 1 §

#### Inledande bestämmelser

Enligt denna taxa utgår avgift för

A.

1. beslut om förhandsbesked, villkorsbesked, startbesked, slutbesked och ingripandebesked,
2. beslut om lov,
3. tekniska samråd,
- 4, slutsamråd,
4. arbetsplatsbesök och andra tillsynsbesök på byggarbetsplatsen,
5. upprättande av nybyggnadskartor,
6. framställning av arkivbeständiga handlingar,
7. expediering och kungörelse enligt 9 kap. 41-41 b §§, och
8. andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder.

B.

beslut om planbesked,

samt kostnad för upprättande av detaljplan eller områdesbestämmelser när

- nämnden ger bygglov för nybyggnad eller ändring av byggnad eller för annan bygglovpliktig anläggning eller skylt/ljusanordning (enligt föreskrift meddelad med stöd av 16 kap. 7 §), och
- den fastighet som bygglovets avser har nytta av planen eller områdesbestämmelserna.

### 2 §

#### Allmänna bestämmelser

##### Beräkning av avgift

##### Avgift enligt tabell

Avgiften för en viss åtgärd framgår av tabellerna i bilaga A och B.

I avgift för bygglov enligt tabell A ingår följande delmoment som är uträknade som genomsnittligt antal timmar för den typ av ärenden som anges:

Start av ärende: Registrering av nytt ärende och handlingar samt mottagningsbevis

Bygglovsgranskning:

- Granskning av inkommande ansökan/anmälan  
(lokaliseringsprövning (prövning mot förutsättningarna på platsen utom plan)/prövning mot plan, byggnadens placering, yttre utformning och färgsättning, tillgänglighet och färgsättning, tomtens anordnande inkl. utfart och parkering, enkel kontroll av handlingar för grundläggning och dagvattenanslutning, fyllning och schaktning, skyddsåtgärder mot skred och högvatten, utrymnings- och räddningsvägar, måttgranskning och ev platsbesök)
- Eventuellt kompletteringsföreläggande samt registrering av inkomna kompletteringar

- Bekräftelse på komplett ansökan
- Kommunikation med sakägare, remissinstanser och annonsering
- Kommunikation och dialog med sökande
- Beslut
- Ev nämndförberedelser

Expediering och kungörelse: expediering av beslutet till sökande och sakägare samt kungörelse i

Post- och inrikestidningar

Tekniskt samråd: Registrering av inkomna handlingar, tekniskt samråd, protokoll för tekniskt samråd samt eventuell kopiering av handlingar

Startbesked: Beslut om startbesked och fastställande av kontrollplan

Arbetsplatsbesök: Arbetsplatsbesök inklusive resa (antal som ingår) står angivet per ärendetyp) samt protokoll för arbetsplatsbesök, registrering av eventuellt inkomna handlingar, samt eventuell kopiering av handlingar

Slutsamråd: Registrering av inkomna handlingar, slutsamråd (inklusive restid), protokoll från slutsamråd samt eventuell kopiering av handlingar

Slutbesked: Beslut om slutbesked inklusive expediering

Avslut av ärende: Avslut av ärende samt arkivering.

Kostnader för eventuell annonsering i lokaltidning tillkommer med faktisk annonskostnad utöver bygglovstaxa enligt tabellen.

### **Gällande taxa**

Avgiften beräknas efter den taxa som gäller när ärendet inkommer.

Om ett ärende påbörjats men inte avslutats före antagandet av denna taxa, äger samhällsbyggnadsnämnden rätt att tillämpa den nya taxan i ärendet om det innebär en lägre avgift för den sökande.

### **Reducerad avgift vid justering av gällande lov**

För ansökan om att göra justeringar i ett tidigare beviljat gällande lov utgår avgift enligt den tabell där åtgärden återfinns. Om samhällsbyggnadsnämnden finner att det är motiverat med avseende på arbetsinsatsen kan avgiften reduceras med 25, 50 eller 75 %.

### **Planavgift**

Planavgift tas ut i samma omfattning som vid ett planenligt bygglov i det fall bygglov beviljas med liten avvikelse.

Kommunens principer för uttag av planavgift framgår av bilaga B.

### **Komplementbyggnader och anmälningspliktiga åtgärder vid nybyggnation av en- och tvåbostadshus**

Avseende ärenden för en- och tvåbostadshus i enlighet med tabell A räknas tillhörande komplementbyggnader in i ärendetyperna för nybyggnad, om allt ingår i samma ansökan. Detsamma gäller eventuella anmälningspliktiga åtgärder, om de ingår i samma ansökan som nybyggnaden av bostadshuset.

**Tidsbegränsade bygglov**

Samma avgift tas ut vid ansökan om ett tidsbegränsat bygglov (9 kap. 33 § PBL) som för ett permanent bygglov för motsvarande åtgärd.

*Areabestämning*

I de fall där beräkning av BTA, BYA och OPA förekommer, används mätregler enligt Svensk Standard SS 21054:2009.

**Timdebitering**

För vissa ärendetyper anges ”Timdebitering”. I dessa fall beräknas avgiften genom att den framräknade handläggningskostnaden per timme multipliceras med antalet nedlagda timmar i ärendet.

**Handläggningskostnaden**

Handläggningskostnaden per timme är 1 000 kronor för ärenden avseende tabell A och B.

**Avgift vid avslag, avskrivning, avvísning**

Om en ansökan avslås, eller ett ärende avskrivs eller avvisas tas avgift ut för den handläggningstid som har lagts ner i ärendet genom att gå in i tabellen ”Tidsuppskattning” och räkna samman de handläggningsåtgärder som har vidtagits. Alternativt tas avgift ut för faktiskt nedlagd tid.

**Tidersättning**

Om en åtgärd inte kan hänföras till en särskild grupp i tabellerna, beslutar samhällsbyggnadsnämnden om skälig avgift grundad på tidersättning.

**Höjning/sänkning av avgift**

Finner samhällsbyggnadsnämnden att det finns skäl som motiverar en höjning eller sänkning av avgiften, äger nämnden för visst slag av ärende eller för särskilt uppdrag att besluta om detta.

**3 §****Detaljplaner och områdesbestämmelser****Planbesked**

En begäran om planbesked kan, enligt 5 kapitlet 2 § plan- och bygglagen, göras av den som har för avsikt att vidta en åtgärd som kan förutsätta att en detaljplan eller områdesplan antas, ändras eller upphävs. I de fall en intressent vill exploatera mark som inte är planlagd eller planlagd för annat ändamål ska denne skriftligen ansöka om planbesked. Kommunen är skyldig att inom fyra månader från ansökningsdatum lämna planbesked. Ett positivt planbesked är inte en garanti för att en detaljplan slutligen kommer att antas. Om ett planarbete inte kommer att påbörjas ska skälen anges i planbeskedet. Arbetet med att ta fram underlag till ett planbesked varierar beroende på ärendets komplexitet och avgiften varierar därefter. Själva planbeskedet går inte att överklaga.

Positiva planbesked debiteras med 100% av nedanstående avgift. För negativt planbesked, som innebär att kommunen inte avser inleda en planläggning utgår full avgift. Avgiften för planbesked avräknas till hälften vid teckande av planavtal.

För försenade planbesked utgår ingen avgift. Det gäller om kommunen lämnar planbesked senare än fyra månader efter att en fullständig begäran inkommit. Om längre tid än fyra månader överenskommit med den som begärt planbesked ska planbeskedet anses vara försenat endast om denna längre tid överskrids.

### **Plankostnader**

Kostnader för arbete med detaljplaner och områdesbestämmelser får tas ut antingen genom planavgift eller plankostnadsavtal. Även för kommunens kostnader med program får planavgift tas ut enligt PBL kap 12§ 9. Planer som avser kommunal service, vägar, parker etc finansieras via skattemedel. Samhällsbyggnadsnämndens kostnader för att upprätta detaljplaner eller områdesbestämmelser ska ersättas av den som har nytta av åtgärden. Kostnaden kan variera från under 100 000 kr till flera miljoner kronor beroende på arbetets omfattning.

### **Avgift enligt planavtal**

I dagsläget använder sig Bollebygds kommun i första hand av plankostnadsavtal istället för planavgift för nya detaljplaner och ändring av befintliga detaljplaner. Ett plankostnadsavtal upprättas med den som beställer ett planarbete och baseras på timdebitering som redovisar en uppställning på tidssatta arbetsmoment under varje planskede. Avgiften ska motsvara enhetens självkostnad för arbetet. Den beräknas med utgångspunkt från den arbetstid som krävs, genomsnittliga timkostnader samt nämndens övriga omkostnader för arbetet (utredningskostnader, konsulter, samrådskostnader, annonsering, fastighetsförteckning, grundkarta m.m.).

I planavtalet specificeras betalningsvillkor och parternas åtaganden i övrigt. Plankostnadsavtalet reglerar också betalningsskyldigheten i händelse av att planarbetet avbryts med mera. Alla utredningar som krävs som underlag för planarbetet betalas av byggherren. Utöver kommunens formella hantering tas kostnad ut för

Om det behövs ett program för att underlätta planarbetet kan kommunens självkostnad ingå i planavgiften. Om ett sådant program har upprättats i förväg ska kostnaden ingå i planavgiften endast om programmet fortfarande är aktuellt och innebär att planarbetet underlättas.

Om kommunen bedömer ett program avser ett större område än planen omfattar och det behövs för flera detaljplaner inom programområdet ska kostnaden för program anpassas efter vad som är skäligt.

Om en plan har flera beställare kan avgiften av en utsedd part som utses i avtalet eller kostnader fördelas enligt lämplig fördelningsprincip tex, avseende bygg rätt.

I samband med planläggning tas planavgift ut i förskott och slutregleras vid beslut om att planen antas, godkänns eller upphävs. Förskottsavgift tas ut enligt följande princip: 25 % vid planstart, 50 % vid samråd och 25 % efter antagandet.

### **Planavgift för gällande planer**

I det fall då inget planavtal har tecknats tas planavgift ut av den som söker bygglov för nybyggnad, tillbyggnad eller ändring av byggnader och anläggningar. Ingen planavgift vid planer före plan- och bygglagen (PBL), 1987.

Planavgiften tas ut i samband med bygglov och senast vid beslut om startbesked. Gäller detaljplaner som antagits med stöd av PBL. Planavgift tas ut för planer där fastighetsindelingsbestämmelser införts eller upphävts i syfte att tillåta en förändrad

fastighetsindelning i ett område. Det gäller även planer från tiden före PBL, som ändrats genom tillägg. Planavgiften består av fasta priser för ärenden som rör en- och tvåbostadshus och komplementbyggnader till en- och tvåbostadshus. För övriga byggnader och anläggningar tas planavgift ut baserat på area i kvadratmeter (bruttoarea + öppenarea). Planavgift tas endast ut i samband med bygglovpliktiga åtgärder ej friggebodar och sk. Attefallshus. Planavgift tas inte ut om bygglov har lämnats i strid mot plan (9 kap 31 § PBL) eller vid tidsbegränsat bygglov (9 kap.33 § PBL). Planavgift kan dock debiteras om det lämnade bygglovet medges med liten avvikelse från planen (tolkningsutrymme).

Planavgift tas inte ut för:

- nybyggnad av komplementbyggnad i separat ärende mindre än 50 m<sup>2</sup>.
- tillbyggnader oavsett byggnad mindre än 50 m<sup>2</sup>.

För tillbyggnad som överstiger 50% av huvudbyggnadens BTA tillämpas planavgift som för nybyggnad.

Planer som annan än kommunen (exploatör) helt bekostat, exempelvis via tecknat planavtal, uttas ingen planavgift i samband med bygglov.

Planavgiften beräknas enligt en formel som utarbetats av SKL. Formeln utgår från den bruttoarea som detaljplanen beräknas skapa i form av ny byggrätt och detaljplanens komplexitet. Vid areaberäkning gäller mätreglerna enligt svensk standard. Alla berörda areor anges i bruttoarea (BTA). Planavgift tas ut i bygglovprocessen, senast vid startbesked och beslut om kontrollplan.

**Planavgift = mPBB x OF x PF x N**

mPBB – milliprisbasbelopp OF – objektsfaktor enligt tabell 1 PF – planfaktor enligt tabell 2 N – justeringsfaktor

### **Planavgift för upphävande av äldre fastighetsplan**

Upphävande av fastighetsindelningsbestämmelser för detaljplan som enbart avser upphävande av äldre fastighetsplan/tomtindelning, för att möjliggöra ändringar i fastighetsindelningen sker med timdebitering.

### **Övriga planavgifter**

Upprättande av områdesbestämmelser och planprogram sker med timdebitering.

## **4 §**

### **Ändring av taxan**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar om justering av beloppen i tabellerna A och B samt det belopp som ska utgå per timme handläggningstid i taxan med hänsyn till prisutvecklingen, under förutsättning att kommunfullmäktige har beslutat att delegera uppgiften till nämnden och på vilka villkor det sker.

Övriga ändringar i taxan beslutas av kommunfullmäktige.

## 5 §

### Betalning av avgift

Avgift enligt denna taxa betalas av sökanden/beställaren mot faktura när denne tillställts byggnadsnämndens beslut, beställd handling levererats eller beställd åtgärd vidtagits.

Avgift får även tas ut i förskott.

Betalas inte avgift vid i fakturan angiven förfallodag utgår dröjsmålsränta enligt räntelagen (1997:635) från förfallodagen tills betalning sker.

Avgift för avslagsbeslut återbetalas om beslutet upphävs i högre instans. Avräkning ska ske mot eventuell avgift som ska utgå för den aktuella åtgärden.

#### *Icke utnyttjade bygglov*

På sökandens begäran sker avräkning av preliminärt debiterade avgifter för åtgärder efter beslut om bygglov vilka samhällsbyggnadsnämnden inte har vidtagit. I de fall bygglovet inte har utnyttjats sker återbetalning tidigast när bygglovet har upphört att gälla.

Ränta utgår inte på belopp som återbetalas respektive tilläggsdebiteras.

### Taxans ikraftträdande

## 6 §

Denna taxa träder i kraft den 1 juli 2019.



## A Taxetabeller för lov, anmälan mm

### A 1 Bygglov och teknisk kontroll för en- och tvåbostadshus och komplementbyggnader

		Ärendetyp	Avgift
A 1.1	Nybyggnad av ett en- eller tvåbostadshus (inklusive 2 arbetsplatsbesök)	Planeligt eller enligt gällande förhandsbesked	27 000 kr
A 1.2		Avvikelse från plan	30 000 kr
A 1.3		Bygglov med lokaliseringsprövning	Timdebitering
A 1.4	Nybyggnad av ett fritidshus med högst två bostäder (inklusive 2 arbetsplatsbesök)	Planeligt eller enligt gällande förhandsbesked	25 000 kr
		Avvikelse från plan	28 000 kr
A 1.6		Bygglov med lokaliseringsprövning	Timdebitering
A 1.7	Nybyggnad av komplementbyggnad, med tekniskt samråd	Planenligt	10 000 kr
A 1.8		Avvikelse från plan alt utanför plan	12 000 kr
A 1.9	Nybyggnad av komplementbyggnad, utan tekniskt samråd	Planenligt	5 250 kr
A 1.10		Avvikelse från plan alt utanför plan	7 250 kr
A 1.11	Tillbyggnad, med tekniskt samråd	Planenligt	10 000 kr
A 1.12		Avvikelse från plan alt utanför plan	12 000 kr
A 1.13	Tillbyggnad, utan tekniskt samråd	Planenligt	5 250 kr
A 1.14		Avvikelse från plan alt utanför plan	7 250 kr
A 1.15	Ändring av lov		Timdebitering
A 1.16	Per styck för nybyggnad av fler likartade en- eller tvåbostadshus utöver det första, i en och samma ansökan (gruppbebyggelse) med samma byggherre (inklusive ett arbetsplatsbesök per byggnad)		12 000 kr

**A 2 Bygglöv och teknisk kontroll för byggnader som inte är en- eller tvåbostadshus eller komplementbyggnader**

		Ärendetyp	Avgift
A 2.1	Nybyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	Planenligt	14 500 kr
A 2.2		Avvikelse från plan alt utanför plan	16 500 kr
A 2.3	Nybyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd	Planenligt	5 500 kr
A 2.4		Avvikelse från plan alt utanför plan	7 500 kr
A 2.5	Nybyggnad 101-1000 kvm (BTA+OPA) (inklusive två arbetsplatsbesök)	Planenligt	30 000 kr
A 2.6		Avvikelse från plan alt utanför plan	32 000 kr
A 2.7	Nybyggnad ≥1001 kvm (BTA+OPA) (inklusive 2 arbetsplatsbesök)	Planenligt	32 000 kr
A 2.8		Avvikelse från plan alt utanför plan	34 000 kr
A 2.9	Uppförande av flerbostadshus, vård, boende, skola, samlingslokal, handel (inklusive 4 arbetsplatsbesök)	0 - 999 kvm (BTA + OPA)	50 500 kr
A 2.10		1000-5000 kvm (BTA + OPA)	79 500 kr
A 2.11		≥5000 kvm (BTA + OPA)	108 500 kr
A 2.12	Tillbyggnad 0-50 kvm (BTA+OPA), med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	Planenligt	13 000 kr
A 2.13		Avvikelse från plan alt utanför plan	15 000 kr
A 2.14	Tillbyggnad 0-50 kvm (BTA+OPA), utan tekniskt samråd	Planenligt	6 000 kr
A 2.15		Avvikelse från plan alt utanför plan	8 000 kr
A 2.16	Tillbyggnad 51-199 kvm, med tekniskt samråd (BTA+OPA) (inklusive ett arbetsplatsbesök)	Planenligt	15 500 kr
A 2.17		Avvikelse från plan alt utanför plan	17 500 kr
A 2.18	Tillbyggnad 51-199 kvm, utan tekniskt samråd (BTA+OPA)	Planenligt	8 000 kr
A 2.19		Avvikelse från plan alt utanför plan	10 000 kr
A 2.20	Tillbyggnad ≥200 kvm, med tekniskt samråd (BTA+OPA) (inklusive ett arbetsplatsbesök)	Planenligt	17 500 kr
A 2.21		Avvikelse från plan alt utanför plan	19 500 kr
A 2.22	Tillbyggnad ≥ 200kvm, utan tekniskt samråd (BTA+OPA)	Planenligt	9 000 kr
A 2.23		Avvikelse från plan alt utanför plan	11 000 kr
A 2.24	Fasadändring		Timdebitering
A 2.25	All övrig ändring		Timdebitering

<b>A 3 Bygglov och teknisk kontroll för skyltar och ljusanordningar</b>		
	<b>Ärendetyp</b>	<b>Avgift</b>
A 3.1	Sätta upp, flytta eller väsentligt ändra en skylt eller ljusanordning med liten omgivningspåverkan	4 250 kr
A 3.2	Sätta upp, flytta eller väsentligt ändra en skylt eller ljusanordning med stor omgivningspåverkan	9 250 kr
A 3.3	Ytterligare en skylt eller ljusanordning på samma fastighet, utöver den mest tidskrävande, i ansökningar som omfattar flera skyltar eller ljusanordningar	500 kr
A 3.4	Ytterligare en skylt eller ljusanordning på annan fastighet, utöver den mest tidskrävande, i ansökningar som omfattar flera skyltar eller ljusanordningar	2 000 kr

<b>A 4 Bygglov och teknisk kontroll för andra anläggningar än byggnader, del 1</b>		
	<b>Ärendetyp</b>	<b>Avgift</b>
A 4.1	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av nöjesparker, djurparker, idrottsplatser, skidbackar med lifftar, kabinbanor, campingplatser, skjutbanor, småbåtshamnar, friluftsbad, motorbanor och golfbanor	Timdebitering
A 4.2	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av upplag och materialgårdar	Timdebitering
A 4.3	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av tunnlar och berggrum som inte är avsedda för väg, järnväg, tunnelbana eller gruvdrift	Timdebitering
A 4.4	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av fasta cisterner och andra fasta anläggningar för kemiska produkter som är hälso- och miljöfarliga och för varor som kan medföra brand eller andra olyckshändelser	Timdebitering
A 4.5	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av radio- eller telemaster eller torn	Timdebitering
A 4.6	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av vindkraftverk som a) är högre än 20 meter över markytan b) placeras på ett avstånd från gränsen som är mindre än kraftverkets höjd över marken c) monteras fast på en byggnad, eller d) har en vindturbin med en diameter som är större än tre meter	Timdebitering
A 4.7	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av begravningsplatser	Timdebitering

**A 5 Bygglov och teknisk kontroll för andra anläggningar än byggnader, del 2 (murar och plank, parkeringsplatser utomhus och transformatorstationer)**

		Ärendetyp	Avgift
A 5.1	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av mur eller plank, med tekniskt samråd	Planenligt	9 000 kr
A 5.2		Avvikelse från plan alt utanför plan	10 000 kr
A 5.3	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av mur eller plank, utan tekniskt samråd	Planenligt	4 250 kr
A 5.4		Avvikelse från plan alt utanför plan	5 250 kr
A 5.5	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av parkeringsplatser	0	Timdebitering
A 5.6	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av transformatorstation	Planenligt	3 250 kr
A 5.7		Avvikelse från plan alt utanför plan	4 500 kr

**A 6 Förlängning av tidsbegränsat bygglov**

		Ärendetyp	Avgift
A 6.1	Förlängning av tidsbegränsat bygglov		3 250 kr

**A 7 Förlängning av tidsbegränsat bygglov för ändamål av säsongskarakter**

		Ärendetyp	Avgift
A 7.1	Förlängning av tidsbegränsat bygglov för ändamål av säsongskarakter		3 250 kr

A 8 Anmälningsskyldiga åtgärder		
	Ärendetyp	Avgift
A 8.1	Rivning av byggnad eller en del av byggnad, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	10 250 kr
A 8.2	Rivning av byggnad eller del av en byggnad, utan tekniskt samråd	3 500 kr
A 8.3	Nybyggnad eller tillbyggnad som enligt 9 kap. 7 § plan-och bygglagen (2010:900) har undantagits från krav på bygglov, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	11 250 kr
A 8.4	Nybyggnad eller tillbyggnad som enligt 9 kap. 7 § plan-och bygglagen (2010:900) har undantagits från krav på bygglov, utan tekniskt samråd	5 000 kr
A 8.5	Ändring av en byggnad, om ändringen innebär att konstruktionen av byggnadens bärande delar berörs eller byggnadens planlösning påverkas avsevärt, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	9 250 kr
A 8.6	Ändring av en byggnad, om ändringen innebär att konstruktionen av byggnadens bärande delar berörs eller byggnadens planlösning påverkas avsevärt, utan tekniskt samråd	4 000 kr
A 8.7	Installation eller väsentlig ändring av hiss, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	8 500 kr
A 8.8	Installation eller väsentlig ändring av hiss, utan tekniskt samråd	2 750 kr
A 8.9	Installation eller väsentlig ändring av eldstad eller rökkanal, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	7 750 kr
A 8.10	Installation eller väsentlig ändring av eldstad eller rökkanal, utan tekniskt samråd	2 500 kr
A 8.11	Installation eller väsentlig ändring av anordning för ventilation, med tekniskt samråd	Timdebitering
A 8.12	Installation eller väsentlig ändring av anordning för ventilation, utan tekniskt samråd	2 500 kr
A 8.13	Installation eller väsentlig ändring av anläggning för vattenförsörjning eller avlopp i en byggnad eller inom en tomt, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	8 750 kr
A 8.14	Installation eller väsentlig ändring av en anläggning för vattenförsörjning eller avlopp i en byggnad eller inom en tomt, utan tekniskt samråd	3 000 kr
A 8.15	Ändring av byggnad som väsentligt påverkar brandskyddet i byggnaden, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	10 250 kr
A 8.16	Ändring av byggnad som väsentligt påverkar brandskyddet i byggnaden, utan tekniskt samråd	4 000 kr
A 8.17	Underhåll av sådant byggnadsverk med särskilt bevarandevärde som omfattas av skyddsbestämmelser som har beslutats med stöd av 4 kap. 16 § eller 42 § första stycket 5 c plan- och bygglagen eller motsvarande äldre föreskrifter, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	12 000 kr
A 8.18	Underhåll av sådant byggnadsverk med särskilt bevarandevärde som omfattas av skyddsbestämmelser som har beslutats med stöd av 4 kap. 16 § eller 42 § första stycket 5 c plan- och bygglagen eller motsvarande äldre föreskrifter, utan tekniskt samråd	5 250 kr
A 8.19	Nybyggnad eller väsentlig ändring av ett vindkraftverk	Timdebitering

A 8.20	Uppförande, tillbyggnad eller ändring av komplementbostadshus enligt 9 kap. 4a § plan- och bygglagen, med tekniskt samråd (Attefallshus) (inklusive ett arbetsplatsbesök)	9 250 kr
A 8.21	Uppförande, tillbyggnad eller ändring av komplementbostadshus enligt 9 kap. 4a § plan- och bygglagen, utan tekniskt samråd (Attefallshus)	3 750 kr
A 8.22	Anmälningsskyldig tillbyggnad enligt 9 kap. 4b § 1 st. 1 PBL med tekniskt samråd (Attefallstillbyggnad) (inklusive ett arbetsplatsbesök)	9 250 kr
A 8.23	Anmälningsskyldig tillbyggnad enligt 9 kap. 4b § 1 st. 1 PBL, utan tekniskt samråd (Attefallstillbyggnad)	4 000 kr
A 8.24	Bygga sådan anmälningsskyldig takkupa som avses i 9 kap. 4b § 1 st. 2 plan- och bygglagen, utan tekniskt samråd	3 000 kr
A 8.25	Inredning av ytterligare en bostad enligt 9 kap. 4c § plan- och bygglagen, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	9 750 kr
A 8.26	Inredning av ytterligare en bostad enligt 9 kap. 4c § plan- och bygglagen, utan tekniskt samråd	4 500 kr

<b>A 9 Marklov och teknisk kontroll för marklovpiktiga åtgärder</b>		
<b>Ärendetyp</b>		<b>Avgift</b>
A 9.1	Marklovpiktig åtgärd, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	10 500 kr
A 9.2	Marklovpiktig åtgärd, utan tekniskt samråd	4 500 kr

<b>A 10 Rivningslov och teknisk kontroll för åtgärder som kräver rivningslov</b>		
<b>Ärendetyp</b>		<b>Avgift</b>
A 10.1	Åtgärd som kräver rivningslov, med tekniskt samråd (inklusive ett arbetsplatsbesök)	10 500 kr
A 10.2	Åtgärd som kräver rivningslov, utan tekniskt samråd	5 000 kr

<b>A 11 Förhandsbesked</b>		
<b>Ärendetyp</b>		<b>Avgift</b>
A 11.1	Förhandsbesked	14 250 kr
A 11.2	Förhandsbesked per tomt utöver den första då de är intilliggande fastigheter i samma ansökan	2 000 kr

<b>A 12 Villkorsbesked</b>		
<b>Ärendetyp</b>		<b>Avgift</b>
A 12.1	Villkorsbesked	Timdebitering

<b>A 13 Ingripandebesked</b>		
<b>Ärendetyp</b>		<b>Avgift</b>
A 13.1	Ingripandebesked	Timdebitering

<b>A 14 Extra arbetsplatsbesök, tekniskt samråd och slutsamråd</b>		
<b>Ärendetyp</b>		<b>Avgift</b>
A 14.1	Extra arbetsplatsbesök, utöver ordinarie angivna i taxan, per styck för byggnationer 0 - 300 kvm (BTA+OPA)	1 500 kr
A 14.2	Extra tekniskt samråd, utöver det första, per styck för byggnationer 0 - 300 kvm (BTA+OPA)	3 000 kr
A 14.3	Extra slutsamråd (inklusive ev interremistiskt slutbesked), utöver det första, per styck för byggnationer 0 - 300 kvm (BTA+OPA)	3 000 kr
A 14.4	Extra arbetsplatsbesök, tekniskt samråd eller slutsamråd, utöver det första, per styck för byggnationer 300 kvm (BTA+OPA)	Timdebitering

A 15 Upprättande av nybyggnadskarta			
Ärendetyp			Avgift
A 15.1	Förenklad nybyggnadskarta		3 500 kr
A 15.2	För ny- och tillbyggnad inom detaljpanelagt område och/eller för ny- och tillbyggnad som ska anslutas till kommunalt VA . Fastighetens yta 0-5000 kvm	Nyupprättande av nybyggnadskarta	10 000 kr
A 15.3		Kontroll av befintlig nybyggnadskarta	2 500 kr
A 15.4		Uppdatering av befintlig nybyggnadskarta	5 000 kr
A 15.5	För ny- och tillbyggnad inom detaljpanelagt område och/eller för ny- och tillbyggnad som ska anslutas till kommunalt VA . Tillägg per påbörjade 5000 kvm utöver de 5000 första, då fastighetens yta $\geq$ 5001 kvm	Nyupprättande av nybyggnadskarta	Timdebitering
A 15.6		Kontroll av befintlig nybyggnadskarta	Timdebitering
A 15.7		Uppdatering av befintlig nybyggnadskarta	Timdebitering
A 15.8	För ny- och tillbyggnad utanför detaljpanelagt område eller inom detaljplan då ny- eller tillbyggnad inte ska anslutas till kommunalt VA . Fastighetens yta 0-5000 kvm	Nyupprättande av nybyggnadskarta	Timdebitering
A 15.9		Kontroll av befintlig nybyggnadskarta	Timdebitering
A 15.10		Uppdatering av befintlig nybyggnadskarta	Timdebitering
A 15.11	För ny- och tillbyggnad utanför detaljpanelagt område eller inom detaljplan då ny- eller tillbyggnad inte ska anslutas till kommunalt VA . Tillägg per påbörjade 5000 kvm utöver de 5000 första, då fastighetens yta $\geq$ 5001 kvm	Nyupprättande av nybyggnadskarta	Timdebitering
A 15.12		Kontroll av befintlig nybyggnadskarta	Timdebitering
A 15.13		Uppdatering av befintlig nybyggnadskarta	Timdebitering
A 15.14	För ny- och tillbyggnad av komplementbyggnad och andra små, enkla byggnader, eller i andra fall då nybyggnadskarta enligt ärendetyp 15.1-15.12 inte krävs.	Nyupprättande av nybyggnadskarta	Timdebitering
A 15.15		Kontroll av befintlig nybyggnadskarta	Timdebitering
A 15.16		Uppdatering av befintlig nybyggnadskarta	Timdebitering



A 16 Utstakning			
Ärendetyp			Avgift
A 16.1	Nybyggnad, 1-4 punkter	Grovutstakning	6 000 kr
A 16.2		Finutstakning när grovutstakning gjorts tidigare	4 000 kr
A 16.3		Finutstakning	8 000 kr
A 16.4	Tillbyggnad, 1-4 punkter	Finutstakning, enkla förhållanden	Timdebitering
A 16.5		Finutstakning, komplicerade förhållanden	Timdebitering
A 16.6	Tillägg per punkt utöver de fyra första	Grovutstakning	500 kr
A 16.7		Finutstakning	4 000 kr
A 16.8	Tillägg per styck för extra utstakningstillfällen	Finutstakning när grovutstakning gjorts tidigare	4 000 kr

A 17 Lov för åtgärder som inte kräver lov (frivilliga lov)			
Ärendetyp			Avgift
A 17.1	Åtgärd som inte kräver lov, där närliggande eller i princip motsvarande åtgärd finns i någon av taxans övriga tabeller		I enlighet med tillämplig tabell
A 17.2	Åtgärd som inte kräver lov, där närliggande eller i princip motsvarande åtgärd inte finns i någon av taxans övriga tabeller		Timdebitering

A 18 Andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder			
Ärendetyp			Avgift
A 18.1	Andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder		Timdebitering

A 19 Avslag			
Ärendetyp			Avgift
A 19.1	Avslag		Avgift tas ut för nedlagt arbete i enlighet med tidsuppskattningen för tillämplig ärendetyp

A 20 Avskrivning		
Ärendetyp		Avgift
A 20.1	Avskrivning	Avgift tas ut för nedlagt arbete i enlighet med tidsuppskattningen för tillämplig ärendetyp alternativt timdebitering av faktisk nedlagd tid

A 21 Avvisning		
Ärendetyp		Avgift
A 21.1	Avvisning	Avgift tas ut för nedlagt arbete i enlighet med tidsuppskattningen för tillämplig ärendetyp alternativt timdebitering av faktisk nedlagd tid

## B. Taxetabeller för planavgift och planbesked

### B 1 Planavgift vid bygglov för en- och tvåbostadshus och komplementbyggnader

Ärendetyp		Avgift
B 1.1	Nybyggnad av ett en- eller tvåbostadshus	29 120 kr
B 1.2	Nybyggnad av ett fritidshus med högst två bostäder	29 120 kr
B 1.3	Nybyggnad av komplementbyggnad $\geq 51$ i separat ärende	14 560 kr
B 1.4	Tillbyggnad	7 280 kr
B 1.5	Annan ändring än tillbyggnad	7 280 kr

### B 2 Planavgift vid bygglov för byggnader som inte är en- eller tvåbostadshus eller komplementbyggnader

Ärendetyp		Avgift
B 2.1	Nybyggnad 0-100 kvm (BTA+OPA)	21 840 kr
B 2.2	Nybyggnad 101-1000 kvm (BTA+OPA)	94 640 kr
B 2.3	Nybyggnad 1001-5000 kvm (BTA+OPA)	232 960 kr
B 2.4	Nybyggnad $\geq 5001$ kvm (BTA+OPA)	262 080 kr
B 2.5	Tillbyggnad 0-50 kvm (BTA+OPA),	10 920 kr
B 2.6	Tillbyggnad $\geq 51$ kvm (BTA+OPA)	16 380 kr

### B 3 Planavgift vid bygglov för andra anläggningar än byggnader, del 1

Ärendetyp		Avgift
B 3.1	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av nöjesparker, djurparker, idrottsplatser, skidbackar med liftar, kabinbanor, campingplatser, skjutbanor, småbåtshamnar, friluftsbad, motorbanor och golfbanor	Timdebitering
B 3.2	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av upplag och materialgårdar	Timdebitering
B 3.3	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av tunnlar och bergrum som inte är avsedda för väg, järnväg, tunnelbana eller gruvsdrift	Timdebitering
B 3.4	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av fasta cisterner och andra fasta anläggningar för kemiska produkter som är hälso- och miljöfarliga och för varor som kan medföra brand eller andra olyckshändelser	Timdebitering
B 3.5	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av radio- eller telemaster eller torn	Timdebitering
B 3.6	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av vindkraftverk som a) är högre än 20 meter över markytan b) placeras på ett avstånd från gränsen som är mindre än kraftverkets höjd över marken c) monteras fast på en byggnad, eller d) har en vindturbin med en diameter som är större än tre meter	Timdebitering
B 3.7	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av begravningsplatser	Timdebitering

### B 4 Planavgift vid bygglov för andra anläggningar än byggnader, del 2 (murar och plank, parkeringsplatser utomhus och transformatorstationer)

Ärendetyp		Avgift
-----------	--	--------

B 4.1	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av mur eller plank	0 kr
B 4.2	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av parkeringsplatser utomhus	0 kr
B 4.3	Anordnande, inrättande, uppförande, flytt eller väsentlig ändring av transformatorstation	0 kr

<b>B 5 Planbesked</b>		
	<b>Ärendetyp</b>	<b>Avgift</b>
	<p>Positiva planbesked debiteras med 100% av nedanstående avgift</p> <p>Negativa planbesked debiteras enligt timdebitering.</p> <p>Avgiften för planbesked avräknas till hälften vid teckande av plankostnadsavtal. För försenade planbesked utgår ingen avgift. Det gäller om kommunen lämnar besked senare än fyra månader efter att fullständig begäran inkommit. Om längre tid än fyra månader överenskommit med den som begärt planbesked ska planbeskedet anses vara försenat endast om denna längre tid överskrids.</p>	
B 5.1	Planbesked kategori 1 (alla åtgärder som inte omfattas av kategori 2 eller 3)	14 750 kr
B 5.2	<p>Planbesked kategori 2 (komplexa åtgärder eller åtgärder som kräver miljöbedömning)</p> <p>Med komplex åtgärd avses projekt som uppfyller något av:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Projekt av större omfattning: bostadsprojekt omfattande mer än 100 lägenheter eller verksamhetsprojekt omfattande mer än 5 000 m<sup>2</sup> bruttoarea eller övriga projekt omfattande mer än 20 000 m<sup>2</sup> markarea eller ändrad markanvändning till något av ovanstående följande kriterier:</li> <li>2. Ärenden som kan antas innebära betydande miljöpåverkan.</li> </ol>	24 250 kr
B 5.3	<p>Planbesked kategori 3 (åtgärder som innebär mindre ändring eller mindre tillägg till gällande detaljplan, förlängning av genomförandetid för gällande detaljplan eller andra åtgärder av motsvarande komplexitet) Med enkel åtgärd avses projekts som följer samtliga följande kriterier:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mindre projekt av enklare karaktär, ny- eller tillbyggnad av bostadshus omfattande högst två lägenheter eller ny- eller tillbyggnad av verksamheter upp till totalt 250 m<sup>2</sup> bruttoarea eller övriga projekt med en markarea om högst 2 000 m<sup>2</sup> eller ändrad mark- användning till något av ovanstående.</li> <li>2. Projektet ligger inom eller i direkt anslutning till detaljplanerad markanvändning av samma karaktär.</li> <li>3. Eventuellt planarbete kan antas vara möjligt att genomföra med standardförfarande.</li> </ol>	9 250 kr



## 10. Val av nya medlemmar till styrgrupp översiktsplan (ÖP) KS2019/122

**§80**

KS2019/122

**Val av politisk styrgrupp översiktsplan (ÖP)****Beslut**

En politisk styrgrupp för arbetet med ny översiktsplan för Bollebygds kommun införs och består av fem ledamöter – kommunstyrelsens ordförande, kommunstyrelsens 1:a och 2:a vice ordföranden, samt samhällsbyggnadsnämndens ordförande och vice ordförande.

Styrgruppens möten ska protokollföras och löpande redovisas till kommunstyrelsen.

**Ärendet**

Alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan. Planen är kommunens viktigaste och mest långsiktiga beslutsunderlag för framtida användning och bevarande av mark- och vattenområden.

Bollebygds kommun utvecklas och förändras - i centralorten, de mindre tätorterna och på landsbygden. Det behövs fler bostäder, idrottshallar, butiks- och industrilokaler. Var ska fritidsområden, parker, cykelvägar och gator anläggas i framtiden? Kommunens inriktning för framtiden finns i en översiktsplan. Efterfrågan på nya bostäder och behovet av mark för företag är en utmaning för kommunen. Samtidigt är det viktigt att värna om naturområden och detta ställer krav på kommunens samhällsplanering. Översiktsplanen fokuserar även på sociala värden såsom trygghet, upplevelser och välbefinnande. Under de år som gått har flera delar i Bollebygds gällande översiktsplan från 2002 förverkligats, parallellt har omvärlden utvecklats, förutsättningar förändrats och kommunens framtidsmål blivit ännu skarpare.

Arbetet med att ta fram Bollebygds kommuns nya översiktsplan startade 2012. Genom att omvärdera och uppdatera översiktsplanen ges goda möjligheter för kommunens invånare, förtroendevalda och tjänstepersoner att fortsätta utveckla och förbättra vår kommun. Bollebygd ligger i en attraktiv region som kommer att fortsätta växa. I den nya översiktsplanen kommer man att titta 20 år framåt i tiden och sätta nya mål att arbeta vidare med inför framtiden. Målet är att nå 12 000 invånare år 2025 och det förutsätter att kommunen tillgodoser behovet av bostäder och arbetsplatser och att den kommunala servicen utvecklas. Planeringen av den byggda miljön måste också skapa möjligheter för att minska påverkan på den omgivande miljön och på klimatet.

För det fortsatta arbetet med översiktsplanen ska en politisk styrgrupp utses, på uppdrag av kommunstyrelsens ordförande. Kommunstyrelseförvaltningen föreslår att gruppen består av fem ledamöter – kommunstyrelsens ordförande, kommunstyrelsens 1:a och 2:a vice ordföranden,

samt samhällsbyggnadsnämndens ordförande och vice ordförande.

**Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Den politiska styrgruppen för arbetet med ny översiktsplan för Bollebygds kommun består av fem ledamöter – kommunstyrelsens ordförande, kommunstyrelsens 1:a och 2:a vice ordföranden, samt samhällsbyggnadsnämndens ordförande och vice ordförande.

**Ledamöternas förslag till beslut**

Jonas Ahlgren (S) föreslår som tilläggsförslag att styrgruppens möten protokollförs och löpande redovisas till kommunstyrelsen.

**Beslutsgång**

Ordföranden frågar först om arbetsutskottets förslag kan antas och finner att så sker. Därefter frågar ordföranden om Jonas Ahlgrens (S) tilläggsförslag bifalls eller avslås och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

**Beslutsunderlag**

- §66 KSAU Val av styrgrupp översiktsplan (ÖP)
- Val av politisk styrgrupp för arbetet med översiktsplan

**Skickas till**

De valda, kommunchef, förvaltningschef samhällsbyggnadsförvaltningen.



## 11. VA- och dagvattenpolicy för Bollebygds kommun KS2021/299



**§7**

KS2021/299

## **VA- och dagvattenpolicy för Bollebygds kommun**

### **Beslut**

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen tillstyrker samhällsbyggnadsnämndens förslag; Kommunfullmäktige beslutar att anta upprättat förslag till VA- och dagvattenpolicy och samtidigt upphäva kommunfullmäktiges beslut 2019-11-14 §144 gällande antagandet av den nuvarande Dagvattenpolicyn (KS2019/224).

### **Ärendet**

Bollebygds kommun har tillsammans med Sweco tagit fram en samling dokument som tillsammans utgör en strategisk VA-plan (VA-översikt, VA-policy och VA-handlingsplan) med syfte att säkerställa en långsiktig strategi för hanteringen av spill-, dricks- och dagvatten inom kommunen (vidare kallat VA-försörjning). I VA-planen hanteras VA-försörjning både inom och utanför allmänt verksamhetsområde för VA. Arbetet med den strategiska VA-planen följer Havs- och Vattenmyndighetens vägledning (rapport 2014:1).

VA-policyn har tagits fram med utgångspunkt från den kunskap och de behov som sammanställts i VA-översikten samt utifrån resultaten från avstämningar med arbetsgruppen. VA-policyn innehåller en målbild för VA-försörjningen. För att nå målbilden och säkerställa att samtliga delar i den kommunala organisationen arbetar tillsammans behöver beslut som rör VA-försörjningen styras ytterligare med hjälp av ställningstaganden. VA-policyn avser att vara styrande och vägledande för innehållet i VA-handlingsplanen som upprättas i nästa skede. I VA-handlingsplanen kommer åtgärdsbehovet konkretiseras tillsammans med ansvarsfördelning och tidplan för angivna åtgärder. En viktig utgångspunkt i arbetet med VA-policyn och VA-planen som helhet är den kommunala översiktsplanen. Översiktsplanens planerade mark- och vattenanvändning samt prioriteringar ska återspeglas i VA-planen och vice versa. Översiktsplanens strategier om hur utvecklingen av kommunen bör utformas utifrån ett VA-försörjningsperspektiv har därmed varit en naturlig vägledning i arbetet. En strategi i kommunens nya översiktsplan (inte antagen än) är att bebyggelse i första hand ska tillkomma där det finns möjlighet till allmän VA-försörjning. Kommunens recipienter får inte belastas ytterligare och när mark ska byggas ska skyfallssituationen analyseras ur ett helhetsperspektiv. Därmed utgör VA-planen samtidigt ett viktigt underlag för översiktsplanen. Det blir bl.a tydligt vilka olika konsekvenser planerad bebyggelse får för VA-försörjningen. I arbetet med VA-planen har en översyn av de dokument som ingår i VA-planen gjorts. Som en konsekvens av det arbetet har dagvattenpolicyn därför blivit en del av den övriga VA-policyn. Den nuvarande Dagvattenpolicyn (KS2019/224) som antogs i beslut 2019-11-14 §144 måste därför upphävas.

Samhällsbyggnadsnämnden har behandlat ärendet på sammanträde 2021-11-15, § 200, och beslutat att lämna följande förslag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att anta upprättat förslag till VA- och dagvattenpolicy och samtidigt upphäva kommunfullmäktiges beslut 2019-11-14 §144 gällande antagandet av den nuvarande Dagvattenpolicyn (KS2019/224).

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

### **Förslag till beslut**

#### **Samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar att anta upprättat förslag till VA- och dagvattenpolicy och samtidigt upphäva kommunfullmäktiges beslut 2019-11-14 §144 gällande antagandet av den nuvarande Dagvattenpolicyn (KS2019/224).

### **Beslutsgång**

Ordföranden frågar om samhällsbyggnadsnämndens förslag kan tillstyrkas och finner att så sker.

### **Beslutsunderlag**

- §200 SBN Beslut om antagande av VA- och dagvattenpolicy(156873)
- VA-och dagvattenpolicy (2021-11-02)(156230)
- Beslut om antagande av VA- och dagvattenpolicy(156229)

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Paragrafen är justerad**

**§200**

SBN2021/247

## Beslut om antagande av VA- och dagvattenpolicy

### Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att lämna följande förslag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att anta upprättat förslag till VA- och dagvattenpolicy och samtidigt upphäva kommunfullmäktiges beslut 2019-11-14 §144 gällande antagandet av den nuvarande Dagvattenpolicyn (KS2019/224).

### Ärendet

Bollebygds kommun har tillsammans med Sweco tagit fram en samling dokument som tillsammans utgör en strategisk VA-plan (VA-översikt, VA-policy och VA-handlingsplan) med syfte att säkerställa en långsiktig strategi för hanteringen av spill-, dricks- och dagvatten inom kommunen (vidare kallat VA-försörjning). I VA-planen hanteras VA-försörjning både inom och utanför allmänt verksamhets-område för VA. Arbetet med den strategiska VA-planen följer Havs – och Vattenmyndighetens vägledning (rapport 2014:1)

VA-policyn har tagits fram med utgångspunkt från den kunskap och de behov som sammanställts i VA-översikten samt utifrån resultaten från avstämningar med arbetsgruppen. VA-policyn innehåller en målbild för VA-försörjningen. För att nå målbilden och säkerställa att samtliga delar i den kommunala organisationen arbetar tillsammans behöver beslut som rör VA-försörjningen styras ytterligare med hjälp av ställningstaganden.

VA-policyn avser att vara styrande och vägledande för innehållet i VA-handlingsplanen som upprättas i nästa skede. I VA-handlingsplanen kommer åtgärdsbehovet konkretiseras tillsammans med ansvarsfördelning och tidplan för angivna åtgärder.

En viktig utgångspunkt i arbetet med VA-policyn och VA-planen som helhet är den kommunala översiktsplanen. Översiktsplanens planerade mark- och vattenanvändning samt prioriteringar ska återspeglas i VA-planen och vice versa. Översiktsplanens strategier om hur utvecklingen av kommunen bör utformas utifrån ett VA-försörjningsperspektiv har därmed varit en naturlig vägledning i arbetet. En strategi i kommunens nya översiktsplan är att bebyggelse i första hand ska tillkomma där det finns möjlighet till allmän VA-försörjning. Kommunens recipienter får inte belastas ytterligare och när mark ska bebyggas ska skyfallssituationen analyseras ur ett helhetsperspektiv. Därmed utgör VA-planen samtidigt ett viktigt underlag för översiktsplanen. Det blir bl.a tydligt vilka olika konsekvenser planerad bebyggelse får för VA-försörjningen.

I arbetet med VA-planen har en översyn av de dokument som ingår i VA-planen gjorts. Som en konsekvens av det arbetet har dagvattenpolicyn därför blivit en del av den övriga VA-policyn.



Den nuvarande Dagvattenpolicy (KS2019/224) som antogs i beslut 2019-11-14 §144 måste därför upphävas.

### **Förslag till beslut**

#### **Förvaltningens förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att lämna följande förslag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att anta upprättat förslag till VA- och dagvattenpolicy och samtidigt upphäva kommunfullmäktiges beslut 2019-11-14 §144 gällande antagandet av den nuvarande Dagvattenpolicy (KS2019/224).

### **Beslutsgång**

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

### **Ärendets beredning**

Ärendet har handlagts och föredragits av VA/-gatuingenjör Daniel Kopp.

### **Beslutsunderlag**

- Beslut om antagande av VA- och dagvattenpolicy
- VA-och dagvattenpolicy (2021-11-02)

### **Skickas till**

Kommunfullmäktige

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Daniel Kopp | VA-/avfallsingenjör  
0734-64 71 59 | daniel.kopp@bollebygd.se

## Beslut om antagande av VA- och dagvattenpolicy

### Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att lämna följande förslag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att anta upprättat förslag till VA- och dagvattenpolicy och samtidigt upphäva kommunfullmäktiges beslut 2019-11-14 §144 gällande antagandet av den nuvarande Dagvattenpolicyn (KS2019/224).

### Ärendet

Bollebygds kommun har tillsammans med Sweco tagit fram en samling dokument som tillsammans utgör en strategisk VA-plan (VA-översikt, VA-policy och VA-handlingsplan) med syfte att säkerställa en långsiktig strategi för hanteringen av spill-, dricks- och dagvatten inom kommunen (vidare kallat VA-försörjning). I VA-planen hanteras VA-försörjning både inom och utanför allmänt verksamhetsområde för VA. Arbetet med den strategiska VA-planen följer Havs – och Vattenmyndighetens vägledning (rapport 2014:1)

VA-policyn har tagits fram med utgångspunkt från den kunskap och de behov som sammanställts i VA-översikten samt utifrån resultaten från avstämningar med arbetsgruppen. VA-policyn innehåller en målbild för VA-försörjningen. För att nå målbilden och säkerställa att samtliga delar i den kommunala organisationen arbetar tillsammans behöver beslut som rör VA-försörjningen styras ytterligare med hjälp av ställningstaganden.

VA-policyn avser att vara styrande och vägledande för innehållet i VA-handlingsplanen som upprättas i nästa skede. I VA-handlingsplanen kommer åtgärdsbehovet konkretiseras tillsammans med ansvarsfördelning och tidplan för angivna åtgärder.

En viktig utgångspunkt i arbetet med VA-policyn och VA-planen som helhet är den kommunala översiktsplanen. Översiktsplanens planerade mark- och vattenanvändning samt prioriteringar ska återspeglas i VA-planen och vice versa. Översiktsplanens strategier om hur utvecklingen av kommunen bör utformas utifrån ett VA-försörjningsperspektiv har därmed varit en naturlig vägledning i arbetet. En strategi i kommunens nya översiktsplan är att bebyggelse i första hand ska tillkomma där det finns möjlighet till allmän VA-försörjning. Kommunens recipienter får inte belastas ytterligare och när mark ska bebyggas ska skyfallssituationen analyseras ur ett helhetsperspektiv. Därmed utgör VA-planen samtidigt ett viktigt underlag för översiktsplanen. Det blir bl.a tydligt vilka olika konsekvenser planerad bebyggelse får för VA-försörjningen.

I arbetet med VA-planen har en översyn av de dokument som ingår i VA-planen gjorts. Som en konsekvens av det arbetet har dagvattenpolicyn därför blivit en del av den övriga VA-policyn. Den nuvarande Dagvattenpolicyn (KS2019/224) som antogs i beslut 2019-11-14 §144 måste därför upphävas.

**Beslutsunderlag**

- VA- och dagvattenpolicy, tjänsteskrivelse (2021-10-28)
- VA- och dagvattenpolicy (2021-10-28)

**Skickas till**

Kommunfullmäktige

BOLLEBYGDS KOMMUN

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Ann-Charlotte Lind

Förvaltningschef

Daniel Kopp

Va-/avfallsingenjör

# VA-och dagvattenpolicy

## Bollebygds kommun

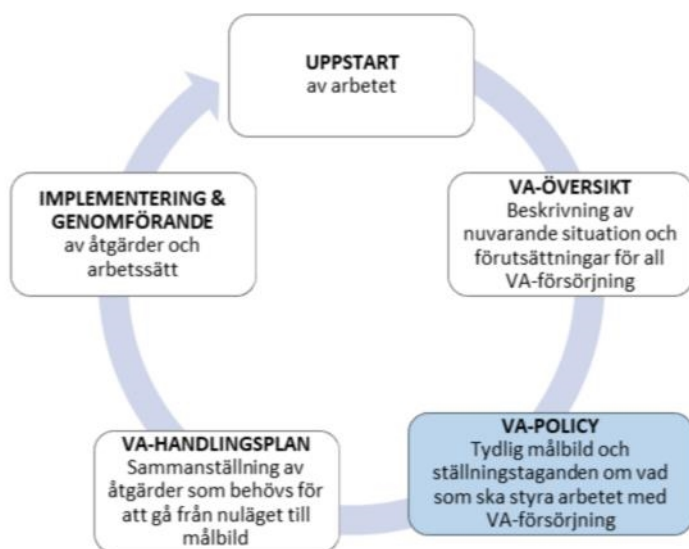
Upprättad 2021-11-02  
Beslutad i samsällsbyggnadsnämnd 2021-11-15 §  
Beslutad i kommunfullmäktige 2021-12-xx §  
Dokumentansvarig VA-/gatuchef



# 1 Inledning

Bollebygds kommun har tagit fram en samling dokument som tillsammans utgör en strategisk VA-plan (VA-översikt, VA-policy och VA-handlingsplan) med syfte att säkerställa en långsiktig strategi för hanteringen av spill-, dricks- och dagvatten inom kommunen (vidare kallat VA-försörjning). I VA-planen hanteras VA-försörjning både inom och utanför allmänt verksamhetsområde för VA.

Arbetet med den strategiska VA-planen följer Havs – och Vattenmyndighetens vägledning (rapport 2014:1) och utförs stegvis enligt figuren nedan.



VA-policyn har tagits fram med utgångspunkt från den kunskap och de behov som sammanställts i VA-översikten samt utifrån resultaten från avstämningar med arbetsgruppen. VA-policyn innehåller en målbild för VA-försörjningen. För att nå målbilden och säkerställa att samtliga delar i den kommunala organisationen arbetar tillsammans behöver beslut som rör VA-försörjningen styras ytterligare med hjälp av ställningstaganden.

VA-policyn avser att vara styrande och vägledande för innehållet i VA-handlingsplanen som upprättas i nästa skede. I VA-handlingsplanen kommer åtgärdsbehovet konkretiseras tillsammans med ansvarsfördelning och tidplan för angivna åtgärder.

En viktig utgångspunkt i arbetet med VA-policyn och VA-planen som helhet är den kommunala översiktsplanen. Översiktsplanens planerade mark- och vattenanvändning samt prioriteringar ska återspeglas i VA-planen och vice versa. Översiktsplanens strategier om hur utvecklingen av kommunen bör utformas utifrån ett VA-försörjningsperspektiv har därmed varit en naturlig vägledning i arbetet. En strategi i kommunens nya översiktsplan är att bebyggelse i första hand ska tillkomma där det finns möjlighet till allmän VA-försörjning. Kommunens recipienter får inte belastas ytterligare och när mark ska bebyggas ska skyfallssituationen analyseras ur ett helhetsperspektiv. Därmed utgör VA-planen samtidigt ett viktigt underlag för översiktsplanen. Det blir bl.a tydligt vilka olika konsekvenser planerad bebyggelse får för VA-försörjningen.

VA-policyn ska revideras varje mandatperiod, helst i samband med aktualisering av översiktsplanen. Revideringen ska säkerställa att samtliga delar av policyn är aktuella och att tillkommande relevant information lyfts in.



## 2 Målbild

Vattnet i Bollebygd är en värdefull resurs som ska respekteras när beslut ska fattas. Därför ska en långsiktigt hållbar vattenförvaltning med hänsyn till målbilden, framtida klimatförändringar och framtida samhällsutveckling tillämpas.

### Hållbarhet

#### Robusthet

Bollebygds kommun ska ha en robust VA-försörjning som kontinuerligt anpassas till ett förändrat klimat och som samordnas med planerad bebyggelseutveckling. Den ska genomsyras av långsiktig hållbarhet där ett flergenerationsperspektiv tillämpas.

#### Kvalitet

Bollebygds kommun ska arbeta för att nå god status i samtliga vattenförekomster i kommunen. Sjöar och vattendrag ska präglas av ett rikt växt- och djurliv samt erbjuda goda möjligheter till rekreation.

VA-försörjningen ska utvecklas, utformas och skötas så att människors hälsa säkerställs och att påverkan på miljön minimeras.

#### Tydlighet

VA-försörjningen ska präglas av trygghet, tydlighet och transparens. Motiv till olika beslut med koppling till VA-försörjningen samt hur den ska utformas inom kommunen ska framgå tydligt. Det ska vara lätt att göra rätt, både för politiker och tjänstepersoner samt de som bor och verkar i kommunen.

#### Samordning

Bollebygds kommun ska ha en väl fungerande organisation som präglas av samordning och samverkan både inom kommunen samt regionalt. Olika kompetenser nyttjas och den kompetens som krävs för att hantera nuvarande och framtida utmaningar värnas.



### 3 Ställningstaganden

Ställningstaganden kring kommunens VA-försörjning presenteras gruppvis, utan rangordning och följer strukturen i VA-översikten. I VA-översikten finns mer information om de behov och utmaningar som ligger till grund för dessa ställningstaganden.

#### 3.1 Övergripande

1. Det ska finnas en långsiktig plan för kommunens VA-försörjning som är samordnad med kommunens övriga strategiska dokument. De strategiska dokumenten ska uppdateras kontinuerligt och fungera som verktyg för kommunikation och samarbete såväl inom den kommunala organisationen som med medborgarna. Kontinuerlig kunskapsåterföring ska vara en naturlig del av processen.
2. I VA-utbyggnadsplanen ska samtliga områden med samlad/sammanhållen bebyggelse i kommunen klassas utifrån behovet av allmän VA-försörjning med avseende på miljö- och hälsoskyddsaspekter samt samhällets utveckling. Områdena ska delas in i följande klasser: allmänt VA-område, VA-utbyggnadsområde, VA-utredningsområde, VA-bevakningsområde eller enskilt VA-område. Det ska vara tydligt för både tjänstepersoner och allmänhet vad klassningarna innebär.
3. Klimatförändringarnas effekter ska begränsas genom att anpassa planering och hantering av VA-försörjning till ett förändrat klimat.
4. VA-försörjningen ska anpassas och planeras med hänsyn till recipienters status och andra naturvärden.
5. Det ska finnas en långsiktig plan för drift och underhåll samt förnyelse för att upprätthålla och förbättra de allmänna VA-anläggningarnas status samt säkerheten i och omkring dem.
6. VA-försörjningen ska präglas av en enhetsövergripande arbetsprocess med en tydlig ansvarsfördelning. Kommunen ska säkerställa att såväl ekonomiska som personella resurser finns för att kunna arbeta enligt VA-planens målbild, ställningstaganden och genomföra nödvändiga åtgärder. Berörda tjänstepersoner och politiker ska erhålla den kompetensutveckling som behövs för att uppnå detta.
7. Det ska finnas tydliga och trygga vägar för kommunikation och samarbete kring frågor som rör VA-försörjningen, både inom den kommunala organisationen samt med allmänheten. Kommunen ska verka för ökad medvetenhet hos invånarna i frågor som rör hållbar VA-försörjning, för både allmän och enskild.
8. En god VA-försörjning ska vid behov och möjlighet säkerställas genom regional samverkan.

#### 3.2 Allmän dricksvattenförsörjning

9. En långsiktigt hållbar dricksvattenförsörjning, inklusive reservvattenförsörjning, ska säkerställas och samordnas med planerad samhällsutveckling.
10. Allmänna dricksvattentäkter och reservvattentäkter ska ha ett fullgott vattenskydd som säkerställer råvattenkvalitet och -kvantitet.
11. Vattenförluster i det allmänna dricksvattennätet ska hållas på en långsiktigt hållbar nivå med hänsyn till både miljö och ekonomi.
12. Arbete för att skydda den allmänna dricksvattenförsörjningen från sabotage ska genomföras kontinuerligt.

### 3.3 Allmän spillvattenförsörjning

13. Det ska finnas en långsiktig plan för den allmänna spillvattenhanteringen som tar höjd för framtida krav och planerad bebyggelseutveckling.
14. Andelen tillskottsvatten i det allmänna spillvattennätet ska hållas på en långsiktigt hållbar nivå med hänsyn till både miljö och ekonomi.
15. Bräddning från allmänna avloppsanläggningar ska undvikas, framförallt till recipienter som är känsliga för näringsbelastning.
16. Det ska finnas en långsiktigt hållbar och kretsloppsanpassad hantering av slamfraktionen från allmänna avloppsanläggningar.

### 3.4 Enskild VA-försörjning

17. Byggnation på landsbygden ska beakta säkerställande av en långsiktigt hållbar VA-försörjning, med hänsyn till hälsa, miljö och ekonomi.
18. Inför beslut om planbesked och förhandsbesked ska förutsättningarna för framtida VA-försörjning utredas. Det ska vara tydligt om det finns förutsättningar för och möjlighet till allmän eller enskild VA-försörjning.
19. Statusen på enskilda avloppsanläggningar ska vara känd av berörda fastighetsägare och tillsynsmyndigheten.
20. Det ska finnas tillräckliga personella och ekonomiska resurser för tillsyn av enskilda avlopp. Tillsyn av enskilda avloppsanläggningar ska beakta områdets klassning enligt VA-utbyggnadsplanen samt recipientens känslighet.

### 3.5 Dagvatten och skyfall

21. En klimatanpassad och långsiktigt hållbar dagvatten- och skyfallshantering ska eftersträvas vid all planering för befintlig och framtida bebyggelse.
22. Dagvatten- och skyfallshanteringen ska utredas kontinuerligt och plats för detta ska avsättas i samtliga skeden i samhällsbyggnadsprocessen, från tidiga skeden till genomförande och drift.
23. Lokala förutsättningar som låglänta stråk och grönområden ska nyttjas för öppen avledning, fördröjning och skyfallsstråk för att minimera översvämningsrisk.
24. Låglänta och instängda områden ska undvika att bebyggas. I annat fall ska översvämmningar styras till de platser där de gör minst skada och övriga skyddsåtgärder ska vidtas.
25. Krav på rening och fördröjning ska ställas utifrån dagvattnets föroreningsgrad och känsligheten hos mottagande recipient.
26. Dagvatten ska renas och fördröjas så nära källan som möjligt.
27. Dagvattenanläggningar ska ses som en estetisk och ekologisk resurs. I första hand prioriteras öppna och gröna lösningar som berikar bebyggelsemiljön med olika ekosystemtjänster. Utformningen ska vara tilltalande och säker samt ekonomiskt hållbar sett ur ett långsiktigt driftsperspektiv. Kreativa lösningar uppmuntras.
28. Vid ny- och större ombyggnationer ska, utifrån dagvattensynpunkt, medvetna och motiverade materialval göras och andelen hårdgjorda ytor ska begränsas.





Dokumentansvarig: VA-Gatuchef  
Beredande organ: Samhällsbyggnadsförvaltningen  
Beslutad av: Kommunfullmäktige  
Datum för beslut: 2019-11-14  
Giltighetstid: 2023-11-14

## Dagvattenpolicy för Bollebygds kommun

## Innehållsförteckning

<b>1. Inledning (Bakgrund)</b> .....	3
1.1 Nationella och internationella utgångspunkter.....	4
<b>2. Dagvattenpolicyn i sitt sammanhang</b> .....	5
2.1 Syfte.....	5
2.2 Metodik.....	5
2.3 Målgrupp.....	5
2.4 VA-och dagvattenplanens olika delar.....	6
2.5 Relation till andra styrdokument.....	7
<b>3. Dagvattenstrategier</b> .....	8
<b>Strategi 1: Flöden</b> .....	8
<b>Strategi 2: Översvämningar</b> .....	9
<b>Strategi 3: Vattenkvalitet</b> .....	10
<b>Strategi 4: Gestaltning och utformning</b> .....	11
<b>Strategi 5: Säkerhet och tillgänglighet</b> .....	12
<b>Strategi 6: Ansvar</b> .....	13
<b>Strategi 7: Kommunikation</b> .....	14
<b>4. Levandegöra</b> .....	15
<b>5. Uppföljning</b> .....	15
<b>BILAGA 1 Sammanställning ställningstaganden</b> .....	16



## 1. Inledning (Bakgrund)

Bollebygds kommun behöver arbeta för att förebygga klimatförändringar som ytrar sig i form av bland annat intensivare regn och högre vattennivåer i vattendrag. Samtidigt pågår förtätning och exploatering på flera håll i kommunen, vilket innebär ökad konkurrens mellan ytor för bebyggd miljö och ytor för hantering av dagvatten. En ökande exploatering bidrar generellt till ökad andel hårdgjorda ytor där dagvatten avrinner med högre hastighet. Detta leder i sin tur till högre flödestoppar för dagvattensystemen att hantera.

För att klara utmaningarna krävs att samhället ställer om från traditionella lösningar som domineras av underjordiska dagvattenanläggningar, till öppna, ytliga och utjämnande och fördröjande lösningar som har bättre förutsättningar att hantera flödestoppar och magasinera dagvatten samt bidrar till en biologisk mångfald.

Föroreningsinnehållet i dagvatten är också ett problem som behöver hanteras på ett effektivare sätt än tidigare om statusen för Bollebygds vattenmiljöer ska kunna bevaras och förbättras. Det finns många olika typer av föroreningar i dagvatten och kommunen behöver systematiskt ställa krav så att reningsmetoder alltid väljs med hänsyn till både föroreningsinnehåll och recipientmiljöns förutsättningar.

Dagvattenplanen för Bollebygds kommun har delats in i tre delar; Dagvattenpolicy, Dagvattenhandbok och Åtgärdsförslag. Policyn ger konkreta ställningstaganden för hur kommunen ska hantera dagvattenfrågorna i olika sammanhang, medan handboken för ett utvecklat resonemang kring hur ställningstagandena ska eftersträvas och uppnås. Åtgärdsförslagen syftar till att förbättra hanteringen av dagvattenfrågorna i Bollebygds kommun.

Denna dagvattenpolicy ger ställningstaganden gällande kommunens hantering av dagvatten som ska verka för att samhällsutvecklingen förblir hållbar på lång sikt. Policyn ska bidra till att dagvattenhanteringen sker med tydligt beaktande av människors hälsa, miljö, ekonomi och samhällsfunktioner. Dessutom eftersträvas ett helhetstänk där estetiska, ekologiska och pedagogiska mervärden får utrymme i utformningen av dagvattenlösningar. Denna dagvattenpolicy anger hur dagvatten inom planlagda områden och i tillämpliga delar även icke planlagt område ska hanteras för såväl kommunägd som privat mark. Dagvattenpolicyn riktar sig till både tjänstemän inom kommunen och till externa aktörer.





## 1.1 Nationella och internationella utgångspunkter

I detta avsnitt presenteras några av de nationella och internationella dokument, mål och beslut som utgör bakgrund till framtagandet av en kommunal dagvattenpolicy för Bollebygds kommun.

FN har fastställt 17 globala mål för hållbar utveckling med syfte att skapa förutsättningar för att succesivt uppnå en hållbar samhällsutveckling fram till 2030. Flera av målen berör, direkt eller indirekt, hantering av dagvatten:

- Rent vatten och sanitet
- Hållbar industri, innovationer, och infrastruktur
- Hållbara städer och samhällen
- Bekämpa klimatförändringen
- Hav och marina resurser
- Ekosystem och biologisk mångfald

Sverige arbetar sedan 1999 med nationella miljö kvalitetsmål varav ett antal inbegriper hanteringen av vattenresurser. De miljö kvalitetsmål som främst berör dagvatten är:

- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet.
- God bebyggd miljö
- Hav i balans och levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker

År 2000 antog alla medlemsländer i EU det så kallade ramdirektivet för vatten (vattendirektivet) vilket syftar till att uppnå helhetssyn och systematiskt arbete för att bevara och förbättra Europas vatten. Ramdirektivet lägger grunden för den kvalitet och tillgång på vatten som EU-länderna inte får underskrida. Direktivet syftar till en effektivare samordning av resurser inom och mellan EU-länderna för att hantera brister i vattenmiljön. Vart och ett av Sveriges fem vattendistrikt har fattat beslut om fyra dokument som stöd för detta arbete; Förvaltningsplan, Åtgärdsprogram, Miljö kvalitetsnormer och Miljö konsekvensbeskrivning.

Vattendelegationen för Västerhavets vattendistrikt beslutade under december 2016 om en ny förvaltningsplan för perioden 2016-2021. Planen innehåller bland annat åtgärdsprogram som riktar sig till kommuner och myndigheter. Åtgärdena har som syfte att möjliggöra att miljö kvalitetsnormer för vattendistriktets vattenförekomster efterlevs. En av åtgärdena lyfter särskilt fram vikten av dagvattenplanering:

*"Kommunerna ska utveckla planer för hur dagvatten ska hanteras inom kommunen med avseende på kvantitet och kvalitet. Dagvattenplanerna ska bidra till att de åtgärder vidtas som behövs för att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas. Åtgärden ska vara vidtagen senast tre år efter åtgärdsprogrammets fastställande."*

Åtgärden motiveras bland annat genom att den förväntade ökningen i andel hårdgjorda ytor och förtätning i stadsmiljön som leder till ökade flöden för recipienterna att hantera. Vidare lyfts dagvattnets innehåll av tungmetaller och andra förorenande ämnen fram som ett problem som behöver hanteras genom kommunala strategier för uppströmsarbete med rening nära källan.

Havs- och vattenmyndigheten har tagit fram en vägledning för kommunal VA-planering som beskriver vikten av en planering med helhetssyn. I handledningen beskrivs viktiga ingående delar i arbetet för att uppnå en hållbar och fungerande hantering av dagvatten. Planeringen ska ge en tydlig och homogen behandling av dagvattenfrågor i exploaterings-, drifts- och underhållssekenderna. Enligt vägledningen kan dagvattenplaneringen med fördel knyta an till övriga delar inom kommunplaneringen som exempelvis berör klimatanpassning och olika risk- och sårbarhetsanalyser.

## 2. Dagvattenpolicyn i sitt sammanhang

Genom dagvattenpolicy med politiskt förankrade och fastställda värderingar och grunder ökar förutsättningarna för kommunen att uppnå en enhetlig hantering och bild av dagvattenfrågorna. Målet är att policyn ska bidra till att dagvattenhanteringen tas upp tidigt i kommunens olika samhällsbyggnadsprocesser och att kostsamma och svårlösta följdproblem på så vis kan undvikas. För att skapa förutsättningar för ett brett förankrat och accepterat material så har policyn arbetats fram i en grupp med kompetenser från hela kommunens samhällsbyggnadsförvaltning.

### 2.1 Syfte

Dagvattenpolicyn syftar till att skapa en tydlig och gemensam grund för kommunen att använda sig av i de olika frågorna som rör dagvatten. Avsikten med arbetet har hela tiden varit att uppnå ett styrande dokument med bred förankring i verksamheten. Policyn ska beakta den kunskap och de behov som finns inom alla enheter som berörs av frågorna och att förutsättningarna för samhällsbyggande och samhällsförvaltning förbättras.

### 2.2 Metodik

Dagvattenpolicyn är uppdelad enligt följande sju strategier:

- Strategi 1: **Flöden**
- Strategi 2: **Översvämningar**
- Strategi 3: **Vattenkvalitet**
- Strategi 4: **Gestaltning och utformning**
- Strategi 5: **Trygghet, säkerhet och tillgänglighet**
- Strategi 6: **Ansvar**
- Strategi 7: **Kommunikation**

Till varje strategi hör ställningstaganden som visar kommunens inriktning och målsättningar för respektive ämnesområde.

### 2.3 Målgrupp

Policyn ska förmedla kommunens förhållningssätt beträffande dagvatten för såväl tjänstemän, politiker, exploatörer som kommuninvånare.



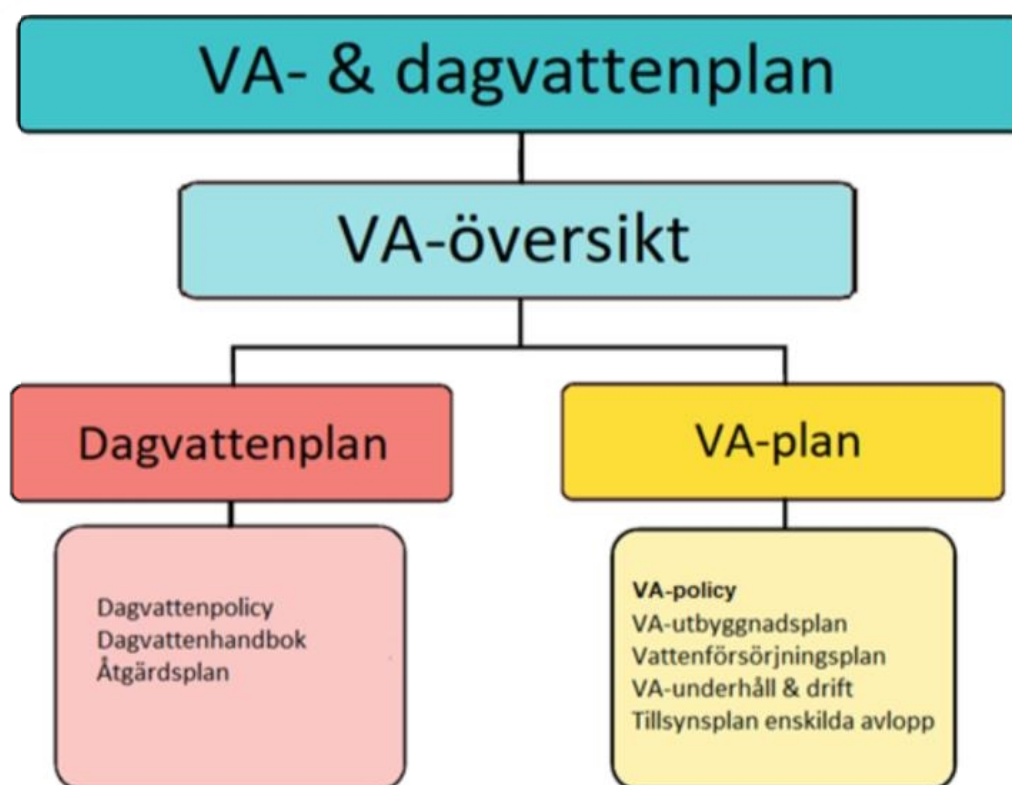


## 2.4 VA-och dagvattenplanens olika delar

Dagvattenplanen är en av de planer som ingår i den kommunala VA-planen:

- **VA-policy**
- **Vattenförsörjningsplan**
- **VA-utbyggnadsplan**
- **Tillsynsplan för enskilda avlopp**
- **Drift- och underhållsplan för allmänt VA**
- **Dagvattenplan (dagvattenpolicy, dagvattenhandbok, åtgärdsplan)**

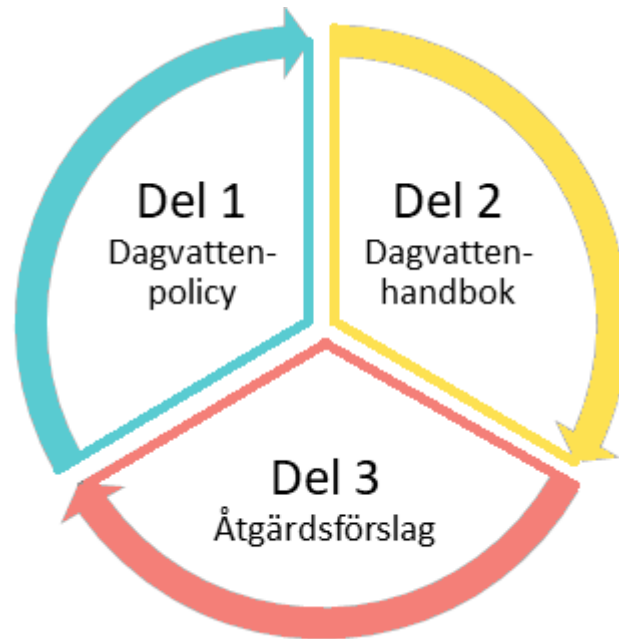
Delplanerna föregås av en VA-översikt som är en inventering av Bollebygds kommuns allmänna och enskilda, anläggningar, vattentillgångar, recipientmiljöer och vattenskydd. Som komplement i VA-planen ska även en VA-policy tas fram som ska ge konkreta ställningstaganden och en utvecklingsriktning för det framtida arbetet med vatten- och avloppsfrågor. Dessa tre delar kommer tillsammans att utgöra den kommunala VA-planen i enlighet med Figur 1.



Figur 1. VA- och dagvattenplanens olika delar

### 2.4.1 Dagvattenplanens olika delar

Dagvattenplanen utgörs av tre delar enligt se Figur 2. Den första delen utgörs av **Dagvattenpolicyn**, vilken ger ställningstaganden som anger riktning för hur kommunen förhåller sig till olika frågor beträffande dagvatten. Den andra delen utgörs av **Dagvattenhandboken** som har till syfte att konkretisera hur kommunen behöver arbeta för att möjliggöra ett effektivt dagvattenarbete som ligger i linje med Dagvattenpolicyn. Den tredje delen utgörs av **Åtgärdsförslag** som syftar till att utveckla kommunens hantering av olika dagvattenfrågor



Figur 2. Dagvattenplanens olika delar

### 2.5 Relation till andra styrdokument

Dagvattenplanen har även koppling till andra styrdokument som ligger utanför den kommunala VA-planen. I synnerhet handlar det om Översiktsplanen. Dagvattenplanen är ett strategiskt dokument som är avsett att användas som ett underlag till den kommunala översiktsplanen. Översiktsplanen reglerar övergripande användningen av mark- och vattenområden i kommunen. Översiktsplanen ger också en inriktning som visar vilka områden i kommunen som är prioriterade för exploatering och förtätning.

### 3. Dagvattenstrategier

Bollebygds kommun stödjer sin dagvattenhantering på sju strategier, vilka redovisas i detta kapitel. Respektive strategi utgörs av ett antal ställningstaganden. Alla ställningstaganden anses utgöra grund för en hållbar och effektiv hantering av dagvattenfrågor och det råder därmed ingen inbördes rangordning mellan listade ställningstaganden.

Strategierna i dagvattenpolicyn konkretiseras vidare i dagvattenhandboken bland annat genom att olika steg i de kommunala processerna kopplats till en ansvarig enhet.

#### Strategi 1: Flöden

För att minska uppkomsten av dagvatten och höga dagvattenflöden samt utjämna flödestoppar nära källan ska Bollebygds kommun arbeta efter de upprättade ställningstagandena nedan.

#### Ställningstaganden

- 1.1. Göra medvetna och motiverade materialval för ytor samt begränsa arealen hårdgjorda ytor.
- 1.2. Aktivt använda sig av och ställa krav på trög, ytlig avledning samt lokalt omhändertagande och fördröjande nära källan. Detta gäller både vid exploatering och vid anpassning av befintliga områden.
- 1.3. Avsätta plats för avledning och utjämning i alla skeden av fysisk planering. Detta görs med fördel genom att lokala förhållanden såsom grönområden och låglänta stråk tillvaratas.
- 1.4. Ställa krav på att fördröjning av dagvatten i första hand sker inom fastighet/kvartersmark vid nyexploatering och ombyggnad i befintliga områden.
- 1.5. Säkerställa att förutsättningar för avledning och utjämning av dagvatten utreds i samtliga samhällsbyggnadsprocesser.
- 1.6. Ställa krav på fördröjning utifrån nedströms lokaliserade system och mottagande recipients känslighet.
- 1.7. Arbeta aktivt för att separera dagvatten från spillvattensystemet och därigenom minska bl.a. kostnader för pumpning och rening.



## **Strategi 2: Översvämningar**

För att minska risken för, och i bästa fall undvika, skadliga och kostsamma översvämningar ska Bollebygds kommun arbeta efter ställningstagandena nedan.

### **Ställningstaganden**

- 2.1. Utforma och anpassa marknivåer och byggnader för att hantera extrem nederbörd och stigande vatten så att risken för allvarliga skador på byggnader, infrastruktur och samhällsfunktioner minimeras.
- 2.2. Använda ytliga vattenvägar för att minimera översvämningsrisk. Där det inte är möjligt kan översvämningar styras till de platser där de gör minst skada och övriga skyddsåtgärder kan vidtas.
- 2.3. Nyttja lokala förhållanden som låglänta stråk och grönområden.
- 2.4. Bevara och skapa områden som utgör en naturlig buffert för dagvatten som till exempel våtmarker.
- 2.5. Undvika att bebygga inom låglänta områden och i områden där dagvatten riskerar att stängas in.
- 2.6. Utredda översvämningsrisk från stigande vatten och extrem nederbörd vid översiktsplanering, i planprocessen och vid exploatering.
- 2.7. Arbeta aktivt för att separera dagvatten från spillvattensystemet och därigenom minska risken för skadliga översvämningar till följd av att kapaciteten i spillvattenledningar överskrids.



### **Strategi 3: Vattenkvalitet**

Dagvattenhanteringen ska bidra till en förbättring av kommunens yt- och grundvattenkvalitet så att god vattenstatus eller motsvarande vattenkvalitet kan uppnås i kommunens samtliga vattenområden. För att klara detta ska Bollebygds kommun arbeta efter ställningstagandena nedan.

#### **Ställningstaganden**

- 3.1 Göra medvetna materialval för att minska föroreningsutsläpp och minimera risk att föroreningar sprids med dagvattnet. Genomsläppliga och gröna ytor ska prioriteras och byggnadsmaterial innehållande exempelvis bly, koppar, kadmium och zink ska undvikas.
- 3.2 Använda trög, ytlig avledning samt rena dagvattnet nära källan vid exploatering och vid anpassning av befintliga områden.
- 3.3 Nyttja lokala förutsättningar som låglänta stråk och grönområden för dagvattenrening.
- 3.4 Utredda föroreningsbelastning och behov av dagvattenrening i alla skeden av fysisk planering.
- 3.5 Reservera plats för dagvattenhantering i alla skeden av fysisk planering.
- 3.6 Ställa krav på rening utifrån dagvattnets föroreningsinnehåll (typ, mängd och koncentration) och känsligheten hos mottagande recipient. Vid provning och tillsyn av verksamheter ska behovet att rena dagvatten beaktas enligt Miljöbalken.
- 3.7 Begränsa föroreningsutsläpp redan vid källan för att minska spridning och säkerställa att kostnaderna för rening läggs på verksamhetsutövare som förorenar.
- 3.8 Då det inte är ekonomiskt eller miljömässigt motiverat att ställa krav på dagvattenrening för varje verksamhetsutövare i ett område, kan anordning för rening av dagvattnet anordnas av verksamhetsutövare för dagvattennätet. Rening ska ske då den totala föroreningshalten från området bedöms vara så hög att åtgärder behöver vidtas.
- 3.9 Arbeta aktivt för att separera dagvatten från spillvattensystemet och därigenom minska brädning av avloppsvatten till recipienter.



## **Strategi 4: Gestaltning och utformning**

För att säkerställa att dagvattenlösningar utformas med hänsyn taget till både långsiktig funktionalitet och värden i form av estetik, ekologi och pedagogik, ska Bollebygds kommun arbeta efter ställningstagandena nedan.

### **Ställningstaganden**

- 4.1 Förorda öppna dagvattenlösningar
- 4.2 Förorda dagvattenlösningar där växter inkluderas.
- 4.3 Avsätta tillräcklig plats för öppen dagvattenhantering som i sin tur kan bidra till positiv gestaltning.
- 4.4 Använda trög, ytlig avledning samt lokal rening och fördröjning som en möjlighet till gestaltning.
- 4.5 Utveckla och bevara lokala förutsättningar för öppen dagvattenhantering, såsom låglänta stråk, vattendrag och grönytor, i arbetet med gestaltning av områden.
- 4.6 Utforma kostnadseffektiva dagvattenlösningar som fyller sin avsedda funktion och är effektiva ur ett drift- och underhållsperspektiv.
- 4.7 Förorda dagvattenlösningar som bidrar med ekosystemtjänster och ger positiva effekter på biologisk mångfald.
- 4.8 Förorda dagvattenlösningar som bidrar till förståelsen för vattnets kretslopp och erbjuder möjlighet till rekreation och lek.
- 4.9 Förorda dagvattenlösningar som bidrar med estetiska värden.
- 4.10 Öka kunnandet genom att prova och utvärdera nya kreativa dagvattenlösningar.



### **Strategi 5: Säkerhet och tillgänglighet**

Några av de stora vinster som kan uppnås med öppna dagvattenlösningar, såsom dammar, är ökat rekreativvärde samt möjligheter till lärande och lek med koppling till vatten. För att möjliggöra detta krävs att dagvattenlösningar utformas med hänsyn taget till både säkerhets- och tillgänglighetsaspekter. Bollebygds kommun ska därför arbeta efter ställningstagandena nedan.

#### **Ställningstaganden**

- 5.1 Utforma öppna dagvattenlösningar med erforderlig säkerhet med avseende på dess placering.
- 5.2 Eftersträva att öppna dagvattenlösningar görs tillgängliga och erbjuder värden i form av rekreation, pedagogik och lek.
- 5.3 Undvika att omgärda öppna dagvattenanläggningar med staket annat än i de fall då säkerheten inte kan säkerställas genom annan utformning.
- 5.4 Utforma dagvattenlösningar så att de fyller sin avsedda funktion och är effektiva ur ett drift- och underhållsperspektiv.
- 5.5 Se till att alla dagvattenanläggningar sköts och underhålls i enlighet med upprättade anvisningar.
- 5.6 Utforma dagvattenlösningar så att risk för fallolyckor minimeras.
- 5.7 Utforma dagvattenlösningar så att oönskad isbildning minimeras.



### **Strategi 6: Ansvar**

För att skapa förutsättningar för en tydlig organisation och ansvarsfördelning för dagvattenarbetet ska Bollebygds kommun arbeta efter ställningstagandena nedan.

#### **Ställningstaganden**

6.1 Arbeta tillsammans mot en gemensam en tydlig ansvarsfördelning där alla aktörer både inom och utom kommunens verksamhet, förstår vilket ansvar och vilka möjligheter var och en har inom dagvattenfrågor.

6.2 Ta ett helhetsgrepp på dagvattenarbetet genom förvaltningsövergripande samarbete.

6.3 Säkerställa god möjlighet till drift och underhåll av vald dagvattenlösning genom att lyfta ansvarsfrågor i tidigt skede.

6.4 Utföra systematiskt arbete för att inventera och dokumentera kommunala dagvattenanläggningar.

6.5 Inkludera kommunala dagvattenanläggningar i Drift- och underhållsplan för allmänt VA.







## **Strategi 7: Kommunikation**

För att säkerställa tydlig och kontinuerlig kommunikation, kunskapsåterföring och kunskapsbreddning i dagvattenfrågor ska Bollebygds kommun arbeta efter ställningstagandena nedan.

### **Ställningstaganden**

- 7.1 Förmedla kommunens synsätt på dagvattenfrågor till allmänheten, exploatörer och fastighetsägare.
- 7.2 Kommunicera utmaningar kring dagvatten, varför vi bygger som vi gör.
- 7.3 Kommunicera hur allmänheten kan bidra till god dagvattenhantering.
- 7.4 Tydliggöra såväl kommunens som fastighetsägares och allmänhetens ansvar för dagvattenhantering.
- 7.5 Synliggöra och uppmuntra kreativa dagvattenlösningar i pedagogiskt syfte.
- 7.6 Skapa trygghet och förståelse för dagvattenlösningar genom kommunikation.
- 7.7 Arbeta systematiskt med förvaltningsövergripande kunskapsåterföring beträffande dagvattenfrågor.





#### **4. Levandegöra**

Dagvattenpolicyn ska revideras en gång per mandatperiod och i samband med detta beslutas i Kommunfullmäktige. Revideringen ska säkerställa att samtliga delar av policyn är aktuella och att tillkommande relevant information lyfts in. Eventuella förslag på revideringar ska lämnas till den person på VA-/Gatuenheten som utsetts till ansvarig för Dagvattenplanen. En sådan person ska vid varje tillfälle finnas utsedd.

De investeringar som Dagvattenplanen och VA-planen medför ska arbetas in i kommunens mål- och budgetdokument samt i Samhällsbyggnadsnämndens verksamhetsplan.

#### **5. Uppföljning**

Dagvattenpolicyn följs upp genom kontinuerlig dialog i en förvaltningsövergripande arbetsgrupp (minst två gånger per år). Målsättningen för Dagvattenplanen är att frågorna kring dagvattnen hanteras på ett strukturerat sätt och att åtgärder vidtas för att förbättra förutsättningarna till samhällsbyggande och samhällsförvaltning.





## BILAGA 1 Sammanställning ställningstaganden

Förkortade ställningstaganden	Flöden	Översvämmingar	Vattenkvalitet	Gestaltning och utformning	Säkerhet och tillgänglighet	Ansvar	Kommunikation
Medvetna och motiverade materialval för ytor samt begränsa arealen hårdgjorda ytor.	X						
Använda och ställa krav på trög, ytlig avledning samt lokalt omhändertagande och fördröjande nära källan samt rening nära källan.	X		X	X			
Avsätta plats för avledning och utjämning i alla skeden av fysisk planering, med fördel genom att tillvarata lokala förhållanden såsom grönområden och låglänta stråk.	X		X				
Ställa krav på att fördröjning av dagvatten i första hand sker inom fastighet/kvartersmark vid nyexploatering och ombyggnad i befintliga områden.	X						
Säkerställa att förutsättningar för avledning och utjämning av dagvatten utreds i samtliga samhällsbyggnadsprocesser.	X						
Ställa krav på fördröjning utifrån nedströms lokaliserade system och mottagande recipients känslighet.	X						
Arbeta aktivt för att separera dagvatten från spillvattensystemet för att minska risken för skadliga översvämningar till följd av att kapaciteten i spillvattenledningar överskrids.	X	X					
Utforma och anpassa marknivåer och byggnader för att hantera extrem nederbörd och stigande vatten så att risken för allvarliga skador minimeras.		X					
Använda ytliga vattenvägar för att minimera översvämningsrisk – om ej görbart – styra översvämningar till platser där de gör minst skada/där skyddsåtgärder kan vidtas.		X					
Nyttja, utveckla och bevara lokala förhållanden som låglänta stråk och grönområden för dagvattenrening		X	X	X			





Bevara och skapa områden som utgör en naturlig buffert för dagvatten som till exempel våtmarker.		X					
Undvika att bebygga inom låglänta områden och i områden där dagvatten riskerar att stängas in.							
Utreda översvämningrisk från stigande vatten och extrem nederbörd vid översiktsplanering, i planprocessen och vid exploatering.		X					
Göra medvetna materialval för att minska föroreningsutsläpp och minimera risk att föroreningar sprids med dagvattnet.			X				
Utreda föroreningsbelastning och behov av dagvattenrening i alla skeden av fysisk planering.			X				
Ställa krav på rening utifrån dagvattnets föroreningsinnehåll (typ, mängd och koncentration) och känsligheten hos mottagande recipient.			X				
Begränsa föroreningsutsläpp redan vid källan för att minska spridning och säkerställa att kostnaderna för rening läggs på verksamhetsutövare som förorenar.			X				
Då det inte är ekonomiskt eller miljömässigt motiverat att ställa krav på dagvattenrening för varje verksamhetsutövare i ett område, kan anordning för rening av dagvattnet anordnas av verksamhetsutövare för dagvattennätet. Rening ska ske då den totala föroreningshalten från området bedöms vara så hög att åtgärder behöver vidtas.			X				
Arbeta aktivt för att separera dagvatten från spillvattensystemet och därigenom minska bräddning av avloppsvatten till recipienter.			X				
Förorda och utforma öppna dagvattenlösningar med erforderlig säkerhet med avseende på dess placering.				X	X		
Förorda dagvattenlösningar där växter inkluderas.				X			





Avsätta tillräcklig plats för öppen dagvattenhantering som i sin tur kan bidra till positiv gestaltning.				X			
Utforma kostnadseffektiva dagvattenlösningar som fyller sin avsedda funktion och är effektiva ur ett drift- och underhållsperspektiv.				X	X		
Förorda dagvattenlösningar som bidrar med ekosystemtjänster och ger positiva effekter på biologisk mångfald.				X			
Förorda och eftersträva öppna dagvattenlösningar som bidrar till förståelsen för vattnets kretslopp och erbjuder möjlighet till rekreation, pedagogik och lek.				X	X		
Förorda dagvattenlösningar som bidrar med estetiska värden.				X			
Öka kunskanndet genom att prova och utvärdera nya kreativa dagvattenlösningar.				X			
Undvika att omgärda öppna dagvattenanläggningar med staket annat än i de fall då säkerheten inte kan säkerställas genom annan utformning.					X		
Se till att alla dagvattenanläggningar sköts och underhålls i enlighet med upprättade anvisningar.					X		
Utforma dagvattenlösningar så att risk för fallolyckor minimeras.					X		
Utforma dagvattenlösningar så att oönskad isbildning minimeras.					X		
Arbeta tillsammans mot en gemensam en tydlig ansvarsfördelning där alla aktörer både inom och utom kommunens verksamhet, förstår vilket ansvar och vilka möjligheter var och en har inom dagvattenfrågor.						X	
Ta ett helhetsgrepp på dagvattenarbetet genom förvaltningsövergripande samarbete.						X	





Säkerställa god möjlighet till drift och underhåll av vald dagvattenlösning genom att lyfta ansvarsfrågor i tidigt skede.						X	
Utföra systematiskt arbete för att inventera och dokumentera kommunala dagvattenanläggningar.						X	
Inkludera kommunala dagvattenanläggningar i Drift- och underhållsplan för allmänt VA.						X	
Förmedla kommunens synsätt på dagvattenfrågor till allmänheten, exploatörer och fastighetsägare.							X
Kommunicera utmaningar kring dagvatten, varför vi bygger som vi gör.							X
Kommunicera hur allmänheten kan bidra till god dagvattenhantering.							X
Tydliggöra såväl kommunens som fastighetsägares och allmänhetens ansvar för dagvattenhantering.							X
Synliggöra och uppmuntra kreativa dagvattenlösningar i pedagogiskt syfte.							X
Skapa trygghet och förståelse för dagvattenlösningar genom kommunikation.							X
Arbeta systematiskt med förvaltningsövergripande kunskapsåterföring beträffande dagvattenfrågor.							





12. Inrättande av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen(dagvatten) i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö (kf fattar slutligt beslut) KS2021/298

§8

KS2021/298

## **Inrättande av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (dagvatten) i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö**

### **Beslut**

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen tillstyrker samhällsbyggnadsnämndens förslag; Kommunfullmäktige beslutar att inrätta verksamhetsområden för ”Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet” och ”Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark” i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö enligt bilagt kartunderlag.

### **Ärendet**

Kommunen behöver årligen se över och vid behov revidera det kommunala verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen för de fastigheter som bedöms ingå i det större sammanhang som omfattas av lag (2006:412) om allmänna vattentjänster. Inrättandet av verksamhetsområde för ”Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet” och ”Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark” omfattar de fastigheter som bedöms ingå i respektive verksamhetsområde och görs i enlighet med bestämmelserna i VA-taxan. Den absoluta majoriteten av fastigheterna som omfattas av respektive verksamhetsområde har redan idag bruksrätt för de vattentjänster som är aktuella då den allmänna dagvattenanläggningen redan är utbyggd i större delen av de aktuella orterna.

Samhällsbyggnadsnämnden har behandlat ärendet på sammanträde 2021-11-15, § 201, och föreslår att kommunfullmäktige beslutar att inrätta verksamhetsområden för ”Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet” och ”Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark” i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö enligt bilagt kartunderlag.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

### **Förslag till beslut**

#### **Samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar att inrätta verksamhetsområden för ”Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet” och ”Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark” i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö enligt bilagt kartunderlag.

### **Beslutsgång**

Ordföranden frågar om samhällsbyggnadsnämndens förslag kan tillstyrkas och finner att så sker.



### **Beslutsunderlag**

- §201 Beslut SBN Inrättande av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (dagvatten) i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö(156874)
- Inrättande av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (dagvatten) i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö(156162) Förslag till beslut
- Karta 1, dagvattenavlopp, Bollebygd (2021-10-28)(156167)
- Karta 2, dagvattenavlopp, Olsfors (2021-10-28)(156169)
- Karta 3, dagvattenavlopp, Töllsjö (2021-10-28)(156168)

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Paragrafen är justerad**

**§201**

SBN2021/234

## **Inrättande av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (dagvatten) i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö**

### **Beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att lämna följande förslag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att inrätta verksamhetsområden för ”Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet” och ”Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark” i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö enligt bilagt kartunderlag.

### **Ärendet**

Kommunen behöver årligen se över och vid behov revidera det kommunala verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen för de fastigheter som bedöms ingå i det större sammanhang som omfattas av lag (2006:412) om allmänna vattentjänster.

Inrättandet av verksamhetsområde för ”Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet” och ”Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark” omfattar de fastigheter som bedöms ingå i respektive verksamhetsområde och görs i enlighet med bestämmelserna i VA-taxan. Den absoluta majoriteten av fastigheterna som omfattas av respektive verksamhetsområde har redan idag bruksrätt för de vattentjänster som är aktuella då den allmänna dagvattenanläggningen redan är utbyggd i större delen av de aktuella orterna.

### **Ekonomiska förutsättningar**

En utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen genererar anläggnings- och driftskostnader samt intäkter i form av anläggningsavgifter och bruksavgift för fastigheter. Införandet av verksamhetsområde ”Df” och ”Dg” kommer inte att generera några kostnader för de fastigheter som idag har bruksrätt för respektive vattentjänst.

### **Förslag till beslut**

#### **Förvaltningens förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att lämna följande förslag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att inrätta verksamhetsområden för ”Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet” och ”Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark” i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö enligt bilagt kartunderlag.

**Beslutsgång**

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

**Ärendets beredning**

Ärendet har handlagts och föredragits av VA/-gatuingenjör Daniel Kopp.

**Beslutsunderlag**

- Inrättande av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (dagvatten) i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö
- Karta 1, dagvattenavlopp, Bollebygd (2021-10-28)
- Karta 2, dagvattenavlopp, Olsfors (2021-10-28)
- Karta 3, dagvattenavlopp, Töllsjö (2021-10-28)

**Skickas till**

Kommunfullmäktige

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Daniel Kopp | Va-/avfallsingenjör  
0734-64 71 59 | daniel.kopp@bollebygd.se

## Inrättande av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (dagvatten) i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö

### Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämndens beslutar att lämna följande förslag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att inrätta verksamhetsområden för ”Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet” och ”Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark” i Bollebygd, Olsfors och Töllsjö enligt bilagt kartunderlag.

### Ärendet

Kommunen behöver årligen se över och vid behov revidera det kommunala verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen för de fastigheter som bedöms ingå i det större sammanhang som omfattas av lag (2006:412) om allmänna vattentjänster.

Inrättandet av verksamhetsområde för ”Df, dag- och dränvattenavlopp från fastighet” och ”Dg, dagvattenavlopp från allmän platsmark” omfattar de fastigheter som bedöms ingå i respektive verksamhetsområde och görs i enlighet med bestämmelserna i VA-taxan. Den absoluta majoriteten av fastigheterna som omfattas av respektive verksamhetsområde har redan idag bruksrätt för de vattentjänster som är aktuella då den allmänna dagvattenanläggningen redan är utbyggd i större delen av de aktuella orterna.

### Ekonomiska förutsättningar

En utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen genererar anläggnings- och driftkostnader samt intäkter i form av anläggningsavgifter och bruksavgift för fastigheter. Införandet av verksamhetsområde ”Df” och ”Dg” kommer inte att generera några kostnader för de fastigheter som idag har bruksrätt för respektive vattentjänst.

### Beslutsunderlag

- Utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen, tjänsteskrivelse (2021-10-28)
- Karta 1, dagvattenavlopp, Bollebygd (2021-10-28)
- Karta 2, dagvattenavlopp, Olsfors (2021-10-28)
- Karta 3, dagvattenavlopp, Töllsjö (2021-10-28)

**Skickas till**

Kommunfullmäktige

BOLLEBYGDS KOMMUN

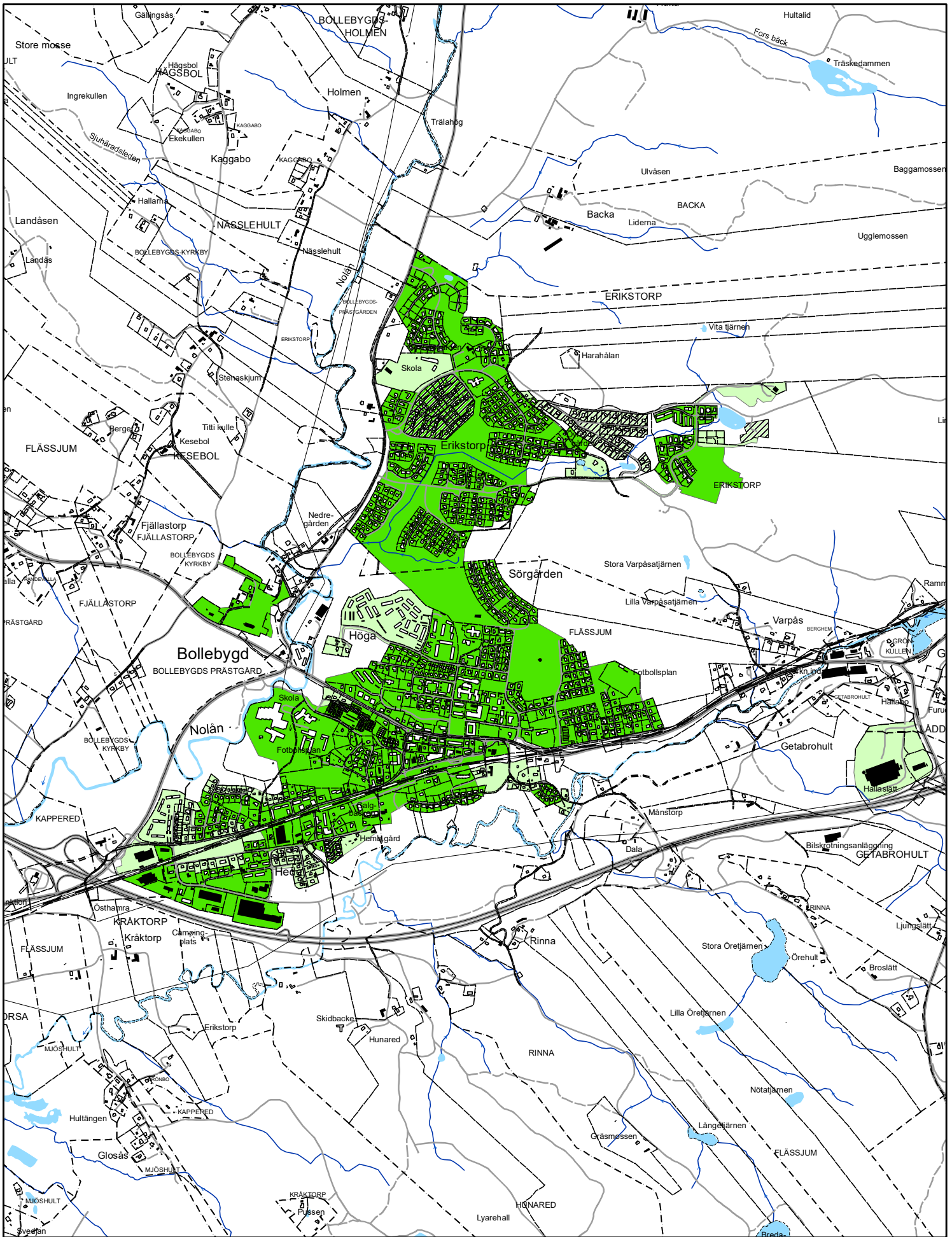
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Ann-Charlotte Lind

Förvaltningschef

Daniel Kopp

Va-/avfallsingenjör



## Bollebygd

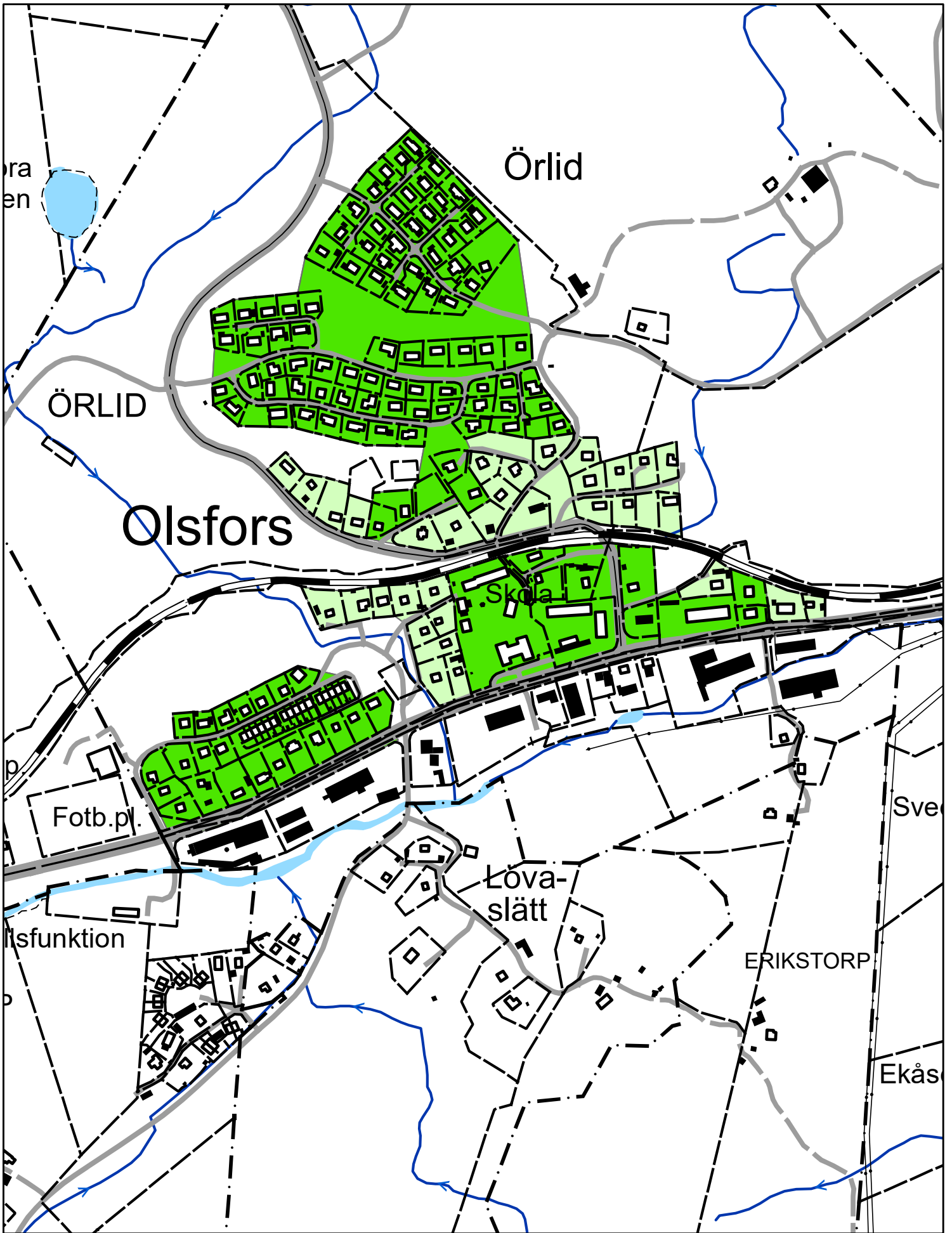
Verksamhetsområde för kommunal allmän VA-anläggning i Bollebygd gällande dagvattenavlopp

### Verksamhetsområde för dagvatten

- Dagvatten fastighet & allm.platsm. - Df, Dg
- Dagvatten allmän platsmark - Dg
- Område med VA-samfällighet

0 500 1 000 m



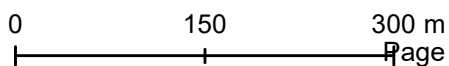


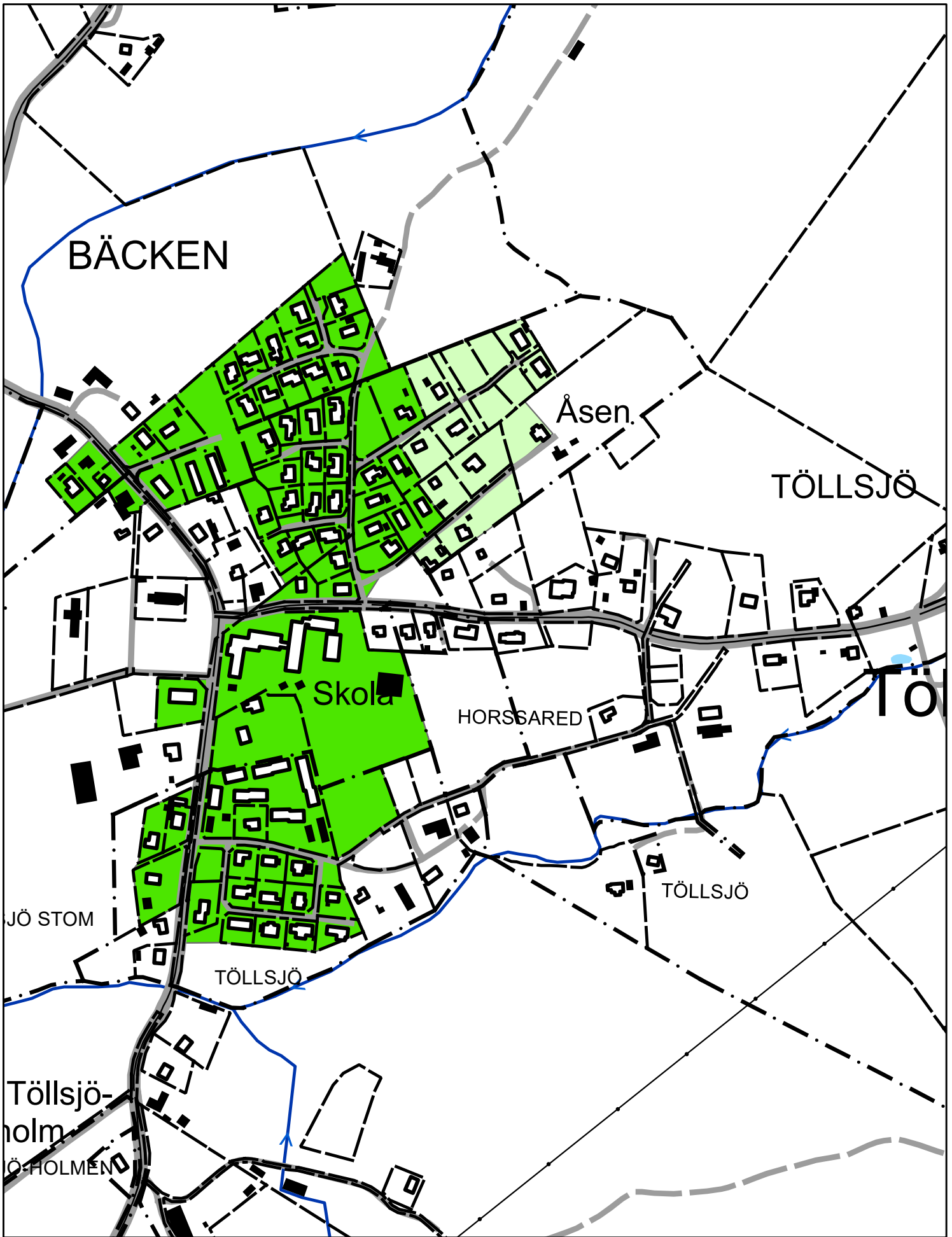
## Olsfors

Verksamhetsområde för kommunal allmän VA-anläggning  
i Olsfors gällande dagvattenavlopp

### Verksamhetsområde för dagvatten

- Dagvatten fastighet & allm.platsm. - Df, Dg
- Dagvatten allmän platsmark - Dg



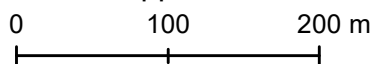


## Töllsjö

Verksamhetsområde för kommunal allmän VA-anläggning  
i Töllsjö gällande dagvattenavlopp

### Verksamhetsområde för dagvatten

- Dagvatten fastighet & allm.platsm. - Df, Dg
- Dagvatten allmän platsmark - Dg







13. Utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (vatten och spillvatten) i Bollebygd (kf fattar slutligt beslut)  
KS2021/297

§9

KS2021/297

## Utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (vatten och spillvatten) i Bollebygd

### Beslut

#### Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen tillstyrker samhällsbyggnadsnämndens förslag; Kommunfullmäktige beslutar att utöka det kommunala verksamhetsområdet för vattenförsörjning och spillvattenavlopp med de områden som omfattas av detaljplan "Prästgården", detaljplan "Hallaslätt", "ändring av detaljplan för öster om Skräddaregårdshöjd", del av detaljplan "Erikstorp 2:32 m fl" samt Flüggers befintliga fabriksområde kring adressen Grönkullen 1, enligt bilagt kartunderlag.

### Ärendet

Kommunen behöver årligen se över och vid behov revidera det kommunala verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen för respektive vattentjänst för de fastigheter som bedöms ingå i det större sammanhang som omfattas av lag (2006:412) om allmänna vattentjänster. Verksamhetsområdet för vattenförsörjning och spillvattenavlopp föreslås utökas med de områden som omfattas av detaljplan "Prästgården", detaljplan "Hallaslätt", "ändring av detaljplan för öster om Skräddaregårdshöjd", del av detaljplan "Erikstorp 2:32 m fl" samt Flüggers befintliga fabriksområde kring adressen Grönkullen 1. En utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen genererar kostnader för anläggning och drift samt intäkter i form av anläggningsavgifter och bruksavgift.

Samhällsbyggnadsnämnden har behandlat ärendet på sammanträde 2021-11-15, § 202, och föreslår att kommunfullmäktige beslutar att utöka det kommunala verksamhetsområdet för vattenförsörjning och spillvattenavlopp med de områden som omfattas av detaljplan "Prästgården", detaljplan "Hallaslätt", "ändring av detaljplan för öster om Skräddaregårdshöjd", del av detaljplan "Erikstorp 2:32 m fl" samt Flüggers befintliga fabriksområde kring adressen Grönkullen 1, enligt bilagt kartunderlag.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

### Förslag till beslut

#### Samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att utöka det kommunala verksamhetsområdet för vattenförsörjning och spillvattenavlopp med de områden som omfattas av detaljplan "Prästgården", detaljplan "Hallaslätt", "ändring av detaljplan för öster om Skräddaregårdshöjd", del av detaljplan "Erikstorp 2:32 m fl" samt Flüggers befintliga fabriksområde kring adressen Grönkullen 1, enligt bilagt kartunderlag.

### **Beslutsgång**

Ordföranden frågar om samhällsbyggnadsnämndens förslag kan tillstyrkas och finner att så sker.

### **Beslutsunderlag**

- §202 Beslut SBN Utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (vatten och spillvatten) i Bollebygd(SBN2021233-4)
- Utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (vatten och spillvatten) i Bollebygd(SBN2021233-1) Förslag till beslut
- Karta 1, vattenförsörjning, Bollebygd (2021-10-28)(SBN2021233-2)
- Karta 2, spillvattenavlopp, Bollebygd (2021-10-28)(SBN2021233-3)

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Paragrafen är justerad**

**§202**

SBN2021/233

## **Utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (vatten och spillvatten) i Bollebygd**

### **Beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att lämna följande förslag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att utöka det kommunala verksamhetsområdet för vattenförsörjning och spillvattenavlopp med de områden som omfattas av detaljplan "Prästgården", detaljplan "Hallaslätt", "ändring av detaljplan för öster om Skräddaregårdshöjd", del av detaljplan "Erikstorp 2:32 m fl" samt Flüggers befintliga fabriksområde kring adressen Grönkullen 1 enligt bilagt kartunderlag.

### **Ärendet**

Kommunen behöver årligen se över och vid behov revidera det kommunala verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen för respektive vattentjänst för de fastigheter som bedöms ingå i det större sammanhang som omfattas av lag (2006:412) om allmänna vattentjänster.

Verksamhetsområdet för vattenförsörjning och spillvattenavlopp föreslås utökas med de områden som omfattas av detaljplan "Prästgården", detaljplan "Hallaslätt", "ändring av detaljplan för öster om Skräddaregårdshöjd", del av detaljplan "Erikstorp 2:32 m fl" samt Flüggers befintliga fabriksområde kring adressen Grönkullen 1.

### **Ekonomiska förutsättningar**

En utökning av verksamhetsområdet för den allmänna Va-anläggningen genererar kostnader för anläggning och drift samt intäkter i form av anläggningsavgifter och bruksavgift.

### **Förslag till beslut**

#### **Förvaltningens förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att lämna följande förslag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att utöka det kommunala verksamhetsområdet för vattenförsörjning och spillvattenavlopp med de områden som omfattas av detaljplan "Prästgården", detaljplan "Hallaslätt", "ändring av detaljplan för öster om Skräddaregårdshöjd", del av detaljplan "Erikstorp 2:32 m fl" samt Flüggers befintliga fabriksområde kring adressen Grönkullen 1 enligt bilagt kartunderlag.



### **Beslutsgång**

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

### **Ärendets beredning**

Ärendet har handlagts och föredragits av VA/-gatuingenjör Daniel Kopp.

### **Beslutsunderlag**

- Utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (vatten och spillvatten) i Bollebygd
- Karta 1, vattenförsörjning, Bollebygd (2021-10-28)
- Karta 2, spillvattenavlopp, Bollebygd (2021-10-28)

### **Skickas till**

Kommunfullmäktige



Samhällsbyggnadsförvaltningen

Daniel Kopp | Va-/avfallsingenjör  
0734-64 71 59 | daniel.kopp@bollebygd.se

Kommunfullmäktige

## **Utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen (vatten och spillvatten) i Bollebygd**

### **Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämndens beslutar att lämna följande förslag till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

Kommunfullmäktige beslutar att utöka det kommunala verksamhetsområdet för vattenförsörjning och spillvattenavlopp med de områden som omfattas av detaljplan "Prästgården", detaljplan "Hallaslätt", "ändring av detaljplan för öster om Skräddaregårdshöjd", del av detaljplan "Erikstorp 2:32 m fl" samt Flüggers befintliga fabriksområde kring adressen Grönkullen 1 enligt bilagt kartunderlag.

### **Ärendet**

Kommunen behöver årligen se över och vid behov revidera det kommunala verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen för respektive vattentjänst för de fastigheter som bedöms ingå i det större sammanhang som omfattas av lag (2006:412) om allmänna vattentjänster.

Verksamhetsområdet för vattenförsörjning och spillvattenavlopp föreslås utökas med de områden som omfattas av detaljplan "Prästgården", detaljplan "Hallaslätt", "ändring av detaljplan för öster om Skräddaregårdshöjd", del av detaljplan "Erikstorp 2:32 m fl" samt Flüggers befintliga fabriksområde kring adressen Grönkullen 1.

### **Ekonomiska förutsättningar**

En utökning av verksamhetsområdet för den allmänna Va-anläggningen genererar kostnader för anläggning och drift samt intäkter i form av anläggningsavgifter och bruksavgift.

### **Beslutsunderlag**

- Utökning av verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen, tjänsteskrivelse (2021-10-28)
- Karta 1, vattenförsörjning, Bollebygd (2021-10-28)
- Karta 2, spillvattenavlopp, Bollebygd (2021-10-28)

### **Skickas till**

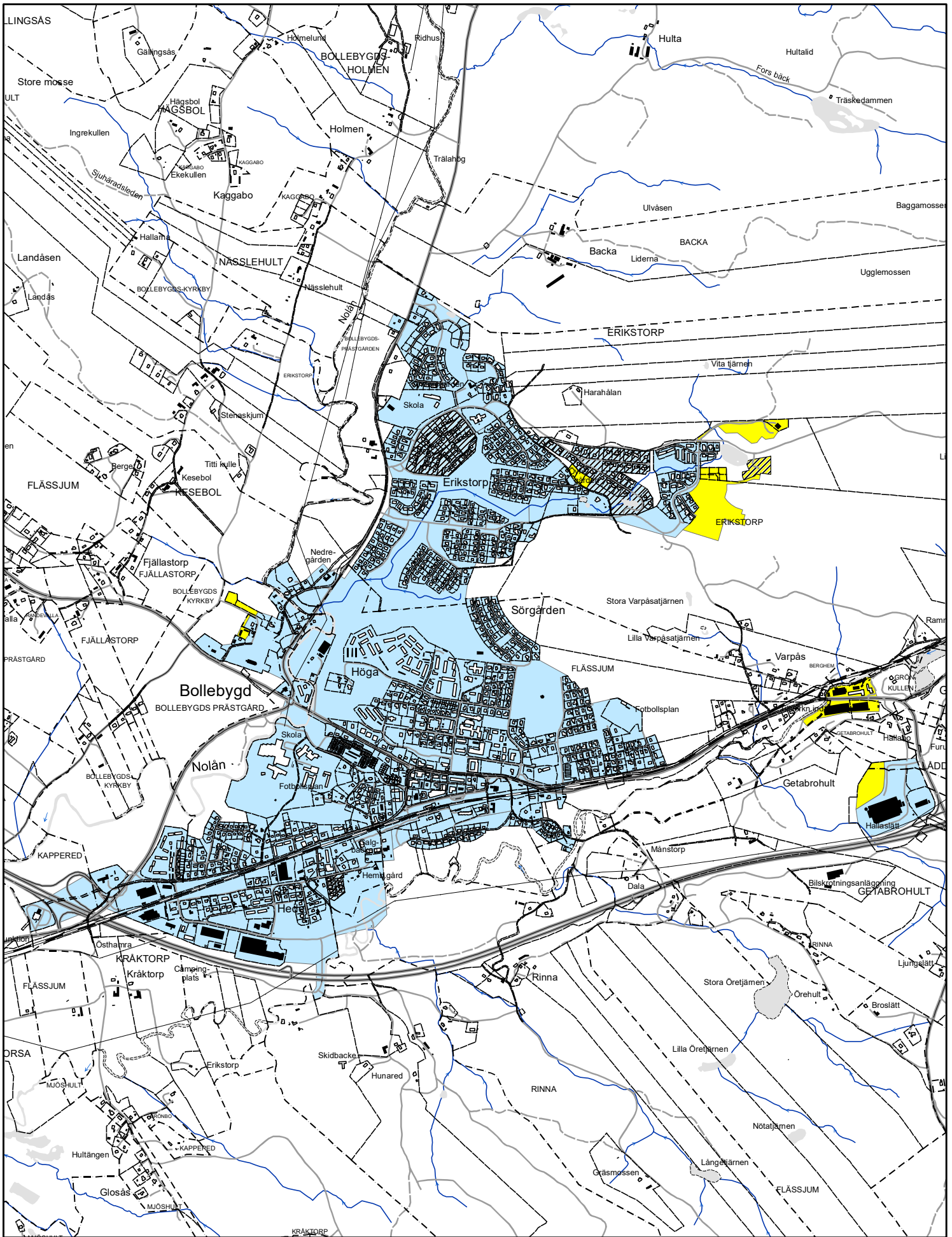
Kommunfullmäktige

BOLLEBYGDS KOMMUN  
Samhällsbyggnadsförvaltningen

Ann-Charlotte Lind  
Förvaltningschef

Daniel Kopp  
Va-/avfallsingenjör





# Bollebygd

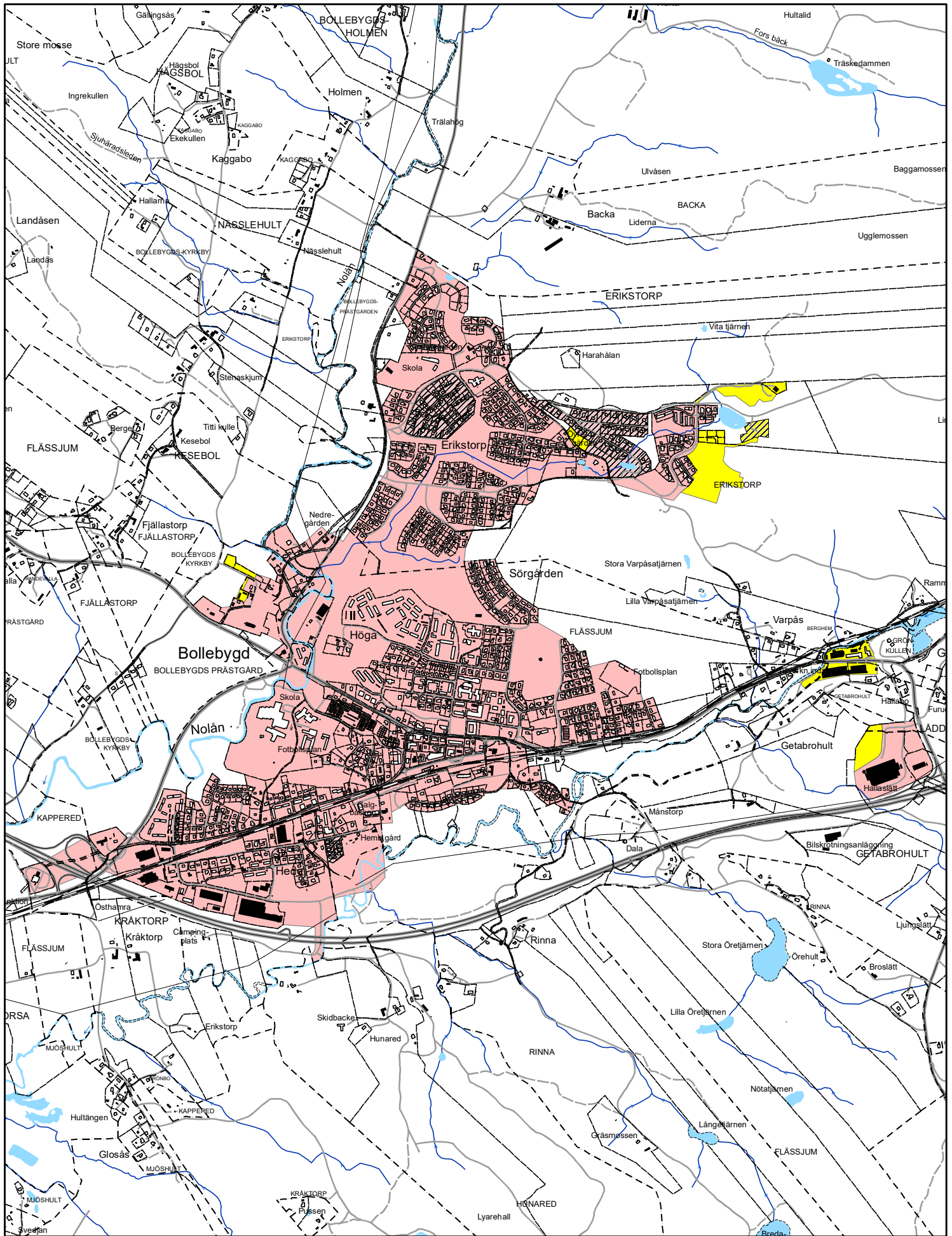
Verksamhetsområde för kommunal allmän VA-anläggning i Bollebygd gällande vattenförsörjning

## Verksamhetsområde för vatten

- Fastställt
- Föreslagen utökning
- Område med VA-samfällighet







# Bollebygd

Verksamhetsområde för kommunal allmän VA-anläggning i Bollebygd gällande spillvattenavlopp

## Verksamhetsområde för spillvatten

- Fastställt
- Föreslagen utökning
- Område med VA-samfällighet

0 500 1 000 m  
 2025-07-14 14



14. Fastställande av avgift för förlorat skolkort  
KS2021/322

**§11**

KS2021/322

**Fastställande av avgift för förlorat skolkort****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen tillstyrker utbildningsnämndens förslag; Kommunfullmäktige fastställer avgiften till 150 kr som tas ut av eleven/vårdnadshavaren för expediering av ett nytt skolkort.

**Ärendet**

En del av kommunens skolskjuts sker med reguljär linjetrafik. De elever som åker med linjetrafiken får ett skolkort som ska användas för färd till och från skolan. Kommunens gymnasieelever får också ett skolkort för att resa till och från sina gymnasieskolor. Om en elev tappar bort eller på annat sätt förlorar sitt kort, anmäls det till Bollebygdskolans expedition som ombesörjer ett nytt kort. Västtrafik tar ut en administrativ avgift på 50 kr för att tillverka ett nytt kort samt 60 kr för ett tillfälligt kort som räcker i sju dagar. Närliggande kommuners avgifter som tas ut av eleven för förlorat busskort:

Borås - 150 kr

Härryda - 200 kr

Mark – 200 kr

Antal elever som förlorar/tappar bort sitt skolkort är ca 20 per läsår. Genom att ta ut en avgift för skolkortet görs ett förtydligande att skolkortet är en värdehandling. För att täcka skolans administrativa kostnader för förlorade skolkort, föreslår utbildningsförvaltningen att en kostnad om 150 kr tas ut av eleven/vårdnadshavare för expediering av ett nytt skolkort.

Utbildningsnämnden har behandlat ärendet på sammanträde 2021-12-13, § 97, och föreslår att kommunfullmäktige fastställer avgiften till 150 kr som tas ut av eleven/ vårdnadshavaren för expediering av ett nytt skolkort.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

**Förslag till beslut****Utbildningsnämndens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige fastställer avgiften till 150 kr som tas ut av eleven/vårdnadshavaren för expediering av ett nytt skolkort.

**Beslutsgång**

Ordföranden frågar om utbildningsnämndens förslag kan tillstyrkas och finner att så sker.



**Beslutsunderlag**

- UN § 97, Fastställande av avgift för förlorat skolkort

**Skickas till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

**§97**

UN2021/329

## Fastställande av avgift för förlorat skolkort

### Beslut

Utbildningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige fastställer avgiften till 150 kronor som tas ut av eleven/vårdnadshavaren för expediering av ett nytt skolkort.

### Ärendet

En del av kommunens skolskjuts sker med reguljär linjetrafik. De elever som åker med linjetrafiken får ett skolkort som ska användas för färd till och från skolan. Kommunens gymnasieelever erhåller också ett skolkort för att resa till och från sina gymnasieskolor. Om en elev tappar bort eller på annat sätt förlorar sitt kort, anmäls det till Bollebygdskolans expedition som ombesörjer ett nytt kort. Västtrafik tar ut en administrativ avgift på 50 kronor för att tillverka ett nytt kort samt 60 kronor för ett tillfälligt kort som räcker i sju dagar.

Tidigare beslut, BUN 2013/176, fastställde en avgift på 100 kronor.

Närliggande kommuners avgifter som tas ut av eleven för förlorat busskort:

Borås - 150 kronor

Härryda - 200 kronor

Mark – 200 kronor

### Förslag till beslut

Utbildningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige fastställer avgiften till 150 kronor som tas ut av eleven/vårdnadshavaren för expediering av ett nytt skolkort.

### Beslutsgång

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

### Beslutsunderlag

- Fastställande av avgift för förlorat skolkort

### Skickas till

Administratör av skolkorten

Kommunfullmäktige



15. Avgift för lotteriregistrering i Bollebygds  
kommun KS2021/292

**§10**

KS2021/292

**Avgift för lotteriregistrering i Bollebygds kommun****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen tillstyrker utbildningsnämndens förslag; Kommunfullmäktige antar avgift för registreringslotter med 300 kr per registrerat lotteri.

**Ärendet**

Den 1 januari 2019 omreglerades den svenska spelmarknaden och den ny lag infördes (spellagen 2018:1138). Enligt den nya spellagen ansvarar kommunerna endast för så kallade registreringslotterier. All annan tillståndsgivning ansvarar Spelinspektionen (tidigare Lotteriinspektionen) för. Vad som skiljer ett registreringslotteri mot ett lotteri som kräver licens är främst värdet av vinster och den totala omsättningen. Enligt utbildningsnämndens reglemente ansvarar nämnden för registreringslotterier. För att administrera detta arbete föreslås att kommunen tar ut en avgift på 300 kr per registrerat lotteri. Enligt kommunallagen är det kommunfullmäktige som tar beslut om avgifter för kommunal service.

Utbildningsnämnden har behandlat ärendet 2021-11-15, § 77, och föreslår kommunfullmäktige att anta avgift för registreringslotter med 300 kr per registrerat lotteri.

**Förslag till beslut****Utbildningsnämndens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige att anta avgift för registreringslotter med 300 kr per registrerat lotteri.

**Beslutsgång**

Ordföranden frågar om utbildningsnämndens förslag kan tillstyrkas och finner att så sker.

**Beslutsunderlag**

- §77 UN Avgift för lotteriregistrering(UN2021307-3)
- Avgift för lotteriregistrering(UN2021307-1)

**Skickas till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

---

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



§77

UN2021/307

## Avgift för lotteriregistrering

### Beslut

Utbildningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta avgift för registreringslotter med 300 kronor per registrerat lotteri.

### Ärendet

Den 1 januari 2019 omreglerades den svenska spelmarknaden och den nya lagen infördes (spellagen 2018:1138). Enligt den nya spellagen ansvarar kommunerna endast för så kallade registreringslotterier. All annan tillståndsgivning ansvarar Spelinspektionen (tidigare Lotteriinspektionen) för. Vad som skiljer ett registreringslotteri mot ett lotteri som kräver licens är främst värdet av vinster och den totala omsättningen.

Enligt utbildningsnämndens reglemente ansvarar nämnden för registreringslotterier. För att administrera detta arbete föreslås att kommunen tar ut en avgift på 300 kronor per registrerat lotteri. Enligt kommunallagen är det kommunfullmäktige som tar beslut om avgifter för kommunal service.

### Förslag till beslut

Utbildningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta avgift för registreringslotter med 300 kronor per registrerat lotteri.

### Beslutsgång

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

### Beslutsunderlag

- Avgift för lotteriregistrering

### Skickas till

Kommunstyrelsen





Utbildningsförvaltningen

Robert Hagström | Enhetschef kultur och fritid  
0734-64 72 01 | robert.hagstrom@bollebygd.se

Kommunfullmäktige

## Avgift för lotteriregistrering

### Förslag till beslut

Utbildningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta avgift för registreringslotter med 300 kronor per registrerat lotteri.

### Ärendet

Den 1 januari 2019 omreglerades den svenska spelmarknaden och den nya lagen infördes (spellagen 2018:1138). Enligt den nya spellagen ansvarar kommunerna endast för så kallade registreringslotterier. All annan tillståndsgivning ansvarar Spelinspektionen (tidigare Lotteriinspektionen) för. Vad som skiljer ett registreringslotteri mot ett lotteri som kräver licens är främst värdet av vinster och den totala omsättningen.

Enligt utbildningsnämndens reglemente ansvarar nämnden för registreringslotterier. För att administrera detta arbete föreslås att kommunen tar ut en avgift på 300 kronor per registrerat lotteri. Enligt kommunallagen är det kommunfullmäktige som tar beslut om avgifter för kommunal service.

### Beslutsunderlag

- Avgift för lotteriregistrering, tjänsteskrivelse 2021-10-25

### Skickas till

Kommunstyrelsen

BOLLEBYGDS KOMMUN

Utbildningsförvaltningen

Annelie Fischer  
Förvaltningschef

Robert Hagström  
Enhetschef kultur och fritid



## 16. Verksamhetsplan och budget 2022 för kommunstyrelsen KS2021/234

**§12**

KS2021/234

## **Verksamhetsplan och budget 2022 för kommunstyrelsen**

### **Beslut**

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen antar verksamhetsplan och budget 2022 för kommunstyrelsen.

#### **Arbetsutskottets beslut**

Verksamhetsplanen ska revideras utifrån dagens diskussion, inför behandling i kommunstyrelsen.

### **Ärendet**

Verksamhetsplan och budget beskriver målen för kommunstyrelsens arbete för 2022 och den budget som styr verksamheten. Kommunstyrelsens ram för 2022 är 59,0 mnkr, vilket är en minskning med 0,8 mnkr jämfört med 2021.

I verksamhetsplanen beskrivs de områden som är i fokus 2022 samt kommunstyrelsens internkontrollplan.

### **Förslag till beslut**

#### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar verksamhetsplan och budget 2022 för kommunstyrelsen.

### **Beslutsgång**

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker. Ordföranden konstaterar även att verksamhetsplanen ska revideras utifrån dagens diskussion, inför behandling i kommunstyrelsen.

### **Beslutsunderlag**

- Verksamhetsplan och budget 2022, Kommunstyrelsen
- Verksamhetsplan och budget 2022 för kommunstyrelsen

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Paragrafen är justerad**



## **Verksamhetsplan och budget 2022 för kommunstyrelsen**

Innehållsförteckning:

<b><u>1. SAMMANFATTNING .....</u></b>	<b><u>3</u></b>
<b><u>2. INLEDNING.....</u></b>	<b><u>4</u></b>
2.1 VERKSAMHETSPLANENS FUNKTION	4
2.2 VISION OCH VÄRDEGRUND	4
2.3 KOMMUNFULLMÄKTIGES ÖVERGRIPANDE MÅL	4
2.4 ÖVERGRIPANDE OM KOMMUNSTYRELSENS VERKSAMHET	5
<b><u>3. MÅL OCH NYCKELTAL .....</u></b>	<b><u>7</u></b>
3.1 KOMMUNFULLMÄKTIGES MÅL FÖR KOMMUNSTYRELSEN	7
3.2 NYCKELTAL	11
3.3 UTREDNINGSUPPDRAG	12
<b><u>4. EKONOMI.....</u></b>	<b><u>14</u></b>
4.2 INTERNBUDGET PER ENHET	15
4.3 RESULTATRÄKNING	16
4.4 INVESTERINGAR	16
<b><u>5. MEDARBETARE .....</u></b>	<b><u>18</u></b>
<b><u>6. ÅRETS VERKSAMHET I ÖVRIGT .....</u></b>	<b><u>19</u></b>
<b><u>7. INTERNKONTROLL .....</u></b>	<b><u>21</u></b>

## 1. Sammanfattning

Kommunstyrelsens budget sänks från 59,8 till 59 mnkr, de största förändringarna är att medlen för tillfälliga skolpaviljonger flyttas över till utbildningsnämnden och att budgeten för översiktsplanen förs över till samhällsbyggnadsnämnden vilken innebär minskningar på totalt 3,5 mnkr. De satsningar som görs innebär att kommunstyrelsen kommer kunna genomföra en mängd satsningar i form av fler tjänster som kommer förbättra kommunstyrelsförvaltningens förmåga att ge bra stöd till övriga nämnder och politik. De tjänster som kommer inrättas är två nya upphandlartjänster, ekonom, miljö- och hållbarhetsstrateg, informationssäkerhetssamordnare samt en satsning inom besöksnäring.

Inför 2022 har kommunfullmäktige behållit målen från tidigare år men har lagt till ett mål som rör miljösamt och hållbar kommun där kommunstyrelsen under året kommer arbeta för att se över möjligheten att skaffa elbil och laddmöjlighet för kommunstyrelsens bilar.

## 2. Inledning

### 2.1 Verksamhetsplanens funktion

Detta dokument är kommunstyrelsens verksamhetsplan och budget för 2022. Här anges vilka mål som kommunstyrelsen ska arbeta med under året och vilken budget som är styrande. Till sin hjälp med detta har man kommunstyrelseförvaltningen. Förvaltningen består av tre avdelningar; administrativa-, ekonomi- och HR-avdelningen, som alla ska göra avdelningsplaner. Förvaltningens medarbetare får genom enskilda utvecklingsplaner ytterligare konkretiserade mål och uppgifter. På det viset knyts styrkedjan samman; från de förtroendevalda i kommunfullmäktige till den enskilde medarbetaren.

### 2.2 Vision och värdegrund

Vision 2025 för Bollebygds kommun beskrivs nedan:

#### **Bollebygd – kommunen där vi bor bra och lever länge**

Bollebygd med 12 000 invånare är en attraktiv kommun. I Bollebygd är människorna trygga, stolta, självständiga, men också mycket måna om gemenskapen. Entreprenörsandan är ett signum för den trevliga kommunen. Snabba och miljövänliga förbindelser till Göteborg, Borås, Landvetter flygplats och Göteborgs Hamn gör Bollebygd till en plats nära världen.

Boende i Bollebygd ingår i en av Sveriges största arbetsmarknadsregioner. Det lilla samhället gör vardagen enkel. Med ett levande centrum, mångfald i boendeformer, böljande landskap och bra utbud av samhällsservice känns det härligt att bo i Bollebygd.

#### **Värdegrund**

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 våra uppdragsgivare. Samtidigt måste vi värna om våra medarbetare. Utan deras arbetsglädje och insatser kommer värdegrunden inte nås.

Härutöver vill vi att kommunen ska uppmuntra privata initiativ och alternativa former för offentligt finansierade verksamheter.

### 2.3 Kommunfullmäktiges övergripande mål

#### *Arbete och företagande*

- Det ska vara enkelt att bedriva näringsverksamhet i Bollebygd: Kommunen ska verka för att näringsidkare och de som vill starta verksamhet i Bollebygd ska kunna bedriva sin verksamhet framgångsrikt, ges de skäligena förutsättningar, råd och anvisningar som fordras för verksamheten.
- Kommunen ska vara en attraktiv och bra arbetsgivare.

- Delaktighet, kommunen ska eftersträva högt arbetsdeltagande och möjliggöra sysselsättning efter förmåga.

#### *Trygghet, uppväxt och åldrande*

- Invånarna i kommunen ska uppskatta att bo i hela kommunen. Invånarna ska känna sig trygga. De ska ha frihet att välja boende i livets alla skeenden.
- Invånarna ska känna förtroende för kommunens samhällsservice.
- Eleverna i Bollebygds kommun ska ha uppnått fullföljda studier.

#### *Miljösmart och hållbar kommun*

- Kommunens fordon är fossilbränslefria eller klimatneutrala år 2030 och kommunen eftersträvar att upphandlade transporter är fossilbränslefria eller klimatneutrala senast år 2030. Detta innebär att kommunen under perioden 2022-2030 kommer att arbeta mot att nyttjandegraden av klimatneutrala transportmedel ska öka för varje år.
- Ekologiskt producerade livsmedel i verksamheter finansierade av kommunen uppgår till 60 procent år 2030. Detta innebär att kommunen under perioden 2022-2030 kommer att arbeta mot att andelen inköpta ekologiskt producerade livsmedel ska öka för varje år.
- Närproducerade livsmedel i verksamheter finansierade av kommunen uppgår till 90 procent år 2030. Detta innebär att kommunen under perioden 2022-2030 kommer att arbeta mot att andelen inköpta närproducerade livsmedel ska öka för varje år. Med närproducerat ska förstås produkter tillverkade i Sverige.

#### *Finansiella mål*

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

## **2.4 Övergripande om kommunstyrelsens verksamhet**

Kommunstyrelsen består av nio ledamöter och nio ersättare. Kommunstyrelsen bereder ärenden till kommunfullmäktige men är också att jämställa med övriga nämnder med en egen förvaltning. Kommunstyrelsen har också enligt kommunallagen uppsiktsplikt över övriga nämnder. Styrelsen har även uppsiktsplikt gentemot stiftelsen Bollebygds hyresbostäder (Bollebo).

Till kommunstyrelsen hör kommunstyrelseförvaltningen som består av cirka 35 medarbetare fördelat på tre avdelningar; administrativa-, ekonomi- och HR-avdelningen. På kommunstyrelsen ligger centrala uppgifter såsom kommunens växel och reception, kommunikatör, IT, upphandling och juridik. Kommunstyrelseförvaltningen ansvarar för budget- och bokslutsprocesserna, finansfrågor, intern kontroll och framtagande av kommunens delårsrapport och årsredovisning. Utöver detta ligger också ansvaret för, och stödet till, övrig organisation i kommunen avseende lönefrågor, pensioner, arbetsrätt, arbetsmiljö, rekrytering och andra personalrelaterade frågor. Ansvaret för folkhälsa, säkerhet och civilt försvar samt näringslivsfrågor ligger hos kommunstyrelsen.



Nytt för 2022 är att sex (6) nya tjänster inrättas på kommunstyrelseförvaltningen. Dessa tjänster är; en informationssäkerhetssamordnare, en ekonom, en miljö- och hållbarhetsstrateg, en näringslivsutvecklare inriktning besöksnäring samt två upphandlare. Dessutom förs funktionen lokalstrateg över till kommunstyrelsen och den tjänsten, 30 %, kommer att kombineras med och införlivas i någon av ovanstående tjänster.

Kommunstyrelsen har som ett av sina uppdrag att stödja övriga nämnder. Kommunstyrelsen vill utveckla det uppdraget i nära samarbete med nämnderna, allt för att ge bästa möjliga förutsättningar för nämnderna i sitt arbete.

Samverkan med andra kommuner ska ses som en naturlig del och alltid vara en möjlighet som övervägs.

### **Digitalisering**

Ett viktigt område som kommer prioriteras under 2022 är en fortsatt digitalisering. Åtgärder som planeras är bl.a. att revidera befintlig digitaliseringspolicy där en del viktiga strategiska frågor behöver tas ställning till, främst hur kommunen ska förhålla sig till molntjänster. Inför 2022 har flera nämnder erhållit medel för att genomföra satsningar på nya eller befintliga verksamhetssystem vilket påverkar kommunstyrelsen då projekten många gånger kräver omfattande arbetsinsatser från IT-enheten.

Det finns även ca 1,3 mnkr avsatt under kommunstyrelsen för att öka digitaliseringstakten, varav 1 mnkr avser den s.k digitaliseringsmiljonen som ska användas till olika digitaliseringsprojekt i kommunens olika verksamheter utifrån där den gör mest nytta för hela kommunen. Tidigare år har tyvärr inte alla dessa medel nyttjas och det finns därför anledning att se över processen och de kriterier som finns för fördelning av medel.

### **E-arkiv**

Under 2022 behöver kommunstyrelsen ta ställning till införande av e-arkiv och förutsättningarna för införande behöver tydliggöras och preciseras så till vida att det behövs en handlings – och tidsplan. Ekonomiska förutsättningar behöver också tas fram.

### **Lokalresursplanering**

I samband med kommunfullmäktiges budgetbeslut flyttades medel för lokalstrategen över från samhällsbyggnadsnämnden till kommunstyrelsen. Förändringen kom efter den utredningen som genomfördes under 2021 som visade på att det tidigare inte var optimalt organiserat. Medlen som fördes över motsvarar ca 30 % av en heltid och kommer kombineras med en nyinrättad ekonomtjänst. Inledningsvis kommer mycket fokus att läggas på att ta fram en rollfördelning mellan fastighetsavdelningen och lokalstrategen samt att hitta bra samarbetsformer utifrån de båda funktionernas olika uppdrag och i förhållande till övriga nämnder.

### 3. Mål och nyckeltal

#### 3.1 Kommunfullmäktiges mål för kommunstyrelsen

Kommunfullmäktige har angett elva övergripande mål, se tidigare avsnitt. Varje nämnd prioriterar vilka mål som man arbetar med och bryter ner dessa till ett eller flera mätbara nämndspecifika mål. Kommunstyrelsen kommer under 2022 att arbeta med nedan mål:

#### Arbete och företagande

Mål 1	Det ska vara enkelt att bedriva näringsverksamhet i Bollebygd.			
	Kommunen ska verka för att näringsidkare och de som vill starta verksamhet i Bollebygd ska kunna bedriva sin verksamhet framgångsrikt, ges de skäligen förutsättningar, råd och anvisningar som fordras för verksamheten.			
Kommunstyrelsens underliggande och stödjande mål.				
Kommunen ska ha ett konkurrenskraftigt och växande näringsliv				
Mätmetod	Utfall 2019	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2022
Svenskt Näringslivs årlig ranking av företagsklimatet	108	222	182	<182
Insikt (SKR:s undersökning)	-	<i>För få svar, finns inget mätetal att redovisa</i>		
Antal förvärvsarbetande personer inom företag med arbetsställe i kommunen ska öka. <small>(SCB – Nyckeltalet gäller antal personer som arbetar i aktieföretag eller i övriga företag med arbetsställe i kommunen, s.k. dagbefolkning)</small>	1 832	1 810	i.u	> 1 810
<b>Nuläge och strategi för att nå respektive mål</b>				
Kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU) fortsätter att ha återkommande dialogmöten med företagatorganisationer, frukostmöten och att genomföra företagsbesök				
Under 2022 kommer Tillväxtverkets utvecklingsguide att användas i syfte att få råd och stöd om vad som kan göras stöd för att utveckla kommunen så att vi möter framtidens behov.				
Nytt för 2022 är att kommunstyrelsens presidie tillsammans med samhällsbyggnadsnämndens presidie och tjänstepersoner att ha stående återkommande mötestider för att kunna möta, stötta, informera och hjälpa den enskilda företagaren eller enskilda individen eller att själva få information från aktör.				
En ny verksamhet startas upp för nystartade företag eller personer som funderar på att starta företag. Kommunen samarbetar med övriga kommuner i Sjuhärads kommunalförbund med att bilda en ideell förening tillsammans med innovationssystemet. Arbetsnamnet är just nu Start Up!.				

Ny satsning kommer också att göras med Boråsregionens Kompetensråd. Kompetensrådet kommer inte bara gälla utbildningsväsendet framöver utan även att involvera företagen och näringslivscheferna i Sjuhärad.

<b>Mål 2</b>		<b>Kommunen ska vara en attraktiv och bra arbetsgivare.</b>			
Mätmetod kommunövergripande	Utfall 2019	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2022	
Resultat HME kommunövergripande	80	Ingen mätning	82	Ingen mätning	
Andel heltidsanställda (%) kommunövergripande (NY)	91 %	89,70 %	91,58 % (okt)	>92	
<b>Mätmetod kommunstyrelsen</b>					
Personalomsättning på kommunstyrelseförvaltningen ska inte överskrida 15 % (NY)	-	-	9,67 %	<15 %	
Andel tillsatta tjänster på kommunstyrelseförvaltningen i förhållande till annonserade (NY)	-	-	86 % (6 av 7)	100 %	
Andel tillsatta tjänster på kommunstyrelseförvaltningen som är internrekryterade från hela organisationen (NY)	-	-	14 % (1 av 7)	20 %	
<b>Nuläge och strategi för att nå respektive mål</b>					
<p>Kommunstyrelseförvaltningen arbetar kontinuerligt för att stärka arbetsgivarevarumärket i hela kommunens verksamhet genom förfina och förtydliga processer inom HR området.</p> <p>Medarbetarenkäten kommer att omarbetas och från och med 2023 genomföras varje år. Den omarbetade versionen ska också ge en snabbare återkoppling till verksamheterna för att dessa ska kunna arbeta med förbättrings- och förändringsarbete i det systematiska arbetsmiljö- och kvalitetsarbetet. Under 2022 kommer kommunstyrelseförvaltningen att skapa förutsättningar för det arbetet.</p> <p>Arbetet med att öka andelens heltidsanställda fortskrider under året inom ramen för arbetet med heltid som norm där målsättningen är att antalet heltidsanställda men också antalet heltidsarbetande ska öka. Arbetet med att inventera förutsättningar och behov inför att ta fram en handlingsplan för heltid som norm pågår och den ska presenteras för kommunstyrelsen under våren 2022. Bollebygds kommuns totala och långsiktiga kompetensförsörjning, där heltid är en del, är ett område som kommunstyrelsen ska sätta fokus på under året.</p> <p>På kommunstyrelseförvaltningen kommer arbetet för att vara en attraktiv och bra arbetsgivare inriktas på att förtydliga innehåll i tjänster och skapa tydliga strukturer.</p>					

## Trygghet, uppväxt och åldrande

Mål 4	Invånarna i kommunen ska uppskatta att bo i hela kommunen.			
	Invånarna ska känna sig trygga. De ska ha frihet att välja boende i livets alla skeenden.			
Mätmetod	Utfall 2019	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2022
Trygghet, ranking i öppna jämförelser	9	25	13	<10
Trygga eller bättre i trygghetsenkät (genomförs vartannat år)	-	70 %	-	75 %
Tillgång till snabbt bredband	64 %	64 %	Resultat i april 2022	>80 %
Nuläge och strategi för att nå respektive mål				
<p>Ny översiktsplan (ÖP) är inte antagen. Då den har en central roll i att formulera strategier för en långsiktigt hållbar utveckling inom kommunen kan vissa planer försenas. En översiktsplan anger såväl en långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi som grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden.. Samhällsbyggnadsnämnden får avvakta med att gå in i nästa fas vilka en är att göra en fördjupad översiktsplan (FÖP).</p> <p>Den fördjupade planeringen ska leda till snabbare detaljplaneprocesser där kommunen utvecklar bostäder på sin egen mark och använder de verktyg kommunen har för att styra sin bebyggelseakt. I arbetet med bostadsförsörjningsprogrammet som påbörjats 2021 har det framkommit att kommunen har för få lägenheter som är lämpliga för trygghetsboenden. Kommunstyrelsen har därför som ambition att genomföra detaljplaneprocesser och markanvisningar på egen mark. Minst en av markanvisningarna bör vara för byggnation av trygghetsboenden om det bedöms lämpligt. Samhällsbyggnadsnämnden ska samråda villkor i kommande markanvisningar med socialnämnden inför beslut om markanvisning</p> <p>Kommunen har tecknat en samverkansöverenskommelse med Lokalpolisområde Borås (2019-2022) som ligger till grund för det gemensamma trygghetsskapande- och brottsförebyggande arbetet i Bollebygd. I samverkansöverenskommelsen har parterna enats om att kraftsamla inom två områden: unga som befinner sig i riskzon för problemutveckling, kriminalitet och/eller droganvändning samt att skapa trygga offentliga miljöer och minska stöld- och tillgreppsbroten i kommunen. Vidare deltar kommunen i ett relativt nystartat nätverk för brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete i Sjuhärad.</p> <p>När det gäller utbyggnad av bredband arbetar kommunstyrelsen tillsammans med samhällsbyggnadsnämnden, som är utförare av uppdraget. Det nationella bredbandsmålet innebär att 98 procent bör ha tillgång till bredband om minst 1 Gbit/s i hemmet och på arbetet, av de återstående 2 procenten bör 1,9 procent ha tillgång till minst 100 Mbit/s, och 0,1 procent bör ha tillgång till minst 30 Mbit/s senast år 2025.</p>				

## Miljösmart och hållbar kommun

<b>Mål 7</b>	<b>Kommunens fordon är fossilbränslefria eller klimatneutrala år 2030 och kommunen eftersträvar att upphandlade transporter är fossilbränslefria eller klimatneutrala senast år 2030.</b>			
	Detta innebär att kommunen under perioden 2022-2030 kommer att arbeta mot att nyttjandegraden av klimatneutrala transportmedel ska öka för varje år.			
Kommunstyrelsens underliggande och stödande mål.	Utfall 2019	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2022
Samtliga kommunstyrelsens leasade bilar ska vara fossilbränslefria	0	0	0	>0
<b>Nuläge och strategi för att nå respektive mål</b>				
När nuvarande leasingavtal går ut och det är dags att byta ut kommunstyrelsens bilar ska de nya bilarna vara fossilbränslefria/klimatneutrala. Laddstolpar behöver sättas upp vid kommunhuset och detta får ske i samarbete med samhällsbyggnadsförvaltningen.				

## Finansiella mål

<b>Mål 10</b>	<b>Det ekonomiska resultatet ska över mandattiden motsvara 3 % av skatteintäkter och generella statsbidrag.</b>			
Kommunstyrelsens underliggande och stödande mål.	Utfall 2019	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2019-2022
Ekonomiskt resultat, i förhållande till skatteintäkter och generella statsbidrag.	5,2 % inkl. reavinst	2,5 % inkl. reavinst	8 %	3,0 %
<b>Nuläge och strategi för att nå respektive mål</b>				
Kommunstyrelsen kan arbeta för att nå kommunfullmäktiges mål för god ekonomisk hushållning genom att genomföra analyser och ta fram beslutsunderlag för kommunfullmäktiges budget. Genom att förbättra underlag kan konsekvenser av prioriteringar tydliggöras, vilket ger bättre underlag för en långsiktigt hållbar ekonomisk planering.  För 2022 kommer insatser för att genomföras för att implementera resultatet av utredningen ”En god kommunal hushållning” som innebär att en rad styrdokument kommer behöva revideras, bl.a. styrmodell, budgetunderlag inklusive långsiktig finansiell plan och finanspolicy.  Under året kommer kommunstyrelsen även fokusera på ökad prognossäkerhet för att förbättra möjligheten att vid behov vidta relevanta åtgärder under året.				

<b>Mål 11</b>	<b>Över samma tid ska minst 40 % av kommunens skattefinansierade investeringar och exploateringar finansieras med egna medel.</b>			
Kommunstyrelsens underliggande och stödande mål.	Utfall 2019	Utfall 2020	Utfall 2021	Mål 2019-2022

Skattefinansierade investeringar, andel	171 %	138 %	>40 %	>40 %
<b>Nuläge och strategi för att nå respektive mål</b>				
Se ovan.				

### 3.2 Nyckeltal

Tabell 1.

Nyckeltal	Grön	Gul	Röd
Genomförda digitaliseringsprojekt som finansierats genom digitaliseringspengen	>5	3-5	<3
Genomförda upphandlingar	>40	27-39	<27
-varav egna	>30	20-29	<20
-varav i samverkan	>10	7-9	<7
Andel besvarade motioner inom 6 månader	100 %	<100 %	<90 %
Andel, av KS, besvarade medborgarförslag inom 6 månader	100 %	<100 %	<90 %
Andel bifallna motioner som är verkställda inom 1 år	25 %	24–11 %	<10 %
Andel beslutade medborgarförslag som är verkställda inom 1 år	25 %	24–11 %	<10 %
Antal nyproducerade villor/lägenheter	32	31–21	<20
Större IT-avbrott	0	1	1

#### Genomförda digitaliseringsprojekt

Kommunstyrelsen har under flera år avsatt en budget för att driva digitaliseringsprojekt. Budgeten har bara marginellt nyttjats då initiativ och resurs har saknats för att driva utvecklingsuppdrag. En ökning skedde under 2021, men upplägget behöver förändras för att ta ytterligare steg mot att digitalisera kommunens verksamheter.

#### Genomförda upphandlingar

Det finns ett stort uppdämt behov av att genomföra upphandlingar. Behovet kommer både från lagkrav men också för att det många gånger innebär en förenklad hantering för verksamheterna att ha ramavtal även om kommunen totalt sett inte når över gränsen för direktupphandling. Totalt finns önskemål att genomföra ett 70-tal upphandlingar under 2022. Under året kommer en möjligheten att genomföra fler upphandlingar än tidigare att öka till följd av den satsning på utökad upphandlingsorganisation som beslutades inför 2022.

#### Andel besvarade motioner

Målsättningen bör vara att svara på motioner så snabbt som möjligt. Om det krävs en längre utredningstid ska detta kommuniceras med motionären/motionärerna.

### **Andel besvarade medborgarförslag**

Som kommuninvånare ska man kunna förvänta sig ett snabbt svar på ett förslag. 3 månaders handläggningstid och 3 månader för politisk beredning bör vara en rimlig tidsram att få ett svar inom.

### **Större IT-avbrott**

Kommunstyrelsen arbetar aktivt med att hela tiden förbättra och utveckla kommunens IT-drift för att säkerställa att servrar, nätverk och klienter hela tiden finns tillgängliga för kommunens verksamheter. Målsättningen är att inga större IT-avbrott ska ske, men det är svårt att helt värja sig ifrån det. I dagsläget är bedömningen att största risken för större avbrott är till följd av olika former av riktade attacker mot våra användare, främst via e-mail. Viktiga områden som kommer satsas på är informations/utbildning via mikroutbildningar och att hela tiden se till att system är uppdaterade med modern hård- och mjukvara.

Med större IT-avbrott avses här längre oförutsedda avbrott där verksamhetens system är otillgängliga en längre tid under normal arbetstid. Kommunen har ingen beredskap utanför kontorstid, det är därför av stor vikt att verksamheten har en beredskap för kritiska system och information.

## **3.3 Utredningsuppdrag**

### **Uppdrag från kommunfullmäktige**

#### **Heltidsplan**

Kommunstyrelsförvaltningen kommer under våren 2022 att presentera en handlingsplan inför och för införandet av heltidsarbete i kommunen. Ett flertal beslut kommer att behöva fattas av såväl de enskilda nämnderna som av kommunstyrelsen och/eller åtgärder på förvaltningsnivå vilket kommer att framgå i handlingsplanen.

#### **Förslag på en reviderad styrmodell**

Kommunfullmäktige har givit kommunstyrelsen i uppdrag att revidera kommunens styrmodell framförallt i de delar som rör ekonomistyrningen. Under slutet av 2021 har regeringen även presenterat utredningen ”En god kommunal hushållning” som om den beslutas kommer innebära nya krav och möjligheter för kommunerna att förhålla sig till. Bland annat föreslås fler delårsrapporter och att möjligheten till avsätta medel till resultatutjämningsreserv upphör.

### **Kommunstyrelsens uppdrag till kommunstyrelseförvaltningen**

#### **Utreda elektronisk handel**

Kommunstyrelsen har under 2021 arbetat aktivt med att förbättra kommunens inköps- och upphandlingsverksamhet. Ett första steg där en centraliserad upphandlingsfunktion startas upp genomförs under kvartal 1 2022. Nästa steg är att utreda fördelar och nackdelar med elektronisk handel som innebär att kommunens inköpare gör sina inköp genom ett eget system snarare än att använda olika leverantörers webshoppar. Det ger oss möjlighet att mycket tydligare styra inköpen till rätt leverantör och rätt produkt samt att vi kan säkerställa på ett helt annat sätt att avtalade villkor följs. Även vissa delar av fakturaadministrationen kan förenklas. Det innebär dock även



ganska stora förändringar i inköpsbeteenden och en hel del utbildningsinsatser för kommunens beställare och central administration för att det ska fungera.

### **Kontinuitetsplanering**

Bollebygds kommun arbetar utifrån Lagen om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap, Överenskommelsen om kommuners krisberedskap samt Överenskommelsen om kommunernas arbete med civilt försvar.

Kommunen ska genomföra de åtgärder som är beslutat i Handlingsprogram för krisberedskap 2019–2022, Åtgärder utifrån handlingsprogram för krisberedskap 2019-2022 och Rutin för utbildning och övning 2019-2022.

Kommunstyrelseförvaltningen ges i uppdrag att särskilt beakta vikten av att kontinuitetsplanering påbörjas under 2022. Ett prioriterat område är att stötta nämnderna i deras kontinuitetsplanering vid längre IT-avbrott.

### **Integration**

Kommunstyrelseförvaltningen ges i uppdrag att samordna och ta fram strategier för att utveckla integrationsarbetet.

### **Samarbete med civilsamhället\***

Det civila samhället utgör en central del av samhället, och ett väl fungerande civilsamhälle är viktigt för demokratin. Det är viktigt att stärka och skapa goda förutsättningar för civilsamhället. Det innebär bland annat att civilsamhällets aktörer ska kunna bidra till en mångfald av både associationsformer och verksamhetsområden, företräda medlemmar eller grupper i det demokratiska samtalet och driva verksamheter i olika form och med olika syfte. Det innebär också att civilsamhället ska ha goda förutsättningar att bidra till samhällsutvecklingen och välfärden i samhället.

Kommunstyrelseförvaltningen ges i uppdrag att tydliggöra förutsättningar och möjligheter för samarbete för att involvera civilsamhället i alla förvaltningar samt att utveckla arbetsformer för samarbete.

\*Def. civilsamhället: I En politik för det civila samhället (prop. 2009:10/55) definieras det civila samhället som en arena, skild från staten, marknaden och det enskilda hushållet, där människor, grupper och organisationer agerar tillsammans för gemensamma intressen. Man kan också tala om den idéburna sektorn och den ideella sektorn, alltså när människor organiserar sig tillsammans för att de har ett gemensamt mål, ideal eller intresse av något slag. Civilsamhället utgörs bland annat av; ideella föreningar, registrerade trossamfund och stiftelser, kooperativa rörelser som har någon form av oegennyttigt uppdrag (inte statlig eller kommunal), sociala företag och aktieföretag med särskild vinstutdelningsbegränsning. Nätverk, rörelser och uppprop utgör exempel på den icke-formaliserade delen av civilsamhället.

### **Demokratisk process kopplat till mötesformer**

Under pandemin har kommunen varit tvungen att hantera politiska möten på ett annat sätt jämfört med tidigare. Digitala möten har varit en nödvändighet under en längre tid. När samhället nu börjar tillåta fysiska möten igen uppstår en otydlighet i hur digitala möten, fysiska möten och hybridmöten ska hanteras.

Kommunstyrelseförvaltningen ges i uppdrag att ta fram tydliga rutiner som säkerställer den demokratiska processen inom olika mötesformer.



## 4. Ekonomi

### 4.1 Budgettram

Tabell 2.

Budgettram, av KF	mnkr
Ursprunglig budgettram 2021	59,6
Löneökningar 2021	0,6
Provisoriska skollokaler	-0,3
<b>Delsumma, ram dec 2021*</b>	<b>59,8</b>
Inköp och upphandling	0,4
Satsning nya tjänster	1,7
Omfördelning översiktsplan	-1,0
Omfördelning provisoriska skollokaler*	-2,5
Index	0,6
Effektiviseringskrav 1 %	-0,8
Tekniska justeringar	0,8
<b>Ram 2022</b>	<b>59,0</b>

\*Egentligen 2,8 mnkr enl. KF beslut. Men då ramen för 2021 sänktes med 326 tkr redan i december ska det avräknas på minskningen.

Mellan 2021 och 2022 sänks kommunstyrelsens ram med 0,8 mnkr. Sänkningen beror främst på omfördelning av budgetposter till utbildningsnämnden avseende provisoriska skollokaler och till samhällsbyggnadsnämnden avseende översiktsplan på totalt 3,5 mnkr.

Kommunstyrelsens budget höjs för att stärka kommunens arbete inom ekonomi, målsamordning, miljö- och hållbarhet samt besöksnäring genom. Resurs för lokalstrateg flyttas över från samhällsbyggnadsnämnden till kommunstyrelsen då kommunstyrelsen ansvarar för kommunens lokalstrategiska planering. Totalt innebär det en satsning på ca 1,7 mnkr.

Kommunstyrelsen kommer under 2022 införa en ny inköps- och upphandlingsorganisation i enlighet med kommunens inköps- och upphandlingspolicy. Delvis finansieras det genom tillskott på 350 tkr från samhällsbyggnadsnämnden, utöver det görs en satsning genom omfördelning inom ram på 1,05 mnkr vilket innebär att totalt 2 upphandlartjänster kan rekryteras.

En satsning på informationssäkerhetsansvarig genomförs inom kommunstyrelsens ram för att stärka kommunens arbete inom informationssäkerhet. I och med den tjänsten kan kommunens handlingsplan för informationssäkerhet och följsamhet till lagkrav efterlevas.

Tekniska justeringar finns med i kommunstyrelsens budget på netto 0,8 mnkr och avser kompensation för ökade kapitalkostnader samt budgetminskning till följd av sänkt PO-tillägg.

## 4.2 Internbudget per enhet

Tabell 3.

Avdelning	Budget 2022	Budget 2021
Kommunstyrelsens ordf.	2,1	2,1
Kommunchefens avdelning	29,6	31,4
Ekonomiavdelningen	10,7	9,4
-IT-enheten	7,1	7,1
HR-avdelningen	9,4	9,8
<b>Summa</b>	<b>59,0</b>	<b>59,8</b>

Belopp är i mnkr.

### Kommunstyrelsens ordförande

Under kommunstyrelsens ordförande budgeteras kostnader hänförliga till den politiska verksamheten.

### Kommunchefens avdelning

Under kommunchefens avdelning budgeteras flera av de kommunövergripande kostnaderna såsom räddningstjänst, lokaler, färdtjänst och kollektivtrafik.

Budgeten för kommunchefens avdelning sänks med ca 1,8 mnkr, men här har tidigare budgeterats för de 3,5 mnkr som förs över till andra nämnder. Det innebär att budgeten för övriga delar av kommunchefens avdelning har höjts med 1,7 mnkr, främst för att finansiera satsningarna på miljö- och hållbarhetsstrategi, informationssäkerhetssamordnare och satsning inom besöksnäring.

### Ekonomiavdelningen

Under ekonomiavdelningen budgeteras kostnader för kommunens centrala ekonomiadministration, upphandling, digitaliseringsmedel och IT-personal.

Ekonomiavdelningens budget höjs med 1,3 mnkr då de nya upphandlingstjänsterna organiseras här. Här budgeteras även tillskottet för utökning av ekonomitjänst samt lokalstrategi.

### IT-enheten

IT-enheten sorterar organisatoriskt under ekonomiavdelningen men följs upp som en självständig enhet med en egen budget. Under IT-enheten budgeteras samtliga kostnader exkl. personalkostnader för kommunstyrelsens IT-verksamhet. Det avser främst kommunövergripande licenser, konsulttjänster samt kapitalkostnader för inköpt IT-utrustning.

### HR-avdelningen

Under HR-avdelningen budgeteras kostnader för kommunens centrala HR-funktion, fackliga kostnader, kommunövergripande personalsociala kostnader samt kostnader för reception.

Budgeten sänks med 0,4 mnkr till följd av vissa omfördelningar inom kommunstyrelsens område samt kapitalkostnader för HR-systemet då det är slutavskrivet.

### 4.3 Resultaträkning

Tabell 4.

	Budget 2022	Budget 2021
Hyror	0,3	0,3
Bidrag	1,9	1,7
Försäljning av verksamhet	0,8	0,8
<b>Summa intäkter:</b>	<b>3,0</b>	<b>2,9</b>
<b>Kostnader</b>		
Bidrag	-1,7	-1,6
Köpt verksamhet	-12,8	-12,3
Personal	-28,5	-24,3
Lokaler	-4,0	-7,2
Övriga kostnader	-12,1	-13,3
Kapitalkostnader	-2,9	-4,1
<b>Summa kostnader:</b>	<b>-62,0</b>	<b>-62,8</b>
<b>Nettokostnad:</b>	<b>-59,0</b>	<b>-59,8</b>

Belopp är i mnkr.

De förändringar som inte framgår ovan kommenteras här. Budgeten för köpt verksamhet höjs med 0,5 mnkr då kostnaden för räddningstjänst ökar till följd av att förutom prisuppräkningar så höjs även Bollebygds andel av det totala medlemsbidraget då befolkningen i Bollebygd har ökat mer än för de övriga medlemskommunerna.

Budgeten för övriga kostnader har sänkts främst av att kostnaden för översiktsplan har budgeterats här samt att budget för upphandlingskonsulter har omvandlats till tjänster.

Budgeten för kapitalkostnader har sänkts då kapitalkostnaderna har minskat till följd av lägre ränta och slutavskrivningar. Här har det även tidigare legat en buffert för tillkommande investeringar inom IT, men till följd av ändrad hantering av hur nämnderna kompenseras för kapitalkostnader har denna post tagits bort.

### 4.4 Investeringar

Tabell 5.

Typ	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024
IT-investeringar	3,0	3,0	3,0
Reinvesteringsanslag	1,0	1,0	1,0
Nytt datacenter		5,0	
<b>Totalt kommunstyrelsen</b>	<b>4,0</b>	<b>9,0</b>	<b>4,0</b>

Belopp är i mnkr.

Investeringsramen är på totalt 4 mnkr och avser främst investeringar inom IT såsom datorer, servrar, kommunikationsutrustning och vissa kommunövergripande system. Dessutom disponerar kommunstyrelsen 20 mnkr för strategiska markinköp.

Utöver kommunstyrelsens investeringsram prioriterar även kommunstyrelsen de olika delarna inom den budget på 51 mnkr som budgeterats under samhällsbyggnadsnämnden för att förverkliga lokalresursplanen.

## 5. Medarbetare

Kommunstyrelseförvaltningen kommer under året att se över hur de lokaler som kommunstyrelseförvaltningens medarbete arbetar i kan användas mer effektivt. Arbetet kommer också att inriktas på att digitalisera de arbetsuppgifter som kan digitaliseras. Det arbetet innebär också en översyn av arbetsuppgifter och strukturer för hela förvaltningen. Övriga förvaltningar kommer att bli involverade i arbetet. Syftet är effektivare kommunövergripande processer.

## 6. Årets verksamhet i övrigt

### 6.1 Europa Direkt Sjuhärad (EDIC)

Europa Direkt Sjuhärads uppdrag är att nå ut till allmänhet i Sjuhärad, öka känslan av delaktighet i EU och bidra till delaktighet i den europeiska demokratiska processen.

Europa Direkt Sjuhärad har beviljats en ny verksamhetsperiod till och med 2024. Under verksamhetsperioden utgår kontoret från EU-kommissionens prioriteringar och arbetar utifrån 5 verksamhetsområden: Information och kontakter med allmänheten, förbindelser med lokala medier och informationsspridare, medvetenhet om känsliga EU-frågor på lokal nivå, EU i skolan samt främja regionala nätverk. För 2022 är NextGenerationEU, Konferensen om Europas Framtid samt Europaåret för Ungdomar 2022 i fokus. Konkret innebär detta sammantaget bland annat skolbesök, föreläsningar och workshops som berör EU-frågor som är relevanta för medborgare i Sjuhärad och medverkan på olika större arrangemang såsom näringslivsmässan i Borås, STARK-mässan på Borås Högskola och Pride med syfte att öka kunskapen om EU i Sjuhärad. Inhämtande av information och åsikter är också relevant och kommer prioriteras framför statiska evenemang. Europa Direkt Sjuhärad kommer i stor utsträckning fokusera på unga i sitt arbete under 2022.

### 6.2 Folkhälsa

Kommunen har tecknat avtal med Södra hälso- och sjukvårdsnämnden avseende ett gemensamt lokalt folkhälsoarbete (2021-2024) samt ett avtal för folkhälsotjänsten (2021- tillsvidare). I avtalen har parterna enats om gemensamma utgångspunkter för folkhälsoarbetet, ökad jämlikhet i hälsa står i fokus.

Det har tagits fram en verksamhetsplan för folkhälsoarbetet 2022 där såväl prioriterade målområden som insatser för året redovisas. Exempel på planerade insatser är följande:

- Utökad samverkan med förvaltningarna i syfte att integrera folkhälsoarbetet i ordinarie verksamhet.
- Inom det drogförebyggande arbetet kommer samverkan med kultur- och fritid och föreningslivet att utökas med målet att nå ut bredare med drogförebyggande insatser.

Under året genomförs också CAN:s (Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning) drogvaneundersökning bland elever i åk 9 och åk 2 på gymnasiet, vilken utgör ett viktigt underlag i kommunens drogförebyggande arbete.

- Ökad samverkan med föreningar och frivilligorganisationer genom de sökbara folkhälsomedel som finns avsatta. Projekt som verkar för en ökad jämlikhet i hälsa prioriteras.

Folkhälsostrateg och säkerhetschef kommer under året att bevaka det eventuella nya lagförslag avseende brottsförebyggandearbete, Kommuner mot brott SOU 2021:49. Lagförslaget, om det går igenom, träder i kraft 1 januari 2023

### 6.3 Kollektivtrafik

Bollebygds kommun ska ha fortsatt kontinuerlig och nära kontakt med Västtrafik och de entreprenörer som kör trafik i kommunen med syfte att förbättra kollektivtrafiken.

Särskilt kommer kommunen att följa utvecklingen och dialogen i Västra Götaland kring seniorkort. Därefter ska kommunen fatta beslut om och hur seniorkort ska införas i kommunen.

## 6.4 Överförmyndare

Kommunstyrelseförvaltningen kommer att bevaka betänkandet av regler om godemän och förvaltare. Om förslaget går igenom innebär det en förskjutning från stat till kommun.

Förslaget om att flytta ärenden om godmanskap från domstolarna till överförmyndarna bedöms innebära en ökad renodling av domstolarnas dömande verksamhet. Förslaget förväntas innebära en kostnadsminskning för staten med omkring 60 miljoner kronor årligen. Förslagen om en ny myndighet och ett nationellt ställföreträdarregister bedöms innebära ökade kostnader för staten med omkring 22,5 miljoner kronor årligen och ännu mer under de första två åren. Förslaget är att kostnaderna ska finansieras genom en överföring från Sveriges Domstolars anslag i statsbudgeten.

Förslagen förväntas vidare innebära kostnadsökningar för kommunerna med omkring 200 miljoner kronor årligen, dock något lägre under de första åren, till dess att reformen i sin helhet träder i kraft. Finansiering föreslås genom ett ökat generellt statsbidrag till kommunerna, delfinansierat genom en överföring från Sveriges Domstolars anslag.

## 6.5 Krisberedskap och civilt försvar

Bollebygds kommun arbetar utifrån Lagen om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap, Överenskommelsen om kommuners krisberedskap samt Överenskommelsen om kommunernas arbete med civilt försvar.

Kommunen ska genomföra de åtgärder som är beslutat i Handlingsprogram för krisberedskap 2019-2022, Åtgärder utifrån handlingsprogram för krisberedskap 2019-2022 och Rutin för utbildning och övning 2019-2022.

## 6.6 IT-drift

Kommunstyrelsen arbetar ständigt med olika aktiviteter för att förbättra driftssäkerheten. Under 2022 är den främsta åtgärden att migrera filserver samt att bygga upp en s.k DR-site, vilket kommer fungera som backup om något skulle hända kommunens primära datacenter. Under kvartal 1 kommer det även dras in en ytterligare fiberkabel till kommunens primära datahall för att skapa redundans.

Trots dessa åtgärder är det omöjligt att helt gardera sig mot IT-avbrott, det är därför av stor vikt att samtliga nämnder gör risk- och sårbarhetsanalyser utifrån sina verksamheter och ansvar. Den nyinrättade tjänsten som informationssäkerhetssamordnaren kommer stötta nämnderna i detta arbete.

## 7. Internkontroll

### 7.1 Nämndens internkontrollarbete för 2022

#### Risk- och väsentlighetsanalys

Nedan återfinns risk- och väsentlighetsanalysen, den berör kommunstyrelsen ansvarsområde. Arbetet med att värdera riskerna har gjordes 2019. Inga större revideringar eller arbete har gjorts sedan dess. Enbart två nya riskområden har lagts till.

Tabell 6.

Nr	Risk	Konsekvens	Sannolikhet	Totalt
1	Längre avbrott av IT	3,8	1,8	6,6
2	Längre avbrott av el	4,0	2,0	8,0
3	TIB-funktionen, sambandsproblematik	2,8	1,3	3,4
4	Våld eller hot i samband med besök eller möten	2,3	2,3	5,4
5	Diarietförelägg som inte sker korrekt	2,3	2,3	5,4
6	Utbetalningar av leverantörsfakturer till fel mottagare	2,7	2,0	5,3
7	Nyckelpersoner slutar	2,3	3,0	7,0
8	Brist på åtgärder för att hantera ekonomiska underskott på övergripande nivå	3,3	1,8	5,7
9	Felaktiga inköp, följer inte upphandlade avtal	2,3	2,0	4,7
10	Bisysslor som skadar kommunen. Får alla anställda information om detta vid anställning? Görs uppföljning?	1,7	1,3	2,2
11	Mutor, tagande/givande	2,7	1,7	4,4
12	Upphandlade leverantörer följer inte avtal, felaktiga/sena leveranser	3,0	2,3	7,0
13	Längre avbrott i det finansiella systemet, betalkort fungerar inte, hur ta betalt i våra verksamheter? Hur betala för kritiska inköp: drivmedel	1,7	1,3	2,2
14	Hur hantera ett utslaget kommunhus? (Brand, översvämning, sabotage, smitta) Finns kapacitet till alternativa arbetsplatser med tillräcklig IT?	3,5	1,8	6,1
15	Arbetet med näringslivsutveckling hinns inte med, risk att missa nya arbetstillfällen	2,3	2,0	4,7
16	Vid el-/telefoniavbrott: Kan kommunikation ske med hemmavarande medarbetare? Rakel? Finns telefonnummer analogt tillgängligt? Hur kallas krisledningen in?	3,8	1,8	6,6
17	Begränsad tillgång till ficklampor, västar etc., att använda vid ev. kris i samband med mörker	2,0	1,5	3,0



18	Jävssituationer kring ekonomihantering, anställda attesterar känsliga egna inköp	3,0	1,3	4,0
19	Arbetsbelastning, psykosocial arbetsmiljö försämrats pga. oklara direktiv eller ökad arbetsbörda	3,3	3,5	11,4
20	Regler kring inköp och upphandling inte kända hos berörd personal.	2,5	2,0	5,0
21	Delegeringsordningen följs inte	3,0	2,5	7,5
22	Rapportering av oegentligheter i verksamheten är inte prövad eller reglerat	3,0	2,5	7,5
23	Ej verkställda politiska beslut	3	3	9
24	Brister i informationssäkerheten			
	a) Mindre allvarliga brister (t.ex. röjande av icke känsliga personuppgifter)	1	4	4
	b) Allvarliga brister (t.ex. röjande av sekretessbelagda uppgifter)	4	2	8

## Internkontrollplan

Utifrån ovanstående risk- och väsentlighetsanalys så har nedan internkontrollplan tagits fram.

Tabell 7.

Nr	Process rutin/system	Kontrollmoment	Kontrollansvar	Metod
12	Inköp	Uppföljning av leverantörer med stor inköpsvolym för att säkerställa avtalade villkor och priser.	Kommunjurist	Stickprov
18	Jävssituationer kring ekonomi- hantering, anställda attesterar känsliga egna inköp	Kontroll av attestregelverket och hur det följs.	Kommuncontroll	Stickprov
24	Röjande av känsliga personuppgifter eller sekretessuppgifter	Uppföljning av anmälda incidenter till Integritetsskyddsmyndigheten (IMY)	Informationssäkerhetshandläggare	

Redovisning av gjorda kontroller görs i samband med delårsrapporter och verksamhetsberättelse.

## 7.2 Övriga delar i internkontrollen

Det pågår en revision inom fem processer inom HR, ekonomi och upphandling som kan leda till att åtgärder behöver vidtas under 2022.

Kommunstyrelsen ska få återrapporterat hur kontinuitetsplanering fortskrider samt när migreringen av filserver är gjord samt uppbyggnaden av en s.k DR-site är genomförd,. Likaså ska

kommunstyrelsen får återskärmat när fiberkabel till kommunens primära datahall, för att skapa redundans, är installerad.

Kommunstyrelsen ska likaså få en återkoppling på hur arbetet med risk- och sårbarhetsanalyser fortgår.



17. Budget och verksamhetsplan år 2022 för  
Boråsregionen, Sjuhärads kommunalförbund  
KS2021/326

**§13**

KS2021/326

**Budget och verksamhetsplan år 2022 för Boråsregionen, Sjuhärads kommunalförbund****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen godkänner budget och verksamhetsplan 2022 för Boråsregionen, Sjuhärads kommunalförbund.

**Ärendet**

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund bildades 1999 och är ett politiskt styrt samverkansorgan för kommunerna Bollebygd, Borås, Herrljunga, Mark, Svenljunga, Tranemo, Ulricehamn och Vårgårda. Varbergs kommun är adjungerad till förbundet enligt särskilt avtal. Verksamheten grundar sig på den förbundsordning som beslutats av medlemskommunerna. I förbundet ingår även Business Region Borås, Dataskyddsombud, Medarbetarcentrum, Navet science center samt Närvårdskontoret som koordinerar Närvårdssamverkan Södra Älvsborg. Enligt förbundsordningen ska Direktionens förslag till budget och verksamhetsplan översändas till förbundsmedlemmarna för godkännande. Direktionen för Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund beslutade 2021-12-10, § 100, att för egen del anta budget och verksamhetsplan för 2022 samt att översända densamma till medlemskommunerna för godkännande. Medlemsavgiften för 2022 är samma som för 2021 – 78 kr per invånare, varav 41 kr för finansiering av basverksamhet och 37 kr för finansiering av utvecklingsmedel. Förbundets samlade budget för 2022 visar en omsättning på ca 110 mnkr.

Kostnaden för Bollebygds kommuns medlemsavgift är ca 750 tkr för år 2022. Kostnaden 2021 var ca 740 tkr.

**Förslag till beslut****Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen godkänner budget och verksamhetsplan 2022 för Boråsregionen, Sjuhärads kommunalförbund.

**Beslutsgång**

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

**Beslutsunderlag**

- Budget och verksamhetsplan 2022 för Boråsregionen
- Verksamhetsplan och budget 2022



- Protokollsutdrag § 100 211210 Verksamhetsplan och budget 2022

**Skickas till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

---

Justerandes sign |

| Utdragsbestyrkande

## § 100 Verksamhetsplan och budget 2022

Diarienummer: 2021/SKF0144

### Beslut

Direktionen antar för egen del Verksamhetsplan och budget 2022 och översänder densamma till medlemskommunerna för godkännande

### Sammanfattning

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund bildades 1999 och är en samverkansorganisation för kommunerna Bollebygd, Borås, Herrljunga, Mark, Svenljunga, Tranemo, Ulricehamn och Vårgårda. Varbergs kommun är adjungerad till förbundet enligt särskilt avtal. Verksamheten grundar sig på den förbundsordning som beslutats av medlemskommunerna.

Förbundets verksamhet innefattar även verksamheter och uppdrag som finansieras av deltagande kommuner; Business Region Borås, Dataskyddsombud, Medarbetarcentrum, Vård- och omsorgscollege, Navet science center samt Närvårdskontoret som koordinerar Närvårdssamverkan Södra Älvsborg.

Förbundets samlade budget för 2022 visar en omsättning om drygt 110 mnkr.

	2022	2021
<b>INTÄKTER</b>	<b>112 660 647</b>	<b>86 329 005</b>
<b>KOSTNADER</b>		
Personal	36 455 832	30 005 664
Övriga kostnader	10 013 696	9 007 062
<b>Tjänster</b>	<b>66 191 117</b>	<b>47 316 278</b>
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>112 660 647</b>	<b>86 329 005</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Enligt förbundsordningen ska Direktionens förslag till budget och verksamhetsplan samt treårsplan översändas till förbundsmedlemmarna för godkännande.

### Expedieras

Medlemskommunerna

Justerare		Utdragsbestyrkande
-----------	--	--------------------



# Verksamhetsplan och budget 2022

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund



NAVET  
EY  
BORÅSREGIONEN -  
SJUHÄRADS KOMMUNALFÖRBUND  
MEDARBETARCENTRUM

1A

U E  
EN DEL AV NAVET



# Innehållsförteckning



Organisation	3
Syfte och strategiskt mål	4
Grunduppdrag	5
Regional utveckling	6
Välfärdsutveckling	7
Uppföljning grunduppdrag	8
Nuläge och förutsättningar	9
Mål och uppdrag 2022	11
God ekonomisk hushållning	12
Budget och finansiering	13
Treårsplan	18
Bilaga Övriga verksamheter och projekt	19

## Foto

Sida 1 – Ellen Lageholm, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund

Sida 3 – Orban Alija, iStockphoto

Sida 7 – Marks kommun

Sida 8 – Annica Berglund, Åsundenleden i Ulricehamn

Sida 18 – Anna Sigge, Textile Fashion Center i Borås



# Organisation

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund bildades 1999 och är en samverkansorganisation för kommunerna Bollebygd, Borås, Herrljunga, Mark, Svenljunga, Tranemo, Ulricehamn och Vårgårda. Varbergs kommun är adjungerad till förbundet enligt särskilt avtal.

Förbundet leds av en Direktion där medlemskommunerna företräds av politiskt valda ledamöter.

De två beredningsgrupperna Hållbar regional utveckling Sjuhärad (BH7) och Vårdförbättring och Kompetens arbetar med strategiska frågor, bereder ärenden till Direktionen och företräder kommunalförbundet inom sina verksamhetsområden.

Sjuhärads kommunalförbund är delägare i bolagen Gryning Vård AB och Mediapoolen AB. Förbundet ingår även i VästKom, en sammanslutning av de delregionala kommunalförbunden i Västra Götaland som på regional nivå ska företräda och samordna kommunernas intressen.

Förbundet utser Boråsregionens representanter i regionala beredningar samt nominerar deltagare till styrelsen för VästKom, Beredningen för hållbar utveckling Västra Götaland (BHU) och det politiska samrådsorganet SRO.



# Syfte och strategiskt mål

Förbundets övergripande strategiska mål är

## **Att aktivt arbeta för att Sjuhärad/Boråsregionen ska vara ett bra område att bo, arbeta och leva i**

Detta görs genom att med tydligt och långsiktigt Sjuhäradsperspektiv skapa gränsöverskridande möten för att främja samverkan, innovation och nytänkande

Förbundet syftar till att stärka Sjuhäradregionen samt att främja medlemmarnas samverkan för utveckling och effektivt resursutnyttjande.

Enligt förbundsordningen ska förbundet aktivt tillvarata medlemskommunernas gemensamma intressen, bland annat regionalt och nationellt, samt vara en plattform för medlemmarnas sammanhållning byggd på samsyn över kommun- och partigränser.

Ändamål med verksamheten

1. Att verka för samordning av strategiska angelägenheter av gemensamt intresse för medlemskommunerna i deras roll och verksamheter
2. Samverkan i andra frågor där medlemmarna bedömer detta lämpligt
3. Att tills vidare svara för drift av verksamheter som Direktionen samfällt beslutar

# Grunduppdrag

## VERKSAMHET

Förbundet är en samverkansplattform med huvuduppdrag att verka för samordning och utveckling inom de områden medlemskommunerna anser vara angelägna. Förbundet har specialistkompetens som kan utgöra ett viktigt stöd för medlemskommunerna och bidra till utveckling av Sjuhärad.

Förbundet har grunduppdrag inom regional utveckling och välfärdsutveckling av både permanent och tillfällig karaktär.

Förbundskansliet stödjer de politiska grupperingarna och är kontakt gentemot medlemskommunerna samt andra myndigheter och organisationer.

I syfte att tillvarata och fånga upp utvecklingsbehov deltar förbundet i grupperingar på såväl delregional, regional som nationell nivå.

Förbundets verksamhet innefattar även verksamheter och uppdrag som finansieras av deltagande kommuner; Business Region Borås, Dataskyddsombud, Medarbetarcentrum, Vård- och omsorgscollege, Navet science center samt Närvårdskontoret som koordinerar Närvårdssamverkan Södra Älvsborg.

Navet science center har en politisk styrgrupp och Närvårdssamverkan styrs av ett delregionalt politiskt samråd bestående av representanter från medlemskommunerna och Västra Götalandsregionen.

## STYRDOKUMENT

Verksamheten grundar sig på förbundsordningen.

Styrdokument inom regional utveckling är Utvecklingsstrategi för Sjuhärad 2021-2030 samt Kulturplan för Boråsregionen 2020-2023.

Inom område välfärdsutveckling styrs verksamheten utifrån gällande lagstiftning samt regionala och delregionala avtal och överenskommelser.

De övriga verksamheterna har planer och uppdragsbeskrivningar som beskriver deras arbete.

# Regional utveckling

## GRUNDUPPDRAG OCH STYRDOKUMENT

De fastställda styrdokumenterna Utvecklingsstrategi för Sjuhärad samt Kulturplan för Boråsregionen beskriver förbundets grunduppdrag och fokusområden inom regional utveckling och kulturområdet.

### Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030

Den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland 2021-2030 pekar ut riktningen för hur Västra Götaland ska utvecklas till 2030 och konkretiserar vad en sådan omställning innebär ur ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Strategin består av fyra långsiktiga prioriteringar och fyra kraftsamlingar. Strategin är vägledande för förbundet och kommunerna i Sjuhärad.

### Utvecklingsstrategi för Sjuhärad 2021-2030

Utvecklingsstrategi för Sjuhärad anger riktningen för det delregionala utvecklingsarbetet 2021–2030. Strategin lyfter fram prioriterade fokusområden, inriktningar och önskade effekter. Strategin är styrande för förbundet och fungerar som vägledning och inspiration för alla parter som bidrar till utvecklingsarbetet i Sjuhärad.

Strategins fem fokusområden är

- En innovativ och konkurrenskraftig delregion
- Strategisk kompetensförsörjning
- En socialt hållbar delregion
- En cirkulär och hållbar framtid
- Hållbar samhällsplanering

Fokusområdena samspelar med den regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioriteringar och kraftsamlingar. Strategin lyfter också upp kopplingen till Agenda 2030 och de globala hållbarhetsmålen.

### Kulturplan för Boråsregionen 2020-2023

Utifrån Kulturstrategi Västra Götaland – en regional kulturplan, har en delregional kulturplan tagits fram som anger riktning och prioriteringar för satsningar under perioden 2020-2030. Kultursamverkan i Boråsregionen ska bidra till att uppfylla målen i regionens kulturstrategi.

Kulturplanen består av fem målbilder för samverkan

- Bibliotek och läsfrämjande
- Kulturskolan – barn och ungas eget skapande
- Offentlig konst och gestaltad livsmiljö
- Hållbar platsutveckling
- Folkbildning och civilsamhälle

I Boråsregionen ska barnperspektivet genomsyra kulturutvecklingen.

### Överenskommelse delregionala utvecklingsmedel 2021–2024

Regionutvecklingsnämnden, kulturnämnden och miljönämnden avsätter årligen medel för delregional utveckling. De regionala medlen motfinansieras till samma nivå av medlemskommunerna. Syftet är att med gemensam finansiering skapa en god grund för regional och delregional utveckling genom flernivåsamverkan.



# Välfärdsutveckling

## GRUNDUPPDRAG OCH STYRDOKUMENT

Enheten för välfärdsutveckling arbetar med strategiska frågor inom äldreomsorg, funktionsnedsättning, individ- och familjeomsorg, socialpsykiatri, hälso- och sjukvård, välfärdsteknik, hälsofrämjande och förebyggande, elevhälsofrågor, kompetensutveckling och kompetensförsörjning. Enhetens arbete och uppdrag styrs av medlemskommunernas behov tillsammans med gällande lagstiftning samt regionala och delregionala avtal och överenskommelser.

Enheten för välfärdsutveckling skapar mötesplatser för kunskapsutveckling och nätverkande och fungerar som ett stöd för medlemskommunerna. Arbetet handlar om samordning, informationsspridning, kompetensutveckling, förhandlingsarbete och omvärldsbevakning.

Förbundet företräder även medlemskommunerna på regional och länsnivå samt nationell nivå i partssamtal med olika myndigheter och organisationer.

Följande två fokusområden i Utvecklingsstrategi för Sjuhärad berör enhetens arbete; Strategisk kompetensförsörjning samt En socialt hållbar delregion.

### Handlingsplaner nätverk

Enheten för välfärdsutveckling driver chefsnätverk och specialistnätverk med representanter från medlemskommunerna. Nätverken tar årligen fram handlingsplaner med prioriterade fokusområden och aktiviteter för kommande år.





# Uppföljning grunduppdrag

Förbundet utgör en viktig samverkansplattform för medlemskommunerna på såväl politisk nivå som för organisationen i övrigt. Förutom de politiska beredningarna samt Direktionen, driver förbundet ca 25 nätverk för tjänstepersoner i kommunerna.

## UPPFÖLJNING GRUNDUPPDRAG

- Uppföljning av Utvecklingsstrategi Sjuhärad 2021-2030 utifrån framtagna handlingsplan
- Uppföljning Kulturplan för Boråsregionen 2020-2023
- Uppföljning av de delregionala utvecklingsmedlen, DRUM, enligt regional modell
- Årlig enkät till nätverken utifrån grunduppdraget. Minst 85 % ska vara nöjda med förbundets verksamhet
- Uppföljning av övriga verksamheter och projekt inom samtliga delregionala områden utifrån fastställda uppdrag och planer



# Nuläge och förutsättningar

## **HÅLLBAR SAMHÄLLSPLANERING**

2022 är ett år som präglas av flera avgörande beslut i viktiga infrastrukturfrågor. Både nationell och regional transportinfrastrukturplan kommer att fastställas, vilket har stor inverkan på hela Sjuhäradsområdet. Förbundet har till uppgift att bevaka medlemskommunernas intressen, delta i förhandlingar kring kommande inriktningar samt bedriva ett aktivt påverkansarbete. Förbundet har även i uppgift att bevaka och agera i planering och genomförande av de objekt i Sjuhäradsområdet som redan finns upptagna i nationella och regionala infrastrukturplaner och därutöver vara en aktiv part i kontakten med Västra Götalandsregionen, Trafikverket och andra berörda myndigheter.

## **EN INNOVATIV OCH KONKURRENSKRAFTIG DELREGION – STRATEGISK KOMPETENSFÖRSÖRJNING**

Trots att Sjuhärads attraktivitet för nyetableringar redan idag är stark kommer förbundet tillsammans med kommunerna att göra insatser för att ytterligare underlätta för nya företag att etablera sig i delregionen samt att få befintliga företag att växa. Att skapa en region utan etableringsgränser är en viktig insats tillsammans med att gemensamt fortsätta arbetet för att förbättra företagsklimatet i hela Sjuhäradsområdet.

Förmågan att attrahera personer och företag till delregionen är i hög grad sammankopplad med tillgången på rätt kompetens, vilket kräver fördjupad samverkan kring strategisk kompetensförsörjning mellan olika aktörer.

## **EN SOCIALT HÅLLBAR DELREGION – TILLSAMMANS FÖR EN OMSTÄLLNING TILL GOD OCH NÄRA VÅRD**

Omställningen till Nära vård med primärvården som nav innebär att allt mer hälso- och sjukvård kommer att ges i hemmet. Omställningen leder till att kommunernas ansvar och åtaganden ökar, vilket också innebär att det kommunala perspektivet i omställningen behöver prioriteras. Förbundet har under 2022 en viktig uppgift att stödja kommunerna i arbetet med omställningen men även att utgöra en viktig part i samverkan och förhandling med Västra Götalandsregionen. Införande av Framtidens vårdinformationsmiljö, ny modell för hantering av digitala hjälpmedel samt ett nytt hälso- och sjukvårdsavtal är andra viktiga bevakningsområden för förbundet.

En socialt hållbar delregion innebär att alla invånare har jämlika förutsättningar att leva ett gott liv och delta i samhällslivet. En viktig uppgift för förbundet under 2022 är att tillsammans med kommunerna inleda en kraftsamling inom området fullföljda studier.

## **EN CIRKULÄR OCH HÅLLBAR FRAMTID**

Under 2022 kommer förbundet att fortsätta stödja kommunerna i arbetet mot ett fossilfritt samhälle. Insatser kommer främst att ske genom att förbundet tar initiativ till samverkan med relevanta aktörer samt till att utarbeta och sprida kunskapsunderlag utifrån prioriterade områden.

# Nuläge och förutsättningar

## REGIONAL UTVECKLING

Västra Götalandsregionen har antagit fyra program för genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin för perioden 2022–2025. Det är program för Stärka innovationskraften och strategi för smart specialisering, Bygga kompetens, Öka inkluderingen och Knyta samman Västra Götaland. Programmen påverkar inriktningen på förbundets verksamhet.

På delregional nivå prioriteras tre av fem fokusområden under året; En innovativ och konkurrenskraftig delregion, Strategisk kompetensförsörjning samt En cirkulär och hållbar delregion. En handlingsplan är framtagen med aktiviteter kopplade till de olika inriktningarna inom de prioriterade fokusområdena.

Överenskommelsen om delregionala utvecklingsmedel och samverkan för perioden 2021–2024 innebär att kommunalförbunden ska anta en mer processledande roll gentemot tidigare års fokus på att stödja olika projekt. Detta har inneburit förändringar i förbundets organisation och inriktning.

Kriterier och modell för fördelning av de delregionala utvecklingsmedlen måste arbetas om eftersom förutsättningarna för hur medlen ska användas har ändrats.

## VÄLFÄRDSUTVECKLING

Flera omfattande omställningsarbeten pågår på regional nivå där förbundet samordnar det delregionala arbetet i form av projektledning samt stöd till kommunerna.

Omställning till Nära vård, implementering av Framtidens vårdinformationsmiljö, FVM, samt fortsatt implementering av handlingsplan psykisk hälsa är områden som förbundet kommer att prioritera.

Förbundet kommer att ha fortsatt fokus på att skapa goda förutsättningar för barn och unga att fullfölja sina studier. Under 2022 kommer förbundet att samordna en satsning mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna.

Ett nytt VFU-avtal har slutits mellan samtliga kommuner och utbildningsanordnare, vilket ska implementeras.



# Mål och uppdrag 2022

## FÖRBUNDSÖVERGRIPANDE

- Genomföra översyn av förbundets uppdrag och driftverksamhet med särskilt fokus på Navet science center
- Starta upp samverkan för eArkiv

## REGIONAL UTVECKLING

- Genomföra projektet Fossilfri Boråsregion med särskilt fokus på elektrifiering
- Stödja kommunerna i genomförandet av den gemensamma avfallsplanen för Boråsregionen
- Stödja samverkan i genomförandet av kommunernas klimatlöften
- Skapa förutsättningar för att alla kommuner i Sjuhärad ges tillgång till regionens innovationsmiljöer
- Inventera och skapa strukturer och verktyg för arbetsgivarnas kompetensbehov på kort och lång sikt
- Ta fram modell för fördelning av delregionala utvecklingsmedel utifrån den nya överenskommelsen med Västra Götalandsregionen

## VÄLFÄRDSUTVECKLING

- Stödja kommunerna i omställningen till Nära vård i nära samverkan med Närvårdskontoret utifrån fastställd aktivitetsplan
- Samordna och stödja det delregionala arbetet inom ramen för Framtidens vårdinformationsmiljö, FVM
- Fullfölja VI-projektet med syfte att unga vuxna som varken arbetar eller studerar ska närma sig arbete eller studier
- Genomföra en förstudie inom kraftsamling fullföljda studier samt stödja kommunerna och andra aktörer i genomförandet av kraftsamlingen
- Genomföra projektet Suicidprevention i Sjuhärad
- Stödja implementeringen av VFU-avtalet
- Stödja kommunerna i implementering av handlingsplan psykisk hälsa; bevaka och följa upp arbetet i nära samverkan med Närvårdskontoret
- Samordna det delregionala projektarbetet inom ramen för asyl-, migrations- och integrationsfonden, AMIF

Nätverken har i sina handlingsplaner lyft upp följande fokusområden för 2022

- Valfärdsteknik och digitalisering
- Personal- och kompetensförsörjning
- Ledarskap
- Samverkan i vårdfrågor
- Placeringar barn och unga
- Funktionshinderpolitik

# God ekonomisk hushållning

## **GOD EKONOMISK HUSHÅLLNING**

Enligt kommunallagen 11 kap §1 ska kommuner, kommunalförbund och regioner ha god ekonomisk hushållning. Förbundet ska bedriva sin verksamhet på ett kostnadseffektivt och ändamålsenligt sätt för att skapa förutsättningar för god ekonomisk hushållning enligt följande riktlinjer:

1. Förbundet ska hantera beslutade budgetmedel rationellt och effektivt så att de gör mesta möjliga nytta för Boråsregionen och medlemskommunerna
  - Förbundets verksamheter, insatser och kostnader ska kontinuerligt utvärderas och omprövas
  - Förbundet ansvarar för att en god intern kontroll upprätthålls utifrån Direktionens reglemente, riktlinjer och beslut
2. Förbundets tillgångar och skulder ska förvaltas på ett betryggande sätt
3. Direktionens budgetbeslut är överordnat verksamheten och vid målkonflikter är det ekonomin som ytterst sätter gränsen för det totala verksamhetsutrymmet

## **FINANSIELLA MÅL**

Kommunallagen anger att ekonomin ska vara i balans. Intäkterna ska överstiga kostnaderna och det så kallade balanskravet utgör en miniminivå för det ekonomiska resultatet. Förbundets finansiella mål 2022 är

1. Förbundets kostnader ska inte överstiga intäkterna
2. Förbundet ska uppvisa ett eget kapital om lägst 4 mnkr

# Budget och finansiering

## FÖRBUNDETS SAMLADE VERKSAMHET

Förbundet bedriver basverksamhet och delregionala projekt samt fördelar utvecklingsmedel enligt avtal med Västra Götalandsregionen.

Medlemsavgiften för 2022 är 78 kronor/invånare, varav 41 kronor för finansiering av basverksamheten och 37 kronor för finansiering av utvecklingsmedel. Medlemsavgiften för Varbergs kommun är 11 kronor/invånare.

I förbundet ingår även Business Region Borås, Dataskyddsombud, Medarbetarcentrum, Vård- och omsorgscollege, Navet science center samt Närvårdskontoret. Dessa verksamheter finansieras och nyttjas olika av medlemskommunerna. Vård- och omsorgscollege och Närvårdskontoret finansieras av både medlemskommunerna och Västra Götalandsregionen.

	2022	2021
<b>INTÄKTER</b>	<b>112 660 647</b>	<b>86 329 005</b>
<b>KOSTNADER</b>		
Personal	36 455 832	30 005 664
Övriga kostnader	10 013 696	9 007 062
<b>Tjänster</b>	<b>66 191 117</b>	<b>47 316 278</b>
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>112 660 647</b>	<b>86 329 005</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## FÖRBUNDSKANSLI

Intäkterna består av medlemsavgift.

	2022	2021
<b>INTÄKTER</b>	<b>5 845 962</b>	<b>4 536 209</b>
<b>KOSTNADER</b>		
Personal	3 452 617	3 285 526
Övriga kostnader	252 689	92 715
Tjänster	2 140 656	1 157 968
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>5 845 962</b>	<b>4 536 209</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## ADMINISTRATION

I omsättningen ingår den fördelningsnyckel som tillämpas gällande gemensamma kostnader om ca 6 mnkr. Denna fanns ej i budget 2021.

	2022	2021
<b>INTÄKTER</b>	<b>7 543 895</b>	<b>2 719 655</b>
<b>KOSTNADER</b>		
Personal	2 724 207	1 116 345
Övriga kostnader	1 954 157	207 357
Tjänster	2 865 530	1 395 953
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>7 543 895</b>	<b>2 719 655</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# Budget och finansiering

## REGIONAL UTVECKLING

Anslag för tilldelning av utvecklingsmedel är knappt 19 000 tkr varav medlemskommunerna bidrar med 8 000 tkr och Västra Götalandsregionen med resterande belopp. Utöver utvecklingsmedel erhålls projektmedel från andra externa parter. Pågående interna projekt omsätter ca 12 000 tkr.

I budget 2021 redovisades samtliga projektmedel under enheten Regional utveckling. I budget 2022 har de fördelats på respektive verksamhet.

	2022	2021
<b>INTÄKTER</b>	<b>31 643 059</b>	<b>43 506 005</b>
<b>KOSTNADER</b>		
Personal	4 476 843	3 538 856
Övriga kostnader	734 797	210 573
Tjänster	26 431 418	39 710 396
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>31 643 059</b>	<b>43 506 005</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## VÄLFÄRDSUTVECKLING

Intäkterna består dels av medlemsavgift, dels projektmedel inom välfärd och kompetens.

	2022 inkl projekt	2021 exkl projekt
<b>INTÄKTER</b>	<b>22 264 844</b>	<b>6 600 411</b>
<b>KOSTNADER</b>		
Personal	5 205 608	4 857 760
Övriga kostnader	659 627	301 859
Tjänster	16 399 609	1 440 792
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>22 264 844</b>	<b>6 600 411</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# Budget och finansiering

## BUSINESS REGION BORÅS

Verksamheten finansieras av medlemskommunerna med 6 kronor/invånare. Budgeten innefattar en intäkt om 800 tkr från 2021 för icke utförda aktiviteter.

	2022	2021
<b>INTÄKTER</b>	<b>2 165 210</b>	<b>1 958 436</b>
<b>KOSTNADER</b>		
Personal	816 920	766 400
Övriga kostnader	380 991	307 857
Tjänster	967 299	884 178
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>2 165 210</b>	<b>1 958 436</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## DATASKYDDSOMBUD

Verksamheten finansieras genom en fast avgift om 129 tkr per deltagande kommun samt en rörlig del baserad på antal invånare.

	2022	2021
<b>INTÄKTER</b>	<b>2 508 131</b>	<b>2 446 957</b>
<b>KOSTNADER</b>		
Personal	1 888 145	1 843 836
Övriga kostnader	162 689	145 715
Tjänster	457 298	457 406
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>2 508 131</b>	<b>2 446 957</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# Budget och finansiering

## MEDARBETARCENTRUM

Borås, Mark, Svenljunga och Tranemo kommuner har avtal med Medarbetarcentrum. Avgiften räknas enligt beslut upp med 2,5 % årligen. Verksamheten får utöver intäkt enligt avtal även intäkter för sålda tjänster till avtalskommuner och övriga.

	2022	2021
<b>INTÄKTER</b>	<b>3 160 794</b>	<b>2 888 944</b>
<b>KOSTNADER</b>		
Personal	2 740 050	2 483 633
Övriga kostnader	120 298	128 572
Tjänster	300 446	276 738
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>3 160 794</b>	<b>2 888 944</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## VÅRD- OCH OMSORGSCOLLEGE

Verksamheten finansieras av kommunerna och Västra Götalandsregionen enligt fastställd modell. Kommunernas kostnader fördelas utifrån invånarantal. I budget 2021 redovisades verksamheten under enheten välfärdsutveckling.

	2022
<b>INTÄKTER</b>	<b>1 301 621</b>
<b>KOSTNADER</b>	
Personal	<b>374 030</b>
Övriga kostnader	<b>147 922</b>
Tjänster	<b>779 669</b>
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>1 301 621</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>

# Budget och finansiering

## NAVET SCIENCE CENTER

Avtalskommuner är Borås, Mark, Svenljunga och Tranemo. Avgiften räknas enligt beslut upp med 2,5 % årligen. Verksamheten får utöver intäkt enligt avtal även intäkter från Skolverket, Västra Götalandsregionen och för sålda tjänster till avtalskommuner och övriga. Utöver den fasta finansieringen kan olika former av projektmedel komma att sökas för att finansiera projekt.

	2022	2021
<b>INTÄKTER</b>	<b>19 993 138</b>	<b>18 581 160</b>
<b>KOSTNADER</b>		
Personal	12 090 797	10 329 462
Övriga kostnader	5 365 126	7 496 698
Tjänster	2 537 215	755 000
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>19 993 138</b>	<b>18 581 160</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## NÄRVÅRDSSAMVERKAN SÖDRA ÄLVSBERG

I Närvårdssamverkan medverkar samtliga medlemskommuner, Södra hälso- och sjukvårdsnämnden och Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, som samordnar kommunernas arbete.

Regionens parter står för 50 % av kostnaderna och kommunerna för resterande 50 %. Kommunernas kostnader fördelas utifrån invånarantal. Utöver den fasta finansieringen kan olika former av projektmedel komma att sökas för att finansiera gemensamma utvecklingsprojekt. Budgeten innefattar en intäkt om 600 tkr från 2021.

	2022 inkl projekt	2021 exkl projekt
<b>INTÄKTER</b>	<b>16 233 992</b>	<b>3 091 229</b>
<b>KOSTNADER</b>		
Personal	2 686 615	1 737 666
Övriga kostnader	235 400	115 715
Tjänster	13 311 979	1 237 848
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>16 233 992</b>	<b>3 091 229</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



# Treårsplan

Treårsplan för förbundets samlade verksamhet. Medlemsavgiften är baserad på invånarantalet i medlemskommunerna och ökar med ca 1 % årligen. Beräknad kostnadsökning är 2,5 %. Kostnadsutvecklingen innebär ett löpande effektiviseringskrav för förbundet.

	2023	2024	2025
<b>INTÄKTER</b>	<b>113 775 708</b>	<b>116 546 032</b>	<b>119 372 873</b>
<b>KOSTNADER</b>			
Personal	38 567 228	40 731 409	42 949 694
Övriga kostnader	11 464 038	12 950 639	12 568 416
Tjänster	64 763 669	64 099 426	65 302 832
<b>SUMMA KOSTNADER</b>	<b>114 794 935</b>	<b>117 781 474</b>	<b>120 820 942</b>
<b>EFFEKTIVISERINGSKRAV</b>	<b>-1 019 227</b>	<b>-1 235 442</b>	<b>-1 448 069</b>
<b>RESULTAT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>





# Övriga verksamheter och projekt

## DRIFTVERKSAMHET

- Business Region Borås
- Dataskyddsombud
- Medarbetarcentrum
- Vård- och omsorgscollege Sjuhärad
- Navet science center
- Närvårdskontoret

## PÅGÅENDE PROJEKT OCH UPPDRAG

- Suicidprevention Sjuhärad
- VI-projektet
- Nära vård
- Fossilfri Boråsregion





18. Ansökan investeringsstöd Hestrafors IF  
(kf fattar slutligt beslut) KS2021/323

**§21**

KS2021/323

**Ansökan investeringsstöd Hestrafors IF****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige avslår Hestrafors IF's ansökan om investeringsstöd.

*Reservation*

Lars-Erik Olsson (S) reserverar sig mot arbetsutskottets beslut.

**Ärendet**

Hestrafors IF ansöker om investeringsstöd till byggnation av 11-manna konstgräsplan, asfaltering av parkeringsplats och tillgänglighetsanpassning av klubbstuga. Föreningen ansöker om ett bidrag på 2 mnkr från kommunen. De kommer också söka medel från Allmänna arvsfonden. Föreningen kommer att tillskjuta egna medel på 704 200 kr. Totala summan för byggnation med mera är beräknad till 7 704 200 kr. Bidraget som föreningen söker från kommunen är ett ingångsbelopp. Hestrafors IF har som ambition att sköta kommande drift och underhåll i egen regi. I kommuners riktlinjer för stöd till föreningslivet står det att ansökan om investeringsmedel ska skickas in senast den 31 januari året innan de ekonomiska stödet önskas. Detta medför ett hinder för föreningen då Hestrafors IF är beroende av svar från kommunen redan under våren 2022. Kommunens eventuella stöd till föreningen kommer vara en delfinansiär i ansökan om medel hos Allmänna arvsfonden.

Utbildningsnämnden har behandlat ärendet på sammanträde 2021-12-13, § 93, och beslutat att lämna över ansökan till kommunfullmäktige eftersom frågan är principiellt viktig och inte rymms inom utbildningsnämndens budget för 2022.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

**Förslag till beslut****Ledamöternas förslag till beslut**

Michael Plogell (FR), med instämmande av Sverre Fredriksson (M), föreslår att Hestrafors IF's ansökan om investeringsstöd avslås. Förslaget antas.

**Reservation**

Lars-Erik Olsson (S) reserverar sig mot arbetsutskottets beslut.



**Beslutsunderlag**

- §93 UN Ansökan investeringsstöd Hestrafors IF(UN2021359-7)
- Ansökan Investeringsstöd Hestrafors IF(UN2021359-6)
- Ansökan om anläggningsbidrag(UN2021359-1)
- Översiktskarta(UN2021359-5)

**Skickas till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

**§93**

UN2021/359

## **Ansökan investeringsstöd Hestrafors IF**

### **Beslut**

Utbildningsnämnden beslutar att lämna över ansökan till kommunfullmäktige eftersom frågan är principiellt viktig och inte ryms inom utbildningsnämndens budget för 2022.

### **Ärendet**

Hestrafors IF ansöker om investeringsstöd till byggnation av 11-manna konstgräsplan, asfaltering av parkeringsplats och tillgänglighetsanpassning av klubbstuga. Föreningen ansöker om ett bidrag på 2 000 000 kr från kommunen. De kommer också söka medel från Allmänna arvsfonden. Föreningen kommer att tillskjuta egna medel på 704 200 kr. Totala summan för byggnation med mera är beräknad till 7 704 200 kr.

Bidraget som föreningen söker från kommunen är ett ingångsbelopp. Hestrafors IF har som ambition att sköta kommande drift och underhåll i egen regi.

I kommuners riktlinjer för stöd till föreningslivet (Dnr: KS2013/434) står det att ansökan om investeringsmedel ska skickas in senast den 31 januari året innan de ekonomiska stödet önskas. Detta medför ett hinder för föreningen då Hestrafors IF är beroende av svar från kommunen redan i vår. Kommunens eventuella stöd till föreningen kommer vara en delfinansier i ansökan om medel hos Allmänna arvsfonden.

### **Förslag till beslut**

Utbildningsnämnden beslutar att lämna över ansökan till kommunfullmäktige eftersom frågan är principiellt viktig och inte ryms inom utbildningsnämndens budget för 2022.

### **Beslutsgång**

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

### **Beslutsunderlag**

- Borttagen på grund av personuppgifter.
- Borttagen på grund av personuppgifter.
- Borttagen på grund av personuppgifter.
- Borttagen på grund av personuppgifter.
- Borttagen på grund av personuppgifter.



Utbildningsförvaltningen

Robert Hagström | Enhetschef kultur och fritid  
0734-64 72 01 | robert.hagstrom@bollebygd.se

Kommunfullmäktige

## Ansökan investeringsstöd Hestrafors IF

### Förslag till beslut

Ansökan från Hestrafors IF är principiellt en viktig fråga men ryms inte i Utbildningsnämnders budget för 2022, vilket medför att ansökan skickas därför vidare till Kommunfullmäktige

### Ärendet

Hestrafors IF ansöker om investeringsstöd till byggnation av 11-manna konstgräsplan, asfaltering av parkeringsplats och tillgänglighetsanpassning av klubbstuga. Föreningen ansöker om ett bidrag på 2 000 000 kr från kommunen. De kommer också söka medel från Allmänna arvsfonden. Föreningen kommer att tillskjuta egna medel på 704 200 kr. Totala summan för byggnation med mera är beräknad till 7 704 200 kr.

Bidraget som föreningen söker från kommunen är ett ingångsbelopp. Hestrafors IF har som ambition att sköta kommande drift och underhåll i egen regi.

I kommuners riktlinjer för stöd till föreningslivet (Dnr: KS2013/434) står det att ansökan om investeringsmedel ska skickas in senast den 31 januari året innan de ekonomiska stödet önskas. Detta medför ett hinder för föreningen då Hestrafors IF är beroende av svar från kommunen redan i vår. Kommunens eventuella stöd till föreningen kommer vara en delfinansiär i ansökan om medel hos Allmänna arvsfonden.

### Ekonomiska förutsättningar

Ansökt belopp ryms inte i Utbildningsnämndens budget för 2022.

### Barnkonsekvensanalys

Hestrafors IF är en växande förening med ett stort engagemang för barn och ungdomsidrott. På sin anläggning Bollevi möts ett stort antal barn varje vecka för att spela fotboll. De har även en innebandysektion. Föreningens ledord är ”En go gäng”, vilket avspeglas i deras verksamhet. Genom sitt arbete skapar de förutsättningar för att många barn i kommunen får en tillhörighet i föreningslivet och en möjlighet till en aktiv fritid.

### Bedömning

Hestrafors IF:s ansökan är väl genomarbetad och realistisk. Föreningens planer på ombyggnad med mera går att genomföra beror till stor grad på hur deras ansökan till Allmänna arvsfonden faller ut. Utan ett bidrag från dem, så går det inte att genomföra det föreningen har planerat.

**Beslutsunderlag**

- Konstgräsplan på Bollevi, 2021-11-24
- Översiktskarta, 2021-11-24
- Ägandehandling- Bollebygd Hulta 2\_16, 2021-11-24
- Offert, 2021-11-24
- Ansökan om anläggningsbidrag, 2021-11-24

**Skickas till**

Klicka här för att fylla i vilka beslutet ska skickas till

BOLLEBYGDS KOMMUN

Utbildningsförvaltningen

Annelie Fischer

Förvaltningschef

Robert Hagström

Enhetschef kultur och fritid

**Ansökan avser objekt**

Byggnation av 11-manna konstgräsplan, asfaltering av parkeringsplats och tillgänglighetsanpassning av klubbstuga

**Förening anläggningsbidraget avser**

Förening Hestrafors IF		
Adress Brandshed 44		
Postnummer 51792	Ort Bollebygd	
Kontaktperson Anders Simonsson		Bank/postgiro 722-6319
Telefon (bostad) 0736206032	Telefon (arbete) 0736206032	Telefon (mobil) 0736206032

Ansökan skall vara inlämnad till kommunkansliet senast 31 januari året innan det år bidrag önskas.

**Det planerade arbetets igångsättning**Kommunkansliets  
anteckningar

De arbeten som avses i ansökan	<input checked="" type="checkbox"/> Är ej påbörjade	<input type="checkbox"/> Är påbörjade	
--------------------------------	---	---------------------------------------	--

**Kostnadsberäkning**

Beräknad slutsumma för anläggningen	7 704 200	kronor.	
Summan fördelar sig	Plan 6 592 950	kronor	
	Asfaltering 685 000	kronor	
	Tillgänglighetsanpassning klubbstugan 426 250	kronor	

**Finansieringsplan**

Statligt bidrag		kronor	
Kommunalt bidrag	2 000 000	kronor	
Andra bidrag	5 000 000	kronor	
Egna medel	704 200	kronor	

**Summa**

Belopp lika som kostnadsberäkning	7 704 200	kronor	
-----------------------------------	-----------	--------	--



**Övriga synpunkter**

Se bifogad fil "konstgräsplan på Bollevi" för beskrivning av projekt.

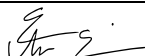
**Underskrift** (riktigheten av inlämnad ansökan intygas)

Ort och datum

Bollebygd 2021-11-23

Uppgiftslämnare

Anders Simonsson

**Anvisningar**

Kommunen lämnar årligen anläggningsbidrag till olika former av föreningsanläggningar, där det kommunala bidraget beräknas överstiga 50 000 kronor. Om den ursprungliga och bidragsgrundande verksamheten dessförinnan upphör och ej ersätts av annan godtagbar idrotts- eller fritidsverksamhet, skall bidraget i sin helhet återbetalas.

Följande handlingar skall bifogas ansökan för att den skall kunna behandlas:

1. Kortfattad redogörelse för den planerade anläggningen och syftet med den verksamhet som kommer att bedrivas där. Skall uppförandet ske i etapper bör även anläggningens slutliga utformning framgå.
2. Generalstabskarta, topografisk karta eller liknande. Skala 1:50 000 eller 1:100 000 utvisande anläggningens läge – lämpligen utmärkt med rött.
3. Bestyrkt kopia av nyttjanderättshandlingar (arrendekontrakt) för minst 10 år, köpehandlingar och lagfartsbevis.
4. Sökande erinras om gällande bestämmelser om tillståndsvång för byggnadsarbete. I aktuella fall skall hänvändelse göras till länsarbetsnämnden.
5. Ritningar (huvudritningar) och/eller kort arbetsbeskrivning. Av dessa bör framgå om byggnaden är ex. handikappsanpassad.
6. Noggrann kostnadsberäkning uppgjord av därtill kompetent personal.
7. Finansieringsplan, utvisande hur kostnadsberäkningens slutsumma är avsedd att täckas. Här skall anges huruvida bidrag sökts eller erhållits från annat håll, såsom statliga fonder, företag, arbetsmarknadsstyrelsen. Upptagna anslag måste vara på lämpligt sätt bestyrkta, t ex. i form utav protokollsutdrag. Kommunalt bidrag kan ej utgå från flera håll till samma anläggningsarbeten. En ansökan, som inte grundar sig på vederhäftig finansieringsplan, har små utsikter att vinna bifall.

Bilagorna bifogas ansökan i den ordning som angivits ovan.

**Villkor**

Vid erhållande av kommunalt bidrag till föreningsanläggning gäller följande av kommunstyrelsen utfärdade allmänna villkor.

- Bidragsmottagare får ej utan kommunstyrelsens medgivande använda anläggningen till annat ärende än det som angivits i ansökan.
- Bidragsmottagare åtager sig ansvaret för anläggningens framtida skötsel och underhåll.
- Bidragsmottagare är skyldig att hålla anläggningen brandförsäkrad.
- Om verksamheten läggs ned eller uppenbarligen försummas eller huvudmannen ej uppfyller föreskrivna villkor, kan huvudmannen, om kommunstyrelsen så beslutar, bli skyldig att återbetala uppbyggt bidrag eller därav.
- Anläggningen skall vara tillgänglig för allmänheten.
- Bidragsmottagare är skyldig att iaktta de särskilda villkor som kommunstyrelsen kan föreskriva för viss anläggning.
- Bidragsmottagare är skyldig att underkasta sig den kontroll av arbetets utförande och bidragens användnings som kommunstyrelsen kan finna erforderlig.





## 19. Inriktningsdokument Närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022-2025 KS2021/291

**§19**

KS2021/291

## **Inriktningsdokument Närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022-2025**

### **Ärendet**

Närvårdssamverkans Delregionala Politiska Samråd (DPS) beslutade 2021-09-28 att ställa sig bakom Närvårdssamverkans Inriktningsdokument 2022-2025. Gällande inriktningsdokument löper ut i december 2022, men då den politiska representationen från kommunsidan ändras fr.o.m 2022-01-01 beslutade DPS att inriktningsdokumentet redan nu skulle justeras. Kommunstyrelsens beslut ska meddelas till Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund senast 2022-01-31.

Inriktningsdokumentet beskriver modellen för Närvårdssamverkan i Södra Älvsborg. Närvårdssamverkan ska ge mervärde för befolkningen och underlätta ansvarsfördelning och samverkan mellan huvudmännen. I olika grupper omhändertas frågor som berör samverkan mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen (VGR). Interna frågor inom kommunen/kommunerna och mellan olika vårdgivare inom VGR hanteras i andra möteskonstellationer.

Avtalet gäller under perioden 2022 – 2025. Senast tolv månader innan avtalstiden löper ut har parterna möjlighet att säga upp avtalet. Om ingen part skriftligen sagt upp avtalet förlängs det med två år i taget. Vid väsentliga förändringar av förutsättningarna för avtalet kan initiativ till en översyn tas av det Delregionala politiska samrådsorganet.

Kommunstyrelseförvaltningen bedömer att ändringarna i avtal/inriktningsdokument endast avser den politiska representationen, och där kommunstyrelsen i december 2021 beslutade att utse socialnämndens ordförande och vice ordförande som representant respektive ersättare. Inga andra ändringar är gjorda.

### **Förslag till beslut**

#### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen ställer sig bakom Närvårdssamverkans Inriktningsdokument 2022-2025.

### **Beslutsgång**

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

### **Beslutsunderlag**

- Inriktningsdokument Närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022-2025
- Brev Inriktningsdokument Närvårdssamverkan 2022-2025



- Inriktningsdokument Närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022-2025

**Skickas till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

2021-11-19

Till Ingående parter i  
Närvårdssamverkan Södra Älvsborg

## **Inriktningsdokument Närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022-2025**

Närvårdssamverkans Delregionala Politiska Samråd, DPS, beslutade 2021-09-28 att ställa sig bakom Närvårdssamverkans Inriktningsdokument 2022–2025. Gällande inriktningsdokument löper ut i december 2022, men då den politiska representationen från kommunsidan ändras from 2022-01-01 beslutade DPS att inriktningsdokumentet redan nu skulle justeras.

Beslut meddelas Boråsregionen Sjuhärad's kommunalförbund senast **2022-01-31** på [info@borasregionen.se](mailto:info@borasregionen.se)

### **Charlotte Bliesener Falkenström**

Koordinator, Närvårdskontoret

Tel 0703-799003

### **Bilaga**

1 Inriktningsdokument för Närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022-2025.



***Inriktningsdokument***  
*för*  
***Närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022–2025***  
*Mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna i Södra*  
*Älvsborg*

## Politiskt antaget

<b>Kommunerna</b> Bollebygds kommunstyrelse Dnr:	<b>Västra Götalandsregionen</b> Södra hälso- och sjukvårdsnämnden Dnr: HSNS 2021–00219
Borås Stads kommunstyrelse Dnr:	Styrelsen för Södra Älvsborgs Sjukhus Dnr:
Herrljungas kommunstyrelse Dnr:	Styrelsen för Regionhälsan Dnr:
Marks kommunstyrelse Dnr:	Styrelsen för Habilitering & Hälsa Dnr:
Svenljungas kommunstyrelse Dnr:	Styrelsen för Närhälsan Dnr:
Tranemos kommunstyrelse Dnr:	Tandvårdsstyrelsen Dnr:
Ulricehamns kommunstyrelse Dnr:	
Vårgårdas kommunstyrelse Dnr:	



# Innehåll

1.	Inledning.....	4
2.	Huvudmännens uppdrag.....	4
3.	Inriktning och mål .....	4
	Målbild för Närvårdssamverkan .....	4
	Mål för Närvårdssamverkan .....	4
4.	Styrning och struktur för samverkan .....	5
	Delregionalt politiskt samråd (DPS).....	5
	Presidium.....	5
	Styrgrupp .....	6
	Arbetsutskott (AU).....	6
	Uppdragsgrupp.....	6
	Spridningskonferens .....	7
	Lokal ledningsgrupp för Närvårdssamverkan .....	7
	Lokal arbetsgrupp.....	7
	Närvårdskontoret .....	7
5.	Ekonomi.....	7
6.	Uppföljning.....	8

## 1. Inledning

Inriktningsdokumentet beskriver modellen för Närvårdssamverkan i Södra Älvsborg. Närvårdssamverkan ska ge mervärde för befolkningen och underlätta ansvarsfördelning och samverkan mellan huvudmännen. I olika grupper omhändertas frågor som berör samverkan mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen (VGR). Interna frågor inom kommunen/kommunerna och mellan olika vårdgivare inom VGR hanteras i andra möteskonstellationer.

Avtalet gäller under perioden 2022–2025. Senast tolv månader innan avtalstiden löper ut har parterna möjlighet att säga upp avtalet. Om ingen part skriftligen sagt upp avtalet förlängs det med två år i taget. Vid väsentliga förändringar av förutsättningarna för avtalet kan initiativ till en översyn tas av det Delregionala politiska samrådsorganet.

## 2. Huvudmännens uppdrag

Grunden för respektive huvudmans uppdrag finns reglerat i lagar, författningar, avtal, överenskommelser och politiska beslut.

VGR och kommunerna har var för sig och tillsammans ansvar för hela befolkningen. Samverkansarbetet ska säkra och leda till att gemensamt ansvar tas för invånarna både på regional, delregional och lokal nivå.

Närvårdssamverkan i Södra Älvsborg omfattas av vård och omsorg, socialtjänst, regional och kommunal hälso- och sjukvård, förskola, skola, elevhälsa, tandvård samt hälsofrämjande och förebyggande områden.

Medverkar gör också Södra hälso- och sjukvårdsnämnden som har ansvar för beställning, upphandling och uppföljning av de verksamheter som finansieras av VGR och Boråsregionen Sjuhärad's kommunalförbund som samordnar kommunerna.

## 3. Inriktning och mål

I vårt gemensamma arbete ställs stora krav på samordning och arbetssätt som skapar tydlighet, vilket leder till förbättrad patientsäkerhet och tidsvinster. Vi ska skapa en samverkanskultur med tillit som grund och nyttja kraften som samverkan ger.

### Målbild för Närvårdssamverkan

Med tillit, där vårdgivarna arbetar tillsammans kring invånarnas behov, bygger Närvårdssamverkan Södra Älvsborg en samverkan som skapar mervärde och trygghet i vårdövergångarna.

### Mål för Närvårdssamverkan

#### Befolkningsperspektiv

En välfungerande Närvårdssamverkan bidrar till att invånarna får tillgång till hälso- och sjukvård och omsorg på lika villkor. Samverkan ska för den enskilde invånaren leda till säkra vårdövergångar och jämlik vård.

### Verksamhets- och organisationsperspektiv

Närvårdssamverkan ska leda till effektiva vårdprocesser utförda på rätt vårdnivå. Dialog kring ansvarsfördelning och utvecklingsbehov bör leda till ökad förståelse, kunskapsutveckling och samverkan mellan huvudmännen.

## 4. Styrning och struktur för samverkan

Närvårdssamverkan i Södra Älvsborg sker på politisk-, förvaltnings- och verksamhetsnivå. Målet med samverkan är att över huvudmannagränserna gemensamt ansvara för att säkerställa invånarnas behov av samordnade insatser. I styrning och struktur ingår arbete med förtydligande och ansvarsfördelning utifrån ändrad lagstiftning, överenskommelser, strategier och rekommendationer som påverkar huvudmännen.

Gemensamma målsättningar, handlingsplaner, utvärderingar och arbetet med avvikelshantering är exempel på arbetssätt för att komma till rätta med brister i vårdssamverkan. Framgångsfaktorer i samverkansarbetet är fungerande implementering, spridning och delaktighet vilket i första hand sker i respektive linjeorganisation.

### Delregionalt politiskt samråd (DPS)

Delregionalt politiskt samråd tar fram vision och strategisk inriktning för Närvårdssamverkan. Parternas representanter har ansvar för att den politiska viljeinriktningen blir känd och får genomslag i huvudmännens uppdrag. Delregionalt politiskt samråd ger uppdrag till Styrgruppen och Närvårdskontoret. Uppföljning och dialog kring uppdragen ska ske i Delregionalt politiskt samråd. Delregionalt politiskt samråd träffas fyra gånger per år.

I Delregionalt politiskt samråd ingår:

- Per kommun vald politisk representant eller utsedd ersättare.
- Presidiet för Södra hälso- och sjukvårdsnämnden eller utsedd ersättare.
- Presidiet för Regionhälsan.
- Presidiet för Närhälsan.
- Presidiet för styrelsen Södra Älvsborgs Sjukhus.
- Presidiet för styrelsen Habilitering & Hälsa.
- Presidiet för Tandvårdsstyrelsen.

Södra hälso- och sjukvårdsnämnden har möjlighet att ta med en tjänsteperson.

Närvårdskontorets representanter är sekreterare och protokollen publiceras på hemsidan. Närvårdssamverkans AU deltar också på Delregionalt politiskt samråd och ordförande för Styrgrupp närvård är föredragande.

Delregionalt politiskt samråd utser ordförande och vice ordförande för två år i taget. Ordförandeskapet och vice ordförandeskapet alternerar mellan kommun och VGR. Huvudregeln är att vice ordförande efter två år blir ordförande och en ny vice ordförande väljs.

### Presidium

Presidiet består av det Delregionala politiska samrådets ordförande och vice ordförande och de bereder ärenden till det Delregionala politiska samrådet.

Närvårdskontorets representant är sekreterare.

## Styrgrupp

Styrgruppen arbetar på uppdrag av det Delregionala politiska samrådet. Styrgruppen hanterar av Närvårdskontoret anmälda och beredda ärenden och fattar beslut. Styrgruppen kan vid behov starta uppdragsgrupper och besluta om specifika tidsbestämda uppdrag. Styrgruppen och respektive huvudman ansvarar för hantering av resultat och implementering av tagna beslut i respektive linjeorganisation.

I Styrgruppen ingår representant för SÄS, Rehabilitering & Hälsa, Vårdcentral privat, Vårdcentral offentlig, Rehab privat, Rehab offentlig samt representant från varje kommun. Tandvård och beställd primärvård adjungeras till styrgruppen. Boråsregionen Sjuhäradskommunalförbund och Koncernkontoret VGR har en representant vardera, men har ingen rösträtt.

En av Närvårdskontorets representanter är sekreterare och protokollen publiceras på hemsidan.

Styrgruppen utser ordförande och vice ordförande för två år i taget. Ordförandeskapet och vice ordförandeskapet alternerar mellan kommun och VGR.

Ordförandens uppgift är att leda styrgruppens möten och vara föredragande vid Delregionalt politiskt samråd.

## Arbetsutskott (AU)

Arbetsutskottet består av styrgruppens ordförande och vice ordförande. Arbetsutskottet består vidare av en representant ifrån kommunen, en ifrån primärvård och en ifrån SÄS (sammanlagt max tre personer). AU bereder ärenden till styrgruppen.

Närvårdskontorets representant är sekreterare.

## Uppdragsgrupp

Uppdragsgrupp kan bildas då frågan inte kan eller bör omhändertas i de lokala ledningsgrupperna. Uppdragsgrupper kan variera i storlek och sammansättning beroende på uppdrag. Kommun, primärvård och specialistvård ska dock vara representerade i samtliga uppdragsgrupper. Uppdrag ges av styrgruppen och de ska vara tydliga och tidsbestämda. Alla uppdragsbeskrivningar ska utgå från ett helhetsperspektiv, eftersom målgrupperna kan överlappa varandra.

I uppdraget ingår återrapportering till styrgruppen och att ta fram förslag till plan för resultatspridning, eventuell implementering och uppföljning. Uppdragsgrupperna ska ha brukarmedverkan där det är möjligt. Styrgruppen och respektive huvudman ansvarar för vidare hantering av resultatet. Uppdragsgruppens minnesanteckningar mailas till Närvårdskontoret för publicering på hemsidan. Uppdragsgrupper kan vara aktiva, vilande eller avslutas efter uppdragets slutförande.

## Spridningskonferens

Årligen fattas beslut gällande arrangemang av spridningskonferens med aktuellt tema. Närvårdskontoret ansvarar för organisation och administration.

## Närvårdsområde

Närvårdsområdena utgör grunden för vårdssamverkansarbetet. Samverkan ska ske på lednings- och verksamhetsnivå. Varje kommun utgör ett närvårdsområde, med en lokal ledningsgrupp.

## Lokal ledningsgrupp för Närvårdssamverkan

De lokala ledningsgrupperna har ett stort ansvar för samverkan på lokal nivå. Kommunen ansvarar för ordförandeskapet och kallar till möten. Ordförande i den lokala ledningsgruppen är representant i Styrgrupp närvård och ansvarar för att beslut och information från Styrgrupp närvård omhändertas i den lokala ledningsgruppen.

Arbetet ska ske utifrån ett problemorienterat och förbättringsinriktat arbetssätt och kan utgå från exempelvis patientberättelser, avvikelser och goda exempel. Ledningsgruppen består av representanter från kommun, primärvård och specialistvård, vilka ska ha mandat att fatta beslut och föra tillbaka frågor till sin organisation för åtgärd. Antalet personer i ledningsgruppen kan variera och sammansättningen utöver ovanstående bestäms lokalt, till exempel är folkhälsa, tandvård, rehab och skola viktiga parter i det lokala arbetet. Protokoll ska skrivas och mejlas till Närvårdskontoret för publicering på hemsidan.

Dialog kring förändringar i form av arbetssätt, lagstiftning eller andra förutsättningar som påverkar samarbetet bör ske kontinuerligt. Frågor som inte kan lösas på lokal nivå lyfts till Närvårdskontoret, som gör en bedömning om var frågan kan/bör hanteras. Lokala ledningsgrupper, över kommungränserna, kan gå samman och skapa gemensamma lokala arbetsgrupper.

## Lokal arbetsgrupp

Arbetsgrupper på lokal nivå startas och avslutas av den lokala ledningsgruppen. Frågeställning och tidsram ska vara beskrivet i en uppdragshandling. De lokala arbetsgrupperna arbetar med förbättringsfrågor och rapporterar till lokala ledningsgruppen. Brukarmedverkan är en viktig del i de lokala arbetsgruppernas arbete.

## Närvårdskontoret

Som stöd för Närvårdssamverkan finns ett kontor med uppdrag att koordinera, stödja, omvärldsbevaka, bereda ärenden och följa upp samverkan inom olika grupper. På Närvårdskontoret arbetar koordinator och samordnare. Möjlighet att anställa tillfälliga projektledare och/eller förändra ordinarie uppdrag för tjänstemän i kommun och VGR finns. Medarbetarna arbetar på uppdrag av Delregionalt politiskt samråd och Styrgrupp närvård. Närvårdskontoret ska ha ett opartiskt förhållningssätt gentemot huvudmännen. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund har arbetsgivaransvaret.

## 5. Ekonomi

Närvårdssamverkan är en del i varje huvudmans uppdrag och finansieras inom ramen för detta ansvar. Vårdssamverkansparterna svarar för kostnaderna för Närvårdskontoret.

VGR betalar 50 procent och kommunerna 50 procent av kostnaderna, baserat på befolkningsmängd den 1 juli föregående år.

Utöver den fasta finansieringen kan olika former av projektmedel komma att sökas för att finansiera gemensamma utvecklingsprojekt inom ramen för Närvårdssamverkan Södra Älvsborg.

## 6. Uppföljning

Delregionalt politiskt samråd respektive Styrgrupp närvård ansvarar för uppföljningen av arbetet som görs inom ramen för Närvårdssamverkan Södra Älvsborg.



20. Inbjudan till samråd - Vindpark Våssberg,  
Borås stad KS2021/306

**§20**

KS2021/306

**Inbjudan till samråd - Vindpark Våssberg, Borås stad****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen beslutar att man inget har att erinra inför samrådet. I allmänhet är förnyelsebara energikällor såsom vindkraft något Bollebygds kommun ser positivt på. Det som behöver utredas i samband med projektet är främst buller för närliggande bostäder samt ökad trafik och utsläpp, damm vid byggnation. Det bör även undersökas om den tilltänkta marken är lämplig, både ur geologisk synpunkt men också med tanke på eventuella vattendrag och skyddsvärda arter. Vindparken planeras att uppföras i närheten av Viskafors, en lång sträcka från kommungränsen till Bollebygds kommun, varför kommunen med största sannolikhet inte kommer att påverkas av projektet.

**Ärendet**

Zephyr Vind AB planerar att söka tillstånd för en vindkraftpark i närheten av Viskafors i Borås kommun. Projektet benämns Våssberg. Zephyr inleder nu ett avgränsningssamråd enligt 6 kap 29-32§ Miljöbalken. Syftet med avgränsningssamrådet är att ge myndigheter, enskilda och allmänhet möjlighet att bidra med information och synpunkter i form av samrådsyttranden inför framtagandet av en kommande miljökonsekvensbeskrivning och tillståndsprövning. Bollebygds kommun har fått möjlighet att lämna samrådsyttrande i samband med detta. Samrådsperioden för vindpark Våssberg kommer att pågå fram till den 30 januari 2022.

I handläggningen hos kommunstyrelseförvaltningen har kommunens bygg- och miljöenhet tillfrågats, och de har inget att erinra inför samrådet.

I allmänhet är förnyelsebara energikällor såsom vindkraft något Bollebygds kommun ser positivt på. Det som behöver utredas i samband med projektet är främst buller för närliggande bostäder samt ökad trafik och utsläpp, damm vid byggnation. Det bör även undersökas om den tilltänkta marken är lämplig, både ur geologisk synpunkt men också med tanke på eventuella vattendrag och skyddsvärda arter. Vindparken planeras att uppföras i närheten av Viskafors, en lång sträcka från kommungränsen till Bollebygds kommun, varför kommunen med största sannolikhet inte kommer att påverkas av projektet.

**Förslag till beslut****Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att man inget har att erinra inför samrådet. I allmänhet är förnyelsebara energikällor såsom vindkraft något Bollebygds kommun ser positivt på. Det som behöver utredas i samband med projektet är främst buller för närliggande bostäder samt ökad trafik och utsläpp, damm vid byggnation. Det bör även undersökas om den tilltänkta marken är





lämplig, både ur geologisk synpunkt men också med tanke på eventuella vattendrag och skyddsvärda arter. Vindparken planeras att uppföras i närheten av Viskafors, en lång sträcka från kommungränsen till Bollebygds kommun, varför kommunen med största sannolikhet inte kommer att påverkas av projektet.

### **Beslutsgång**

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

### **Beslutsunderlag**

- Samråd, Vindpark Våssberg, Borås stad - samrådsyttrande
- Inbjudan till samråd enligt miljöbalken

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Paragrafen är justerad**

Bollebygd kommun  
Att: kommunen@bollebygd.se

## Inbjudan till samråd - Vindpark Våssberg

Zephyr Vind AB ("Zephyr") planerar att söka tillstånd för en vindkraftpark i närheten av Viskafors i Borås kommun. Projektet benämns Våssberg.

Zephyr inleder nu ett avgränsningssamråd enligt 6 kap 29-32§ Miljöbalken. Syftet med avgränsningssamrådet är att ge myndigheter, enskilda och allmänhet möjlighet att bidra med information och synpunkter i form av samrådsyttranden inför framtagandet av en kommande miljökonsekvensbeskrivning och tillståndsprövning.

Ni är välkomna att delta i detta samråd!

### Om vindkraftparken

Vindkraftparken är belägen ca 4 km väster om Viskafors, se figur 1. I dagsläget planeras en vindpark om maximalt fem vindkraftverk med en totalhöjd om max 250 meter och en förväntad årsproduktion om ca 100 GWh, vilket motsvarar elanvändningen för ca 20 000 hushåll. I kommande miljökonsekvensbeskrivning kommer påverkan från etablering och drift av vindparken att beskrivas i relation till potentiell påverkan på naturmiljö, kulturmiljö, fåglar, landskapsbild m.m. Ansökan planeras att ges in under 2022 och parken beräknas kunna vara i drift 2027- 2028 om erforderliga tillstånd erhålls.

### Om Zephyr

Zephyr Vind AB är ett helägt dotterbolag till det norska bolaget Zephyr AS. Zephyr AS ägs av tre norska energibolag med kommunala ägare i grunden. Østfold Energi AS är den största ägaren med 50% ägande av Zephyr. För närvarande har Zephyr sammanlagt 125 vindkraftverk i drift under förvaltning. Inräknat de vindparker som just nu byggs har bolaget utvecklat och etablerat ca 800 MW sedan starten 2006. Det nordiska huvudkontoret är beläget i Sarpsborg och det svenska kontoret är i Göteborg.

### Deltagande i samrådet

Samrådsperioden för vindpark Våssberg kommer att pågå fram till den 30 januari 2022.

Samrådsunderlag kommer att finnas tillgängligt på vår hemsida enligt följande webbadress:

[www.zephyrvind.se/projekt/våssberg](http://www.zephyrvind.se/projekt/våssberg).

Om ni önskar få tillsänt er samrådsunderlaget i tryckt version så ber vi er meddela Zephyr detta.

Zephyr kan även sända shape-fil för området för hantering i kartprogram/GIS.

Samrådsutställning kommer pågå mellan 12-22 januari i Viskafors bibliotek och Zephyr kommer finnas på plats för att kunna svara på frågor den 18 januari kl. 11-18 samt den 20 januari kl. 11-18. Vi önskar att ni i första hand lämnar skriftliga samrådsynpunkter för att vi på ett så sakligt och korrekt sätt som möjligt ska kunna sammanställa dem i en samrådsredogörelse och arbeta in dem i

kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Samrådsyttrande skickas under samrådsperioden till e-postadress [info@zephyrvind.se](mailto:info@zephyrvind.se) alternativt via brev till:

Zephyr Vind AB  
Torpavallsgatan 11  
416 73 Göteborg

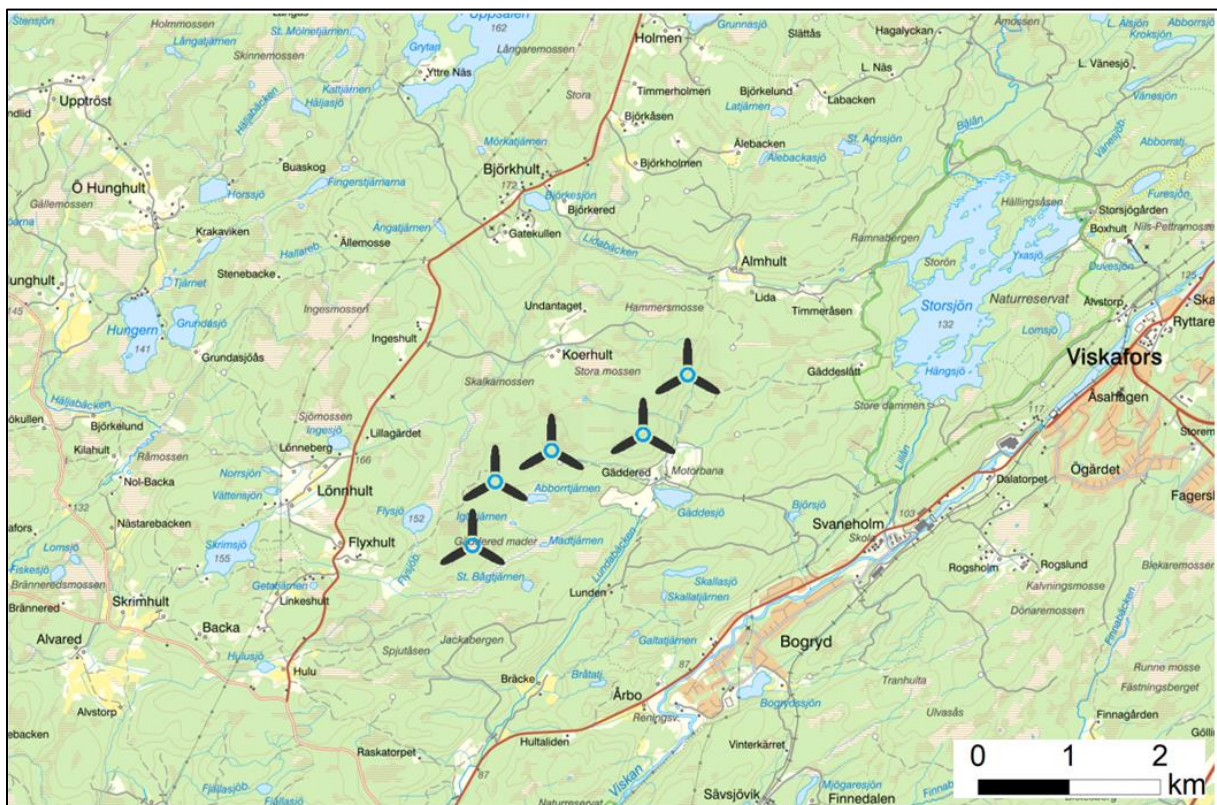
Märk e-postmeddelandet eller brevet med ert organisationsnamn/namn samt "Yttrande Våssberg".

I övrigt är ni också välkomna att kontakta oss på Zephyr via kontaktuppgifterna nedan för dialog i ärendet.

Med vänliga hälsningar

Simon Landqvist  
Projektchef, Zephyr Vind AB  
Tel: 0706 02 34 27  
E-post: [simon@zephyrvind.se](mailto:simon@zephyrvind.se)

Ronja Ringvall  
Miljö- och tillståndsspecialist, Zephyr Vind AB  
Tel: 0708 21 10 83  
E-post: [ronja@zephyrvind.se](mailto:ronja@zephyrvind.se)



Figur 1. Preliminär utformning av vindparken



21. Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning, 2022 (kf fattar slutligt beslut) KS2021/319



---

<b>Plats och tid</b>	Tingshuset/Teams kl. 16:00
<b>Ledamöter</b>	Carina Svensson (S) (vice ordförande) Gun-Britt Ottosson (M) Hilja Lust (S) Lisette Vermeulen (SD) Eivor Carlsson (KD) ersätter Patrik Karlsson (KD) (ordförande) Anneli Lindström (FR) ersätter Mathias Carlzon (-) Kerstin Sutinen (L) ersätter Anneli Henriksson (C)
<b>Ersättare</b>	Barbro Orrestrand (S) Ulf Lundin (M) Rose-Marie Grune (MP) Johanna Gunnarsson (SD)
<b>Övriga närvarande</b>	Matilda Ernfridsson (Utvecklingsledare) Mickaela Friberg (Utvecklingsledare) Anneli Svensson (Verksamhetschef IFO) Hilda Gustafsson (Nämndsekreterare)
<b>Utses att justera</b>	Gun-Britt Ottosson (M)
<b>Justeringens plats och tid</b>	Digital justering , 2022-01-18 19:00
<b>Paragrafer</b>	§7

<b>Underskrifter</b>	Sekreterare
	..... Hilda Gustafsson
	Ordförande
	..... Carina Svensson (S)
	Justerande
	..... Gun-Britt Ottosson (M)

---

**ANSLAGSBEVIS** Protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag på kommunens digitala anslagstavla 2022-01-19. Anslaget tas ner 2022-02-09. Protokoll förvaras i kommunhuset.

---



## Innehållsförteckning

§7

Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022 – återremiss

---

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

**§7**

SN2021/100

**Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022 – återremiss****Beslut**

Socialnämnden upphäver sitt tidigare beslut, § 133 Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022 från 2021-12-14, efter återremittering av ärendet från kommunstyrelsens arbetsutskott (§ 1 2022-01-13).

Socialnämnden föreslår kommunfullmäktiga att anta förslaget till ”Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning år 2022”, upprättad 2022-01-11.

Avgifterna föreslås träda i kraft 2022-03-01 och då ersätta de tidigare avgifterna (KS2019/283-10).

Paragrafen justeras omedelbart.

**Ärendet**

Socialnämnden beslutade 2021-12-14 § 133 att ställa sig bakom tillämpningsanvisningen för år 2022 och föreslog då kommunfullmäktige att anta densamma. 2022-01-13 behandlades ärendet av kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU) som vid sammanträdet beslutade att återremittera ärendet till socialnämnden med följande motivering:

”Taxor och avgifter måste hanteras som ett eget ärende till kommunfullmäktige och inte som en bilaga till tillämpningsanvisningen. Tillämpningsanvisningen som styrdokument handläggs och beslutas av socialnämnden, då det faller inom nämndens egna beslutsbefogenheter.”

Utifrån återremissen har socialförvaltningen delat på det ursprungliga ärendet. Socialnämnden har nu dels att besluta om att anta tillämpningsanvisningen, dels om att föreslå kommunfullmäktige att anta avgifterna. Detta ärende avser socialnämndens beslut om att ge förslag till kommunfullmäktige.

**Bakgrund**

Socialförvaltningen påbörjade under år 2020/2021 en översyn av avgifterna inom vård och omsorg. Inför revideringen av avgifterna 2021 koncentrerades översynen till att gå igenom föreskrifter, lagstiftning och förarbeten som styr avgifterna. Syftet var att säkerställa att avgiftsnivåer och avgiftsuttaget var förenligt med aktuella styrdokument. Genomlysningen resulterade i en ny tillämpningsanvisning och avgifter som började att gälla 2021-06-01. Arbetet med att se över avgifterna har fortsatte även under andra halvåret 2021. Inför revideringen av avgifterna år 2022 har socialförvaltningen framförallt fokuserat på att granska närliggande kommuners samt andra jämförbara kommuners avgiftsdokument för att undersöka hur





Bollebygds avgiftstyper och nivåer förhåller sig till dessa. Utifrån detta konstateras att Bollebygd skiljer sig särskilt vad gäller avgiftsnivåer för hemtjänst och trygghetslarm. Redan år 2020 uppmärksammades att kommunens hemtjänstavgift var relativt låg och en höjning genomfördes därför om ca 40 kronor inför år 2021. När socialnämnden behandlade ärendet 2021-12-14 beslutades det om en ytterligare en höjning om 40 kronor inför år 2022 för att därmed successivt närma sig nivån som hos de jämförda kommunerna. Förslaget innebär att en hemtjänsttimme kostar 226 kronor/månad jämfört med snittet som är 249 kronor/månad (2021 års siffor). Det ska dock poängteras att det inte går att göra en helt rättvisande jämförelse eftersom kommunerna har olika modeller för hemtjänstavgiften vilket ger få helt jämförbara kommuner. Socialförvaltningen avser att fortsätta bevaka hemtjänstavgiften framöver men bedömer i nuläget att den successiva höjningen är skälig samt att den nuvarande modellen med timavgift är mest lämplig då den är inarbetat i förvaltningen samt relativt lättförståelig och transparent för kommunens invånare.

Vad gäller trygghetslarm föreslår socialförvaltningen att avgiften inte höjs med mer än den fastställda principen om 5 % av prisbasbeloppet. Det resulterar i en avgift om 201 kronor/månad vilket är ca 40 kronor lägre än snittet för de jämförda kommunerna. Bollebygd tar dock ut en installationsavgift samt avgift för borttappat larm vilket få andra kommuner gör. Utifrån detta bedömer förvaltningen att ingen ytterligare höjning av avgiften bör göras.

Vid omvärldsbevakningen uppmärksammades det även att få av de jämförda kommunerna tar ut avgifter kopplade till hjälpmedel. I vissa kommuner ingår det i avgiften för hemsjukvård. Eftersom hemsjukvårdsavgiften i Bollebygd är något högre än i de jämförda kommunerna (361 kronor jämfört med snittet på 347 kronor år 2021) föreslår förvaltningen att avgifter kopplat till hjälpmedel tas bort och istället ingår i hemsjukvårdsavgiften.

#### **Sammanfattning av föreslagna förändringar inför år 2022:**

- Avgifter, generellt: Avgifter som baseras på prisbasbeloppet har räknats upp utifrån 2022 års prisbasbelopp (48 300 kr).
- Hemtjänst: Avgiften för hemtjänst höjs med samma intervall som den höjdes år 2021, dvs. 40 kr, vilket ger 226 kr/timme (0,47 % av prisbasbeloppet).
- Trygghetslarm: Avgiften för trygghetslarm höjs enligt fastställd princip (5 % av prisbasbeloppet fördelat på 12 månader) vilket ger 201 kr/månad.
- Måltidsavgift för matdistribution: Nytt: För makar eller sammanlevande sambos där båda har matdistribution delas distributionsavgiften på två.
- Dagverksamhet: Nytt: För deltagare som deltar halvdagar debiteras halva avgiften.
- Flyttstäd: Nytt: Möjlighet att debitera för flyttstäd i samband med utflytt från särskilt boende/serviceboende/gruppboende. Avgift som den timkostnad som upphandlat företag fakturerar kommunen.
- Avgifter hjälpmedel: Borttaget: Avgift för utprovning av hjälpmedel (90 kr/tillfälle) samt avgift för rengöring av hjälpmedel vid återlämning (530 kr/tillfälle) tas bort och ingår istället i hemsjukvårdsavgiften.
- Matavgift vid korttidstillsyn: Nytt: Infört avgift för mat i samband med korttidstillsyn enligt samma princip som för korttidsvistelse.





### **Ekonomiska förutsättningar**

Att beräkna ekonomiska konsekvenser av avgiftshöjningar är inte helt lätt då avgiftssystemet består av flera variabler som påverkar avgiften för respektive enskild. Vad den enskilde betalar för sina insatser regleras av dennes avgiftsutrymme som beräknas utifrån den enskildes inkomster minus förbehållsbelopp (minibelopp plus bostadskostnad). Den enskilde betalar dock aldrig mer än det lagstadgade avgiftstaket, maxtaxan (2170 kronor år 2022). Avgiftsutrymmet kan följaktligen fastställas till allt mellan 0 kronor upp till maxtaxan, beroende på den enskildes ekonomiska förutsättningar. Det innebär exempelvis att en höjning av hemtjänstavgiften om 40 kronor inte automatiskt innebär en faktisk ökad kostnad för den enskilde om 40 kronor per hemtjänststimme. Endast de som har ett avgiftsutrymme påverkas av en höjning och får en högre månadskostnad, dock aldrig mer än maxtaxa.

En analys av antalet enskilda med SoL- insatser och deras avgiftsutrymme genomfördes i augusti 2021. Analysen visade att vid analystillfället fanns 308 personer som hade en avgiftsbelagd SoL- insats. Av dessa hade 37 inget avgiftsutrymme och påverkas därmed inte av höjda avgifter. De resterande 271 personerna hade antingen inte lämnat in underlag för beräkning av avgiftsutrymme eller så beräknades de ha ett avgiftsutrymme som medger ett ökat avgiftsuttag. Storleken på detta avgiftsuttag gick dock inte att redogöra för med det system som socialförvaltningen hade att tillgå. Vilka ekonomiska konsekvenser en höjning av avgifterna innebär för den enskilde eller för förvaltningens avgiftsintäkter är därför svårt att uttala sig om. Varje sådan här analys bör dessutom betraktas som en ögonblicksbild då samtliga parametrar i avgiftssystemet kan förändras från gång till gång. Höjningen av hemtjänstavgiften som föreslås innebär dock att Bollebygd ligger mer i paritet med de andra kommunerna i Sjuhärad och vissa andra jämförbara kommuner.

Borttagandet av avgifterna för hjälpmedel bedöms inte få några större ekonomiska konsekvenser. Tillvägagångssättet för att ta ut dessa avgifter har hittills inte varit ändamålsenligt och i många fall har därför avgiftsuttagandet för dessa insatser uteblivit. Borttagandet av hjälpmedelsavgifterna kommer således inte medföra några påtagliga ekonomiska konsekvenser för varken förvaltning eller enskild.

### **Barnkonsekvensanalys**

Barn kan påverkas direkt och indirekt av tillämpningsanvisningen genom att vissa avgiftsbelagda insatser omfattar barnet själv eller mer indirekt genom deras vårdnadshavare. Barn som potentiellt kan påverkas av tillämpningsanvisningen har inte fått uttrycka sina åsikter om anvisningen. Hänsyn till barns bästa tas dock i de enskilda ärenden som hanterats av socialnämnden.

### **Förslag till beslut**

#### **Socialförvaltningens förslag till beslut**

Socialnämnden upphäver sitt tidigare beslut, § 133 Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022 från 2021-12-14, efter återremittering av ärendet från kommunstyrelsens arbetsutskott (§ 1 2022-01-13).

---

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Socialnämnden föreslår kommunfullmäktiga att anta förslaget till ”Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning år 2022”, upprättad 2022-01-11.

Avgifterna föreslås träda i kraft 2022-03-01 och då ersätta de tidigare avgifterna (KS2019/283-10).

### **Beslutsgång**

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker. Ordföranden förklarar även att paragrafen justeras omedelbart.

### **Beslutsunderlag**

- Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022 - återremiss
- Avgifter för stöd och service till äldre och personer med0 funktionsnedsättning 2022
- Tillämpningsanvisning för avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

---

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

# UNDERSKRIFTSSIDA

Detta dokument har undertecknats med elektroniska underskrifter:

NAMN: Elin Hilda Viktoria Gustafsson  
TITEL, ORGANISATION: Sekreterare, Kommun  
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation  
IDENTIFIKATIONS-ID: \_09df9f6b4d16f09ef82e80b73c466f519d  
DATUM & TID: 2022-01-18 18:53:55 +01:00



NAMN: Gun Birgitta Ottosson  
TITEL, ORGANISATION: Justerare, Bollebygds kommun  
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation  
IDENTIFIKATIONS-ID: \_08db0125f0a9585e660f754eff04955f06  
DATUM & TID: 2022-01-18 18:57:01 +01:00



NAMN: Carina Margareta Svensson  
TITEL, ORGANISATION: Ordförande, Bollebygds kommun  
IDENTIFIKATIONSTYP: Svensk e-legitimation  
IDENTIFIKATIONS-ID: \_095b3d25caad20d2ebdff710fd85a5b16b  
DATUM & TID: 2022-01-18 19:21:32 +01:00



Certifierad av Comfact Signature  
Accepterad av alla undertecknare  
2022-01-18 19:21:39 +01:00  
Ref: 28580SE  
[www.comfact.se](http://www.comfact.se)



[Validera dokumentet](#) | [Användarvillkor](#)

Socialförvaltningen

Hilda Gustafsson | Nämndsekreterare  
| [hilda.gustafsson@bollebygd.se](mailto:hilda.gustafsson@bollebygd.se)

Socialnämnden

## Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022 – återremiss

### Förslag till beslut

Socialnämnden upphäver sitt tidigare beslut, § 133 Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022 från 2021-12-14, efter återremittering av ärendet från kommunstyrelsens arbetsutskott (§ 1 2022-01-13).

Socialnämnden föreslår kommunfullmäktiga att anta förslaget till ”Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning år 2022”, upprättad 2022-01-11.

Avgifterna föreslås träda i kraft 2022-03-01 och då ersätta de tidigare avgifterna (KS2019/283-10).

Paragrafen justeras omedelbart.

### Ärendet

Socialnämnden beslutade 2021-12-14 § 133 att ställa sig bakom tillämpningsanvisningen för år 2022 och föreslog då kommunfullmäktige att anta densamma. 2022-01-13 behandlades ärendet av kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU) som vid sammanträdet beslutade att återremittera ärendet till socialnämnden med följande motivering:

”Taxor och avgifter måste hanteras som ett eget ärende till kommunfullmäktige och inte som en bilaga till tillämpningsanvisningen. Tillämpningsanvisningen som styrdokument handläggs och beslutas av socialnämnden, då det faller inom nämndens egna beslutsbefogenheter.”

Utifrån återremissen har socialförvaltningen delat på det ursprungliga ärendet. Socialnämnden har nu dels att besluta om att anta tillämpningsanvisningen, dels om att föreslå kommunfullmäktige att anta avgifterna. Detta ärende avser socialnämndens beslut om att ge förslag till kommunfullmäktige.

### Bakgrund

Socialförvaltningen påbörjade under år 2020/2021 en översyn av avgifterna inom vård och omsorg. Inför revideringen av avgifterna 2021 koncentrerades översynen till att gå igenom föreskrifter, lagstiftning och förarbeten som styr avgifterna. Syftet var att säkerställa att avgiftsnivåer och avgiftsuttaget var förenligt med aktuella styrdokument. Genomlysningen resulterade i en ny tillämpningsanvisning och avgifter som började att gälla 2021-06-01.

Arbetet med att se över avgifterna har fortsatt även under andra halvåret 2021. Inför revideringen av avgifterna år 2022 har socialförvaltningen framförallt fokuserat på att granska närliggande kommuners

samt andra jämförbara kommuners avgiftsdokument för att undersöka hur Bollebygds avgiftstyper och nivåer förhåller sig till dessa. Utifrån detta konstateras att Bollebygd skiljer sig särskilt vad gäller avgiftsnivåer för hemtjänst och trygghetslarm. Redan år 2020 uppmärksammades att kommunens hemtjänstavgift var relativt låg och en höjning genomfördes därför om ca 40 kronor inför år 2021. När socialnämnden behandlade ärendet 2021-12-14 beslutades det om en ytterligare en höjning om 40 kronor inför år 2022 för att därmed successivt närma sig nivån som hos de jämförda kommunerna. Förslaget innebär att en hemtjänsttimme kostar 226 kronor/månad jämfört med snittet som är 249 kronor/månad (2021 års siffor). Det ska dock poängteras att det inte går att göra en helt rättvisande jämförelse eftersom kommunerna har olika modeller för hemtjänstavgiften vilket ger få helt jämförbara kommuner. Socialförvaltningen avser att fortsätta bevaka hemtjänstavgiften framöver men bedömer i nuläget att den successiva höjningen är skälig samt att den nuvarande modellen med timavgift är mest lämplig då den är inarbetad i förvaltningen samt relativt lättförståelig och transparent för kommunens invånare.

Vad gäller trygghetslarm föreslår socialförvaltningen att avgiften inte höjs med mer än den fastställda principen om 5 % av prisbasbeloppet. Det resulterar i en avgift om 201 kronor/månad vilket är ca 40 kronor lägre än snittet för de jämförda kommunerna. Bollebygd tar dock ut en installationsavgift samt avgift för borttappat larm vilket få andra kommuner gör. Utifrån detta bedömer förvaltningen att ingen ytterligare höjning av avgiften bör göras.

Vid omvärldsbevakningen uppmärksammades det även att få av de jämförda kommunerna tar ut avgifter kopplade till hjälpmedel. I vissa kommuner ingår det i avgiften för hemsjukvård. Eftersom hemsjukvårdsavgiften i Bollebygd är något högre än i de jämförda kommunerna (361 kronor jämfört med snittet på 347 kronor år 2021) föreslår förvaltningen att avgifter kopplat till hjälpmedel tas bort och istället ingår i hemsjukvårdsavgiften.

### **Sammanfattning av föreslagna förändringar inför år 2022:**

- **Avgifter, generellt:** Avgifter som baseras på prisbasbeloppet har räknats upp utifrån 2022 års prisbasbelopp (48 300 kr).
- **Hemtjänst:** Avgiften för hemtjänst höjs med samma intervall som den höjdes år 2021, dvs. 40 kr, vilket ger 226 kr/timme (0,47 % av prisbasbeloppet).
- **Trygghetslarm:** Avgiften för trygghetslarm höjs enligt fastställd princip (5 % av prisbasbeloppet fördelat på 12 månader) vilket ger 201 kr/månad.
- **Måltidsavgift för matdistribution:** *Nytt:* För makar eller sammanlevande sambos där båda har matdistribution delas distributionsavgiften på två.
- **Dagverksamhet:** *Nytt:* För deltagare som deltar halvdagar debiteras halva avgiften.
- **Flyttstäd:** *Nytt:* Möjlighet att debitera för flyttstäd i samband med utflytt från särskilt boende/serviceboende/gruppboende. Avgift som den timkostnad som upphandlat företag fakturerar kommunen.
- **Avgifter hjälpmedel:** *Borttaget:* Avgift för utprovning av hjälpmedel (90 kr/tillfälle) samt avgift för rengöring av hjälpmedel vid återlämning (530 kr/tillfälle) tas bort och ingår istället i hemsjukvårdsavgiften.
- **Matavgift vid korttidstillsyn:** *Nytt:* Infört avgift för mat i samband med korttidstillsyn enligt samma princip som för korttidsvistelse.

## **Ekonomiska förutsättningar**

Att beräkna ekonomiska konsekvenser av avgiftshöjningar är inte helt lätt då avgiftssystemet består av flera variabler som påverkar avgiften för respektive enskild. Vad den enskilde betalar för sina insatser regleras av dennes *avgiftsutrymme* som beräknas utifrån den enskildes inkomster minus förbehållsbelopp (minibelopp plus bostadskostnad). Den enskilde betalar dock aldrig mer än det lagstadgade avgiftstaket, maxtaxan (2170 kronor år 2022). Avgiftsutrymmet kan följaktligen fastställas till allt mellan 0 kronor upp till maxtaxan, beroende på den enskildes ekonomiska förutsättningar. Det innebär exempelvis att en höjning av hemtjänstavgiften om 40 kronor inte automatiskt innebär en faktisk ökad kostnad för den enskilde om 40 kronor per hemtjänststimme. Endast de som har ett avgiftsutrymme påverkas av en höjning och får en högre månadskostnad, dock aldrig mer än maxtaxa.

En analys av antalet enskilda med SoL- insatser och deras avgiftsutrymme genomfördes i augusti 2021. Analysen visade att vid analystillfället fanns 308 personer som hade en avgiftsbelagd SoL-insats. Av dessa hade 37 inget avgiftsutrymme och påverkas därmed inte av höjda avgifter. De resterande 271 personerna hade antingen inte lämnat in underlag för beräkning av avgiftsutrymme eller så beräknades de ha ett avgiftsutrymme som medger ett ökat avgiftsuttag. Storleken på detta avgiftsuttag gick dock inte att redogöra för med det system som socialförvaltningen hade att tillgå. Vilka ekonomiska konsekvenser en höjning av avgifterna innebär för den enskilde eller för förvaltningens avgiftsintäkter är därför svårt att uttala sig om. Varje sådan här analys bör dessutom betraktas som en ögonblicksbild då samtliga parametrar i avgiftssystemet kan förändras från gång till gång. Höjningen av hemtjänstavgiften som föreslås innebär dock att Bollebygd ligger mer i paritet med de andra kommunerna i Sjuhärad och vissa andra jämförbara kommuner.

Borttagandet av avgifterna för hjälpmedel bedöms inte få några större ekonomiska konsekvenser. Tillvägagångssättet för att ta ut dessa avgifter har hittills inte varit ändamålsenligt och i många fall har därför avgiftsuttagandet för dessa insatser uteblivit. Borttagandet av hjälpmedelsavgifterna kommer således inte medföra några påtagliga ekonomiska konsekvenser för varken förvaltning eller enskild.

## **Barnkonsekvensanalys**

Barn kan påverkas direkt och indirekt av tillämpningsanvisningen genom att vissa avgiftsbelagda insatser omfattar barnet själv eller mer indirekt genom deras vårdnadshavare. Barn som potentiellt kan påverkas av tillämpningsanvisningen har inte fått uttrycka sina åsikter om anvisningen. Hänsyn till barns bästa tas dock i de enskilda ärenden som hanterats av socialnämnden.

## **Beslutsunderlag**

- Återremiss från KSAU 2022-01-13 § 1 (SN2021/100-8)
- Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022, upprättad 2022-01-11 (SN2021/100)
- Bilaga: Tillämpningsanvisning för avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022, (SN2022/10-2)

## **Skickas till**

Kommunstyrelsen



BOLLEBYGDS KOMMUN

Socialförvaltningen

Gunilla Lundgren

Förvaltningschef

Hilda Gustafsson

Nämndsekreterare



**Gäller för:** Socialnämnden

**Dokumentansvarig:** Förvaltningschef

Dnr : **158197**

## **Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022**



## Innehållsförteckning

1. Inledning .....	3
2. Allmänt om avgifter enligt socialtjänstlagen, SoL, och hälso- och sjukvårdslagen, HSL .....	3
2.1. Maxtaxa .....	3
2.2. Förbehållsbelopp och avgiftsutrymme .....	3
2.3. Minimibelopp .....	4
3. Allmänt om avgifter enligt lag om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS .....	4
4. Avgifter stöd och service år 2022 .....	5
4.1. Avgifter för särskilt boende .....	5
4.2. Avgifter för ordinärt boende .....	5
4.3. Avgifter för hälso- och sjukvårdsinsatser .....	5
4.4. Avgifter vid insatser enligt LSS .....	5
4.5. Övrigt .....	5

## 1. Inledning

Det här dokumentet innehåller de avgifter Bollebygds kommun tar ut i samband med insatser enligt socialtjänstlagen (SoL 2001:453), hälso- och sjukvårdslagen (HSL 2017:30) och lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS 1993:387). Avgifterna revideras årligen främst med stöd av:

- Socialstyrelsens meddelandeblad: Uppgifter för beräkning av avgifter för äldre- och handikappomsorgen (årlig utgivning)
- Prisbasbeloppet<sup>1</sup> (årlig justering)
- Konsumentverkets referensvärden för levnadskostnader per månad (årlig utgivning)

## 2. Allmänt om avgifter enligt socialtjänstlagen, SoL, och hälso- och sjukvårdslagen, HSL

Kommunens möjligheter att ta ut avgifter inom vård och omsorg regleras i socialtjänstlagen 8 kap. samt i 17 kap. hälso- och sjukvårdslagen. Flera av de avgifter som kommunen tar ut ska anpassas efter den enskildes avgiftsunderlag. Det gäller avgifter för hemtjänst, dagverksamhet, bostad i särskilt boende och kommunal hälso- och sjukvård. Av lag följer att dessa avgifter måste vara skäliga och får inte uppgå till ett så stort belopp att den enskilde inte förbehålls tillräckliga medel av sitt avgiftsunderlag för sina personliga behov och andra normala levnadskostnader (förbehållsbelopp). När avgifterna fastställs ska kommunen dessutom försäkra sig om att omsorgstagarens make/maka eller sambo inte drabbas av en oskäligt försämrad ekonomisk situation. Lagen reglerar även den högsta avgiften kommunen får ta ut. Detta kallas maxtaxa vilken ändras årligen utifrån prisbasbeloppet.

Vissa andra avgifter, exempelvis avgifter för kost och förbrukningsvaror som tillhandahålls av kommunen, omfattas inte av maxtaxan. Dessa avgifter tillkommer utöver maxtaxan.

### 2.1. Maxtaxa

Den avgift kommunen tar ut för särskilt boende, hemtjänst, korttidsboende, trygghetslarm, dagverksamhet och kommunal sjukvård får högst uppgå till en tolfedel av 0,5392 prisbasbelopp. För år 2022 är maxtaxan 2 170 kronor per månad. Det är alltså den högsta kostnaden en enskild kan ha för de insatser som omfattas av maxtaxan.

### 2.2. Förbehållsbelopp och avgiftsutrymme

Avgifter som tas ut med stöd av socialtjänstlagen och hälso- och sjukvårdslagen får inte vara högre än att den enskilde har pengar kvar till personliga behov och andra normala levnadskostnader. Med hjälp av förbehållsbeloppet (minimibelopp och boendekostnad) och uppgifter om inkomst görs en beräkning av hur stort den enskildes avgiftsutrymme är. Avgiften kan därför reduceras med hänsyn till den enskildes ekonomiska situation. Om det inte finns något avgiftsutrymme tas ingen avgift ut.

---

<sup>1</sup> Prisbasbeloppet fastställs av regeringen och justeras varje år. De belopp som anges i dokumentet är beräknande utifrån det aktuella prisbasbeloppet 2022 (48 300 kronor).

**Så här beräknas avgifterna:**

- + Nettoinkomst per månad
- + Bostadstillägg/bostadsbidrag
- Boendekostnad per månad
- Minimibelopp per månad
- = Avgiftsutrymme i kronor/månad

**2.3. Minimibelopp**

Minimibeloppet anges i 8 kap. 7 § socialtjänstlagen och räknas om årligen utifrån prisbasbeloppet.

Minimibeloppet 2022 är för personer 61 år eller äldre

- ☀ 5 653 kronor per månad för ensamstående
- ☀ 4 707 kronor per månad för sammanlevande makar och sambor

Minimibeloppet 2022 är för personer 60 år eller yngre

- ☀ 6 218 kronor per månad för ensamstående
- ☀ 5 178 kronor per månad för sammanlevande makar och sambor

För personer i åldersintervallet 19-60 år gäller ett generellt förhöjt minimibelopp om 10 %. Personerna i denna åldersgrupp är i många fall yngre personer med funktionsnedsättning vilka normalt sett har högre levnadsomkostnader än äldre personer.

**3. Allmänt om avgifter enligt lag om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS**

Utgångspunkten är att stöd och service som ges enligt LSS ska vara avgiftsfri. I anslutning till en insats enligt LSS § 9 punkterna 1-10, får kommunen dock ta ut skäliga avgifter för bostad, fritidsverksamhet och kulturella aktiviteter (18-20 §§ lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS, och 5-6 §§ förordningen (1993:10909) om stöd och service till vissa funktionshindrade). Avgifterna ska vara skäliga och får inte överstiga kommunens självkostnader. Kommunen ska dessutom se till att den enskilde får behålla tillräckliga medel för sina personliga behov.

Av lagens förarbeten framgår att kommunen får ta ut avgifter för måltider som serveras i samband med insatser enligt LSS. Avgifterna får tas ut enligt de grunder som kommunen bestämmer och som bygger på skälighet och kommunens självkostnad (SKL cirkulär 1994:49).

## 4. Avgifter stöd och service år 2022

### 4.1. Avgifter för särskilt boende

Särskilt boende, omvårdnad och service	2 170 kronor per månad (maxtaxa)
Matabonnemang särskilt boende	3 850 kronor per månad
Sondnäring	50 kronor per dygn (1 500 kronor per månad)
Förbrukningsvaror	120 kronor per månad

### 4.2. Avgifter för ordinärt boende

Hemtjänst	226 kronor per beslutad timma
Trygghetslarm	201 kronor per månad
Installation av trygghetslarm	200 kronor som engångsavgift
Avgift för borttappat larm	1000 kronor som engångsavgift
Matavgift vid matdistribution	56 kronor per portion
Distributionsavgift (del av hemtjänsttimmar)	188 kronor per beslutad timma (för makar eller sammanlevande sambos där båda har matdistribution delas avgiften på två)
Dagverksamhet	68 kronor per tillfälle (för deltagare som deltar halvdagar debiteras halva avgiften)
Matavgift vid dagverksamhet	56 kronor per portion
Avlösning	Avgiftsfritt upp till 12 timmar/månad, därefter motsvarande avgift som hemtjänst
Korttidsboende/växelvård	72 kronor per dygn
Måltidsavgift korttidsboende/växelvård	128 kronor per dygn

### 4.3. Avgifter för hälso- och sjukvårdsinsatser

Hemsjukvård	361 kronor per månad
-------------	----------------------

### 4.4. Avgifter vid insatser enligt LSS

Mat under korttidsvistelse och korttidstillsyn	Genomsnitt av Konsumentverkets referensvärden för livsmedelskostnader för åldersintervallerna 0-5 år, 6-13 år, 14-17 år och 18-60 år.
Bostad med särskild service för ungdomar under 18 år	Enligt riktlinjer för handläggning av föräldrars ersättningskyldighet för placerade barn
Mat i bostad med särskild service för vuxna - gruppboende (gemensam hushållskassa)	2500 kronor per månad
Förbrukningsvaror gruppboende	120 kronor per månad

### 4.5. Övrigt

Annat bistånd	226 kronor per beslutad timma (samma som hemtjänst)
Flyttstäd	Avgift som den timkostnad som upphandlat företag fakturerar kommunen.
Resor i kommunens fordon (vid t.ex. aktivitetsresor)	18,50 kronor per mil fördelat på antal resande (ej personal)

**Fastställt:** Socialnämnden 2022-01-18

**Gäller för:** Socialnämnden

**Dokumentansvarig:** Förvaltningschef

Dnr: SN2022/10

## **Tillämpningsanvisning för avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning år 2022**

## Innehåll

1. Inledning .....	4
1. Allmänt om avgifter enligt socialtjänstlagen, SoL, och hälso- och sjukvårdslagen, HSL.....	5
1.1. Annat bistånd .....	5
2. Avgiftsberäkning.....	5
2.1. Maxtaxa .....	5
2.2. Förbehållsbelopp och avgiftsutrymme .....	5
2.3. Minimibelopp .....	6
2.3.1. Höjning av minimibelopp efter individuell prövning .....	6
2.3.2. Höjning av minimibelopp till följd av förhöjda matkostnader .....	7
2.3.3. Sänkning av minimibelopp .....	7
2.4. Bostadskostnad .....	7
2.5. Inkomst.....	8
2.6. Avgiftsberäkning för olika hushållstyper .....	8
3. Avgifter vid insatser enligt SoL .....	8
3.1. Avgifter för särskilt boende.....	8
3.1.1. Omvårdnad och service.....	8
3.1.2. Matabonnemang.....	8
3.1.3. Sondnäring .....	9
3.1.4. Förbrukningsvaror.....	9
3.1.5. Hyra.....	9
3.2. Avgifter för ordinärt boende.....	9
3.2.1. Hemtjänst .....	9
3.2.2. Trygghetslarm .....	9
3.2.3. Måltidsavgift för matdistribution .....	9
3.2.4. Dagverksamhet och mat i samband med dagverksamhet .....	10
3.2.5. Avlösning .....	10
3.3. Avgifter för vistelse på korttidsplats/växelvårdsplats .....	10
3.3.1. Vistelse på korttidsplats/växelvårdsplats .....	10
3.3.2. Måltidsavgift för korttidsboende och växelvårdsplats .....	10
3.4. Övriga avgifter .....	10
3.4.1. Flyttstädning.....	10
4. Avgifter för hälso- och sjukvårdsinsatser .....	10
4.1. Registrerad mottagare av hemsjukvård .....	10
1. Allmänt om avgifter enligt lag om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS.....	11
1.1. Av vem får avgift tas ut? .....	11
1.1.1. Brukare med egen inkomst .....	11

1.1.2. Föräldrars ersättningsskyldighet för omvårdnad av barn utanför det egna hemmet.....	11
1.2. Förbehåll om tillräckliga medel .....	11
2. Avgifter vid insatser enligt LSS.....	12
2.1. LSS § 9 p 1, Rådgivning och personligt stöd .....	12
2.2. LSS § 9 p 2, Personlig assistans .....	12
2.3. LSS § 9 p 3, Ledsagarservice .....	12
2.4. LSS § 9 p 4, Kontaktperson.....	12
2.5. LSS § 9 p 5, Avlösarservice i hemmet .....	12
2.6. LSS § 9 p 6, Korttidsvistelse utanför det egna hemmet .....	12
2.7. LSS § 9 p 7. Korttidstillsyn för skolungdom över 12 år utanför det egna hemmet i anslutning till skoldagen samt under lov.....	12
2.8. LSS § 9 p 8. Boende i familjehem eller bostad med särskild service för barn eller ungdomar som behöver bo utanför föräldrahemmet.....	12
2.9. LSS § 9 p 9. Bostad med särskild service för vuxna eller annan särskilt anpassad bostad för vuxna .....	13
2.10. LSS § 9 p 10, Daglig verksamhet .....	13
3. Övriga avgifter .....	14
3.1. Övriga kostnader i samband med insatser .....	14
3.2. Resor i kommunens fordon .....	14
3.3. Flyttstädning.....	14
1. Nedsättning av avgifter och avgiftsbefrielse.....	15
1.1. Avbeställning.....	15
1.2. Sjukhusvistelse .....	15
1.3. Dubbla bostadskostnader.....	15
2. Allmänna bestämmelser .....	15
2.1. Anmälningsskyldighet.....	15
2.2. Betalning av avgift .....	15
2.3. Vid utebliven betalning .....	15
2.4. Omprövning av avgiftsbeslut .....	15
2.5. Begäran om avgiftsberäkning och avgiftsbeslut .....	16
2.6. Utformning av avgiftsbeslut.....	16
2.7. Överklagande av enskilt avgiftsbeslut.....	16
Bilaga – taxatabell 2022.....	17

## 1. Inledning

För stöd- och serviceinsatser inom vård och omsorg tar Bollebygds kommun ut en avgift. Det här dokumentet innehåller tillämpningsanvisningar avseende uttagande av avgifter i samband med insatser enligt socialtjänstlagen (SoL 2001:453), hälso-och sjukvårdslagen (HSL 2017:30) och lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS 1993:387).

Avgifterna revideras årligen främst med stöd av:

- Socialstyrelsens meddelandeblad: Uppgifter för beräkning av avgifter för äldre- och handikappomsorgen (årlig utgivning)
- Prisbasbeloppet<sup>1</sup> (årlig justering)
- Konsumentverkets referensvärden för levnadskostnader per månad (årlig utgivning)

Avgifterna är fastställda med stöd av 2 kap. 3 § och 6 § kommunallagen, vilket innebär att kommunens medlemmar behandlas lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat (likställighetsprincipen), samt att avgifterna som kommunen tar ut inte överstiger kommunens självkostnader (självkostnadsprincipen).

---

<sup>1</sup> Prisbasbeloppet fastställs av regeringen och justeras varje år. De belopp som anges i dokumentet är beräknande utifrån det aktuella prisbasbeloppet 2022 (48 300 kronor).



# Del 1. Avgifter enligt SoL och HSL

---

## 1. Allmänt om avgifter enligt socialtjänstlagen, SoL, och hälso- och sjukvårdslagen, HSL

Kommunens möjligheter att ta ut avgifter inom vård och omsorg regleras i socialtjänstlagen 8 kap. samt i 17 kap. hälso- och sjukvårdslagen. Vissa avgifter som kommunen tar ut ska anpassas efter den enskildes avgiftsunderlag. Det gäller avgift för hemtjänst, dagverksamhet, bostad i särskilt boende och kommunal hälso- och sjukvård. Av lag följer att dessa avgifter måste vara skäliga och får inte uppgå till ett så stort belopp att den enskilde inte förbehålls tillräckliga medel av sitt avgiftsunderlag för sina personliga behov och andra normala levnadskostnader (förbehållsbelopp). När avgifterna fastställs skall kommunen dessutom försäkra sig om att omsorgstagarens make eller sambo inte drabbas av en oskäligt försämrad ekonomisk situation. Lagen reglerar även den högsta avgiften kommunen får ta ut. Detta kallas maxtaxa vilken ändras årligen utifrån prisbasbeloppet.

Vissa andra avgifter, exempelvis avgifter för kost och förbrukningsvaror som tillhandahålls av kommunen, omfattas inte av maxtaxan. Dessa avgifter tillkommer utöver maxtaxan.

### 1.1. Annat bistånd

Annat bistånd i olika former beviljas i vissa fall. Det är biståndshandläggaren som beslutar om avgift ska tas ut. I vissa fall kan ett beslut om annat bistånd bli avgiftsfritt, till exempel med motiveringen att det är en kortvarig och vårdande insats.

## 2. Avgiftsberäkning

### 2.1. Maxtaxa

Den avgift kommunen tar ut för särskilt boende, hemtjänst, korttidsboende, trygghetslarm, dagverksamhet och kommunal sjukvård får högst uppgå till en tolfedel av 0,5392 prisbasbelopp. För år 2022 är maxtaxan 2 170 kronor per månad. Det är alltså den högsta kostnaden en enskild kan ha för de insatser som omfattas av maxtaxan.

### 2.2. Förbehållsbelopp och avgiftsutrymme

Avgifter som tas ut med stöd av socialtjänstlagen och hälso- och sjukvårdslagen får inte vara högre än att den enskilde har pengar kvar till personliga behov och andra normala levnadskostnader. Med hjälp av förbehållsbeloppet (minimibelopp och boendekostnad) och uppgifter om inkomst görs en beräkning av hur stort den enskildes avgiftsutrymme är. Avgiften kan därför reduceras med hänsyn till den enskildes ekonomiska situation. Om det inte finns något avgiftsutrymme tas ingen avgift ut.

#### Så här räknar vi ut avgift:

- + Nettoinkomst per månad
- + Bostadstillägg/bostadsbidrag
- Boendekostnad per månad
- Minimibelopp per månad
- = Avgiftsutrymme i kronor/månad

## 2.3. Minimibelopp

Minimibeloppet anges i 8 kap. 7 § socialtjänstlagen och räknas om årligen utifrån prisbasbeloppet.

Minimibeloppet 2022 är för personer 61 år eller äldre

- 5 653 kronor per månad för ensamstående
- 4 707 kronor per månad för sammanlevande makar och sambor

Minimibeloppet 2022 är för personer 60 år eller yngre

- 6 218 kronor per månad för ensamstående
- 5 178 kronor per månad för sammanlevande makar och sambor

För personer i åldersintervallet 19-60 år gäller ett generellt förhöjt minimibelopp om 10 %. Personerna i denna åldersgrupp är i många fall yngre personer med funktionsnedsättning vilka normalt sett har högre levnadsomkostnader än äldre personer.

Minimibeloppet ska täcka kostnader för den enskildes personliga behov. I beloppet ingår kostnader för:

- |                             |                     |
|-----------------------------|---------------------|
| • livsmedel                 | • husgeråd          |
| • möbler                    | • tandvård          |
| • kläder och skor           | • dagstidning       |
| • resor                     | • läkemedel         |
| • fritid                    | • telefon           |
| • hygienprodukter           | • hemförsäkring     |
| • hushållsel                | • förbrukningsvaror |
| • öppen hälso- och sjukvård |                     |

### 2.3.1. Höjning av minimibelopp efter individuell prövning

Eftersom en person kan ha faktiska kostnader som överstiger det schablonbaserade minimibeloppet kan ett höjt minimibelopp fastställas efter individuell prövning. Av 8 kap. 8 § socialtjänstlagen följer att kommunen ska höja minimibeloppet i skälig omfattning om den enskilde på grund av särskilda omständigheter varaktigt har behov av ett väsentligt högre belopp. Kostnaderna ska vara varaktiga under större delen av ett år, styrkta och överstiga minst 200 kronor per månad. Kostnader som täcks av annat bidrag eller ersättning kan inte föranleda höjning av minimibeloppet. Kommunen bör godta den faktiska merkostnaden om den inte är oskäligt hög (prop. 2000/01:149 s. 59).

Det är främst kommunens ansvar att vid fastställande av avgifter utreda om den enskilde har behov av ett förhöjt minimibelopp. Uppgifter om de individuella behoven måste dock den enskilde själv bidra med, antingen genom att uppge detta i den årliga inkomstförfrågan eller genom att kontakta förvaltningens avgiftshandläggare. Socialförvaltningen utreder och beslutar därefter om merkostnaden kan ge rätt till ett individuellt förhöjt minimibelopp. I de fall en kostnad behöver bedömas utifrån behov och skälighet ska sociala utskottet besluta i frågan (§ 79 socialnämnden 2021-06-15).

Följande är exempel på kostnader som kan ge ett individuellt högre minimibelopp efter prövning (prop. 2000/01:149 s. 41):

- Merkostnader som uppstår i samband med familje- och arbetssituationen, exempelvis underhållskostnad för minderåriga barn, arbetsresor samt andra kostnader som behövs för en familjs underhåll.
  - För hushåll med hemmavarande barn under 18 år utgår ett tillägg med de belopp som beräknas för olika åldrar enligt Konsumentverkets hushållsbudget (personliga kostnader samt gemensamma hushållskostnader).
- Kostnader till följd av funktionshinder, bland annat för rehabilitering inklusive resor.
- Yngre funktionshindrade personers rätt till fritidsaktiviteter som är naturliga för yngre personer.
- Kostnader för god man eller förvaltare - arvode inklusive sociala avgifter.

### **2.3.2. Höjning av minimibelopp till följd av förhöjda matkostnader**

Minimibeloppet kan även höjas om den enskilde har merkostnader för livsmedel, till exempel på grund av att denne köper viss kost via hemtjänsten i ordinärt eller i särskilt boende eller dagverksamheten (prop. 2000/01:149 s. 59). Detta innebär att den som har kostnader för matabonnemang, matdistribution, mat i samband med dagverksamhet samt måltidsavgift vid korttidsvistelse har rätt till ett förhöjt minimibelopp. Tillägget som minimibeloppet ska höjas med beräknas utifrån ett snitt av mellanskillnaden mellan Konsumentverkets beräkning av skäliga kostnader för livsmedel för olika åldersgrupper och kommunens måltidsavgift. Vid en situation där den enskilde har flera insatser med tillhörande matavgift är principen att den huvudsakliga insatsen avgör vilket belopp minimibeloppet ska höjas med.

### **2.3.3. Sänkning av minimibelopp**

Minimibeloppet kan sänkas i vissa fall till än lägre nivå än vad som framgår av lagen. Det gäller endast när den enskilde inte har en utgiftspost som ingår i minimibeloppet därför att denna kostnad antingen:

- ingår i avgiften för hemtjänst eller dagverksamhet eller,
- ingår i avgiften eller hyran för bostad i särskilt boende eller,
- tillhandahålls kostnadsfritt

För den som bor på särskilt boende ingår hushållsel i hyran. Minimibeloppet sänks därför med motsvarande kostnad.

## **2.4. Bostadskostnad**

Bostadskostnaden består av hyra för den som bor i hyreslägenhet och månadsavgift för den som bor i bostadsrätt. Viss del av räntekostnaden för bostadslån räknas som bostadskostnad (RFFS 1998:9 § 9 och § 14). Kostnad för bostadens uppvärmning och varmvatten räknas också som bostadskostnad, däremot inte hushållsel.

Den som bor i småhus får räkna med kommunal fastighetsavgift samt viss del av räntekostnaden för bostadslån. Kostnad för bostadens uppvärmning och övriga driftskostnader beräknas enligt Pensionsmyndighetens (PFS 2019:3) schablonbelopp.

Bostadskostnaden delas med det antal vuxna personer som delar hushåll.

## 2.5. Inkomst

Som inkomst räknas alla skattepliktiga inkomster såsom lön, aktivitets- och sjukersättning, pensioner samt inkomst av näringsverksamhet och inkomst av kapital. Även vissa skattefria ersättningar och bidrag räknas som inkomst, bland annat bostadstillägg och bostadsbidrag. Inkomstpensionstillägget som är ett tillägg till den allmänna pensionen ska dock inte räknas med. Inte heller förmögenhet räknas som inkomst.

Den enskilde ska redovisa aktuella inkomstuppgifter på fastställd blankett. Om den enskilde inte gör detta tar kommunen ut avgift enligt fastställd taxa. Den enskilde är skyldig att själv informera om ändrade förhållanden som sker under året och som kan påverka beräkningen av avgiften.

## 2.6. Avgiftsberäkning för olika hushållstyper

Avgiftsberäkningen skiljer sig för olika hushållstyper. Den enskilde har ansvar för att informera kommunen om varaktig förändring av hushållstyp som sker under året och som kan påverka beräkningen av avgiften eller avgiftsutrymmet.

### Ensamboende

Samtliga inkomster, tillgångar och utgifter enligt ovan ligger till grund för avgiftsberäkning.

### Makar och registrerade partner

Av 8 kap. 4 § SoL följer att i fråga om makar och registrerade partners ska den enskildes inkomst anses utgöra hälften av parets sammanlagda inkomster. För att beräkna makars och registrerade partners inkomster ska dessa läggas samman och delas med två lika stora delar innan beräkning av avgift sker. Inkomstuppgift behöver därför begäras in från båda även om endast en av dem har insats. Eftersom biståndsbeslutet gäller för den enskilde personen och insatserna kan variera för vardera maken, beräknas avgiften för varje enskild person.

Avgiftsberäkningen som beskrivs ovan gäller om den enskilde bor tillsammans med sin make/maka. Bor den enskilde och hens make/maka på olika ställen beräknas dock inkomsten som om dem vore ensamstående.

### Sammanboende

I hushåll som består av sammanboende som inte är gifta eller registrerade partners beräknas avgiften som för ensamstående eftersom det inte finns någon lagstadgad underhållsskyldighet dem emellan. Bostadskostnaden ska dock delas lika.

## 3. Avgifter vid insatser enligt SoL

### 3.1. Avgifter för särskilt boende

#### 3.1.1. Omvårdnad och service

Avgiften för särskilt boende får per månad uppgå till högst en tolfedel av 0,5392 gånger prisbasbeloppet (maxtaxan). För år 2022 är avgiften 2 170 kronor per månad.

#### 3.1.2. Matabonnemang

För kost i särskilt boende debiteras en avgift för matabonnemang. Avgiften fastställs årligen av lokal- och måltidsenheten. År 2022 är avgiften för matabonnemang 3 850 kronor per månad. Avgiften ingår inte i maxtaxan men ger rätt till förhöjt minimibelopp.

### **3.1.3. Sondnäring**

Avgift för sondnäring är 50 kronor per dygn (max 1 500 kronor per månad). Avgiften ingår inte i maxtaxan men ger rätt till förhöjt minimibelopp.

### **3.1.4. Förbrukningsvaror**

Omsorgstagare på särskilt boende betalar en avgift för de förbrukningsvaror som tillhandahålls på boendet. I avgiften ingår tvättmedel, sköljmedel, rengöringsmedel, toalettpapper samt tvättlappar. Avgiften motsvarar Konsumentverkets beräkningar av referensvärden för förbrukningsvaror. För år 2022 är avgiften 120 kronor per månad. Avgiften ingår inte i maxtaxan.

### **3.1.5. Hyra**

Bostäder i särskilt boende upplåtes med hyreskontrakt mellan den enskilde och Stiftelsen Bollebygds Hyresbostäder (Bollebo). Hyresavgiften debiteras av Bollebo. Hyran ingår inte i maxtaxan.

## **3.2. Avgifter för ordinärt boende**

### **3.2.1. Hemtjänst**

Hemtjänst avser beviljade insatser inom personlig omvårdnad och service i den enskildes bostad eller motsvarande. Avgift för hemtjänst debiteras per beslutad timma och beräknas som 0,47 % av prisbasbeloppet. År 2022 är avgiften 226 kronor per beslutad timma. Avgiften ingår i maxtaxan.

### **3.2.2. Trygghetslarm**

För trygghetslarm tas det ut en fast månadsavgift. Avgiften per månad är 5 % av prisbasbeloppet fördelat på 12 månader. År 2022 är avgiften 201 kronor per månad. För två personer som delar boende och där båda har trygghetslarm delas avgiften lika mellan de två personerna. Avgiften ingår i maxtaxan.

Vid installation av trygghetslarmet utgår en engångskostnad på 200 kronor. Om den enskilde tappat bort sitt trygghetslarm debiteras en avgift om 1000 kronor.

### **3.2.3. Måltidsavgift för matdistribution**

Efter biståndsbeslut kan den enskilde beviljas mat genom matdistribution. Kostnaden för matdistribution är uppdelad i en matavgift och en distributionsavgift. Avgiften för mat är 56 kronor per portion och fastställs årligen av lokal- och måltidsenheten. Matavgiften ingår inte i maxtaxan men ger rätt till förhöjt minimibelopp.

Distribution av mat ses som en hemtjänstinsats och avgiften beräknas därmed som en del av beviljade hemtjänsttimmar. För makar eller sammanlevande sambos där båda har matdistribution delas distributionsavgiften på två. Eftersom matdistribution är en del av hemtjänsten ingår distributionsavgiften i maxtaxan.

### **3.2.4. Dagverksamhet och mat i samband med dagverksamhet**

Avgiften för dagverksamhet beräknas som 0,14 % av prisbasbeloppet per deltagartillfälle. För år 2022 är avgiften 68 kronor per tillfälle. För deltagare som deltar en halv dag debiteras halva avgiften. Dagverksamhetsavgiften ingår i maxtaxan.

För mat i samband med dagverksamhet tas en avgift om 56 kronor per portion. Avgiften fastställs årligen av lokal- och måltidsenheten. Matavgiften ingår inte i maxtaxan men ger rätt till förhöjt minimibelopp.

### **3.2.5. Avlösning**

Avlösning upp till 12 timmar i månaden är avgiftsfritt. Vid avlösning som överstiger 12 timmar per månad debiteras en avgift motsvarande avgift för hemtjänsttimmar. Avgiften ingår i maxtaxan.

## **3.3. Avgifter för vistelse på korttidsplats/växelvårdsplats**

### **3.3.1. Vistelse på korttidsplats/växelvårdsplats**

Vid vistelse på korttidsplats eller växelvårdsplats debiteras en dygnsavgift från och med ankomstdagen till och med dagen innan avresedagen. Detta då ankomst- och avresedagen sammantaget utgör ett dygn. Avgiften beräknas som en tretiondedel av maxtaxan per vistelsedygn. För år 2022 är avgiften 72 kronor per dygn. Avgiften ingår i maxtaxan.

### **3.3.2. Måltidsavgift för korttidsboende och växelvårdsplats**

Vid vistelse på korttidsplats eller växelvårdsplats tas det en avgift för måltider per vistelsedygn räknat från och med ankomstdagen till och med dagen innan avresedagen. Måltidsavgiften beräknas som en heldygnsavgift av matabonnemanget vid permanent vistelse i särskilt boende. För år 2022 är måltidsavgiften 128 kronor per dygn (3 850 kronor delat på 30 dagar). Avgiften ingår inte i maxtaxan men ett tillägg till förbehållsbeloppet görs per vistelsedag.

## **3.4. Övriga avgifter**

### **3.4.1. Flyttstädning**

Flyttstädning i särskilt boende när en boende flyttar eller avlidit ombesörjs i första hand av närstående/god man/förvaltare. Om denne inte har möjlighet utförs städningen av upphandlat företag. Den enskilde/den enskildes dödsbo debiteras en avgift som baseras på den timkostnad som framgår av avtalet mellan kommunen och upphandlat företag.

## **4. Avgifter för hälso- och sjukvårdsinsatser**

### **4.1. Registrerad mottagare av hemsjukvård**

Vårdtagare som är registrerad i hemsjukvården betalar en månatlig avgift. Barn och ungdomar upp till 20 år är avgiftsbefriade. Ungdomar börjar betala från den månad de fyller 20 år. För år 2022 uppgår avgiften till 361 kronor per månad. Avgiften ingår i maxtaxan.

## Del 2. Avgifter enligt LSS

---

### 1. Allmänt om avgifter enligt lag om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS

Utgångspunkten är att stöd och service som ges enligt LSS ska vara avgiftsfri. I anslutning till en insats enligt LSS § 9 punkterna 1-10, får kommunen dock ta ut skäliga avgifter för bostad, fritidsverksamhet och kulturella aktiviteter (18-20 §§ lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS, och 5-6 §§ förordningen (1993:10909) om stöd och service till vissa funktionshindrade). Avgifterna ska vara skäliga och får inte överstiga kommunens självkostnader. Kommunen ska dessutom se till att den enskilde får behålla tillräckliga medel för sina personliga behov.

Av lagens förarbeten framgår att kommunen får ta ut avgifter för måltider som serveras i samband med insatser enligt LSS. Avgifterna får tas ut enligt de grunder som kommunen bestämmer och som bygger på skälighet och kommunens självkostnad (SKL cirkulär 1994:49).

#### 1.1. Av vem får avgift tas ut?

##### 1.1.1. Brukare med egen inkomst

Sådana avgifter som anges ovan får tas ut av dem som har hel ålderspension, hel sjukersättning eller hel aktivitetsersättning enligt socialförsäkringsbalken eller annan inkomst av motsvarande storlek, enligt de grunder kommunen bestämmer (19 § LSS).

##### 1.1.2. Föräldrars ersättningskyldighet för omvårdnad av barn utanför det egna hemmet

Om någon som är under 18 år får omvårdnad i ett annat hem än det egna med stöd av LSS, är föräldrarna skyldiga att i skälig utsträckning bidra till kommunens kostnader för omvårdnaden (20 § LSS). Kommunen får i sådana fall uppbära underhållsbidrag som avser barnet. För barn som är placerade utanför det egna hemmet längre tid än en månad ska beslut om föräldrars ersättningskyldighet fattas enligt socialnämndens Riktlinjer för handläggning av föräldrars ersättning till kommunen för placerade barn (SN2019/112). Med begreppet ett annat hem än det egna jämföras såväl familjehem som bostad med särskild service för barn och ungdomar samt korttidshem.

#### 1.2. Förbehåll om tillräckliga medel

Av lagen framgår att den enskilde genom LSS-insatserna ska tillförsäkras goda levnadsvillkor (7 § LSS). Hänsyn måste tas till att det ska finnas tillräckliga medel för den enskildes personliga livsuppehälle och behov som mat, kläder, dagliga resor, fritidssysselsättning, tandvård och läkarvård (19 § LSS). Vid bedömningen av den enskildes personliga behov ska även beaktas kostnader på grund av funktionshindret som inte täcks på annat sätt (6 § förordning (1993:1090) om stöd och service till vissa funktionshindrade).

För att tillse att den enskilde förbehålls tillräckliga medel och tillförsäkras goda levnadsvillkor ska en avgiftsberäkning göras när den enskilde begär det. Avgiftsberäkningen genomförs då jämlikt 8 kap. socialtjänstlagen vilket redogörs för i del 1, avsnitt 2 ”Avgiftsberäkning” i detta dokument (se s. 5-8). Det är den enskilde som själv ansvarar för att begära en avgiftsberäkning, men kommunen ska tillse att den enskilde är informerad om möjligheten.

## **2. Avgifter vid insatser enligt LSS**

### **2.1. LSS § 9 p 1, Rådgivning och personligt stöd**

Insatsen utförs utan avgift.

### **2.2. LSS § 9 p 2, Personlig assistans**

Insatsen utförs utan avgift.

### **2.3. LSS § 9 p 3, Ledsagarservice**

Insatsen utförs utan avgift. Eventuella omkostnader som uppstår för den enskilde i samband med ledsagarservice står den enskilde för själv (se avsnitt 3.1 – Övriga kostnader).

### **2.4. LSS § 9 p 4, Kontaktperson**

Insatsen utförs utan avgift. Eventuella omkostnader som uppstår för den enskilde i samband med ledsagarservice står den enskilde för själv (se avsnitt 3.1 – Övriga kostnader).

### **2.5. LSS § 9 p 5, Avlösarservice i hemmet**

Insatsen utförs utan avgift.

### **2.6. LSS § 9 p 6, Korttidsvistelse utanför det egna hemmet**

Insatsen korttidsvistelse utanför det egna hemmet kan vara vistelse i korttidshem, stödfamilj eller på läger. Insatsen utförs utan avgift men i samband med insatsen tar kommunen en avgift för mat. Avgiften för mat regleras utifrån ett genomsnitt av Konsumentverkets referensvärde för livsmedelskostnader för åldersintervallerna 0-5 år, 6-13 år, 14-17 år och 18-60 år. Om insatsen köps av annan kommun/vårdgivare ska måltidsavgiften motsvara dennes gällande måltidstaxa, dock aldrig högre än vid korttidsvistelse inom kommunens egen regi.

Vårdnadshavarna faktureras tills brukaren fyllt 18 år och därefter faktureras brukaren, givet att brukaren har inkomst (se avsnitt 1.1, s. 11).

### **2.7. LSS § 9 p 7. Korttidstillsyn för skolungdom över 12 år utanför det egna hemmet i anslutning till skoldagen samt under lov**

Korttidstillsyn för skolungdom över 12 år utförs utan avgift men i samband med insatsen debiteras vårdnadshavaren en avgift för mat. Avgiften för mat regleras och faktureras enligt samma princip som för korttidsvistelse (LSS § 9 p 6).

### **2.8. LSS § 9 p 8. Boende i familjehem eller bostad med särskild service för barn eller ungdomar som behöver bo utanför föräldrahemmet**

#### **Barn och ungdom under 18 år**

När ett barn under 18 år får vård i ett annat hem än sitt egna är föräldrar skyldiga att i skälig utsträckning bidra till kommunens kostnader. Kommunen får i sådana fall erhålla underhållsbidrag för barnet (20 § LSS). Föräldrarnas ersättningsskyldighet för omvårdnad av barn utanför det egna hemmet framgår av avsnitt 1.1.2. (s. 11) i detta dokument.



**Ungdom över 18 år utan egen inkomst**

När barnet fyller 18 år upphör föräldrarnas skyldighet att bidra till kommunens kostnader. Istället kan kommunen ta ut skäliga avgifter av de ungdomar som har hel aktivitetsersättning eller annan inkomst av motsvarande storlek (se avsnitt 1.1. s. 11). Om ungdomen som fyllt 18 år inte har egna inkomster får kommunen endast ta ut en avgift för mat. Avgiften för mat motsvarar Konsumentverkets referensvärden för livsmedelskostnader för åldersgruppen 18-30 år. Avgiften för mat gäller när den enskilde inte handlar maten själv.

Om ungdomen fortfarande går i skolan vid denna tidpunkt har föräldrarna enligt föräldrabalken en direkt underhållsskyldighet gentemot den unge för dennes omkostnader, dock längst till barnet fyller 21 år.

**Ungdom över 18 år med egen inkomst**

När ungdomen fyllt 18 år och har egen inkomst debiteras avgifter som för vuxna, se nästa punkt.

**2.9. LSS § 9 p 9. Bostad med särskild service för vuxna eller annan särskilt anpassad bostad för vuxna**

Insatsen utförs utan avgift men den enskilde betalar hyra till kommunen samt avgift för mat och förbrukningsvaror när detta tillhandahålls av kommunen.

**Hyra för boende i gruppboende och serviceboende**

Den enskilde har ett eget hyreskontrakt och betalar hyra för den lägenhet denne bor i. Vad som ingår i hyran framgår i den enskildes hyreskontrakt.

**Kost och förbrukningsvaror i boende med särskild service - gruppboende**

I gruppboende köper den enskilde sin mat själv, alternativt tillsammans med andra på boendet. I det senare fallet är livsmedelskostnaden att se som en gemensam hushållskassa för kost som tillagas gemensamt i gruppboendet. För år 2022 är kostnaden 2500 kronor per månad. Månadskostnaden fastställs årligen av socialförvaltningen men överskrider aldrig Konsumentverkets referensvärde för kostnader för livsmedel, inklusive lunch.

För förbrukningsvaror tas en avgift om 130 kronor per månad ut vilket motsvarar Konsumentverkets beräknade kostnader för denna post. Detta gäller inte brukare som köper sina egna förbrukningsvaror.

**Kost och förbrukningsvaror i boende med särskild service – serviceboende**

Brukare som bor i serviceboende köper normalt mat och förbrukningsvaror själv och därmed utgår inga avgifter för dessa poster.

**2.10. LSS § 9 p 10, Daglig verksamhet**

Insatsen utförs utan avgift. Brukare som deltar i daglig verksamhet har möjlighet att välja en fri lunch från Bollegården istället för att få habiliteringsersättning utbetalad för den dagen. I de fall brukaren har med egen matlåda eller ombesörjer maten på annat sätt tas ingen avgift för kost och inte heller görs något avdrag av habiliteringsersättning.

**Resor till och från daglig verksamhet**

Den som har rätt till daglig verksamhet enligt lagen om särskilt stöd till vissa funktionshindrade har också rätt att få resor till och från verksamheten. Färdtjänsten utför dessa resor på uppdrag av socialförvaltningen. Färdtjänsten är till för den som har ett bestående funktionshinder och inte kan resa med kollektivtrafiken på egen hand.

Resor till daglig verksamhet ska samordnas och beställs av verksamheten. Det gör inte den som reser. Brukaren har rätt till 2 resor/dygn. Avgiften för färdtjänst baseras på Västtrafiks priser och zoner som uppdateras årligen. Brukaren faktureras månadsvis enligt dessa priser och resterande står förvaltningen för.

**3. Övriga avgifter****3.1. Övriga kostnader i samband med insatser**

Eventuella omkostnader som uppstår för den enskilde i samband med insatser enligt LSS står den enskilde för själv. Det kan exempelvis vara besök på restaurang eller café eller kostnader för entrébiljetter m.m. till arrangemang som uppstår vid fritids- och kulturaktiviteter och daglig verksamhet.

**3.2. Resor i kommunens fordon**

Vid aktivitetsresor i kommunens fordon debiteras den enskilde en avgift på 18,50 kronor per mil fördelat på antal resande (ej personal). Avgiften baseras på Skatteverkets uppgifter om milersättning med egen bil.

**3.3. Flyttstädning**

Flyttstädning i serviceboende/gruppboende när en boende flyttar eller avlidit ombesörjs i första hand av närstående/god man/förvaltare. Om denne inte har möjlighet utförs städningen av upphandlat företag. Den enskilde/den enskildes dödsbo debiteras en avgift som baseras på den timkostnad som framgår av avtalet mellan kommunen och upphandlat företag.

## Del 3. Allmänna bestämmelser om avgifter och avgiftshandläggning

---

### 1. Nedsättning av avgifter och avgiftsbefrielse

#### 1.1. Avbeställning

Om den enskilde meddelar kommande frånvaro, t.ex. vistelse på annan ort, senast en vecka innan blir hen avgiftsbefriad. En längre tids uppehåll kan innebära omprövning av biståndsbeslutet.

Om den enskilde har matdistribution och vill avbeställa denna ska det göras senast två dagar innan för att bli avgiftsbefriad. Om avbeställning sker senare tas full avgift ut.

#### 1.2. Sjukhusvistelse

Om den enskilde inte kan nyttja insatsen på grund av att sjukhusvistelse blir hen avgiftsbefriad för denna tid.

#### 1.3. Dubbla bostadskostnader

Den som flyttar till särskilt boende och inte hinner avveckla sin tidigare bostad får räkna med båda bostadskostnaderna när avgiften beräknas under högst tre månader. Reduceringen sker endast för den som kan styrka att hyresrätten är uppsagd eller lämnad till försäljning.

### 2. Allmänna bestämmelser

#### 2.1. Anmälningsskyldighet

Den enskilde är skyldig att själv anmäla förändrad inkomst-, förmögenhets- och bostadsförhållanden eller övriga förändringar som kan medföra ändringar av avgiften.

#### 2.2. Betalning av avgift

Uttagandet av avgift är individuellt och avgiften tas ut per individ och inte per hushåll. Den enskilde betalar avgift en månad i efterskott. Den som beviljas insatser skall betala avgiften från den dagen då insatserna startar. I de fall insatser avslutas (gäller även vid dödsfall) avslutas debiteringen samma dag.

#### 2.3. Vid utebliven betalning

Kommunens riktlinjer för krav vid utebliven betalning följs. Vid utebliven betalning skickar kommunen en påminnelse 10 dagar efter förfallodatumet därefter skickas kravet till inkasso.

#### 2.4. Omprövning av avgiftsbeslut

Omräkning av avgifterna sker årligen med tillämpning av ändrade prisbasbelopp, pensioner, skattebestämmelser och inkomstuppgifter. Nytt avgiftsbeslut fattas därför varje år.

Avgiftsbeslutet kan även komma att omprövas under året om något förhållande som påverkar avgiftens storlek har ändrats. Avgiften får ändras utan föregående underrättelse, om ändringen beror på förändringar i prisbasbeloppet (8 kap. 9 § SoL).

Justering av avgift görs inte retroaktivt.

## **2.5. Begäran om avgiftsberäkning och avgiftsbeslut**

För insatser enligt socialtjänstlagen och hälso- och sjukvårdslagen genomförs alltid en avgiftsberäkning enligt den avgiftsberäkning som framgår i del 1 avsnitt 2 i detta dokument och som regleras av 8 kap. socialtjänstlagen.

Motsvarande reglering av avgiftsberäkning förekommer inte i lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) men en enskild med beslutade LSS-insatser har möjlighet att själv begära en avgiftsberäkning. Avgiftsberäkningen genomförs då jämlikt 8 kap. socialtjänstlagen. Det är den enskilde som själv ansvarar för att begära en avgiftsberäkning, men kommunen ska tillse att den enskilde är informerad om möjligheten

## **2.6. Utformning av avgiftsbeslut**

Den enskilde ska erhålla ett skriftligt avgiftsbeslut där det framgår vilka uppgifter som använts i avgiftsunderlaget och beloppen för de slutliga avgifterna och ersättningarna samt skälen för beslutet. Avgiftsbeslutet ska innehålla uppgift om hur och inom vilken tid den enskilde kan överklaga beslutet. Besluten ska normalt ges en giltighetstid på högst ett år, men bör förses med upplysning om att avgiften kan ändras tidigare då något förhållande som påverkar avgiftens storlek ändras. Den enskilde bör dessutom på lämpligt sätt upplysas om sin skyldighet att själv anmäla ändrade omständigheter som är avgiftspåverkande. Om det är känt att vissa uppgifter kommer att ändras i avgiftsunderlaget som kan komma att påverka avgifterna bör kortare giltighetstid sättas.

## **2.7. Överklagande av enskilt avgiftsbeslut**

Avgiftsbeslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol genom så kallat förvaltningsbesvär. Det gäller beslut om avgift och avgiftsförändring samt beräkning av avgiftsunderlag, boendekostnad och förbehållsbelopp. Överklagandet måste komma till socialnämnden inom tre (3) veckor från att den enskilde fick sitt beslut. Socialnämnden prövar om överklagandet har kommit in i rätt tid och skickar sedan vidare ärendet till förvaltningsrätten i Jönköping som prövar överklagandet. Beslutet kan endast överklagas av den som berörs av beslutet.

Besked om avgift ska alltid meddelas skriftligt tillsammans med information om hur man överklagar (besvärshänvisning). Om den enskilde inte själv kan skriva sitt överklagande kan hen få hjälp av någon annan och själv skriva under överklagan, alternativt bifoga en fullmakt där det framgår vem som är ställföreträdare och att denne får företräda den enskilde.

## Bilaga – taxatabell 2022

<b><u>Avgifter för särskilt boende</u></b>	
Särskilt boende, omvårdnad och service	2 170 kronor per månad (maxtaxa)
Matabonnemang särskilt boende	3 850 kronor per månad
Sondnäring	50 kronor per dygn (1 500 kronor per månad)
Förbrukningsvaror	120 kronor per månad
<b><u>Avgifter för ordinärt boende</u></b>	
Hemtjänst	226 kronor per beslutad timma
Trygghetslarm	201 kronor per månad
Installation av trygghetslarm	200 kronor som engångsavgift
Avgift för borttappat larm	1000 kronor som engångsavgift
Matavgift vid matdistribution	56 kronor per portion
Distributionsavgift (del av hemtjänsttimmar)	188 kronor per beslutad timma (för makar eller sammanlevande sambos där båda har matdistribution delas avgiften på två)
Dagverksamhet	68 kronor per tillfälle (för deltagare som deltar halvdagar debiteras halva avgiften)
Matavgift vid dagverksamhet	56 kronor per portion
Avlösning	Avgiftsfritt upp till 12 timmar/månad, därefter motsvarande avgift som hemtjänst
Korttidsboende/växelvård	72 kronor per dygn
Måltidsavgift korttidsboende/växelvård	128 kronor per dygn
<b><u>Avgifter för hälso- och sjukvårdsinsatser</u></b>	
Hemsjukvård	361 kronor per månad
<b><u>Avgifter vid insatser enligt LSS</u></b>	
Mat under korttidsvistelse och korttidstillsyn	Genomsnitt av Konsumentverkets referensvärden för livsmedelskostnader för åldersintervallerna 0-5 år, 6-13 år, 14-17 år och 18-60 år.
Bostad med särskild service för ungdomar under 18 år	Enligt riktlinjer för handläggning av föräldrars ersättningskyldighet för placerade barn
Mat i bostad med särskild service för vuxna - gruppboende (gemensam hushållskassa)	2500 kronor per månad
Förbrukningsvaror gruppboende	120 kronor per månad
<b><u>Övrigt</u></b>	
Annat bistånd	226 kronor per beslutad timma (samma som hemtjänst)
Flyttstäd	Avgift som den timkostnad som upphandlat företag fakturerar kommunen.
Resor i kommunens fordon (vid t.ex. aktivitetsresor)	18,50 kronor per mil fördelat på antal resande (ej personal)

**§1**

KS2021/319

**Avgifter 2022 för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning****Beslut**

Arbetsutskottet återremitterar ärendet till socialnämnden med följande motivering; Taxor och avgifter måste hanteras som ett eget ärende till kommunfullmäktige och inte som en bilaga till tillämpningsanvisningen. Tillämpningsanvisningen som styrdokument handläggs och beslutas av socialnämnden, då det faller inom nämndens egna beslutsbefogenheter.

Paragrafen justeras omedelbart.

**Ärendet**

Kommunfullmäktige gav 2021-04-29, § 52, socialnämnden i uppdrag att årligen justera avgifter samt nivåer för maxtaxa och minimibelopp i enlighet med de principer som framgår av styrdokumentet ”Tillämpningsanvisning för avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning” (KS2019/283-10). Socialförvaltningen har nu justerat avgifterna enligt dessa principer och förslag till nya avgifter för år 2022 framgår av tillämpningsanvisningen för år 2022.

Under 2021 har socialförvaltningen även gjort en utvärdering av den nu gällande anvisningen och då funnit vissa mindre förbättringsförslag. Tillämpningsanvisningen för 2022 presenterades därför som ett informationsärende för socialnämnden i oktober 2021 där förvaltningen redogjorde för dessa förbättringsförslag. Vid oktobersammanträdet diskuterade nämnden även en eventuell höjning av hemtjänstavgiften då den nuvarande avgiften är relativt låg i jämförelse med flera närliggande och andra jämförbara kommuner.

Socialnämnden har behandlat ärendet på sammanträde 2021-12-14, § 133, och föreslår följande: Socialnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta upprättat förslag till ”Tillämpningsanvisning för avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning år 2022”. Socialnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta avgifterna för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning som framgår av den nya Tillämpningsanvisningen för år 2022. Tillämpningsanvisningen och avgifterna träder i kraft 2022-03-01 och ersätter då tidigare avgifter och anvisning (KS2019/283-10).

**Förslag till beslut****Ledamöternas förslag till beslut**

Michael Plogell (FR) föreslår att ärendet återremitteras till socialnämnden med följande motivering; Taxor och avgifter måste hanteras som ett eget ärende till kommunfullmäktige och

inte som en bilaga till tillämpningsanvisningen. Michael Plogell (FR) föreslår även att paragrafen justeras omedelbart. Förslagen antas.

**Beslutsunderlag**

- §133 SN Avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022
- Tillämpningsanvisning för avgifter för stöd och service till äldre och personer med funktionsnedsättning 2022

**Skickas till**

Socialnämnden

**Paragrafen är justerad**



22. Redovisning av besvarade samt  
obesvarade medborgarförslag 2021 (kf fattar  
slutligt beslut) KS2021/327



**§14**

KS2021/327

**Redovisning av besvarade, samt obesvarade, medborgarförslag  
2021****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner redovisning av obesvarade medborgarförslag, samt förteckning över besvarade medborgarförslag under 2021.

**Ärendet**

Enligt kommunfullmäktiges arbetsordning § 30 ska kommunstyrelsen och nämnderna en gång per år redovisa dels de beslut som fattats med anledning av medborgarförslag, och dels de medborgarförslag som inte behandlats inom denna tid.

Kommunstyrelseförvaltningen har upprättat en förteckning över obesvarade medborgarförslag, samt en förteckning över besvarade medborgarförslag under 2021, daterade 2021-12-23.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

**Förslag till beslut****Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner redovisning av obesvarade medborgarförslag, samt förteckning över besvarade medborgarförslag under 2021.

**Beslutsgång**

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

**Beslutsunderlag**

- Redovisning av besvarade, samt obesvarade, medborgarförslag 2021
- Redovisning av nämndernas besvarade medborgarförslag, 2021
- Redovisning av obesvarade medborgarförslag

**Skickas till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

---

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

## FÖRTECKNING OBESVARADE MEDBORGARFÖRSLAG

### KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

Diarienummer	Rubrik och förslagsställare	Anmält på kf	Berednings- och beslutsinstans	Anmärkning/övrig info
<b>1</b> KS2019/295	Medborgarförslag om utegym i Skattegårdsparken  Thomas Perlov	2020-02-06	Samhällsbyggnadsnämnden	
<b>2</b> KS2020/121	Medborgarförslag om förbättringar vid Råssa återvinningscentral  Johan Bergman	2020-09-17	Samhällsbyggnadsnämnden	
<b>3</b> KS2020/268	Medborgarförslag om förbättring av belysning på lekplatsen i Erikstorp  Magnus Fagerberg	2020-12-09	Samhällsbyggnadsnämnden	
<b>4</b> KS2020/257	Medborgarförslag om tennisbana i Bollebygd  Lavin Thelin	2020-12-09	Kommunstyrelsen	
<b>5</b> KS2021/34	Medborgarförslag om padelbana i Erikstorp  Emelie Hagman	2021-02-11	Samhällsbyggnadsnämnden	
<b>6</b> KS2021/118	Medborgarförslag om belysning vid återvinningsstationer  Bengt Forsling	2021-04-29	Samhällsbyggnadsnämnden	
<b>7</b> KS2021/120	Medborgarförslag gällande gammal tennisplan i Erikstorp  Henrik Arnquist	2021-04-29	Kommunstyrelsen	

## FÖRTECKNING OBESVARADE MEDBORGARFÖRSLAG

### KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

KS2021/131 <b>8</b>	Medborgarförslag om multisportanläggning Jesper Tomasini	2021-04-29	Kommunstyrelsen	
KS2021/166 <b>9</b>	Medborgarförslag om lekplats i Bollebygd Sara Pihel	2021-06-09	Kommunstyrelsen	Ksau och ks jan 2022.
KS2021/171 <b>10</b>	Medborgarförslag om övergångsställe över Erikstorpsvägen Ann-Sofie Daltegen	2021-06-09	Samhällsbyggnadsnämnden	
KS2021/177 <b>11</b>	Medborgarförslag om hälsa i Bollebygds kommun Fredrik Samuelson och Jenny Ström Hansson	2021-06-09	Kommunstyrelsen	Ska tillbaka till KF för beslut. Kommer till KF 2022-02-10.
KS2021/195 <b>12</b>	Medborgarförslag om permanenta vägbulor på Erikstorpsvägen Zabina Järpfjord	2021-09-16	Samhällsbyggnadsnämnden	
KS2021/196 <b>13</b>	Medborgarförslag om skyltar kring lägre hastighet Erikstorpsvägen-Rans Floges väg Zabina Järpfjord	2021-09-16	Samhällsbyggnadsnämnden	
KS2021/197 <b>14</b>	Medborgarförslag om sänkt hastighet på Erikstorpsvägen-Rans Floges väg Zabina Järpfjord	2021-09-16	Samhällsbyggnadsnämnden	

**FÖRTECKNING OBESVARADE MEDBORGARFÖRSLAG**
**KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN**

KS2021/198 <b>15</b>	Medborgarförslag om övergångsställe på Erikstorpsvägen-Rans Floges väg  Zabina Järpfjord	2021-09-16	Samhällsbyggnadsnämnden	
KS2021/219 <b>16</b>	Medborgarförslag om koloniområde i Bollebygd  Gunnar Riegertz	2021-09-16	Kommunstyrelsen	
KS2021/233 <b>17</b>	Medborgarförslag om rastplats för hundar  Ewa Fröjd	2021-10-14	Samhällsbyggnadsnämnden	
KS2021/261 <b>18</b>	Medborgarförslag om ny flaggstång vid kommunhuset  Johan Bergman	2021-10-14	Kommunstyrelsen	
KS2021/262 <b>19</b>	Medborgarförslag om för hög hastighet på Elviras väg  Sebastian Berntsson	2021-10-14	Samhällsbyggnadsnämnden	
KS2021/277 <b>20</b>	Medborgarförslag gällande utskick med e-mail och papperspost  Erik Berglund	2021-11-11	Kommunstyrelsen	
KS2021/280 <b>21</b>	Medborgarförslag om inrättande av slöseriombudsman  Gunnar Riegertz	2021-12-08	Kommunstyrelsen	

## FÖRTECKNING ÖVER BESVARADE MEDBORGARFÖRSLAG UNDER 2021

### KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

Diarienummer	Rubrik och förslagsställare	Anmält på kf	Berednings- och beslutsinstans
KS2020/259	Medborgarförslag om samlingslokal för pensionärer  Britta Ekberg, Christina Wernersson	2020-12-09	<b>Kommunstyrelsens beslut 2021-08-31, § 137:</b>  Bristande tillgång till lokaler är en stor utmaning i Bollebygds kommun, som är en snabbt växande kommun. Samtliga av kommunens egna verksamheter har lokalbrist och av den anledningen finns det inte möjlighet för kommunen att erbjuda en samlingslokal till pensionärer som efterfrågas. Utifrån den kommunala likställighetsprincipen vore ett allaktivitetshus som kan nyttjas av hela kommunens föreningsliv att föredra. I dagsläget finns dock inga lediga lokaler som kommunen kan erbjuda, men frågan om en lokal, ett allaktivitetshus, som alla föreningar kan nyttja är intressant och bör vara av intresse att lyftas upp för dialog och i framtiden politiskt beslut. Föreningar i kommunen bör återuppta dialog med socialnämnden om bokning av Bollegården när coronapandemin är över. Bollebygds kommun har initierat ett arbete med att ta fram riktlinjer för uthyrning av kommunala befintliga lokaler, när de inte används av kommunens verksamheter. Dock är riktlinjerna inte färdiga att antas politiskt än. Med detta anses medborgarförslaget besvarat.
KS2019/286	Medborgarförslag om ny översiktsplan  Johan Bergman	2020-02-06	<b>Samhällsbyggnadsnämndens beslut 2021-08-16, § 149:</b>  Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att avslå medborgarförslaget i den del som avser det bilagda kartunderlaget. Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att anse medborgarförslaget besvarat i den del som syftar till att man i arbetet med kommunens nya översiktsplan beaktar Nolåns dalgång med tillhörande jordbruksmark.
KS2021/147	Medborgarförslag om att införa meröppet på Bollebygd bibliotek  Karin Birkestad	2021-06-09	<b>Utbildningsnämndens beslut 2021-11-15, § 78:</b>  Utbildningsnämnden beslutar att medborgarförslaget är besvarat. Förvaltningen gör följande bedömning: Biblioteket i Bollebygds tätort har idag ganska generösa öppettider. Det är bland annat öppet till kl 19 två dagar i veckan samt lördagar kl 10-13. Filialbiblioteket i Töllsjö har bemannat varje tisdag kl 16-19. Filialen kommer i slutet av året att starta upp meröppet. Kommunen har även fått medel från Kulturrådet till att utveckla meröppet i Töllsjö samt undersöka behovet och möjligheten till en filial med meröppet i Olsfors. Det finns möjlighet att låna e-böcker, e-ljudböcker och strömmande film via biblioteket gratis. Dessa tjänster är tillgängliga dygnet runt. Det är också möjligt att låna om och reservera nya titlar via bibliotekets webbsida.

## FÖRTECKNING ÖVER BESVARADE MEDBORGARFÖRSLAG UNDER 2021

### KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

			Det som krävs är att personen har ett lånekort på biblioteket i Bollebygd. Faller kommunens satsning på meröppet i Töllsjö, och på sikt Olsfors, väl ut så är det mycket möjligt att även tätortens bibliotek kan få meröppet.
KS2018/243	Medborgarförslag om en ny lekplats i Erikstorp/ Bergadalen  Josefine Ström	2018-12-13	<p>Samhällsbyggnadsnämndens beslut 2021-11-15, § 218:</p> <p>Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att avslå medborgarförslaget om en ny lekplats i Bergadalen. Samhällsbyggnadsnämnden översänder förslaget som idé till utbildningsförvaltningens pågående utredning om fritidsprogram.</p> <p>Bollebygds kommun beslutade under 2005 (kommunstyrelsens beslut 2005-10-06 §119) att avveckla 10 av dåvarande 14 allmänna lekplatser som fanns i kommunen. Samtidigt beslutades att rusta upp de fyra kvarvarande lekplatserna. Beslutet har under åren därefter verkställts och Bollebygds kommun har idag i enlighet med detta beslut fyra allmänna lekplatser, utöver de lekytor som finns vid skolor och förskolor. Två lekplatser i Bollebygd, en i Olsfors och en i Töllsjö. Samhällsbyggnadsförvaltningens park- och avfallsenhet ansvarar för skötsel av lekplatserna. Anläggandet av ny lekplats bedöms vara en investering i storleksordningen från 500 tkr upp till 1 mnkr för en liten lekplats. För större lekplatser blir kostnaden flera miljoner kronor. Utöver engångskostnad för anläggning medför en lekplats även en årlig driftskostnad som kan bedömas uppgå till runt 20-50 tkr. Den årliga driftkostnaden kan öka ytterligare om lekplatsen utsätts för skadegörelse vilket är en risk som måste vägas in. De förhållandevis höga kostnaderna beror dels på lagstadgade krav på säkerhet och tillgänglighet, dels på att samhällsbyggnadsförvaltningen inte har personella resurser att genomföra en sådan anläggning i egen regi utan skulle behöva extern hjälp vilket ytterligare ökar kostnaden. Det saknas idag medel i samhällsbyggnadsnämndens budget både vad avser nyanläggning liksom årlig skötsel av ytterligare en kommunal lekplats.</p>
KS2019/249	Medborgarförslag om en lekpark i Tubbed  Emma Ljung	2019-11-14	<p>Samhällsbyggnadsnämndens beslut 2021-11-15, § 219:</p> <p>Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att avslå medborgarförslaget om en lekpark i Tubbed. Samhällsbyggnadsnämnden översänder förslaget som idé till utbildningsförvaltningens pågående utredning om fritidsprogram. Bollebygds kommun beslutade under 2005 (kommunstyrelsens beslut 2005-10-06 §119) att avveckla 10 av dåvarande 14 allmänna lekplatser som fanns i kommunen. Samtidigt beslutades att rusta upp de fyra kvarvarande lekplatserna.</p>

## FÖRTECKNING ÖVER BESVARADE MEDBORGARFÖRSLAG UNDER 2021

### KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

			<p>Beslutet har under åren därefter verkställts och Bollebygds kommun har idag i enlighet med detta beslut fyra allmänna lekplatser, utöver de lektytor som finns vid skolor och förskolor. Två lekplatser i Bollebygd, en i Olsfors och en i Töllsjö. Samhällsbyggnadsförvaltningens park- och avfallsenhet ansvarar för skötsel av lekplatserna. Anläggandet av ny lekplats bedöms vara en investering i storleksordningen från 500 tkr upp till 1 mnkr för en liten lekplats. För större lekplatser blir kostnaden flera miljoner kronor. Utöver engångskostnad för anläggning medför en lekplats även en årlig driftskostnad som kan bedömas uppgå till runt 20-50 tkr. Den årliga driftskostnaden kan öka ytterligare om lekplatsen utsätts för skadegörelse vilket är en risk som måste vägas in. De förhållandevis höga kostnaderna beror dels på lagstadgade krav på säkerhet och tillgänglighet, dels på att samhällsbyggnadsförvaltningen inte har personella resurser att genomföra en sådan anläggning i egen regi utan skulle behöva extern hjälp vilket ytterligare ökar kostnaden. Det saknas idag medel i samhällsbyggnadsnämndens budget både vad avser nyanläggning liksom årlig skötsel av ytterligare en kommunal lekplats.</p>
KS2020/228	<p>Medborgarförslag om utegym på Erikstorp</p> <p>Sara Winberg</p>	2020-11-12	<p><b>Samhällsbyggnadsnämndens beslut 2021-11-15, § 220:</b></p> <p>Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att avslå medborgarförslaget, men uppmuntrar förslagsställaren att driva frågan vidare i samarbete med föreningslivet. Samhällsbyggnadsnämnden översänder förslaget som idé till utbildningsförvaltningens pågående utredning om fritidsprogram.</p> <p>Att bygga ett utomhusgym innebär kostnader både i anläggningsskedet och för fortsatt drift och skötsel. Materialkostnaden för ett mindre utomhusgym kan uppskattas till mellan 150.000 och 300.000 kronor, till vilket kommer kostnader för markarbeten och montering. Eftersom det saknas personella resurser i förvaltningen att genomföra ett sådant arbete i egen regi skulle det behövas extern hjälp vilket ytterligare ökar kostnaden. Den årliga driftskostnaden är svår att uppskatta men det handlar i vart fall om åtminstone 20.000 kronor. Samhällsbyggnadsnämnden har inga medel i budget för vare sig anläggning eller drift av ett utomhusgym. I det fall det lokala föreningslivet skulle driva frågan finns möjligheter att ansöka om föreningsstöd från kommunen, och att söka bidrag och sponsring från näringsliv och andra föreningar.</p> <p>Bollebygds kommun har fått ett antal medborgarförslag på samma tema under de senaste åren. Samhällsbyggnadsförvaltningen håller med förslagsställarna om att ett, eller flera, utomhusgym</p>

## FÖRTECKNING ÖVER BESVARADE MEDBORGARFÖRSLAG UNDER 2021

### KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

			skulle vara ett trevligt inslag i kommunen och ser den positiva effekt på folkhälsan som det skulle kunna innebära. Det finns emellertid inga medel avsatta i nämndens budget för den här typen av projekt. Förvaltningen ser däremot möjligheter för det lokala föreningslivet att driva frågan vidare, och då kunna ansöka om både anläggningsbidrag och driftbidrag hos kommunen, liksom andra typer av stöd, bidrag och sponsring för projektet.
KS2021/132	Medborgarförslag om utegym i Bollebygd  Jesper Tomasini		<b>Kommunstyrelsens beslut 2021-12-16, § 223:</b>  Kommunstyrelsen beslutar att medborgarförslaget är besvarat. Att bygga ett utomhusgym innebär kostnader både i anläggningsskedet och för fortsatt drift och skötsel. Materialkostnaden för ett mindre utomhusgym kan uppskattas till mellan 150 tkr och 300 tkr beroende på storlek på utegymmet. Till detta kommer också kostnader för markarbeten och montering. Eftersom det saknas personella resurser i samhällsbyggnadsförvaltningen att genomföra ett sådant arbete i egen regi skulle det behövas extern hjälp vilket ytterligare ökar kostnaden. Den årliga driftskostnaden är svår att uppskatta men det handlar om åtminstone 20 tkr. I kommunstyrelseförvaltningens handläggning av ärendet har samhällsbyggnadsförvaltningen tillfrågats kring framförallt kostnadsfrågan. Samhällsbyggnadsnämnden har inga medel i budget för vare sig anläggning eller drift av ett utomhusgym. I det fall det lokala föreningslivet skulle driva frågan finns möjligheter att ansöka om föreningsstöd från kommunen, och att söka bidrag och sponsring från näringsliv och andra föreningar.
KS2021/165	Medborgarförslag om upprustning av gångvägar  Maria Brandt		<b>Kommunstyrelsens beslut 2021-12-16, § 225:</b>  Kommunstyrelsen beslutar att medborgarförslaget är besvarat. I handläggningen av ärendet har samhällsbyggnadsförvaltningens synpunkter inhämtats. Förvaltningen delar förslagsställarens uppfattning att gångväg mellan Villavägen och Ekdalen är i behov av att rustas upp. Projektet är påbörjat 2021, och består av anläggande av ny trappa, uppdatering av vatten- och avlopp samt iordningställande i form av asfaltering av gångvägen. Förvaltningens prognos är att arbetet fysiskt påbörjas under våren 2022 och står klart till sommaren 2022. Stig från Odens väg till Villavägen bör utredas vidare för att se över de ekonomiska förutsättningarna, behov och möjlighet till genomförande.



## FÖRTECKNING ÖVER BESVARADE MEDBORGARFÖRSLAG UNDER 2021

### KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

KS2021/226	<p>Medborgarförslag om flaggning på minnesdag av folkmordet på assyrier</p> <p>Gunnar Riegertz</p>	<p><b>Kommunstyrelsens beslut 2021-12-16, § 220:</b></p> <p>Kommunstyrelsen beslutar att avslå medborgarförslaget. Förslaget lyder att Bollebygds kommun varje år den 24 april uppmärksammar minnesdagen av folkmordet på ca 400 000 assyrier, syrianer, kaldeer, pontiska greker och armenier. Bollebygds kommun borde detta datum hissa assyriska, armeniska, grekiska och syriska flaggor. Kommunfullmäktige har på sammanträde 2021-11-11, § 172, antagit riktlinjer för flaggning i Bollebygds kommun. I riktlinjerna anges de tillfällen och datum, t ex allmänna flaggdagar, som flaggning ska ske på de officiella och kommunala flaggstängerna. Utöver de flaggtillfällen som anges i riktlinjerna ska det flaggas med stor restriktivitet. Då det i nyligen antagna riktlinjer för flaggning i Bollebygds kommun inte anges att flaggning ska ske för att uppmärksamma minnesdagen av folkmordet på assyrier m.fl. gör kommunstyrelseförvaltningen bedömningen att medborgarförslaget ska avslås.</p>
KS2021/225	<p>Medborgarförslag om flaggning på Förintelsens minnesdag</p> <p>Gunnar Riegertz</p>	<p><b>Kommunstyrelsens beslut 2021-12-16, § 221:</b></p> <p>Kommunstyrelsen beslutar att avslå medborgarförslaget. Förslaget lyder att Bollebygds kommun varje år uppmärksammar Förintelsens minnesdag den 27 januari och Kristallnatten, natten mellan den 9 och 10 november. Något av dessa datum borde Bollebygds kommun hissa Israels flagga för att hedra judarna och offren av nazisternas gärningar. Kommunfullmäktige har på sammanträde 2021-11-11, § 172, antagit riktlinjer för flaggning i Bollebygds kommun. I riktlinjerna anges de tillfällen och datum, t ex allmänna flaggdagar, som flaggning ska ske på de officiella och kommunala flaggstängerna. Utöver de flaggtillfällen som anges i riktlinjerna ska det flaggas med stor restriktivitet. Då det i nyligen antagna riktlinjer för flaggning i Bollebygds kommun inte anges att flaggning ska ske för att uppmärksamma vare sig Förintelsens minnesdag eller Kristallnatten gör kommunstyrelseförvaltningen bedömningen att medborgarförslaget ska avslås.</p>
KS2021/224	<p>Medborgarförslag om flaggning på samernas nationaldag</p> <p>Gunnar Riegertz</p>	<p><b>Kommunstyrelsens beslut 2021-12-16, § 222:</b></p> <p>Kommunstyrelsen beslutar att medborgarförslaget är besvarat. Kommunfullmäktige har på sammanträde 2021-11-11, § 172, beslutat om riktlinjer för flaggning i Bollebygds kommun, och i handläggningen av ärendet, inklusive en återremiss, har förslag om flaggning på de av Sveriges riksdag erkända nationella minoriteternas nationaldagar inarbetats i riktlinjerna. Där i inkluderas flaggning på samernas nationaldag, 6 februari.</p>

## FÖRTECKNING ÖVER BESVARADE MEDBORGARFÖRSLAG UNDER 2021

### KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

KS2021/119	<p>Medborgarförslag om att Bollebygds kommun uppför ett utegym centralt i Bollebygd</p> <p>Håkan Alfredsson</p>	<p><b>Kommunstyrelsens beslut 2021-12-16, § 225:</b></p> <p>Kommunstyrelsen beslutar att medborgarförslaget är besvarat. Att bygga ett utomhusgym innebär kostnader både i anläggningsskedet och för fortsatt drift och skötsel. Materialkostnaden för ett mindre utomhusgym kan uppskattas till mellan 150 tkr och 300 tkr beroende på storlek på utegymmet. Till detta kommer också kostnader för markarbeten och montering. Eftersom det saknas personella resurser i samhällsbyggnadsförvaltningen att genomföra ett sådant arbete i egen regi skulle det behövas extern hjälp vilket ytterligare ökar kostnaden. Den årliga driftskostnaden är svår att uppskatta men det handlar om åtminstone 20 tkr. I kommunstyrelseförvaltningens handläggning av ärendet har samhällsbyggnadsförvaltningen tillfrågats kring framförallt kostnadsfrågan. Samhällsbyggnadsnämnden har inga medel i budget för vare sig anläggning eller drift av ett utomhusgym. I det fall det lokala föreningslivet skulle driva frågan finns möjligheter att ansöka om föreningsstöd från kommunen, och att söka bidrag och sponsring från näringsliv och andra föreningar.</p>
KS2020/252	<p>Medborgarförslag om upprustning av lekplatsen i Olsfors</p> <p>Anneli Arneros</p>	<p><b>Samhällsbyggnadsnämndens beslut 2021-12-13, § 245:</b></p> <p>Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att medborgarförslaget är besvarat. Babygungan har kontrollerats särskilt och bedöms vara funktionell. Lekredskapen kommer bytas ut successivt allt eftersom de blir uttjänta. Förslagsställaren önskar att lekplatsen rustas upp och skickar med ett antal förslag på lekredskap som lekplatsen skulle kunna kompletteras med. Lekplatsen i Olsfors kallas Skogsparken och stod färdig 2006. Lekplatsen är integrerad i naturen och lekredskapen är valda för att smälta in i skogsmiljön. Det finns en stor klätterställning byggd av stockar, en gungställning och en längre rutschkana, samt sandlåda. Samhällsbyggnadsförvaltningen utför löpande kontroller och underhåll av lekplatsen. Förvaltningens egen personal kontrollerar lekplatserna månatligen och extern besiktningsman gör en omfattande kontroll varje år. Med anledning av ett klagomål på just babygungan har förvaltningen under våren 2021 gjort särskild kontroll av gungan både med egen personal och med hjälp av den externa besiktningsmannen. Förvaltningen har också haft kontakt med företaget som tillverkar gungan. Gungan ifråga är godkänd enligt säkerhetskraven för publika lekredskap, EN1176. Park- och avfallsenheten har i sin underhållsplan medel för att rusta upp eller byta ut lekredskap som gått sönder eller på annat sätt utgör en risk. Det finns däremot inga medel avsatta för att köpa in ytterligare lekredskap.</p>

## FÖRTECKNING ÖVER BESVARADE MEDBORGARFÖRSLAG UNDER 2021

### KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

		<p>Inköp av ny babygunga skulle kosta 5-10 000 kr inkl moms, plus arbete för montering. En mer omfattande upprustning bedöms kosta från 100 tkr. Fler lekredskap påverkar även driften av lekplatserna och innebär behov av ökade budgetanslag. Bedömningen från både samhällsbyggnadsförvaltningen och extern besiktningsman är att det vid normal användning inte bör finnas någon risk att babygungan på lekplatsen tippas över och orsakar fall. Gungan är avsedd för mindre barn, upp till cirka ett års ålder. Om den till exempel används av större barn blir tyngdpunkten annorlunda, och gungan kan, precis som andra gungor, innebära en risk för fall. Tillverkaren av gungan har inte fått några andra klagomål på gungor av denna modell. Förvaltningen bedömer att det inte är skäligt att byta ut babygungan innan den är uttjänt, men ser inga hinder för att välja en annan modell när det är dags att byta ut gungan.</p> <p>Förvaltningen förstår att lekplatserna är viktiga för kommunens medborgare och ser att det finns ett stort engagemang. Det kommer in många medborgarförslag som rör upprustning och nybyggnation av lekplatser. Kommunen har genom ett inriktningsbeslut 2005 fastställt att det ska finnas fyra kommunala lekplatser och mellan 2006-2017 har dessa fyra lekplatser färdigställts. Om inriktningsbeslutet skulle ändras är förvaltningens bedömning att frågan om antal lekplatser, deras lokalisering, storlek och utformning samt budget för anläggande och drift kräver en större genomlysning i form av mer detaljerade utredningar och beslutsunderlag. Även frågan om upprustning av de olika lekplatserna behöver hanteras i ett större sammanhang, baserat på behov, ålder och slitage på respektive lekplats. Detta skulle till exempel kunna hanteras i ett lekplatsprogram med underhållsplan.</p>
KS2020/232	<p>Medborgarförslag om utemiljön i Skattegårdsparken</p> <p>Berit Slettemo-Carlsson och Rosey Rinde</p>	<p><b>Samhällsbyggnadsnämndens beslut 2021-12-13, § 246:</b></p> <p>Samhällsbyggnadsnämnden avslår medborgarförslaget. Skattegårdsparken är en park med lekplats, planteringar och flera olika sittplatser. Parken färdigställdes under slutet av 2017 och inför anläggandet arbetade kommunen med att inhämta synpunkter från allmänheten på parkens utformning. Temat för Skattegårdsparken är "sinnenas park" och den är tänkt att fungera för såväl ung som gammal. Det finns inte utrymme i budgeten för nyinvesteringar i Skattegårdsparken. Kostnaden för byggnation av nya sittplatser och pergola uppskattas till minst 150 tkr. Samhällsbyggnadsförvaltningen förstår förslagsställarnas intentioner och håller med om att det är positivt att tillskapa olika typer av mötesplatser utomhus, även om det i dagsläget inte längre är samma restriktioner kring att träffas</p>

**FÖRTECKNING ÖVER BESVARADE MEDBORGARFÖRSLAG UNDER 2021**

## KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

			fysiskt som när förslaget lämnades. Förvaltningen anser dock att det inte är försvarbart att så snart efter parkens färdigställande göra större ombyggnationer och nyinvesteringar i parken. Förvaltningen noterar vidare att samhällsbyggnadsnämnden vid sammanträde 2021-11-15 beslutat att uppdra åt förvaltningen att utreda möjligheten att anlägga ett utegym i Skattegårdsparken. Förvaltningen bedömer att det inte är möjligt att tillgodose båda dessa önskemål om förändringar inom parken.
--	--	--	--



## 23. Svar på medborgarförslag om lekplats i Bollebygd KS2021/166



**§15**

KS2021/166

## **Svar på medborgarförslag om lekplats i Bollebygd**

### **Beslut**

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen avslår medborgarförslaget om en stor lekplats i Bollebygd.

### **Ärendet**

Sara Pihel föreslår i medborgarförslag daterat 2021-05-01 att det ska byggas en stor lekplats i Bollebygd, en lekplats där det finns något för barn i alla åldrar. Kommunfullmäktige har på sammanträde 2021-06-09, § 81, överlämnat medborgarförslaget till kommunstyrelsen för handläggning och beslut.

Bollebygds kommun beslutade under 2005 (KS 2005-10-06, §119) att avveckla 10 av dåvarande 14 allmänna lekplatser som fanns i kommunen. Samtidigt beslutades att rusta upp de fyra kvarvarande lekplatserna. Beslutet har under åren därefter verkställts och Bollebygds kommun har idag i enlighet med detta beslut fyra allmänna lekplatser – utöver de lektytor som finns vid skolor och förskolor – två lekplatser i Bollebygd, en i Olsfors och en i Töllsjö. Samhällsbyggnadsförvaltningens park- och avfallsenhet ansvarar för skötsel av lekplatserna.

Anläggandet av ny lekplats bedöms vara en investering i storleksordningen från 500 tkr upp till 1 mnkr för en liten lekplats. För större lekplatser blir kostnaden flera miljoner kronor. Utöver engångskostnad för anläggning medför en lekplats även en årlig driftskostnad som kan bedömas uppgå till mellan 20-50 tkr. Den årliga driftskostnaden kan öka ytterligare om lekplatsen utsätts för skadegörelse vilket är en risk som måste vägas in. De förhållandevis höga kostnaderna beror dels på lagstadgade krav på säkerhet och tillgänglighet, dels på att samhällsbyggnadsförvaltningen inte har personella resurser att genomföra en sådan anläggning i egen regi utan skulle behöva extern hjälp vilket ytterligare ökar kostnaden. Kommunstyrelsen ansvarar inte för anläggning och skötsel av de kommunala lekplatserna, utan det gör samhällsbyggnadsnämnden, och idag saknas det medel i nämndens budget både vad avser nyanläggning liksom årlig skötsel av ytterligare en kommunal lekplats.

Tillgång till ytor för lek och utevistelse är viktigt för barns hälsa och utveckling. Alla barn har rätt till lek i en stimulerande, trygg och lämplig miljö enligt FNs barnkonvention, som är lag i Sverige. Det ställs mycket höga krav på kommunen att allmänna lekplatser uppfyller lagstiftningens krav på säkerhet och tillgänglighet. För att en lekplats ska vara till gagn för barnen måste den vara säker, trygg och tillgänglig. Lekplatserna behöver kontinuerligt underhåll och skötsel. Om samhällsbyggnadsförvaltningen inte har resurser att underhålla lekplatserna riskeras barnens säkerhet.

Bollebygds kommun har genom beslutet i kommunstyrelsen 2005 valt en inriktning, som även återfinns hos flera andra kommuner i landet, och som innebär att ett fåtal större lekplatser prioriteras istället för många mindre. De fyra kommunala lekplatserna som finns i kommunen är temalekplatser där det utöver lekredskap också finns utrymme för hela familjer att till exempel träffas och grilla m.m. Fokus på ett mindre antal lekplatser innebär att säkerheten och trivseln på dessa blir högre genom att ansvarig förvaltning kan arbeta med kontinuerligt underhåll av lekplatserna, vilket inte varit fallet tidigare. Samtidigt konstaterar kommunstyrelseförvaltningen att frågan om nya lekplatser återkommer med jämna mellanrum i takt med att nya bostäder byggs och tätorterna i kommunen växer.

Både kommunstyrelseförvaltningen och samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att det saknas möjlighet att nyanlägga lekplatser så länge detta inriktningsbeslut från 2005 gäller. Om inriktningsbeslutet skulle ändras är det kommunstyrelseförvaltningens bedömning att frågan om antal lekplatser, deras lokalisering, storlek och utformning samt budget för anläggande och drift, kräver en större genomlysning i form av mer detaljerade utredningar och beslutsunderlag. Dessutom måste nyttan av fler lekplatser vägas mot andra gruppers intresse och behov av andra typer av anläggningar för fritidsaktiviteter och utomhusvistelse. Kommunstyrelseförvaltningen bedömer mot bakgrund av detta att medborgarförslaget ska avslås.

## **Förslag till beslut**

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen avslår medborgarförslaget om en stor lekplats i Bollebygd.

## **Beslutsgång**

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

## **Beslutsunderlag**

- Svar på medborgarförslag om lekplats i Bollebygd
- Medborgarförslag om lekplats i Bollebygd(152004)\_Bortredigerad
- §81 Kf Inkommet medborgarförslag: Medborgarförslag om lekplats i Bollebygd

## **Skickas till**

Kommunstyrelsen

## **Paragrafen är justerad**

Från: [REDACTED]  
Till: [Funktionsadress Kommunstyrelsen](#)  
Ärende: Re: Medborgarförslag  
Datum: den 1 maj 2021 14:36:34

---

Ursäkta jag glömde adress och telefonnummer.

Sara Pihel  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Den lör 1 maj 2021 14:34 Sara Pihel <[sara.pihel@gmail.com](mailto:sara.pihel@gmail.com)> skrev:

Hej!!

Jag tycker att Bollebygd är en helt underbar plats att bo på men vi saknar en oerhört viktig sak! En riktigt fin och stor lekplats. Jag skulle vilja ha en lekplats där det finns allt, dit folk utanför kommunen åker till för att den är så bra. En lekplats där det finns något för barn i alla åldrar.

Mvh Sara Pihel





§81

KS2021/166

## **Inkommet medborgarförslag: Medborgarförslag om lekplats i Bollebygd**

### **Beslut**

Kommunfullmäktige överlämnar medborgarförslaget till kommunstyrelsen för handläggning och beslut.

### **Ärendet**

Sara Pihel föreslår i medborgarförslag daterat 2021-05-01 att det ska byggas en stor lekplats i Bollebygd, en lekplats där det finns något för barn i alla åldrar.

### **Beslutsunderlag**

- Medborgarförslag om lekplats i Bollebygd(152004)\_Bortredigerad



24. Svar på motion (-) om idrottspolitiskt program (kf fattar slutligt beslut) KS2021/130

**§16**

KS2021/130

**Svar på motion (-) om idrottspolitiskt program****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunfullmäktige beslutar att avslå motionen eftersom det redan pågår ett arbete i kommunen med de delar som motionen lyfter.

**Ärendet**

Mathias Carlzon (-) föreslår i en motion daterad 2021-03-20 att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att bland annat ta fram ett idrottspolitiskt program för att tydliggöra Bollebygds kommuns idrottspolitiska inriktning de kommande åren. Kommunfullmäktige remitterade motionen till kommunstyrelsen för handläggning 21-04-29 (KS2021/130 §74).

Det som motionären föreslår att kommunstyrelsen ska få i uppdrag att genomföra är att:

1. Ta fram ett idrottspolitiskt program för att tydliggöra Bollebygd kommuns idrottspolitiska inriktning de kommande åren med fokus på Idrott för alla, jämlik idrott, idrott i föreningsliv samt idrott och klimat och miljö.
2. Formulera Bollebygd kommuns mål för idrottens utveckling och strategier för att uppnå dessa.
3. Tydliggöra inriktning på idrottens utveckling i kommunen.
4. Tydliggöra kommunens och idrottsrörelsens ansvarsområden inom idrottens utveckling för att främja en god samverkan.
5. Ta fram försörjningsplaner för framtida idrottsanläggningar, ytor för fysisk aktivitet och friluftsområden.

I kommunstyrelseförvaltningens handläggning av ärendet har kultur- och fritidschefen samt plan- och exploateringschefen tillfrågats. Vid avstämning med kultur- och fritidschefen framgick det att en kultur- och fritidsplan kommer att färdigställas under 2022. Kultur- och fritidsplanen kommer bland annat att innefatta ett avsnitt som behandlar föreningslivet i kommunen. I detta avsnitt kommer motionens fyra första punkter (1-4) att behandlas och besvaras. Initiativet till en kulturplan togs av tjänsteperson 2019 (UN 2019/291). Framtagande av en fritidsplan görs med anledning av en inkommen motion (MP) om aktiv fritid som kommunfullmäktige biföll 2020-09-17 (UN 2020/341). Initiativet att slå samman uppdragen till en kultur- och fritidsplan har tagits av tjänsteperson och planen kommer att lyftas för beslut under 2022.

Vad gäller den femte punkten om försörjningsplaner för framtida idrottsanläggningar, ytor för fysisk aktivitet och friluftsområden så är detta något som utreds närmare på samhällsbyggnadsförvaltningen. I kommunens pågående arbete med översiktsplan finns Rinna markerat för friluftsliv. I budgeten för 2022 finns pengar avsatta för fördjupad översiktlig

planering. Tanken är att kommunens grönområden och plats för rekreation ska utredas mer i detta arbete. En viktig aspekt för att uppnå god struktur för kommunens grönområden och förbättra förutsättningarna för idrott och hälsa är att arbeta med, och se till helheten vad gäller grönområdenas funktion, värden och sammanhängande struktur. Antalet mail, telefonsamtal och medborgarförslag om att prioritera, rusta upp och utveckla flera olika grönområden, gångstigar och stråk i Bollebygds kommun kan också ses som tecken på behovet av ett helhetsgrepp om grönstrukturen i kommunen. Samhällsbyggnadsförvaltningen ser också att en fördjupning av översiktsplanen behöver göras för Bollebygds tätort parallellt med pågående planuppdrag.

Det finns även ett utredningsuppdrag från kommunstyrelsen att hitta kommunala förtätningsprojekt. De motstående intressena med att utveckla grönområdena och att förtäta med bebyggelse behöver utredas översiktligt. Strukturbilden kan visa vilka grönområden som ska bevaras och vilka som kan tas i anspråk för bebyggelse. Invånarnas önskemål behöver också ses i förhållande till att grönområdena fyller andra funktioner än rekreativa t.ex. genom att rena och fördröja dagvatten samt för växt- och djurliv.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

## **Förslag till beslut**

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar att avslå motionen eftersom det redan pågår ett arbete i kommunen med de delar som motionen lyfter.

## **Beslutsgång**

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

## **Beslutsunderlag**

- Svar på motion (-) om idrottspolitiskt program
- Motion (-) om idrottspolitiskt program
- §74 Kf Inkommen motion: Motion (-) om idrottspolitiskt program

## **Skickas till**

Kommunstyrelsen

## **Paragrafen är justerad**



## **Motion till Kommunfullmäktige Bollebygds kommun gällande Idrottspolitiskt program**

Bollebygds kommun bör eftersträva en långsiktigt hållbar och robust samhällsutveckling och där spelar idrotten och friluftslivet en viktig roll.

De samhälleliga utmaningar vi står inför kräver att idrottens utveckling görs med hänsyn till sociala- ekologiska och ekonomiska hållbarhetsaspekter.

Säg "idrott" och människor kommer att tänka på olika saker.

För många är ordet starkt kopplat till idrottsrörelsen och tävling, för somliga är idrott lika med fysisk aktivitet som utförs spontant. För andra är idrott endast ett skolämne eller underhållning.

Oavsett vilken relation som finns till idrott kan alla enas om att det handlar om fysisk rörelse och aktivitet. Det finns stor enighet bakom påståendet att fysisk aktivitet är viktigt för människors fysiska hälsa. Andra positiva effekter av fysisk aktivitet kan vara ökad livskvalitet, gemenskap, inkludering och inte minst; det är roligt!

I en tid då den vardagliga fysiska aktiviteten är låg är det särskilt viktigt att värna idrottandets förutsättningar i kommunen.

I Bollebygds kommun finns ett stort antal idrottsföreningar och naturen ligger bokstavligen runt knuten vilket ger gynnsamma förutsättningar för idrott, naturupplevelser och friluftsliv. Kommunens roll är att skapa förutsättningar för idrott som motsvarar invånarnas behov. Detta görs genom idrotts- och friluftsanläggningar, subventioner vid lokalbokning i hallar, ekonomiska bidrag till föreningar och samverkan mellan kommun och idrottsföreningarna. Tillgången till idrottsanläggningar och utbyggnadstakten av dessa är centrala frågor för invånarnas förutsättningar för idrott och omhändertas i kommunens planprocess. Bollebygds kommun står inför en expansion och det är viktigt att kommunen planerar för idrottens utveckling i kommunen.

Jag vill Kommunfullmäktige ger Kommunstyrelsen i uppdrag att:

- Ta fram ett idrottspolitiska program för att tydliggöra Bollebygd kommuns idrottspolitiska inriktning de kommande åren med fokus på Idrott för alla, jämlik idrott, idrott i föreningsliv samt idrott och klimat och miljö.
- Formulera Bollebygd kommuns mål för idrottens utveckling och strategier för att uppnå dessa.
  - Tydliggöra inriktning på idrottens utveckling i kommunen
  - Tydliggöra kommunens och idrottsrörelsens ansvarsområden inom idrottens utveckling för att främja en god samverkan
  - Ta fram försörjningsplaner för framtida idrottsanläggningar, ytor för fysisk aktivitet och friluftsområden.

Bollebygd 2021-03-20

/Mathias Carlzon  
Ledamot Bollebygds Kommunfullmäktige

Kommunstyrelseförvaltningen

Kristina Sunebrand | Folkhälsstrateg  
0734-64 70 13 | kristina.sunebrand@bollebygd.se

Kommunstyrelsen

## Svar på motion (-) om idrottspolitiskt program

### Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att avslå motionen eftersom det redan pågår ett arbete i kommunen med de delar som motionen lyfter.

### Ärendet

Mathias Carlzon (-) föreslår i en motion daterad 2021-03-20 att kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att bland annat ta fram ett idrottspolitiskt program för att tydliggöra Bollebygd kommuns idrottspolitiska inriktning de kommande åren. Kommunfullmäktige remitterade motionen till kommunstyrelsen för handläggning 21-04-29 (KS2021/130 §74).

Det som motionären föreslår att kommunstyrelsen ska få i uppdrag att genomföra är att:

1. Ta fram ett idrottspolitiskt program för att tydliggöra Bollebygd kommuns idrottspolitiska inriktning de kommande åren med fokus på Idrott för alla, jämlik idrott, idrott i föreningsliv samt idrott och klimat och miljö.
2. Formulera Bollebygd kommuns mål för idrottens utveckling och strategier för att uppnå dessa.
3. Tydliggöra inriktning på idrottens utveckling i kommunen
4. Tydliggöra kommunens och idrottsrörelsens ansvarsområden inom idrottens utveckling för att främja en god samverkan
5. Ta fram försörjningsplaner för framtida idrottsanläggningar, ytor för fysisk aktivitet och friluftsområden.

I kommunstyrelseförvaltningens handläggning av ärendet har kultur- och fritidschefen samt plan- och exploateringschefen tillfrågats. Vid avstämning med kultur- och fritidschefen framgick det att en kultur- och fritidsplan kommer att färdigställas under 2022. Kultur- och fritidsplanen kommer bland annat att innefatta ett avsnitt som behandlar föreningslivet i kommunen. I detta avsnitt kommer motionens fyra första punkter (1-4) att behandlas och besvaras. Initiativet till en kulturplan togs av tjänsteperson 2019 (UN 2019/291). Framtagande av en fritidsplan görs med anledning av en inkommen motion (MP) om aktiv fritid som kommunfullmäktige biföll 2020-09-17 (UN 2020/341). Initiativet att slå samman uppdragen till en kultur- och fritidsplan har tagits av tjänsteperson och planen kommer att lyftas för beslut under 2022.

Vad gäller den femte punkten om försörjningsplaner för framtida idrottsanläggningar, ytor för fysisk aktivitet och friluftsområden så är detta något som utreds närmare på samhällsbyggnadsförvaltningen. I kommunens pågående översiktsplan finns Rinna markerat för friluftsliv, i budgeten för 2022 finns pengar avsatta för fördjupad översiktlig planering. Tanken är att kommunens grönområden och plats



för rekreation ska utredas mer i detta arbete. En viktig aspekt för att uppnå god struktur för kommunens grönområden och förbättra förutsättningarna för idrott och hälsa är att arbeta med, och se till helheten vad gäller grönområdenas funktion, värden och sammanhängande struktur. Antalet mail, telefonsamtal och medborgarförslag om att prioritera, rusta upp och utveckla flera olika grönområden, gångstigar och stråk i Bollebygds kommun kan också ses som tecken på behovet av ett helhetsgrepp om grönstrukturen i kommunen. Samhällsbyggnadsförvaltningen ser också att en fördjupning av översiktsplanen behöver göras för Bollebygds tätort parallellt med pågående planuppdrag.

Det finns även ett utredningsuppdrag från kommunstyrelsen att hitta kommunala förtätningsprojekt. De motstående intressena med att utveckla grönområdena och att förtäta med bebyggelse behöver utredas översiktligt. Strukturbilden kan visa vilka grönområden som ska bevaras och vilka som kan tas i anspråk för bebyggelse. Invånarnas önskemål behöver också ses i förhållande till att grönområdena fyller andra funktioner än rekreativa t.ex. genom att rena och fördröja dagvatten samt för växt- och djurliv.

### **Ekonomiska förutsättningar**

Eventuella ekonomiska förutsättningar inom ramen för den nya kultur- och fritidsplanen får lyftas i samband med dess framtagande och beviljande.

### **Barnkonsekvensanalys**

Kultur- och fritidsplanen kommer till stor del att bygga på ett barnperspektiv. Mycket av det arbete som görs och som planeras att göras riktar sig till målgruppen barn och unga. En stor del av de medel som finns avsatta inom kultur- och fritid är öronmärkta till olika former av barnverksamhet.

I arbetet med alla kommunens planuppdrag, både Rinna och översiktsplanen som exempel, är det viktigt att ha med sig att det arbetet kommer påverka bebyggelseutvecklingen i Bollebygd och därmed barn- och ungas uppväxtmiljöer. Därför har t ex särskild vikt lagts vid att involvera barnkonsekvensanalys tidigt i dialogarbetet med översiktsplanen.

### **Beslutsunderlag**

Motion om idrottspolitiskt program, daterad 2021-03-20

### **Skickas till**

Kommunfullmäktige

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren

Kristina Sunebrand



Förvaltningschef

Folkhälsostrateg





25. Svar på motion (-) om att införa  
utvecklingscheckar (kf fattar slutligt beslut)  
KS2021/247

**§17**

KS2021/247

**Svar på motion (-) om att införa utvecklingscheckar****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige avslår motionen.

**Ärendet**

Mathias Carlzon (-) har i en motion daterad 2021-09-22, föreslagit att kommunstyrelsen ska avsätta 1 mnkr för utvecklingscheckar som föreningar kan söka, liknande dem som Borås stad har infört. Detta ska möjliggöra för föreningar att kunna söka utvecklingscheckar om max 50 tkr. Motionären föreslår att ett av villkoren för beviljande ska vara att underhåll och drift sköts av föreningen samt att föreningen kan uppvisa en stabil ekonomi och skötsel av sina tillgångar/ anläggningar sedan tidigare, de senaste 5 åren.

I budget 2022 finns inga medel avsatta för ändamålet inom kommunstyrelsens ram. Dock har kommunfullmäktige avsatt 1,1 mnkr till utbildningsnämnden för utökad föreningsstöd till föreningar under 2022. Långsiktig bedömning av de ekonomiska förutsättningarna måste göras av utbildningsnämnden innan beslut fattas. Föreningsstöd ligger inom utbildningsnämndens ansvarsområde och reglemente där det står att utbildningsnämnden ska samarbeta med i kommunen verksamma föreningar och organisationer samt inom ramen för av fullmäktige beviljade anslag och fastställda normer fördela bidrag till föreningar och organisationer. Enligt nu gällande regler för föreningsbidrag måste föreningarna ansöka om bidrag senast den 31/1 året innan bidraget önskas. Detta gör att många föreningar drar sig för att söka eftersom att det krävs en sådan lång framförhållning. Kultur- och fritidschef har i uppdrag att se över bidragsreglerna och idén med utvecklingscheckar bör införlivas i det arbetet för vidare utredning för idén är i sig bra och införandet av utvecklingscheckar skulle kunna genomföras relativt enkelt då riktlinje för sådana kan kopieras från andra kommuner. Utvecklingscheckar kan också leda till att föreningar ges möjlighet att testa nya idéer och utveckla sina verksamheter. Kommunstyrelseförvaltningen har haft en dialog med utbildningsförvaltningen inför svar på motionen och utbildningsnämnden har med förslaget i sitt uppdrag att se över nuvarande regler för föreningsbidrag och i det fatta ett beslut om införande eller ej.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

**Förslag till beslut****Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige avslår motionen.



**Beslutsgång**

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

**Beslutsunderlag**

- Svar på motion (-) om utvecklingscheckar
- Motion
- §157 Kf Inkommen motion: Motion (-) om att införa utvecklingscheckar

**Skickas till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**



**Socialliberal politik med hjärtat åt höger**

### **Motion till Kommunfullmäktige Bollebygds kommun gällande Utvecklingscheckar.**

Borås kommun har lanserat att föreningar kan söka utvecklingscheckar i storleksordningen max 50 000 kronor för att göra förändringar, förbättringar och utveckla möjligheterna i Borås. Leader Sjuhärad har i många år erbjudit utvecklingscheckar i storleksordningen max 50 000 kronor för att utveckla förenings och verksamhetslivet i Sjuhärad.

Dessa satsningar är väldigt lyckade och jag vill att kommunen utan dröjesmål avsätter 1 miljon kronor ur investeringsbudgeten till att möjliggöra att föreningar kan söka utvecklingscheckar om max 50 000 kronor. Ett av villkoren för beviljande skall vara att underhåll och drift skall föreningen sköta. Man skall även ha visat på förmåga att ha en stabil ekonomi och skötsel av sina tillgångar/anläggningar sedan tidigare, de senaste 5 åren.

Reglementen som är så otroligt viktiga i vår kommun bör eller kan kopieras av antingen Borås Stad eller Leader Sjuhärad.

Jag vill att Kommunstyrelsen avsätter 1 Miljon kronor för utvecklingscheckar som kommunens föreningar kan söka.

Bollebygd 2021-09-22  
/Mathias Carlzon Ledamot Bollebygds Kommunfullmäktige