



Datum: 2023-06-13

Tid: 13:00

Plats: Tingshuset, Bollebygd

Ordförande

Ulf Rapp (S)

Ledamöter

Daniel Persson (SD), vice ordförande

Ingridh Anderén (M), 2:e vice ordförande

Beatrice Ekelund (S)

Helena Thelin (S)

Stefan Hederdal (M)

Peter Gregorics (FR)

Cecilia Carlhson (KD)

Sandra Lindholm (C)

Ersättare

Jonas Ahlgren (S)

Lisette Vermeulen (SD)

Ewa-Maria Andorff-Ripa (SD)

Peter Hemlin (M)

Eva Svantesson (M)

Michael Plogell (FR)

Rose-Marie Grune (MP)

Barbro Ridell (V)

Hannu Sutinen (L)

Övriga



1. Upprop
2. Val av protokollsjusterare
Ärendet i korthet
Förslag digital signering: Torsdag 22 juni kl 11.30.
3. Besök av revisionen (inga handlingar) *13:00*
4. Besök av dataskyddsombuden från Boråsregionen (inga handlingar) *13:30*
5. KS utbildning - Kommunstyrelsens reglemente och delegeringsordning (inga handlingar) Suzanna Bengtsson, kommunsekreterare *14:00*
6. Föreläsning suicidprevention (inga handlingar) Marcus Eriksson, Suicide zero *14:30*
7. Riktlinjer för investeringsredovisning, inkl exploatering KS2021/135 Karl Norlander, ekonom *15:30*
8. Riktlinjer för systematiskt brandskyddsarbete KS2023/89 Christina Hultén, säkerhetschef *15:45*
9. Avstämning trafikförsörjningsprogrammet för 2022 KS2023/126
10. Återrapportering av uppdrag att förtydliga ungdomsenhetens uppdrag - svar från socialnämnden KS2020/254
11. Svar på motion (S) om att kommunen ska införa frukost på högstadiet (kf fattar slutligt beslut) KS2022/57
12. Svar på motion (S) om arbetsskor för personal (kf fattar slutligt beslut) KS2022/13



13. Redovisning av delegeringsbeslut

Ärendet i korthet

Protokoll

Kommunstyrelsens arbetsutskotts protokoll finns på Bollebygds kommuns hemsida:
Kommunstyrelsens arbetsutskott 2023-05-25

Delegeringsbeslut

- KS2328535 KS2023/77-1 Tilldelningsbeslut signed

14. Meddelanden

Anmälningar

- KS2328541 KS2020/164-20 Protokoll uppsiktsplikt mot annan nämnd, samhällsbyggnadsförvaltningen
- KS2328554 KS2023/1-31 §88 SBN Villkor och regler vid uthyrning av lokaler och anläggningar i Bollebygds kommun(SBN202376-3)

15. Information från politiska uppdrag (inga handlingar)

16. Kommundirektören informerar (inga handlingar)



7. Riktlinjer för investeringsredovisning, inkl exploatering KS2021/135

§89

KS2021/135

Riktlinjer investeringsredovisning, inklusive exploatering

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar riktlinjer för investeringsredovisning, inklusive exploatering, daterat 2023-05-17.

Ärendet

Investeringar utgör komplexa processer som ofta sträcker sig över en längre tidsperiod. Vid redovisning av utgifter för investeringar och exploatering finns det en rad lagar och normer som måste beaktas. Ekonomienheten tar fram en handbok som övergripande beskriver de viktigaste reglerna inom detta område. Det finns dock ingen extern lagstiftning eller reglering som specifikt beskriver de interna processerna och ansvarsfördelningen inom kommunen. Därför har riktlinjer utvecklats för att fastställa interna ekonomistyrningsprinciper och fungera som ett komplement till kommunens befintliga styrmodell när det gäller redovisningsfrågor som rör investeringar och exploatering. Riktlinjen innehåller beskrivningar av den politiska processen kring budget och uppföljning, specifika frågor relaterade till exploatering, intern resultatföring av kostnader och intäkter, samt hur projekt ska inventeras.

Huvudsakligen bygger riktlinjen på den praxis som redan tillämpas i kommunen och medför inga direkta ekonomiska konsekvenser. Kommunstyrelseförvaltningen bedömer riktlinjerna som hjälpsamma i den dagliga ekonomiska styrningen.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar riktlinjer för investeringsredovisning, inkl exploatering, daterat 2023-05-17.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Riktlinjer för investeringsredovisning, inkl exploatering
- Riktlinjer investeringsredovisning inklusive exploatering

Skickas till

Kommunstyrelsen



Paragrafen är justerad



Gäller för: Samtliga nämnder

Dokumentansvarig: Ekonomichef

Dnr : **151430**

Riktlinjer investeringsredovisning inklusive exploateringsredovisning

Ekonomistyrningsregler

1. Inledning, syfte och avgränsning

Detta dokument syftar till att vara ett komplement till ”Styrmodell för Bollebygds kommun”.

Reglerna för hur exploateringsprojekt ska redovisas är omfattande och därför syftar styrdokumentet även till att ge vägledning hur internredovisning av t ex intäkter för projektet ska göras.

Dokumentet riktar sig till all personal och alla förtroendevalda som deltar i beslut om eller administration av investeringar och exploateringsprojekt eller redovisningen av dessa.

Förhållande till andra styrdokument, nu gällande och tidigare:

Namn	Ev. dnr.	Gäller?	Kommentar
Styrmodell för Bollebygds kommun	KS2019/115-17	Ja	Kommunfullmäktige 2020-12-09, § 161
Riktlinjer för exploateringsavtal	SBN 20/251 KS 17/50	Ja	Beslutat av KF 2021-09-16.

2. Politisk process, beslut och återrapportering

Budget

Nämnderna tilldelas årligen en investeringsbudget av kommunfullmäktige, som en del i den ordinarie budgetprocessen.

Det finns två olika typer av investeringar som fullmäktige beslutar om. Reinvesteringsanslag samt större investeringsprojekt.

Reinvesteringsanslag är ramanslag för vissa investeringstyper, t.ex. inventarier och transportmedel samt för komponentbyten. Dessa ramar fördelar respektive nämnd i sin internbudget efter behov. Namnet reinvestering syftar till att investeringsutrymmet i huvudsak ska finansieras genom att investeringar blir färdigavskrivna i samma takt som nya investeringar görs. I budgetprocessen ska dock behovet av ramanslaget ses över så att t ex utökad verksamhet eller upparbetad investeringskuld kan beaktas.

Större investeringsprojekt beskrivs som regel i lokalresursplanen, men kan även vara andra större projekt. Investeringarna har en femårig planeringshorisont, där det första året utgör budgetåret och de fyra därefter följande åren utgör planeringsår. Den beslutade totalutgiften för investeringsprojekt, vars planerade genomförandetid omfattar flera år, fördelas på anslag för budgetåret och respektive planeringsår. Ombudgetering mellan år kan beslutas i samband med att budgeten antas men styrmodellen lyfter också möjlighet att ombudgetera mellan år i samband med behandling av årsredovisningen.

Investeringsbudget som är tilldelad av fullmäktige får naturligtvis inte överskridas. I de fall en nämnd prognosticerar att överskrida den totala investeringsbudgeten för nämnden ska den vända sig till fullmäktige så att fullmäktige kan ta ställning till om budgeten ska utökas eller andra åtgärder vidtas.

Normalt ska reglerna kring vad som är en investering sammanfalla med det som är budgeterat. I de fall som det skulle skilja sig åt, är budgeten underordnad. Det innebär att lagar och normeringar styr om en utgift ska aktiveras (tas som investering) eller tas som driftskostnad. Om det visar sig att en beslutad investering inte längre uppfyller kriterier för att anses vara investering och istället blir en driftskostnad övergår inte investeringsbudget till driftsbudget. Det samma gäller om en driftskostnad oklassificerats till investeringsutgift. Underskott som uppstår till följd av redovisningsregler hanteras i ordinarie prognosprocess.

Kostnader till följd av investering oavsett om de uppkommer under investeringstillfället eller efter att investeringen blivit färdig ska täckas av driftsbudgeten.

Löpande redovisning

Nämnderna ansvarar för att samtliga investeringsutgifter som hör till investeringsprojekt sårredovisas. Ekonomiavdelningen stödjer verksamheterna i detta arbete om osäkerhet råder.

Uppföljning

Uppföljning av investeringsprojekt sker i samband med nämndernas ordinarie budgetuppföljning samt i del- och helårsrapporter enligt ekonomiavdelningens instruktioner.

För fleråriga projekt så ska, förutom årets utgifter, även de totala utgifterna stämmas av mot den totalt beslutade budgeten. På samma sätt lämnas prognos på utgifter under året samt totala utgifterna.

3. Exploateringsprojekt

Allmänt

Exploatering innebär att mark anskaffas och bearbetas för att kunna bygga bostäder eller andra fastigheter. Kommunen kan ha en rad roller beroende på vad det är för typ av exploatering, även finansieringen kan variera.

Utgifter för tomtmark i samband med exploateringar ses normalt som en omsättningstillgång eftersom ambitionen är att sälja fastigheterna inom viss tid.

Ansvarsfördelning

Det är samhällsbyggnadsnämnden som ansvarar för att exploateringsprojekten följer lagar och regler. De ska ha egna riktlinjer kring detta och vilken del av förvaltningen som har ansvaret. De har också ett ansvar för att det finns en kalkyl och budget för varje projekt.

Kommunstyrelsen stöttar via ekonomiavdelningen genom att medverka i framtagande av kalkyler och underlag för bokföringen.

Kalkyl

Det ska alltid finnas en kalkyl/budget för de utgifter och inkomster som beräknas uppstå för ett exploateringsprojekt. Som underlag för projektstart ska en förkalkyl upprättas.

Bruttoredovisning ska alltid tillämpas, dvs inkomster och utgifter ska särskiljas. Kalkylen ska innehålla följande delar:

- Allmän beskrivning av aktuellt markområde
- Exploateringsutgifter
- Inkomster
- Drift- och underhållskostnader

Kalkylen ska upprättas i samråd med ekonomiavdelningen så att aktuella redovisningslagar kan beaktas. Den ska i så stor utsträckning som möjligt standardiseras så att även en icke insatt person kan bilda sig en uppfattning av projektets ekonomi.

Redovisning

Löpande bokföring görs via investeringsredovisningen. En eller flera projektkoder läggs upp per exploateringsområde, ekonomiavdelningen kontaktas i god tid. Det är viktigt att skilja på utgifter som avser tomtmark som ska säljas och utgifter som görs för kommunala anläggningstillgångar såsom vägar, belysning och VA. Det är lämpligt att dela upp större exploateringsområden i genomförandestapper. Fördelen med detta är att dessa etapper kan slutredovisas i bokföringen när avyttringen är verkställd.

Vid försäljning av en tomt ska inkomsten bokföras så snart som möjligt i resultaträkningen. Samtidigt ska nedlagda utgifter för tomten, anskaffningsvärde och utgifter för iordningställande, redovisas som kostnad i resultaträkningen. Är det svårt att avskilja kostnaderna får schablonfördelning utifrån skälig grund ske, t ex baserat på areal eller annat.

Det kan finnas andra utgifter i projektet som gäller kommunal gata, belysning eller VA-anläggningar. Dessa klassas som anläggningstillgångar och aktiveras när de tas i bruk för att få ett rättvisande resultat. Komponentredovisning ska tillämpas.

I övrigt gäller samma principer som ”vanliga” investeringsprojekt. Prognoser ska tas fram löpande under året och budgetram ska hållas.

Exploateringsprojekt är normalt mer omfattande än andra investeringsprojekt. De löper över flera år och har större budget. Kommunens resultat kan påverkas kraftigt beroende på när exploateringsområden säljs och till vilket pris. Projektledaren för exploateringsprojektet och ekonomienheten ska samarbeta med ekonomisk redovisning och prognoser.

4. Resultatpåverkan av investerings- eller exploateringsprojekt

Investeringsutgifter belastar inte resultatet direkt utan kostnadsförs via avskrivningar och eventuella nedskrivningar. Det kan dock uppstå situationer då investeringsobjekt eller exploateringsprojekt kan få stora direkta konsekvenser på driftsredovisningen. Nedan följer några riktlinjer för hur ansvarsfördelningen ser ut om inget annat beslutas för det särskilda fallet.

Överskott vid exploateringsverksamhet

Om försäljning av tomt resulterar i ett överskott efter att skäliga kostnader från Samhällsbyggnadsnämnden räknats av så redovisas överskottet på finansen. Detta beror på att en stor del av kostnaderna för exploateringsprojekt kan komma att skrivas av under längre tid såsom vägar och VA. Då nämnderna inte har eget kapital tillfaller överskott finansen. Budgetkompensation för framtida kapitalkostnader styrs av kommunens styrmodell.

På samma vis redovisas betydande överskott från andra icke budgeterade intäkter såsom gatukostnadsersättning eller andra typer exploateringsersättning (ersättning från byggherre enligt exploateringsavtal 6 kap. 40 § 1 st PBL) till finansen.

Underskott vid exploateringsverksamhet

Underskott till följd av exploateringsverksamhet redovisas som regel direkt på Samhällsbyggnadsnämnden. Det är därefter upp till kommunfullmäktige att besluta om extra budgetmedel ska tillskjutas för att täcka detta underskott. Anledningen att underskott hanteras annorlunda än överskott är bland annat att:

1. Det kan finnas en mängd olika anledningar till ett underskott. Principiellt är det viktigt att underskott inte automatiskt täcks då det skulle kunna innebära risk att inte alla åtgärder vidtas för att minimera underskotten.
2. Kostnaderna bör så långt som möjligt redovisas där de uppkommer. Detsamma skulle kunna sägas om intäkter men budgetansvarig ska på förhand veta att intäkter till följd av överskott inte ska kunna täcka andra underskott eller användas till annan verksamhet därför redovisas det någon annan stans.

Överskott eller underskott vid försäljning eller nedskrivning av aktiverad anläggningstillgång

Överskott över 100 tkr tillfaller finansförvaltningen. Underskott under -100 tkr till följd av försäljning eller nedskrivning täcks på samma sätt av finansförvaltningen. Detta sker med samma princip som att kapitalkostnader täcks av styrmodellen. Gränsen på 100 tkr är satt för att inte göra regeln administrativt betungande samt ge viss styreffekt på nämnderna.

Kostnader vid avbruten investering eller exploatering

Kostnader som uppstår ifall en pågående investering eller exploatering avbryts kostnadsförs där de uppkommit.

5. Inventering av pågående projekt

Samtliga pågående investeringsprojekt och exploateringsprojekt ska inventeras löpande. Det ska ske minst i samband med helårsbokslut och delårsboksluten. Vid inventering av pågående projekt ska beslut fattas om projektet ska:

1) aktiveras, 2) kostnadsföras, eller 3) lämnas som fortsatt pågående.

Arbetet ska dokumenteras. Anteckning ska göras för varje pågående projekt vilket av de tre alternativen som beslutas. God redovisningssed styr vilket alternativ som beslutas.

Vägledande för hur man ska agera är de vanliga reglerna kring om investeringen väntas ge några framtida ekonomiska fördelar för kommunen, etc.

Investeringsprojekt som har saknat utgifter under de senaste två åren bör alltid avslutas. Undantag kan finnas, men krävs då en stark motivering för det.

I det fall som projektet ska kostnadsföras så sker det normalt där utgifterna har uppstått. Eventuella underskott hanteras i sedvanligt prognosarbete.

Kommunstyrelseförvaltningen

Karl Norlander | Ekonom/controller
0734-64 70 23 | karl.norlander@bollebygd.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Riktlinjer för investeringsredovisning, inkl exploatering

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar riktlinjer för investeringsredovisning, inkl exploatering, daterat 2023-05-17.

Ärendet

Investeringar utgör komplexa processer som ofta sträcker sig över en längre tidsperiod. Vid redovisning av utgifter för investeringar och exploatering finns det en rad lagar och normer som måste beaktas. Ekonomienheten tar fram en handbok som övergripande beskriver de viktigaste reglerna inom detta område. Det finns dock ingen extern lagstiftning eller reglering som specifikt beskriver de interna processerna och ansvarsfördelningen inom kommunen. Därför har riktlinjer utvecklats för att fastställa interna ekonomistyrningsprinciper och fungera som ett komplement till kommunens befintliga styrmodell när det gäller redovisningsfrågor som rör investeringar och exploatering. Riktlinjen innehåller beskrivningar av den politiska processen kring budget och uppföljning, specifika frågor relaterade till exploatering, intern resultatföring av kostnader och intäkter, samt hur projekt ska inventeras.

Ekonomiska förutsättningar

Huvudsakligen bygger riktlinjen på den praxis som redan tillämpas i kommunen och medför inga direkta ekonomiska konsekvenser.

Bedömning

Förvaltningen bedömer riktlinjerna som hjälpsamma i den dagliga ekonomiska styrningen.

Barnkonsekvensanalys

Beslut i ärendet bedöms inte påverka barn och unga negativt.

Beslutsunderlag

Förslag till riktlinjer för investeringsredovisning, inkl exploatering, daterat 2023-05-17.

Skickas till

Ekonomiavdelningen

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren

Förvaltningschef

Karl Norlander

Ekonom/controller



8. Riktlinjer för systematiskt brandskyddsarbete KS2023/89

§87

KS2023/89

Riktlinjer systematiskt brandskyddsarbete

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar förslag till riktlinjer för systematiskt brandskyddsarbete (SBA), daterat 2023-05-19.

Ärendet

Enligt Lag om skydd mot olyckor (2003:778, 2 kap. 2§) ska ”Ägare eller nyttjanderättshavare till byggnader eller andra anläggningar i skäligen omfattning hålla utrustning för släckning av brand och för livräddning vid brand eller annan olycka och i övrigt vidta de åtgärder som behövs för att förebygga brand och för att hindra eller begränsa skador till följd av brand.” Riktlinjen för det systematiska brandskyddsarbetet tydliggör policyn för det systematiska brandskyddsarbetet (SBA). Genom att följa riktlinjen bedrivs ett SBA som minskar risken för att kommunen ska drabbas av allvarliga skador till följd av brand vad gäller att människor skadas, egendom förstörs eller att miljön tar skada. SBA ska bedrivas enligt lagen om skydd mot olyckor.

Syftet är att arbeta efter en likformig kommunstandard i alla förvaltningar, underlätta för förvaltningar vad som ska beskrivas i deras verksamheters SBA, och att säkerställa att SBA följs upp och kontrolleras i kommunen.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar förslag till riktlinjer för systematiskt brandskyddsarbete (SBA), daterat 2023-05-19.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Riktlinjer för systematiskt brandskyddsarbete
- Riktlinjer för systematiskt brandskyddsarbete

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Gäller för: Samtliga nämnder

Dokumentansvarig: Säkerhetschef

Dnr : **171019**

Riktlinjer för systematiskt brandskyddsarbete

Innehåll

Inledning.....	3
Syfte.....	3
Fördelning av brandskyddsuppgifter	3
Stödjande dokument.....	3
Systematiskt brandskyddsarbete	3
7- stegsmodellen.....	3
1. Ansvar.....	3
2. Organisation	4
3. Teknisk brandskyddsbeskrivning (dokumentation).....	4
4. Riskanalys, instruktioner och rutiner	4
5. Utbildning	5
6. Drift och underhåll - egenkontroll.....	5
7. Kontroll – uppföljning – tillbudsrapportering	5
Handbok.....	5
Rapportering	5

Inledning

Enligt Lag om skydd mot olyckor (2003:778, 2 kap. 2§) ska ”Ägare eller nyttjanderättshavare till byggnader eller andra anläggningar i skäligen omfattning hålla utrustning för släckning av brand och för livräddning vid brand eller annan olycka och i övrigt vidta de åtgärder som behövs för att förebygga brand och för att hindra eller begränsa skador till följd av brand.”

I denna riktlinje tydliggörs policyn för det systematiska brandskyddsarbetet (SBA). Genom att följa riktlinjerna bedrivs ett SBA som minskar risken för att kommunen ska drabbas av allvarliga skador till följd av brand vad gäller att människor skadas, egendom förstörs eller att miljön tar skada. SBA ska bedrivas enligt lagen om skydd mot olyckor.

Syfte

Syftet är att

- arbeta efter en likformig kommunstandard i alla förvaltningar.
- underlätta för förvaltningar vad som ska beskrivas i deras verksamheters SBA.
- säkerställa att SBA följs upp och kontrolleras i kommunen.

Fördelning av brandskyddsuppgifter

Förvaltningschef är brandskyddsansvarig och ansvarar för att brandsäkerheten upprätthålls. Brandskyddsansvaret kan inte delegeras men brandskyddsuppgifter fördelas till respektive chef. Det ska vara tydligt var ansvaret ligger och hur de olika arbetsuppgifterna för brandskyddet är fördelat.

Stödjande dokument

I brandskyddspärm för SBA finns handbok utförliga beskrivningar hur det systematiska brandskyddet ska gå till.

Blanketter i pärmen finns digitalt på insidan under rubriken brandskydd.

Blankett för fördelning av uppgifter inom det systematiskt brandskyddsarbetet finns på Insidan.

Systematiskt brandskyddsarbete

SBA ska ses som ett sätt att ha ordning och reda i sitt brandskydd.

Det ska finnas en överenskommelse som reglerar ansvaret mellan ägare/förvaltare och nyttjanderättshavare för samtliga byggnader som kommunen äger, förvaltar eller bedriver verksamhet i. Dessa aktörer ska ha en kontinuerlig samverkan kring brandskyddet.

SBA grundar sig på helhetsbilden av byggnadens utformning, verksamhetstyp, organisation, brandtekniska installationer och riskbilden för respektive byggnad eller verksamhet. Dokumentationen ska vara tillräckligt omfattande för att säkerställa ett skäligt brandskydd.

Alla verksamheter eller byggnader kräver inte lika omfattande SBA. Nivån på SBA grundar sig på de risker som finns i verksamheten och på hur komplex verksamheten är. Alla lokaler ska kunna utrymmas inom en skälig tid oavsett nivå på SBA.

7- stegsmodellen

SBA ska bedrivas systematiskt och dokumenteras. Vi utgår från 7-stegsmodellen, enligt Handboken.

1. Ansvar

Enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor har den som äger en byggnad och den som bedriver verksamhet där det yttersta ansvaret för sitt brandskydd. Om den som äger byggnaden och den som bedriver verksamheten är olika personer är det viktigt att det finns en tydlig ansvarsfördelning.

2. Organisation

Varje verksamhet ska ha en brandskyddsorganisation som tydliggör ansvaret för verksamhetens brandskydd och som har till uppgift att planera, utföra och följa upp brandskyddsarbetet.

Det ska finnas en utrymningsorganisation som beskriver roller, genomförande och återsamlingsplats. Utrymningsorganisation bör särskilt beakta personer med funktionsvariationer eller som på annat sätt har svårt att själva utrymma eller uppfatta när utrymning krävs.

Verksamhetens brandskydds- och utrymningsorganisation ska vara känd av samtliga anställda.

3. Teknisk brandskyddsbeskrivning (dokumentation)

En mycket viktig del av brandskyddsarbetet är dokumentationen av såväl det organisatoriska som byggnadsspecifika brandskyddet. I annat fall blir brandskyddsarbetet svårt att förmedla till organisationen och svårt att följa upp.

Det är storleken på byggnaden, typ av verksamhet och riskbilden som avgör hur omfattande dokumentationen ska vara.

Varje byggnad med brandtekniska installationer ska beskrivas när det gäller installationernas utförande och funktion, hur dessa används vid brandtillbud samt hur de kontrolleras.

Varje byggnad ska ha uppdaterade ritningar där brandcellsgränser och övrigt brandskydd är dokumenterat. Exempel på brandskydd är brandgasventilation, utrymningsskyltar och släckutrustning. Vid förändring i byggnadens konstruktion eller utformning ska ritningar uppdateras och det ska säkerställas att brandcellsgränser är intakta.

Verksamheten bör ha kännedom om för fastigheten gällande bygglov.

Dokumentationen bör sammanställas av personer inom den egna verksamheten som vet hur verksamheten som bedrivs fungerar. Vid särskilda behov kan extern hjälp behöva anlitas.

4. Riskanalys, instruktioner och rutiner

Verksamheten ska ha kännedom om de brandrisker som finns.

Verksamheten ska ha en dokumenterad riskanalys över verksamheten och i sin dokumentation beskriva:

- de risker som kan orsaka brand.
- de risker som uppstår vid en brand.
- vilka konsekvenser det medför för verksamheten.
- för varje identifierad risk, föreslå åtgärder för att minska sannolikhet och konsekvens av brand.

Verksamheten ska årligen revidera sin riskanalys och åtgärda de eventuella brister som framkommer.

Det är viktigt att det finns instruktioner och rutiner för brandskyddet i verksamheten. Dessa bör vara nerskrivna, finnas tillgängliga och kända för samtliga medarbetare.

5. Utbildning

Alla anställda ska ha:

- tillräckliga kunskaper om brandskyddet i förhållande till sina arbetsuppgifter.
- kunskaper om vad de kan göra för att minimera risken för ett brandtillbud.
- grundläggande kunskaper om hur de ska agera vid ett brandtillbud.

En utbildningsplan ska upprättas som innehåller vilka som ska genomgå utbildning, vilken typ av utbildning, när och hur ofta utbildningarna sker.

Övningar ska genomföras kontinuerligt i för verksamheten i skälig omfattning, efter fastställd plan.

6. Drift och underhåll - egenkontroll

För att brandskyddet fortlöpande ska fungera behöver det genomföras egenkontroller och underhåll, exempelvis ska brandlarm, brandvarnare och rökluckor provas regelbundet.

Genom införandet av ett kontrollsystem, bestående av en uppgjord kontrollplan och en checklista med ett antal kontrollpunkter, säkerställs en systematisk och löpande kontroll av brandskyddet.

Det ska finnas planer som beskriver vem som ansvarar för olika åtgärder, vilka kontroller som ska göras och med vilka intervaller.

7. Kontroll – uppföljning – tillbudsrapportering

En gång om året ska dokumentationen för SBA kontrolleras. Detta görs för att säkerställa att den är uppdaterad och ger möjlighet att följa upp ansvarsområden, utbildningar och kontroller.

Dokumentationen ska visa vad som är kontrollerat, vad resultatet blev, när det kontrollerades samt när åtgärd vidtagits.

Uppföljning

De olika momenten ska följas upp och utvärderas och vid behov förändras så att det gagnar verksamheten och dess brandskydd. Genom att ha en bra uppföljning säkerställs att samtliga brister åtgärdas inom en viss tid och att brandskyddet är skäligt.

Verksamheten ska följa upp att samtliga anställda har kännedom om brandskyddet i den egna verksamheten.

Tillbudsrapportering

Det ska finnas rutiner för tillbudsrapportering. Inför den regelbundna tillsynen behöver brandskyddsarbetet sammanställas så att det kan redovisas. Tillsynsprotokoll ska sparas och arbetas in i det övriga brandskyddsarbetet.

Handbok

I brandskyddspärm för SBA finns handbok utförliga beskrivningar hur det systematiska brandskyddet ska gå till.

Verksamheterna förvarar sin dokumentation i sin brandskyddspärm.

Rapportering

Varje förvaltning ansvarar för att riktlinjerna efterlevs. En sammanställning av verksamheternas SBA ska en gång om året presenteras för berörd nämnd.

Kommunstyrelseförvaltningen

Christina Hultén | Säkerhetschef
0734-64 70 12 | christina.hulten@bollebygd.se

Riktlinjer för systematiskt brandskyddsarbete

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar förslag till riktlinjer för systematiskt brandskyddsarbete (SBA).

Ärendet

Enligt Lag om skydd mot olyckor (2003:778, 2 kap. 2§) ska ”Ägare eller nyttjanderättshavare till byggnader eller andra anläggningar i skälig omfattning hålla utrustning för släckning av brand och för livräddning vid brand eller annan olycka och i övrigt vidta de åtgärder som behövs för att förebygga brand och för att hindra eller begränsa skador till följd av brand.”

Riktlinjen för det systematiska brandskyddsarbetet tydliggör policyn för det systematiska brandskyddsarbetet. Genom att följa riktlinjen bedrivs ett SBA som minskar risken för att kommunen ska drabbas av allvarliga skador till följd av brand vad gäller att människor skadas, egendom förstörs eller att miljön tar skada. SBA ska bedrivas enligt lagen om skydd mot olyckor.

Syftet är att

- arbeta efter en likformig kommunstandard i alla förvaltningar.
- underlätta för förvaltningar vad som ska beskrivas i deras verksamheters SBA.
- säkerställa att SBA följs upp och kontrolleras i kommunen.

Ekonomiska förutsättningar

SBA är kostsamt främst genom personalutbildning. För detta avsätts medel i budgeten.

Barnkonsekvensanalys

Riktlinjer för systematiskt brandskyddsarbete bedöms minska risken att barn och elever i våra verksamheter kommer till skada till följd av brand.

Beslutsunderlag

Policy för systematiskt brandskyddsarbete 2023-03-20.

Riktlinjer för systematiskt brandskyddsarbete 2023-05-19.

Skickas till

Samhällsbyggnadsförvaltningen, utbildningsförvaltningen, socialförvaltningen, säkerhetschef

BOLLEBYGDS KOMMUN
Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren
Förvaltningschef

Christina Hultén
Säkerhetschef



9. Avstämning trafikförsörjningsprogrammet för 2022 KS2023/126

§88

KS2023/126

Avstämning trafikförsörjningsprogrammet för 2022

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar yttrande gällande avstämning av Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland, för 2022, i enlighet med tjänsteskrivelse.

Ärendet

Bollebygds kommun har mottagit en remiss från Västra Götalandsregionen gällande uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet 2021-2025. Trafikförsörjningsprogrammet är ett övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götaland. Nuvarande trafikförsörjningsprogram antogs av Västra Götalandsregionen i maj 2021 och ska gälla till 2025. Enligt de beslutade samverkansformerna kring kollektivtrafiken i Västra Götaland ska Västra Götalandsregionen årligen redovisa en uppföljning av programmet inklusive i vilken mån man nått satta mål. I samband med att uppföljningen presenteras efterfrågar regionen reflektioner kring måluppfyllelsen för det gångna året (2022). Yttranden lämnas till det delregionala kollektivtrafikrådet som i sin tur sammanställer ett svar till Västra Götalandsregionen.

De frågor Västra Götalandsregionen önskar svar på är:

- Reflektioner kring måluppfyllelsen för 2022?
- Hur kan vi hjälpas åt att fortsätta återta och öka det hållbara resandet?
- Programmet innehåller fyra fokusområden som kräver samverkan för att nå framgång. Är det något av områdena som ni särskilt ser att vi tillsammans kan arbeta med utifrån våra respektive roller? Exemplifiera gärna.
- Övriga synpunkter/kommentarer?

Svar ska vara Boråsregionen tillhanda senast 2023-07-31.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar yttrande gällande avstämning av Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland, för 2022, i enlighet med tjänsteskrivelse.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland för 2022
- Remissbrev årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022



- Uppföljning trafikförsörjningsprogrammet för 2022
- Protokollsutdrag från infrastruktur- och kollektivtrafiknämndens sammanträde 23.03.23

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad



Kommunstyrelseförvaltningen

Therese Fredman | Näringslivsutvecklare
0734-64 70 08 | therese.fredman@bollebygd.se

Avstämning av trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland för 2022

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar yttrande gällande avstämning av Trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland, för 2022, i enlighet med tjänsteskrivelse.

Ärendet

Bollebygds kommun har mottagit en remiss från Västra Götalandsregionen gällande uppföljning av Trafikförsörjningsprogrammet 2021-2025. Trafikförsörjningsprogrammet är ett övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling i Västra Götaland. Nuvarande trafikförsörjningsprogram antogs av Västra Götalandsregionen i maj 2021 och ska gälla till 2025. Enligt de beslutade samverkansformerna kring kollektivtrafiken i Västra Götaland ska Västra Götalandsregionen årligen redovisa en uppföljning av programmet inklusive i vilken mån man nått satta mål. I samband med att uppföljningen presenteras efterfrågar regionen reflektioner kring måluppfyllelsen för det gångna året (2022). Ytrandet lämnas till det delregionala kollektivtrafikerådet som i sin tur sammanställer ett svar till Västra Götalandsregionen.

De frågor Västra Götalandsregionen önskar svar på är:

- Reflektioner kring måluppfyllelsen för 2022?
- Hur kan vi hjälpas åt att fortsätta återta och öka det hållbara resandet?
- Programmet innehåller fyra fokusområden som kräver samverkan för att nå framgång. Är det något av områdena som ni särskilt ser att vi tillsammans kan arbeta med utifrån våra respektive roller? Exemplifiera gärna.
- Övriga synpunkter/kommentarer?

Ekonomiska förutsättningar

Ytrandet är inte förenat med några kostnader.

Bedömning

Bollebygd kommuns yttrande kring ställda frågor:

Reflektioner kring måluppfyllelsen för 2022

Måluppfyllelsen för 2022 har redovisats på ett bra sätt. Det är glädjande att se att resandet med kollektivtrafik ökar och närmar sig nivåerna före pandemin.

Dock finner vi det svårt att själva dra slutsatser utefter dokumentet, då statistiken är presenterad utifrån hela regionen och inte uppdelad i t.ex. delregioner eller kommuner. Vår uppfattning är också att de siffror som presenteras i dokumentet inte speglar den allmänna åsikten om kollektivtrafiken i vår kommun (samt flera övriga landsbygdskommuner) och vi har därför svårt att relatera till måluppfyllelsen.

Det nämns i förbigående att andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel markant skiljer sig emellan Göteborgsregionen och övriga delregioner. Andelen resor i Göteborgsregionen är dubbelt så hög som i Sjuhärad (48 % vs. 24%). Denna stora skillnad i antalet resor och resenärer bör också innebära en skev fördelning av statistiken.

En reflektion är att fundera kring om det finns någon nytta i att dela upp statistiken och målen och att siffrorna då blir ett bättre verktyg för Västtrafik för att kunna rikta sina insatser och sitt arbete på ett bättre sätt.

Hur kan vi hjälpas åt att fortsätta återta och öka det hållbara resandet?

Vi ser det av stor vikt att man aktivt fortsätter att utveckla det kollektiva och hållbara resandet även i glesbefolkade områden. En stor del av Västra Götalands befolkning bor på landsbygd och samhällstrender pekar på en allt större ruralisering där fler väljer att lämna storstad för landsbygd. Om pandemins flyttmönster består beräknas fler flytta till landsbygdskommuner, pendlingskommuner och till områden i och omkring mindre tätorter. Om inte kollektivtrafiken bevakar och följer med i denna utveckling, och anpassar sin affärsmodell utefter nya förutsättningar, riskerar bilanvändandet hos landsbygdskommuner att öka och det hållbara resandet att minska.

Även utvecklingen av näringsliv i landsbygdskommuner blir lidande och hämmas av bristfällig kollektivtrafik. Arbetstagare söker sig inte till, eller tackar nej till, arbeten på grund av att man inte kan resa kollektivt till arbetsplatsen. I ett samhälle där man strävar efter en aktiv landsbygd och framgångsrikt näringsliv är en fungerande kollektivtrafik av yttersta vikt.

En intressant analys är att andelen hållbara resor sjunker med stigande ålder (Figur 4, Uppföljning 2022). Pensionärer känns som en attraktiv grupp att rikta insatser mot. De reser sällan under tidspress och är en grupp som blir alltmer rörlig i samhället. Vi ser att man kan hjälpas åt att nå denna grupp igenom att arbeta närmre med kommunerna och nyttja deras lokalkännedom och kontaktnät ut till målgruppen.

Vi tror också på ett fortsatt informationsspridande med syfte att öka det hållbara resandet. Igenom kunskap och motivation kan vi bryta invanda resmönster.

Programmet innehåller fyra fokusområden som kräver samverkan för att nå framgång. Är det något av områdena som ni särskilt ser att vi tillsammans kan arbeta med utifrån våra respektive roller? Exemplifiera gärna.

De fyra fokusområdena är:

1. Driva på och underlätta för hållbara resval
2. Kombinerad mobilitet

3. Samhällsplanering och kollektivtrafik
4. Driva på och styra forskning och innovation

Se våra reflektioner under *frågan* ” Hur kan vi hjälpas åt att fortsätta återta och öka det hållbara resandet? ” Kollektivtrafiken behöver titta på hur den kan anpassas efter nuvarande och framtida samhällsbehov.

Vi ser att kommunerna och Västra Götalandsregionen skulle kunna utöka samarbetet gällande marknadsföring och informationsspridning med syfte att driva på det hållbara resandet. Kommunerna har god lokalkännedom och bra kontaktytor gentemot sina invånare och skulle med stöd, i form av ekonomiska medel och/eller kunskap, kunna genomföra riktade informationskampanjer.

Vi tycker att Trafikförsörjningsprogrammet behöver ta en tydligare ställning för fortsatt forskning och innovation och arbeta mer aktivt med att testa och utvärdera nya sätten att resa. Kollektivtrafiken behöver bli mer dynamisk samt titta på sätt att använda modern teknik för att optimera och effektivisera. I detta arbete spelar vi gärna en aktiv roll och bidrar med tid och engagemang för att driva på och underlätta för hållbara resval. Fortsatt innovation kräver både tid och resurser, men vi ser det som en viktig investering om slutresultatet kan komma att gagna resenärer, framför allt utanför storstadsområdena.

Barnkonsekvensanalys

En väl fungerande kollektivtrafik är en av förutsättningar för att barn och unga skall ges en likvärdig möjlighet att leva ett aktivt, socialt såväl som fysiskt, liv. Möjligheten att resa med kollektivtrafik knyter an till flera av barnkonventionens artiklar, bland annat den mer vägledande artikeln 2 *Barnets rätt till likvärdiga villkor*.

Beslutsunderlag

KS2023/126-2 Dokument Remissbrev årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022

KS2023/126-3 Uppföljning trafikförsörjningsprogrammet för 2022

Skickas till

Svar från kommunerna ska vara Boråsregionen tillhanda senast **den 31 juli** via epost till info@borasregionen.se

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren

Therese Fredman

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Webbplats	E-post
517 83 Bollebygd	Ballebovägen 2	033-231300	033-231428	www.bollebygd.se	kommunen@bollebygd.se

Förvaltningschef

Näringslivsutvecklare

Remissbrev

Datum 2023-02-23

Diarienummer IKN 2023-00176

Västra Götalandsregionen**Koncernkontoret**

Handläggare: Sara Eriksson

Telefon: 070-730 25 93

E-post: sara.eriksson@vgregion.se

Till de delregionala kollektivtrafikeråden

Remissbrev årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022

Enligt de beslutade samverkansformerna kring kollektivtrafiken i Västra Götaland ska Västra Götalandsregionen årligen göra en avstämning av arbetet med genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet och redovisa uppföljning av de mål som satts upp. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikeråden, DKR, lämna yttranden på arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

Årets avstämning innehåller uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022, med möjlighet att komma med inspel och synpunkter.

Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022

Uppföljningsrapporten innehåller både en del som beskriver måluppfyllelsen och en del som beskriver genomförandet av programmet. I genomförandet ingår de strategier och fyra fokusområden som är en del av trafikförsörjningsprogrammet.

Vi önskar svar på följande frågor:

- Reflektioner kring måluppfyllelsen för 2022?
- Hur kan vi hjälpas åt att fortsätta återta och öka det hållbara resandet?
- Programmet innehåller fyra fokusområden som kräver samverkan för att nå framgång. Är det något av områdena som ni särskilt ser att vi tillsammans kan arbeta med utifrån våra respektive roller? Exemplifiera gärna.
- Övriga synpunkter/kommentarer?

Dialog under våren 2023

Under vårens delregionala kollektivtrafikeråd presenteras uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet och i samband med det förs en dialog om kollektivtrafikens utveckling i förhållande till målen.

Västra Götalandsregionen önskar kollektivtrafikrådets svar senast den 30 september 2023. Svaret skickas till infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se.

Information

Revidering av trafikförsörjningsprogrammet påbörjad

Processen med att revidera trafikförsörjningsprogrammet har påbörjats och information om detta kommer ges på de delregionala kollektivtrafikråden. DKR har då möjlighet att komma med inspel till revideringsprocessen, utöver de inspel som görs vid årlig avstämning.

Med vänliga hälsningar

Sofia Hellberg

Infrastruktur- och kollektivtrafikchef

Västra Götalandsregionen



Uppföljning 2022

Regionalt trafikförsörjningsprogram i Västra Götaland

VGR Analys 2023:8

Koncernkontoret

2023-03-23

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	3
Sammanfattning	5
Måluppfyllelse 2022	6
Hållbara resor	7
God geografisk tillgänglighet	10
Enkel, trygg och inkluderande	12
Låg miljöpåverkan	16
Indikatorer kopplade till målen	18
Genomförande – hur målen ska nås	30
Lägesrapport beslutade strategier	31
Lägesrapport fokusområden	35
Källförteckning	41

INLEDNING

Trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. Västra Götalandsregionen antog i maj 2021 ett nytt trafikförsörjningsprogram som ska gälla till 2025. Programmet innehåller mål för kollektivtrafikens utveckling samt en beskrivning av hur målen ska nås.

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet sker genom tidigare beslutade strategier och arbete kring fyra fokusområden. Samverkan mellan olika aktörer är en förutsättning för att nå trafikförsörjningsprogrammets mål. Trafikförsörjningsprogrammet är en viktig del i genomförandet av regionala utvecklingsstrategin och mer specifik i den långsiktiga prioriteringen knyta samman Västra Götaland.

Uppföljningens upplägg

Uppföljningen avser de mål och indikatorer som finns i trafikförsörjningsprogrammet och redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måltal. Ett antal indikatorer utan måltal finns med för att bättre kunna analysera och bedöma utvecklingen av målen. Utöver måluppfyllelsen redovisas också hur genomförandet har skett i strategier och fokusområden.

Översikt mål och genomförande

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland – med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Mål, strategier och fokusområden i trafikförsörjningsprogrammet visas i figuren på nästa sida.

Covid-19-pandemin

Efterdyningarna av covid-19-pandemin fortsätter påverka måluppfyllelsen i viss mån. Under pandemin var fokus på att fortsätta bedriva kollektivtrafik i den omfattning som behövdes för att minska risken för trängsel. Förstärkningstrafik kördes där det var möjligt. Västtrafik delade ut munskydd, stängde framdörrarna, och informerade om trängsel och alternativa resvägar. Allt i syfte att stödja samhällets arbete med att minska smittspridningen. Efter att restriktionerna lyftes i mars 2022 har resandet med kollektivtrafiken börjat återhämta sig.

ANDELEN HÅLLBARA RESOR SKA ÖKA I HELA VÄSTRA GÖTALAND



Beslutade strategier

- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken
- Målbild tåg 2035, inkl. västtågsutredningen
- Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Fokusområden

- Driva på och underlätta för hållbara resval
- Kombinerad mobilitet
- Samhällsplanering och kollektivtrafik
- Driva på och styra forskning och innovation

SAMMANFATTNING

Måluppfyllelse 2022

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Målen är att komma tillbaka till samma nivå som år 2019. För kollektivtrafikens marknadsandel innebär detta minst 33 procent och för andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång innebär det minst 40 procent. Kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen har ökat under 2022 och blev 30 procent. Andelen hållbara resor med kollektivtrafik, cykel och gång har också ökat och ligger på 38 procent. Återhämtningen efter covid-19-pandemin har gått över förväntan när det gäller de flesta indikatorerna.

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet

Den geografiska tillgängligheten visar att målet med 79 procent av invånarna som har högst 60 minuters restid med kollektivtrafik och minst 10 resmöjligheter per vardag till närmsta pendlingsnav är uppfyllt. Antalet resor visar på en uppgång under 2022 med 67 miljoner resor och uppgår nu till 301 miljoner, men det är en bit kvar till målet som ligger på 350 miljoner.

Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande

Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ligger stabilt kring 60 procent. Däremot har andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ökat sedan 2021 med 5 procentenheter och ligger nu på 63 procent. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2022 och 609 hållplatser uppfyller nu grön standard.

Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan

Utsläppen av koldioxid per personkilometer har minskat med 63 procent sedan 2006 vilket visserligen är långt ifrån målet på 85 procent, men är en stor förbättring jämfört med 2021.

Genomförande – strategier och fokusområden

Genomförandet sker genom programmets beslutade strategier och fokusområden. I pandemins kölvatten fortsätter satsningar på nya kollektiva lösningar och Västtrafiks kraftsamling mobilitet systematiserar dessa. Elektrifiering av fordonsflottan fortsätter, viktiga steg för en mer jämlik kollektivtrafik har tagits liksom satsningar i de olika navet utifrån respektive kollektivtrafikplan.

MÅLUPPFYLLELSE 2022

Mål	Samlad måluppfyllelse 2022	Måltal 2025	2018	2021	Utveckling mot mål senaste året	2022
Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambition att alla resor ska vara hållbara		Kollektivtrafikens marknadsandel ska återtas, minst 33 procent.	33%	21%	↑	30%
		Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 procent.	39%	30%	↑	38%
Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet		Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta regionala pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ska vara minst 79 procent (måltalet är justerat p.g.a. ändrad metod).	78,9%	79,2%	→	79,1%
		Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor (2019 års nivå).	339	234	↑	301
Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande		Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ska öka till minst 65 procent.	61%	60%	→	60%
		Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ska öka till minst 70 procent.	66%	58%	↑	63%
		Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 st.	385	597	↑	609
Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan		Utsläppen av CO ₂ per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.	64% (2019)	49%	↑	63%



Målet är uppnått
 Målet är delvis uppnått
 Målet är inte uppnått

Hållbara resor

Övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Ökar andelen hållbara resor bidrar det till en hållbar samhällsutveckling, minskad miljö- och klimatbelastning samt att ytor i gaturummet frigörs.

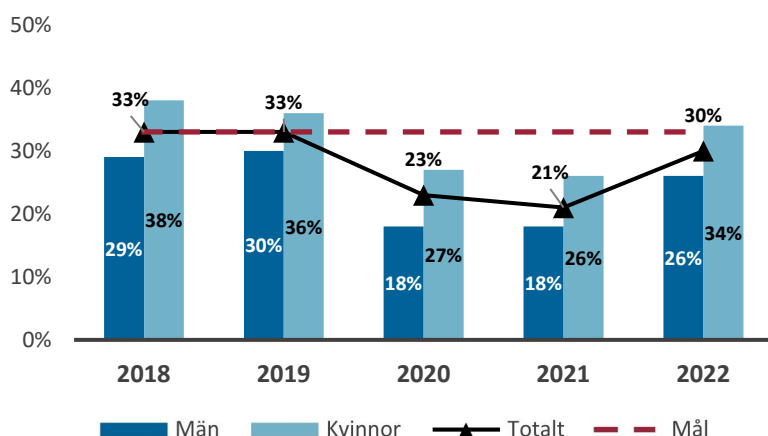
Målet mäts genom att kollektivtrafikens marknadsandel gentemot motorfordon ska återtas samt att andelen resor totalt sett med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas.

Kollektivtrafikens marknadsandel

Den motoriserade marknadsandelen har ökat kraftigt under 2022 och ligger nu på 30 procent. Det är en förbättring med 9 procentenheter jämfört med 2021 och 3 procentenheter lägre än 2019. Den motoriserade marknadsandelen beräknas genom att dividera antal resor med kollektivtrafik i förhållande till alla resor med motorfordon inklusive kollektivtrafik. Resor med gång och cykel ingår inte.

Förbättringen beror på minskningen av covid-19-pandemin och att restriktionerna har tagits bort. Generellt påverkas marknadsandelen av en kombination av styrmedel som ökar kollektivtrafikens attraktivitet och samtidigt gör biltrafiken mindre konkurrenskraftig.

Kvinnor har en betydligt högre marknadsandel än män, 34 jämfört med 26 procent.



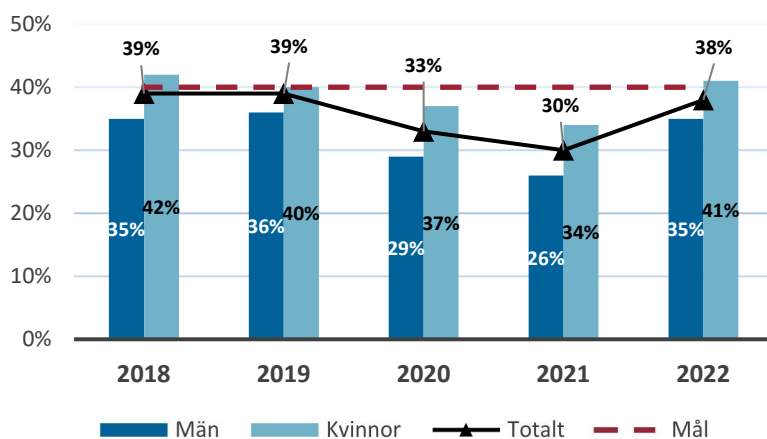
Figur 1. Kollektivtrafikens marknadsandel (motoriserade resor), uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andel kollektivtrafik, gång och cykel

Figur 2 visar att andelen kollektivtrafik, gång och cykel tillsammans har ökat med åtta procentenheter under 2022 till 38 procent, en procentenhet lägre än 2019. Det beror främst på att andelen kollektivtrafik har ökat under året, snarare än gång och cykel.

Bland kvinnor är andelen högre än män och 2022 var den 41 procent för kvinnor och 35 procent för män. Andelarna är numera lika stora som 2019. Skillnaderna mellan kvinnor och män beror på ett antal faktorer. En är att män i högre utsträckning äger bilar (65 procent av alla bilar ägs av män) och troligen har tillgång till bil i högre utsträckning än kvinnor. Män uppger också i högre utsträckning att de har behov av bil i arbetet samt att de föredrar bil framför kollektivtrafik.

En annan faktor kan vara att kvinnor i olika undersökningar värderar åtgärder för att motverka klimatförändringar högre. I Kollektivtrafikbarometern svarar 82 procent av kvinnorna och 68 procent av männen på nationell nivå att de instämmer i att det är viktigt att man bidrar till en bättre miljö när man reser med kollektivtrafik. Kvinnor svarar också i högre utsträckning än män att de ser fördelar att resa med kollektivtrafiken jämfört med bil. Naturvårdsverkets attitydundersökning om klimatet visar också att kvinnor i högre utsträckning än män är positiva till att försöka göra något åt klimatförändringarna.

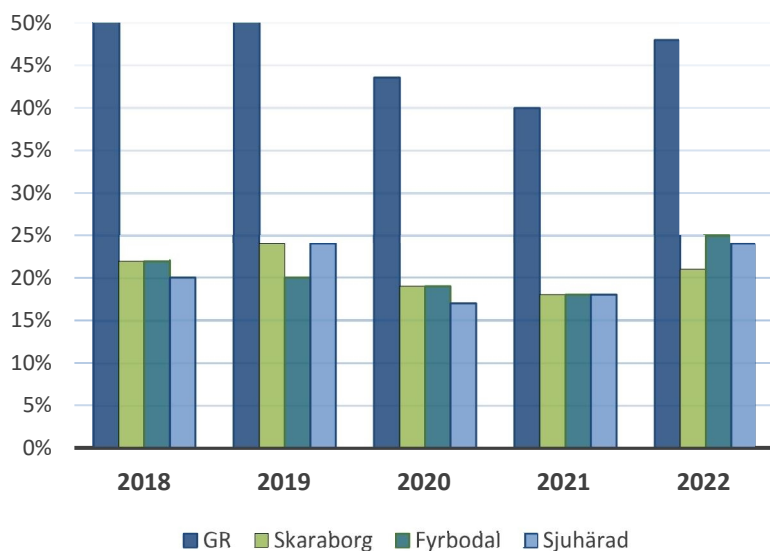


Figur 2. Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång skiljer sig markant åt mellan Göteborgsregionen och övriga delregioner. Göteborgsregionen har en andel på 48 procent medan Fyrbodalen ligger på 25 procent, Sjuhärads län på 24 procent och Skaraborg på 21 procent.

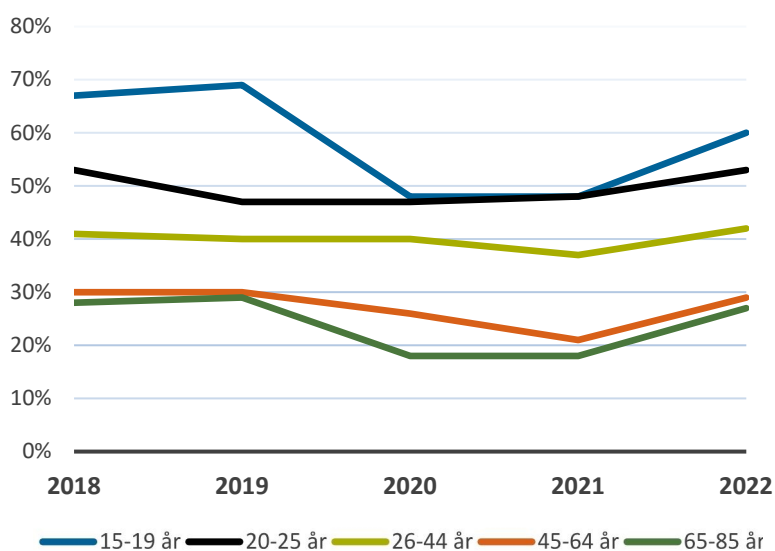
I Göteborgsregionen har andelen ökat med 8 procentenheter från 2021 och har därmed nästan nått 2019 års nivå på 51 procent. I Fyrbodalen har andelen ökat med 7 procentenheter och i

Sjuhärad med 6 procentenheter samt i Skaraborg med 3 procentenheter. I Skaraborg är det andelen cykelresor som har minskat medan kollektivtrafikandelen har ökat. Skolresor utgör generellt en högre andel av samtliga kollektivtrafikresor i Skaraborg, Fyrbodal och Sjuhärad jämfört med Göteborgsregionen.



Figur 3. Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per delregion. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen kollektivtrafik, gång och cykel fördelat på åldrar finns i figur 4 och det är tydligt att andelen i samtliga åldersgrupper ökar. I vissa fall är man redan tillbaka på 2019 års nivåer och generellt sjunker andelen med ökad ålder.



Figur 4. Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

God geografisk tillgänglighet

Definitionen av god geografisk tillgänglighet innebär att invånarna ska ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar.

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet handlar både om att geografiskt knyta samman territoriet Västra Götaland och att skapa tillgänglighet till studier och arbetsmarknader som i sin tur bidrar till välfärd och tillväxt. Kollektivtrafiken har också en viktig roll för att människor ska kunna vara delaktiga i samhället.

Kollektivtrafiken har olika förutsättningar i olika geografier. I stråken har kollektivtrafiken förutsättningar att vara konkurrenskraftig gentemot bilen och det är därför viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk. Västtrafik har under 2022 beslutat om riktlinjer som ska tydliggöra vilket utbud som kan förväntas i olika geografier. Det kan till exempel handla om grundutbud och avstånd till hållplats. I närtrafiken infördes bland annat fler tidsintervall i grundutbudet samt att det finns närtrafikållplatser även i så kallade starka kollektivtrafikstråk. I stadsmiljöer skapar kollektivtrafik, cykel och gång tillsammans förutsättningar för mindre trängsel och goda livsmiljöer.

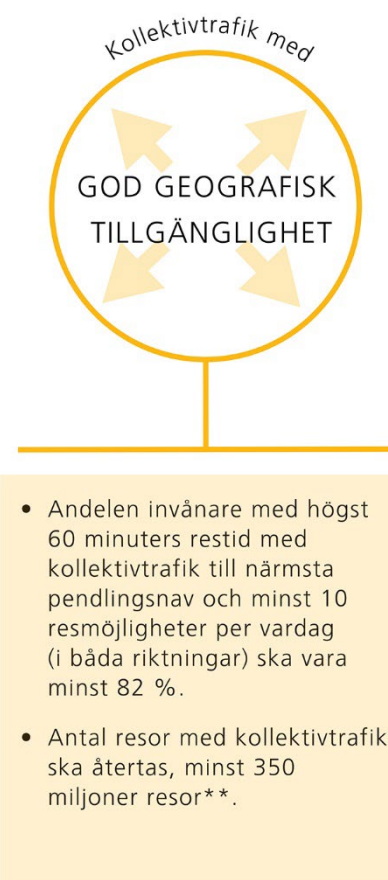
Tillgänglighet till pendlingsnav med kollektivtrafik

Andelen invånare som har högst 60 minuters restid till närmsta regionalt pendlingsnav från sin bostad med minst 10 resmöjligheter per vardag är 79,1 procent. Det är en minskning med 0,1 procentenheter från 2021 men är så liten så den kan betraktas som oförändrad. Målet är justerat till 79 procent efter en förbättring av mätmetoden.

Utfallet påverkas antingen genom att antalet invånare inom 60 minuter till pendlingsnaven förändras eller genom att utbudet och restider med kollektivtrafiken förändras. En stor andel av invånarna som har längre tid än 60 minuter till ett pendlingsnav finns i tidsspannet 61-75 minuter. Kommunerna har möjlighet att påverka genom att ta hänsyn till kollektivtrafiken vid byggandet av nya bostäder.

	2018	2019	2020	2021	2022
Andel invånare	78,9%	iu.	iu.	79,2%	79,1%

Figur 5. Andel invånare m högst 60 min restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (kl 7-19). Källa: Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västdata-basen/SCB.



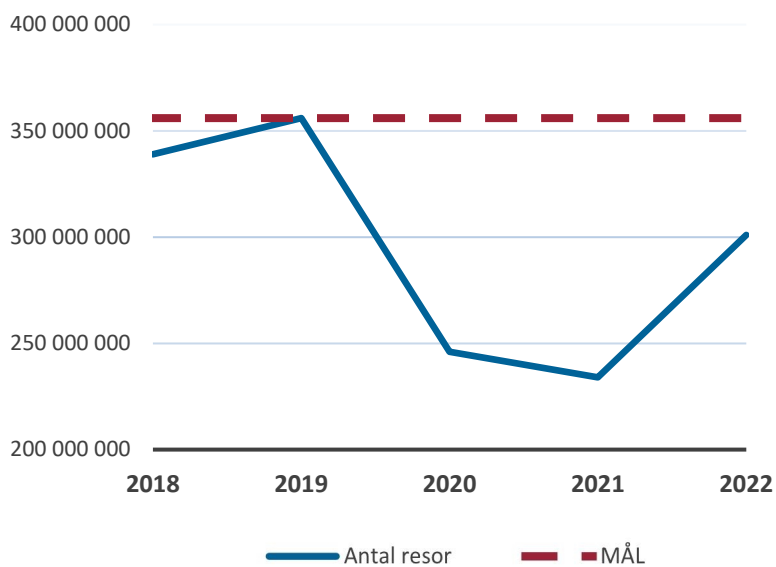
** 2019 års nivå

Tillgänglighetsberäkning

Västra Götalandsregionen har under 2021 förbättrat metoden att göra tillgänglighetsberäkningar med restider för kollektivtrafiken och för anslutningsresor till fots. Det innebär att målet minst 82 % ändras till minst 79 %.

Resor med kollektivtrafik

Antalet resor 2022 var 301 miljoner och jämfört med 2021 har resandet ökat med 29 procent. För att nå målet om att återta antalet resor på 350 miljoner från 2019 behöver antalet resor öka med drygt 16 procent.



Figur 6. Antal resor med kollektivtrafik.

Källa: Västtrafik.

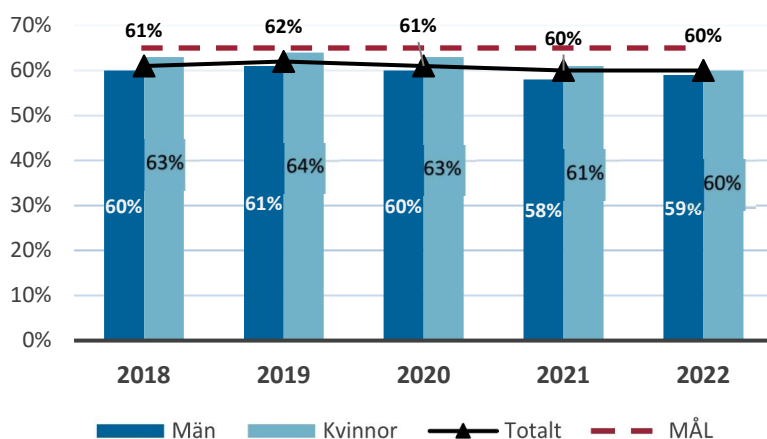
Enkel, trygg och inkluderande

Kollektivtrafiken är en betydelsefull del i omställningen till ett mer hållbart resande och för att tillgodose invånarens grundläggande behov av tillgänglighet. Upplevelsen av kollektivtrafiken innefattar inte enbart själva kollektivtrafikresan utan även möjligheten att få information inför sin resa, köpa biljett, ta sig till och från hållplatsen eller stationen och efter kollektivtrafikresan ansluta till sitt slutmål. Under 2022 har till exempel alla Västtrafiks biljetter utom kontoladdning blivit möjliga att nyttja i närtrafiken. Det är viktigt att arbeta utifrån ett hela-resan-perspektiv med invånarens olika behov och förutsättningar i centrum.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. Många åtgärder som förbättrar den fysiska tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning skapar bättre tillgänglighet för alla resenärer, till exempel barn och äldre.

Enkelt att resa med Västtrafik

Det är 60 procent av invånarna som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik och nivån har varit relativt konstant över tid. Andelen kvinnor som anser att det är enkelt är något högre än andelen män, 60 procent jämfört med 59 procent.



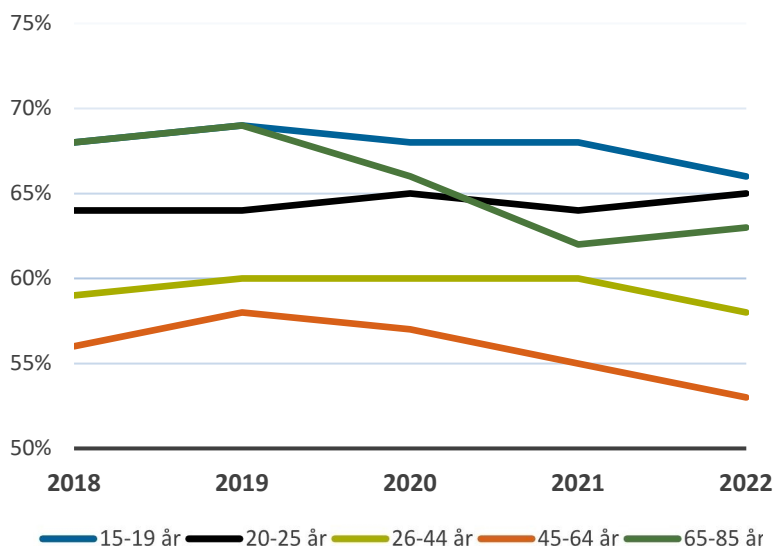
Figur 7. Andelen resenärer som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Det är oklart vad invånarna lägger in i bedömningen av att det är enkelt att resa och förmodligen är det en samlad bild av biljettköp, information, utbud, byten och relationer. I Kollektivtrafikbarometern svarar 84 procent av alla som åtminstone någon gång reser med Västtrafik att det är enkelt att köpa biljett och 81 procent att det är enkelt att få information inför resan. Det tyder på att andra faktorer än dessa påverkar svaren om enkelhet.



- Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.
- Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka till minst 70 %.
- Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 stycken.

Figur 8 visar att unga och äldre i högre utsträckning än medelålders anser att det är enkelt att resa med Västtrafik. I åldersgrupperna 20-25 år och 65-85 år har andelen som tycker det är enkelt att resa ökat under 2022.



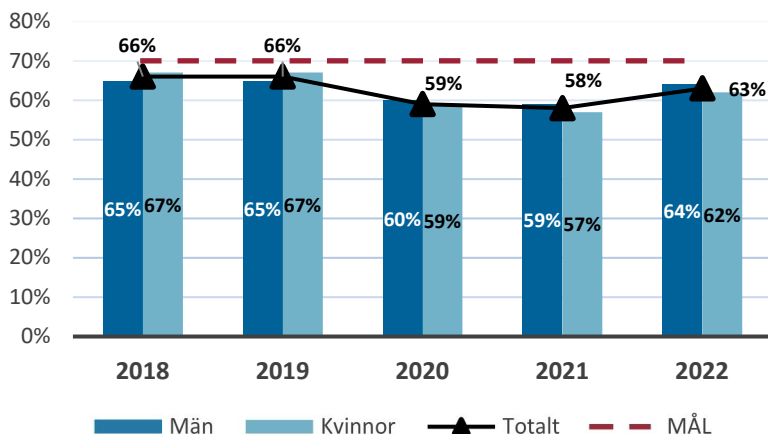
Figur 8. Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Trygghet att resa med Västtrafik

I begreppet trygghet ryms flera parametrar, till exempel rädsla att utsättas för brott, förseningar, rädsla för smitta, trafiksäkerhet.

Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik uppgår till 63 procent. Under covid-19-pandemin sjönk andelen som kände trygghet men under 2022 ökade den något. Andelen kvinnor som känner trygghet att resa med Västtrafik är något lägre än andelen män. Innan covid-19-pandemin var förhållandet det omvända. Andelen trygga med Västtrafik generellt är betydligt högre än andelen som känner sig trygga ombord samt vid hållplats. Det tyder på att begreppet trygghet är mångfacetterat. I Kollektivtrafikbarometern svarar respondenterna att de viktigaste orsakerna till att man inte känner sig trygg är:

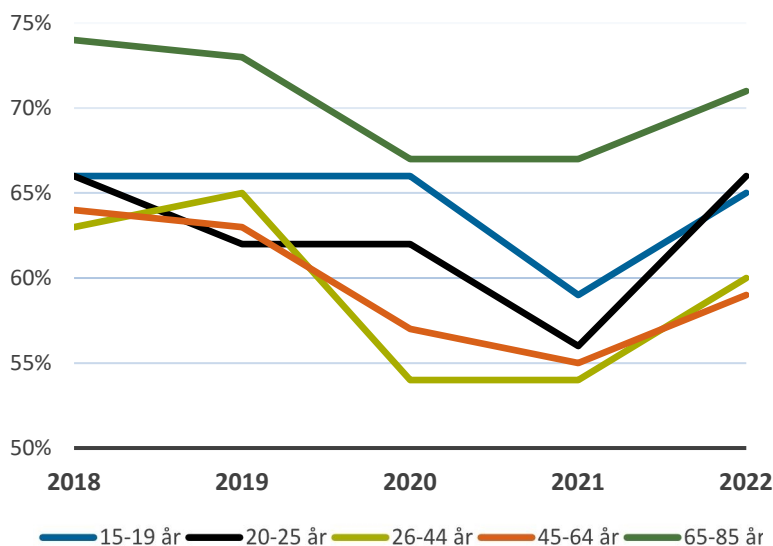
- Risk för förseningar
- Bristande trafiksäkerhet
- Bråkiga och stökiga personer
- Orolig för att utsättas för brott
- Informationen är bristfällig



Figur 9. Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Västtrafik har sedan flera år tillbaka ett systematiskt trygghets- och säkerhetsarbete som har fokuserat mycket på brottsförebyggande insatser i nära samverkan med kommunerna. I bland annat Skövde och Uddevalla har kommunerna arbetat med “drogfria platser” vid resecentrumen vilket gett positivt resultat för den upplevda tryggheten på platserna. Kommunerna förväntas få en större roll i det brottsförebyggande arbetet med anledning av ett lagförslag om kommunernas ansvar. Förslaget ligger för beslut under 2023.

Andelen invånare som känner trygghet har ökat i alla åldrar. De äldsta och de yngsta är mest trygga medan åldersgruppen 45-64 år har lägst andel trygga med 59 procent. Åldersgruppen 20-25 år har ökat kraftigt med 10 procentenheter sedan 2021.





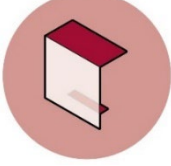
Figur 10. Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Tillgängliga hållplatser

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2022. De prioriterade hållplatserna finns samlade i en lista, tidigare kallad 800-listan, och omfattar de cirka 960 hållplatser som har minst 100 påstigande per dygn. Listan innehåller även ett fåtal hållplatser med färre påstigande, där kommunerna har prioriterat dem utifrån typ av målpunkt. Listan används för att prioritera vilka hållplatser som ska åtgärdas vad gäller tillgänglighetsanpassning enligt kriterier i Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Det finns 609 hållplatser som uppfyller grön standard, det vill säga samtliga kriterier för tillgänglighetsanpassning med undantag för väderskydd och realtid. Värt att notera är dock att det nu är 795 hållplatser som är anpassade till den lägsta kravnivån (gul + grön standard), som innebär att de har minst leds-tråk, kontrastmarkering och hög kantsten.

I figur 11 redovisas hållplatserna sammanfattningsvis utifrån grön, gul eller röd standard av tillgänglighetsanpassning. En komplett redovisning återfinns på [webbsidan](#).

	2018	2019	2020	2021	2022
	385	491	502	597	609
Grön standard					
	178	120	120	186	186
Gul standard					
	215	166	153	176	164
Röd standard					

Figur 11. Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är tillgänglighetsanpassade. *Källa: Västtrafik.*

Låg miljöpåverkan

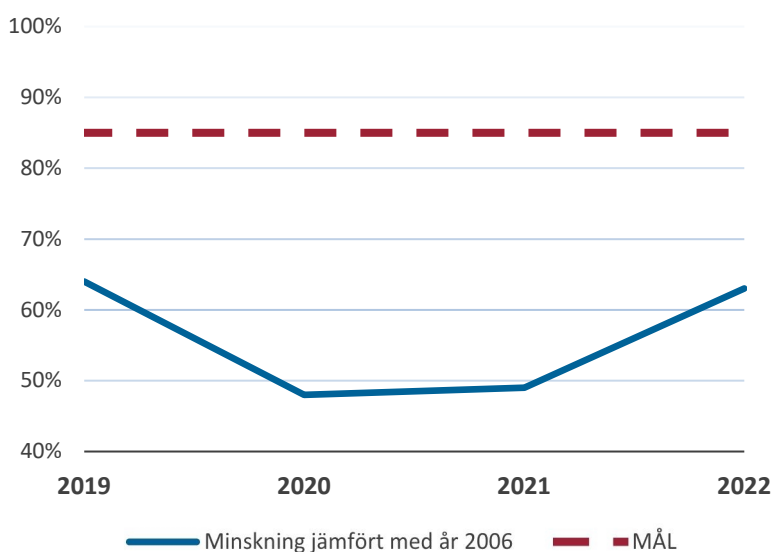
Kollektivtrafiken i Västra Götaland ska ha låg miljö- och klimatpåverkan och vara en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. I detta innefattas effektiv trafik, driven av förnybara drivmedel med låg klimatpåverkan.

Fram till år 2025 är målet en minskning av utsläpp av CO₂ med 85 procent jämfört med år 2006. Målet kan nås genom en satsning på elektrifiering av främst stads- och tätortstrafik samt kortare regionbusslinjer. En satsning på elektrifiering ger många ytterligare positiva effekter på hälsa, miljö och klimat, bland annat minskade bullernivåer.

Kollektivtrafikens utsläpp av koldioxid

Kollektivtrafikens CO₂-utsläpp per personkilometer har minskat med 63 procent jämfört med 2006. Under 2022 har osäkerheter i klimatnyttan hos en del förnybart drivmedel uppmärksammas. Osäkerheterna kommer utredas under 2023, vilket innebär att den redovisade siffran för klimatpåverkande utsläpp för 2022 kan komma att justeras i kommande uppföljningar.

Elektrifiering av bussar i framför allt stadstrafik går snabbt och ger stor effekt. Även regiontrafik kan elektrifieras vilket kan bidra till ytterligare minskade koldioxidutsläpp. Nyckeltalet mäts per personkilometer och påverkas av hur resandet utvecklas. Målet om att minska koldioxidutsläppen med 85 procent per personkilometer till år 2025 bedöms vara en utmaning.



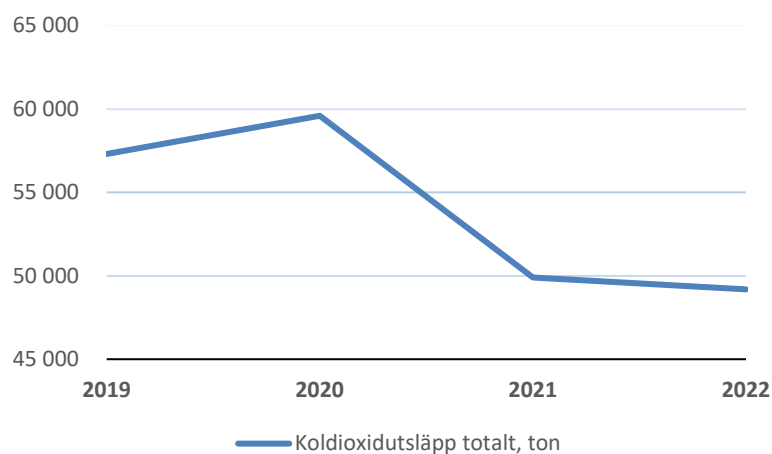
Figur 12. Utsläppen av koldioxid per personkilometer i kollektivtrafiken (preliminär siffra för 2022). Källa: Frida, Västtrafik.

Kollektivtrafikens totala utsläpp av CO₂ visar de verkliga



utsläppen utan hänsyn till förändringar i resandet. De totala koldioxidutsläppen för 2022 var drygt 49 000 ton, vilket är ungefär samma som för år 2021. Ökningen mellan 2019 och 2020 berodde dels på en ny beräkningsmetod som tar hänsyn till de olika drivmedlens klimatgenskaper (utsläppsnivåer), dels på drivmedelsmixen. Ett av drivmedlen, HVO (biodrivmedel liknande diesel), fick därtill försämrade klimatgenskaper. Figur 20 visar drivmedelsmixens utveckling i enbart busstrafiken.

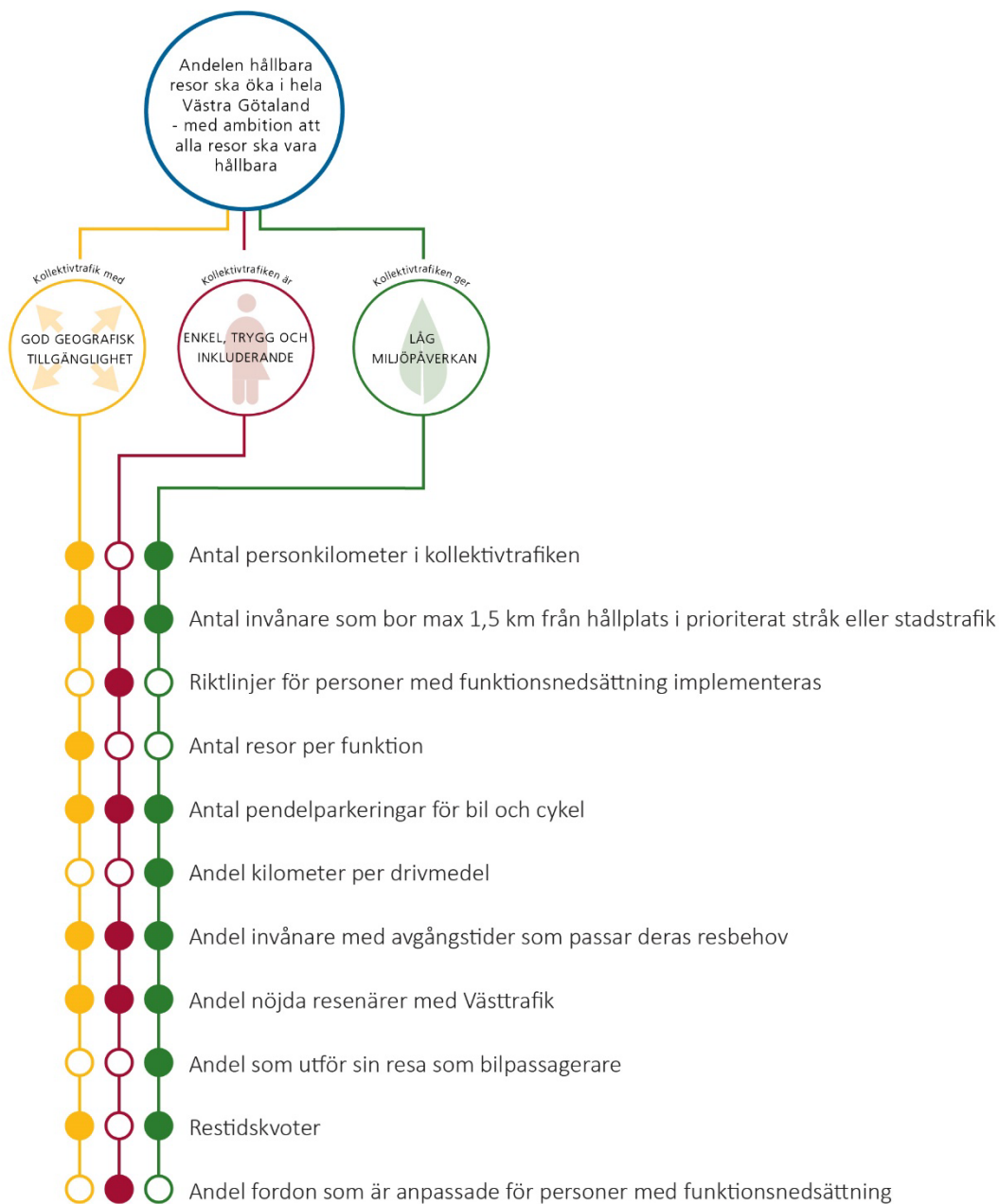
Fartygstrafiken drivs fortfarande i hög grad på fossila drivmedel. Här är dock en förändring på gång i och med att nya trafikavtal tecknas.



Figur 13. Utsläppen av koldioxid i kollektivtrafiken (preliminär siffra 2022). Källa: Frida, Västtrafik.

Indikatorer kopplade till målen

Utöver de indikatorer med måltal som redovisats ovan, finns ett antal indikatorer för att följa utvecklingen. Dessa är inte målsatta. Bilden nedan visar hur dessa indikatorer kopplar till trafikprogrammets mål.



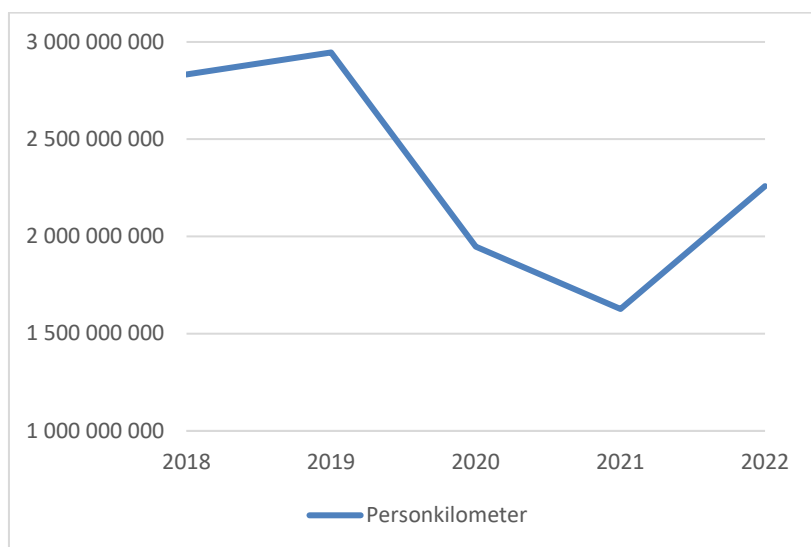
Antal personkilometer i kollektivtrafiken

Personkilometer redovisas eftersom skillnaden i längd mellan olika resor är stor och därför ger en kompletterande bild till antalet resor. Antal personkilometer påverkar också resultatet i målindikatorn om koldioxid. Personkilometer beräknas genom en uppskattad medelreslängd per trafikavtal multiplicerat med antalet resor.

För 2021 togs en ny förbättrad metod fram för att uppskatta medelreslängder. Metodförändringen har påverkat uppskattningen av medelreslängden för tåg och spårvagn mer än för buss. Ändrade resmönster och förändring i relationen mellan korta och långa resor påverkar antalet personkilometer.

Fram till covid-19-pandemin var det en stabil ökning av antalet personkilometer under många år i kollektivtrafiken. Den stora minskningen i resandet till följd av pandemin hade en stor påverkan på antalet personkilometer. Under 2022 har antalet personkilometer återigen ökat.

Figur 14 visar att antalet personkilometer under 2022 har ökat med 631 miljoner eller 39 procent jämfört med år 2021.

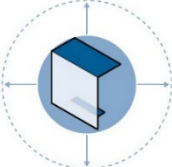


Figur 14. Antal personkilometer i kollektivtrafiken.

Källa: Västtrafik.

Antal invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik

Antalet invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik är på samma nivå som tidigare år. Kollektivtrafikens geografiska täckning i stråk och stadstrafik har inte förändrats nämnvärt mellan åren. Lokaliseringen av ny bebyggelse i närhet av prioriterade stråk och stadstrafik är avgörande för att bibehålla eller öka målintikatorn.

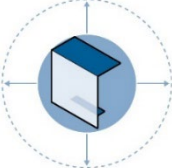
	2019	2021	2022
	1 409 000 82,4 %	1 429 000 82,4 %	1 439 000 82,5%

Figur 15. Antal och andel av befolkningen som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik.

Källa: Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västdatabasen/SCB.

Ett liknande sätt att mäta tillgänglighet till kollektivtrafiken görs av SCB. Indikatorn mäter befolkningens tillgång till hållplatser med minst en avgång i timmen på vardagar mellan 06.00 och 20.00. Här ingår alla hållplatser, inte bara de i stråk eller stadstrafik.

Stockholm sticker ut i ett nationellt perspektiv där 98,1 procent av befolkningen har 1 km eller mindre till närmaste hållplats medan Västra Götaland, Skåne och Sverige totalt ligger kring drygt 90 procent. Mellan kommunerna i Västra Götaland varierar andelen från 50 procent till drygt 99 procent. Generellt är andelen högre i kommuner med större befolkning.

	Västra Götaland	Skåne	Stockholm	Riket
	1 568 900 90,5 %	1 257 600 90,5 %	2 347 400 98,1 %	9 302 500 89,6 %

Figur 16. Antal och andel av befolkningen med max 1 km till närmaste hållplats år 2020. *Källa: SCB*

Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning

Enligt strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor ska det finnas riktlinjer som definierar full tillgänglighet för resenärer vad gäller:

- planera sin resa, köpa och använda biljett,
- vistas och orientera sig på hållplats/bytespunkt, ta del av information,
- ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet.

Det kvarstår en del arbete med att ha kompletta riktlinjer utifrån ett hela-resan-perspektiv. En del förbättringar är dock genomförda och ytterligare förbättringar är på gång. Under 2022 startade arbetet med att uppdatera Västtrafiks hållplatshandbok och arbetet med en uppdatering av riktlinjer för hållplatser.

Västtrafik har sedan 2021 en riktlinje för bussar. Riktlinjerna ska bidra till en utformning av fordonen som underlättar för alla resenärsgupper att ta sig ombord, vistas på fordonet och betala för sin resa. De innehåller bland annat mål för utfasning av höggolvsbussar samt införande av hörslinga i nya fordon, dubbla rullstolsplatser och särskilda platser för ledarhundsekipage. För områden som planera sin resa, köpa och använda biljett samt ta del av information saknas samlade riktlinjer.

Antal resor per funktion

Senaste året har antalet resor inom alla funktioner ökat. Det minskade resandet under covid-19-pandemin har i stort sett återhämtat sig när det gäller stråken, tätortstrafiken och övrig trafik. I november 2020 infördes en ny zonstruktur för färdbiljetter vilket innebar endast tre zoner i hela Västra Götaland, zon A, B, och C.

Den nya zonstrukturen har haft en positiv effekt i de områden där resandet tidigare passerade över en zongräns, men där resandet efter införandet av den nya strukturen sker inom en och samma zon. Områden som fått en större zon har gynnats och det är framför allt samhällen i zon C och till viss del zon B.

De pendlare som gynnats mest på förändringen är de som reser mellan exempelvis Tibro och Skövde, Borås och Härryda, Trollhättan och Uddevalla samt mellan Göteborg, Öckerö, Partille och Mölndal. På de tågsträckor som fått ett lägre pris i och med nya zonstrukturen har också resandet ökat.

Figur 17 visar resandet fördelat på olika funktioner, dvs trafiktyper. I stadstrafiken ökade antalet resor med 44 miljoner till 223 miljoner, en ökning med 25 procent jämfört med 2021. Resandet i stråken ökade med 41 procent jämfört med år 2021 och antalet resor uppgick till 52 miljoner. Resorna i



tätortstrafik ökade under 2022 med 1,5 miljon till 4 miljoner medan antalet resor i övrig trafik också ökade med 5 miljoner eller 38 procent till 18 miljoner.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022
Stadstrafik	258	271	189	179	223
Stråk	55	58	39	37	52
Tätortstrafik	3,6	3,7	2,3	2,5	4,0
Övrig trafik	19	19	13	13	18
Specialtrafik	3	3	2	2	3

Figur 17. Antal miljoner resor i Västra Götaland per funktion.

Källa: Västtrafik

Resandet i samtliga pendlingsnav (figur 18) ökade under 2022. Resandet i Borås har ökat i lägre utsträckning än i övriga pendlingsnav. I antal är resandeökningen störst i Göteborg-Mölndal-Partille med 42 miljoner.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022	Befolkning 2021
Göteborg-Mölndal-Partille	236	248	171	162	204	596 100
Borås	10,0	11,2	9,0	7,8	8,8	74 100
Trollhättan-Vänersborg	6,8	6,7	5,3	4,6	5,7	74 800
Uddevalla	2,9	2,9	2,3	2,0	2,5	35 900
Skövde	2,7	2,7	2,1	2,0	2,5	39 600

Figur 18. Antal miljoner resor med stadstrafik per pendlingsnav och befolkningssiffror i tätort. *Källa: Västtrafik, SCB.*

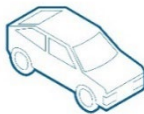

Antal pendelparkeringar för bil och cykel

Pendelparkeringar fyller en viktig funktion för kombinerade resor där bilen eller cykeln är nödvändig för att nå kollektivtrafiken eller för att få en rimlig restid från dörr till dörr.

Inventering av parkeringarna är ett omfattande arbete som rymmer ett visst mått av osäkerhet vad gäller bedömningen av antalet bilar som ryms på respektive yta. Antalet cyklar som ryms på en cykelparkering är svårbedömt. Cykelparkeringar redovisas därför enbart med antal pendelparkeringar och dessutom enbart sådana där det finns både cykel- och bilplatser.

En genomgång av samtliga kända pendelparkeringar i Västra Götaland har genomförts under 2022. Västtrafik genomför en beläggningsinventering vartannat år och dokumenterar löpande förändringar i antalet pendelparkeringar. Västtrafik har också arbetat fram ett nytt koncept för cykelparkeringsgarage. Det är tänkt att tydliggöra i dialoger med kommuner om att samfinansiera cykelparkeringsgarage som byggs i anslutning till bytespunkter.

Siffrorna för 2022 i nedanstående tabell avser hela Västra Götaland och kan inte jämföras med tidigare år. Det finns cykelparkeringar vid ett stort antal hållplatser, men en fullständig bild av detta saknas.

2022	
	372 18 663 platser
	175

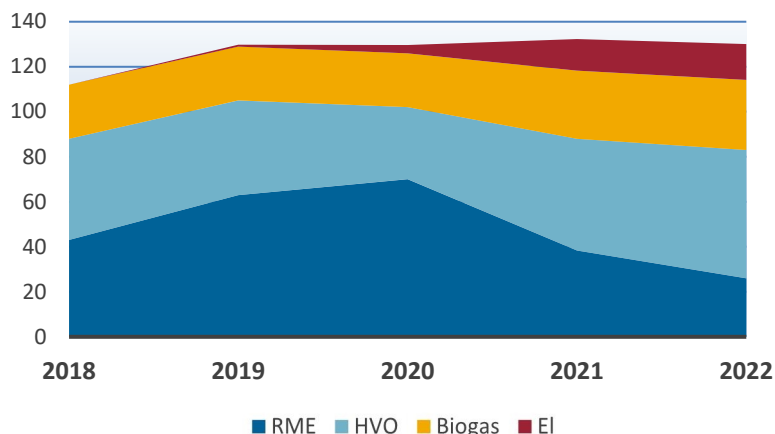
Figur 19. Antal pendelparkeringar för bil och cykel. Källa: Västtrafik

Antal kilometer per förnybart drivmedel med buss

Mellan 2021 och 2022 ökade antalet km med el som drivmedel från 11 procent till 12 procent. Det beror på ett ökat antal elbussar i samband med nya stadstrafikavtal.

Användningen av fossilt drivmedel utgjorde 0,5 procent av totala antalet busskilometer år 2021. Osäkerheter i klimatprestandan för det förnybara drivmedlet HVO har uppmärksamats under 2022, vilket gör att det finns oklarheter kring hur stor andel som ska klassas som fossilt. Detta kommer utredas under 2023. Det handlar om 18 miljoner kilometer.

” Elektrifieringen av busstrafiken är viktig både för klimat, hälsa och närmiljö.

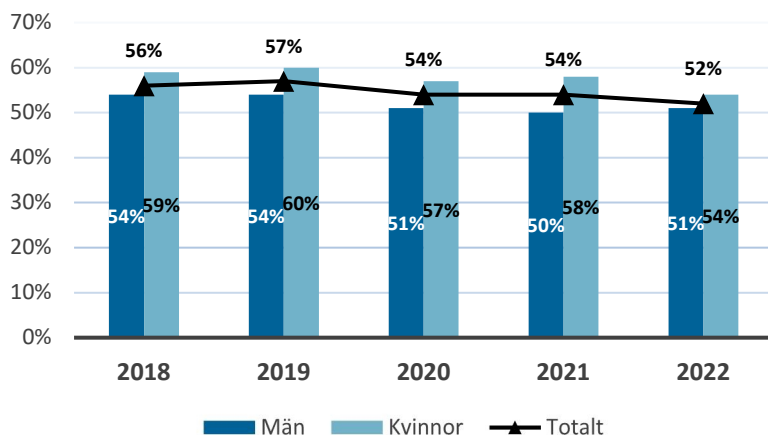


Figur 20. Antal miljoner km med buss, per förnybart drivmedel. Källa: Frida, Västtrafik

Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov

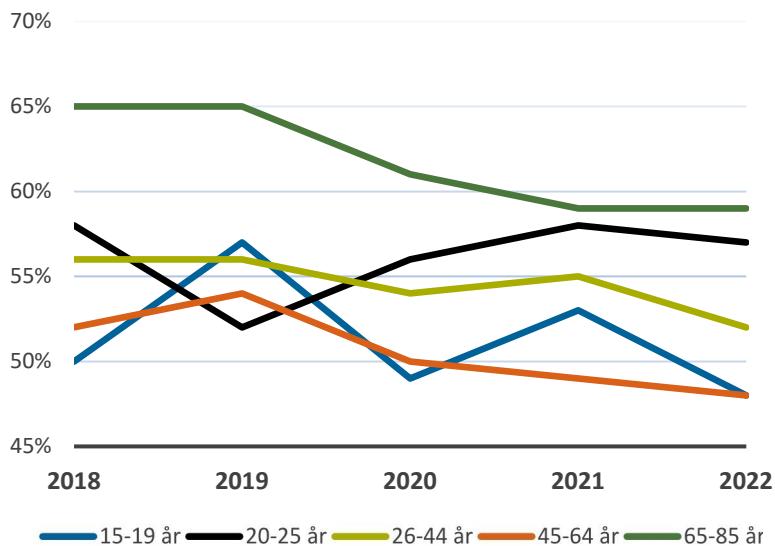
Andelen invånare som anser att de har avgångstider som passar deras resbehov är 52 procent. Det är en något lägre nivå jämfört med åren innan.

Kvinnor anger i högre utsträckning än män att avgångstiderna passar med deras resbehov. Skillnaden mellan könen har bestått över tid och för 2022 är andelen kvinnor 54 procent och andelen män 51 procent som anser att avgångstiderna passar deras resbehov.



Figur 21. Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

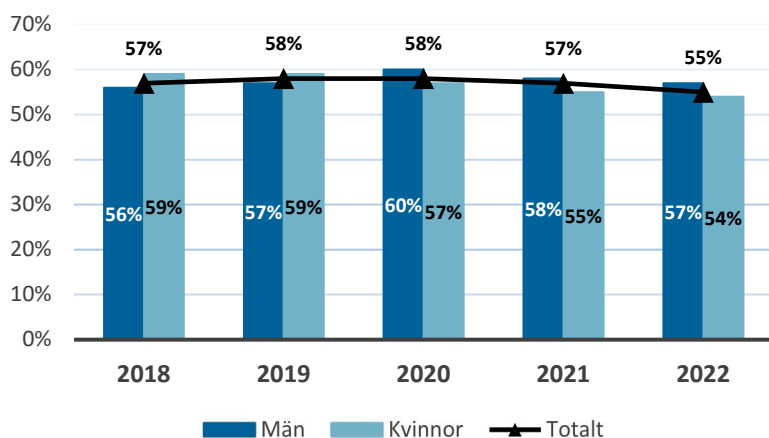
Fördelat på åldersgrupper är det gruppen 65-85 år där högst andel anser att de har avgångstider som passar deras resbehov. Andelen har dock sjunkit sedan 2019. I åldern 15-19 år och 45-64 år är andelen lägst, färre än hälften har avgångstider som passar deras resbehov.



Figur 22. Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

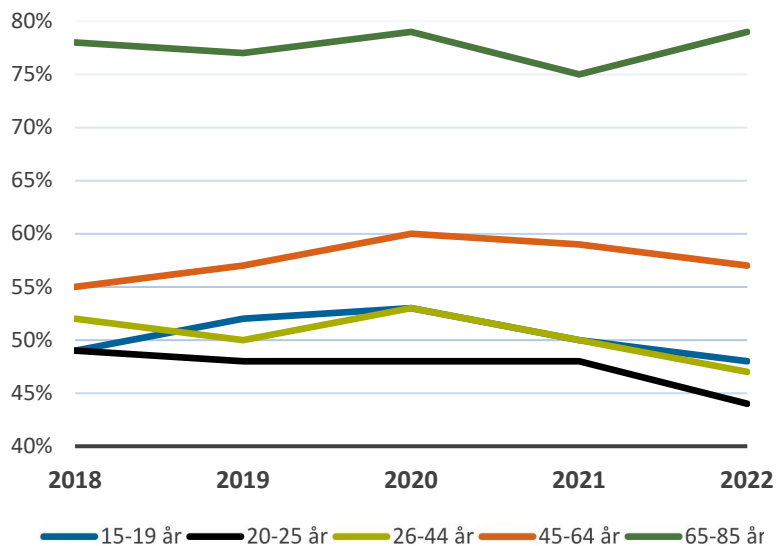
Andel nöjda resenärer med Västtrafik

Andelen nöjda resenärer med Västtrafik var 55 procent under 2022. Över tid har det skett små förändringar i nöjdheten men senaste åren har det varit en nedgång. Andelen män som är nöjda är något högre än andelen kvinnor både 2021 och 2022.



Figur 23. Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

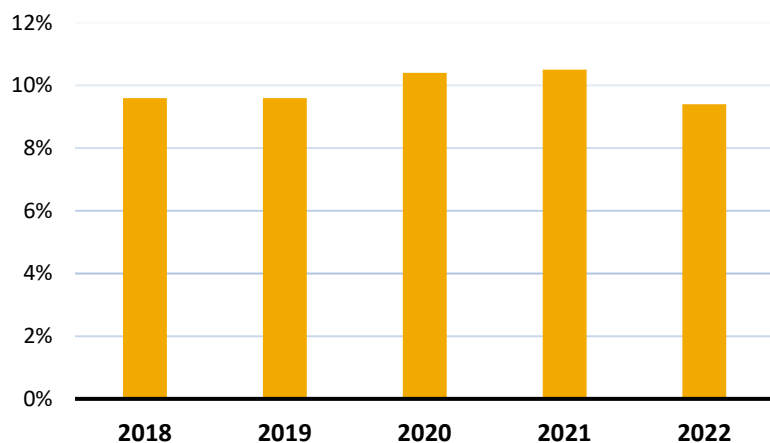
Figur 24 visar nöjdheten fördelat på åldrar och det är tydligt att det är en betydligt högre andel i de äldre åldersgrupperna som är nöjda jämfört med de yngre åldrarna. Nöjdheten har minskat under de senaste åren bland resenärer yngre än 45 år.



Figur 24. Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

Andel som utför sin resa som bilpassagerare

Andelen bilpassagerare ligger kring 10 procent 2022, en stabil nivå över tid. Den är en indikation på samåkning även om en stor del antagligen är gemensamma resor i ett hushåll.



Figur 25. Andel som utför sin resa som bilpassagerare. Källa: Kollektivtrafikbarometern

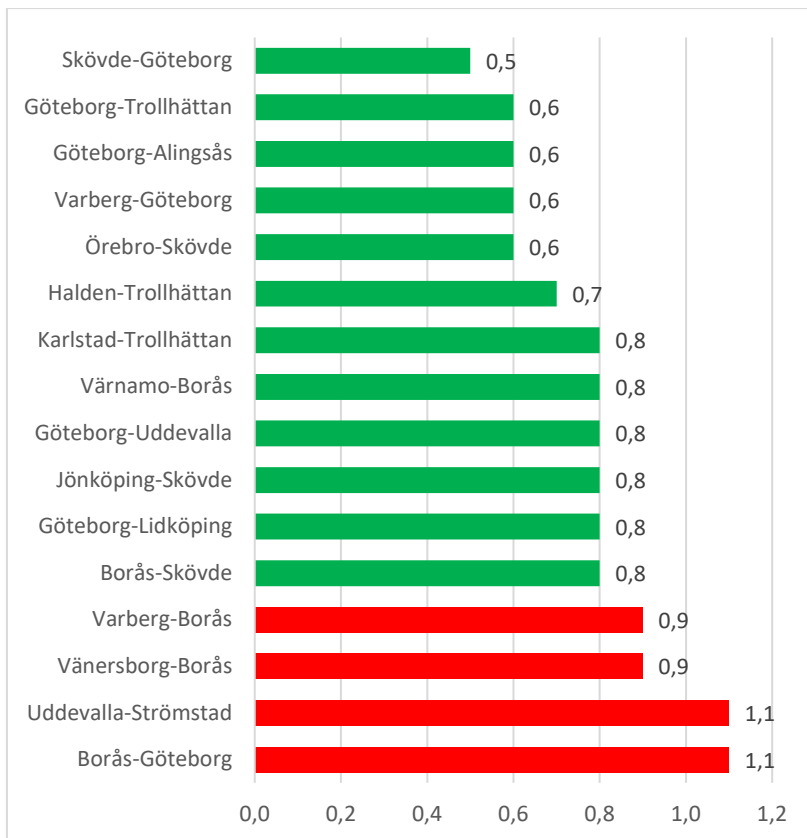
Restidskvoter

Restidskvoter är ett sätt att mäta kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Målet för tåg är en restidskvot på 0,8 jämfört med bil. Det finns två målkvoter för buss och i storregionala busstråk är den 1,2 och i prioriterat stråk är den 1,3. Restidskvoterna följs upp för ett antal relationer i stråken, i första hand för tåg och bil samt ett antal tunga pendlingsrelationer.



Figur 26. Järnvägar i Västra Götaland. Källa: Västra Götalandsregionen

Restidskvoten är låg i ett antal tågrelationer på Västra Stambanan, Norge-Vänerbanan och Västgötastråket. Jämfört med 2021 har restidskvoten förbättrats för Borås-Skövde som nu når målet på 0,8. I Borås-Göteborg, Vänersborg-Borås, Varberg-Borås och Uddevalla-Strömstad är restidskvoten högre än målet. Restiden med tåg mellan Göteborg och Uddevalla är en relation som går via Trollhättan.

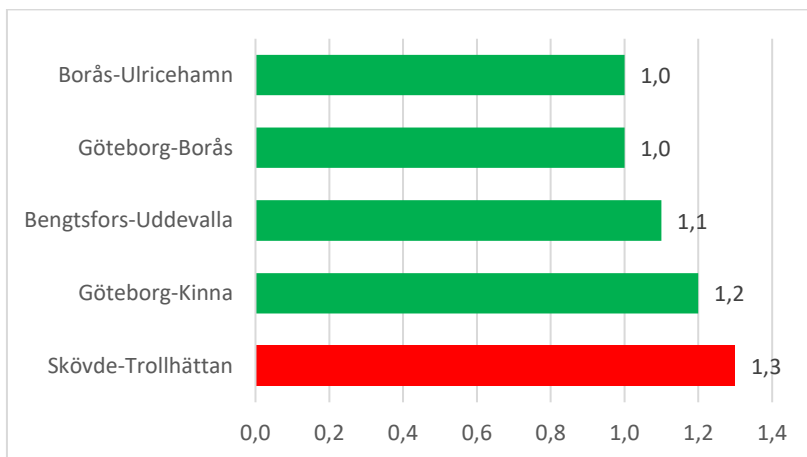


Faktaruta

Restidskvoten är beräknad utifrån restider i Google maps mellan kl 6 och 8 en vardag under hösten. Restiden för bil är ett medelvärde och för kollektivtrafik är det den snabbaste avgången.

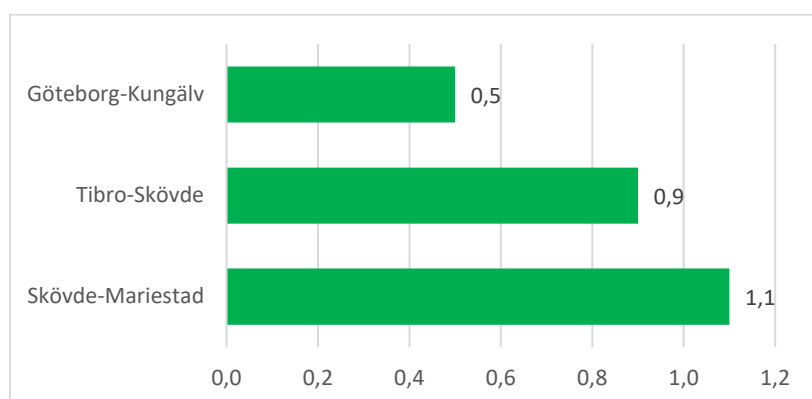
Figur 27. Restidskvot för tåg i prioriterade stråk. Källa: Google maps.

Relationen Skövde – Trollhättan har förbättrats sedan 2021 men når inte målnivån på 1,2 för buss i storregionala stråk.



Figur 28. Restidskvot för buss i storregionala stråk med mål 1,2. Källa: Google maps.

Restidskvoten för buss är lägst i relationen Göteborg – Kungälv där det också finns bussfiler som gör att bussen går fortare än bilen i rusningstid.



Figur 29. Restidskvot för buss i prioriterade stråk med mål 1,2.
Källa: Google maps.

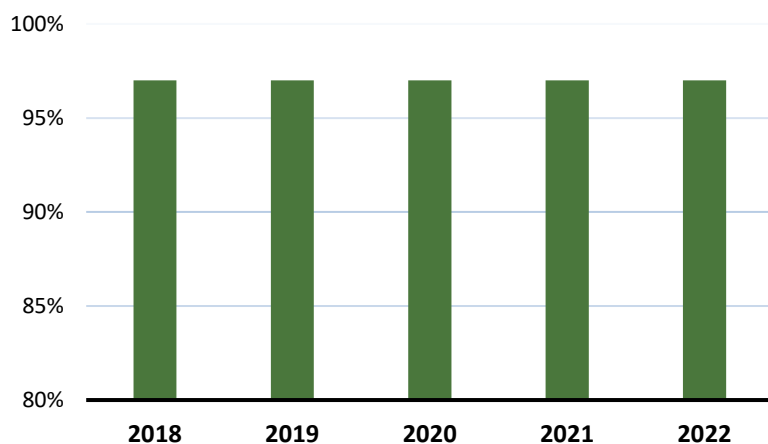
Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2022/23, vilket har varit konstant sedan 2014. De nya spårvagnar som har satts i drift under 2022, har i någon mån ersatt gamla spårvagnar, men har ännu inte haft påverkan på totalen. Samtliga fordon som upphandlas är tillgänglighetsanpassade. Kriterierna för tillgänglighet uppdateras inför varje upphandling.



Faktaruta

De äldre spårvagnar som inte är tillgänglighetsanpassade fasas ut successivt i takt med att moderna, anpassade vagnar levereras och sätts i drift.

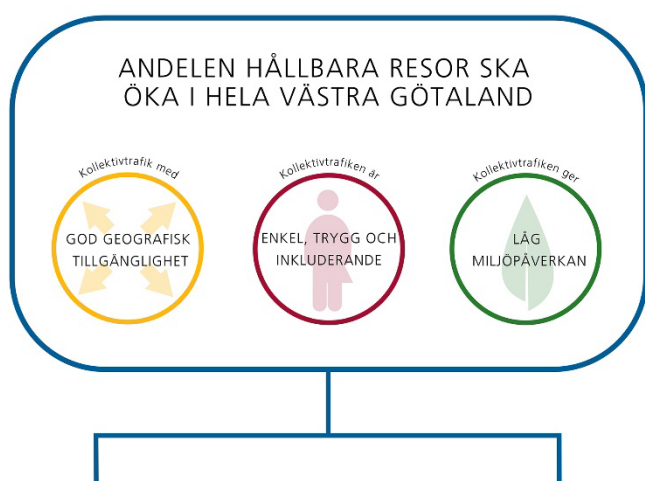


Figur 30. Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning. Källa: Västtrafik

GENOMFÖRANDE

– HUR MÅLEN SKA NÅS

Beslutade strategier och fokusområden



Beslutade strategier

- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken
- Målbild tåg 2035, inkl. väststågsutredningen
- Målbild Koll2035 Göteborg/Mölnadal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Fokusområden

- Driva på och underlätta för hållbara resval
- Kombinerad mobilitet
- Samhällsplanering och kollektivtrafik
- Driva på och styra forskning och innovation

I programmet beskrivs hur målen ska nås genom de beslutade strategierna och inom fyra fokusområden. På följande sidor ges en lägesrapport om utvecklingen inom respektive strategi och fokusområde.

Lägesrapport beslutade strategier

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

Strategin genomförs i huvudsak i enlighet med Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Några exempel på insatser som har genomförts under 2022 är:

- Under våren genomfördes ett utvecklingsarbete för att stärka Västtrafiks samverkan med funktionshinderorganisationer. Arbetet resulterade i samverkansorganet *Aktiv involvering*. Samverkan inom *Aktiv involvering* har resulterat i att kompetensnivån hos de tjänstepersoner på Västtrafik som deltog i arbetet har höjts och ett antal samarbeten har startats bland annat när det gäller produkt- och tjänsteutveckling.
- Ett särskilt nummer, så kallat tillgänglighetsnummer, har testats och införts permanent under året. Det kan personer med funktionsnedsättning vända sig för att få hjälp och stöd i sin resa.
- Ett omfattande förbättringsarbete har genomförts för att säkerställa att de externa utropen på spårvagnarna håller tillräcklig kvalitet för att möjliggöra för personer med synnedsättning att höra informationen vid hållplatserna.
- Västtrafiks verktyg för att systematisera arbetet med att inkludera sociala konsekvensanalyser i olika planer och i upphandlingsprocessen har använts i flera förstudier under året. Det har bland annat lett till att barns behov lyfts på ett tydligare sätt. Ett exempel är att det för flera linjer på landsbygden i Alingsås har lyfts behov av tillkommande hållplatser på platser där så kallade vinkhållplatser förekommit. Ett annat exempel är att det i förstudien för Göteborgs södra skärgård har tagits stor hänsyn till skolornas tider (både för elever och personal) och till önskemål om att förbättra möjligheterna att resa internt inom skärgården.

De fem åtgärdsområdena i strategin:

- Ett fullt tillgängligt prioriterat nät
- Ett gott bemötande till alla resenärer
- Resenärerna ska känna sig trygga i kollektivtrafiken
- Inkluderande kommunikation
- Strategisk planering för jämlik kollektivtrafik

Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

Strategin innehåller mål om minskade utsläpp av koldioxid samt mål för luftkvalitet, energieffektivisering och bullerminskningar. Aktualiseringen av strategin, som fastställdes av kollektivtrafiknämnden i december 2022, ger ett tydligt fokus på elektrifiering fram till 2035 för att nå måluppfyllelse. Under 2022 körde 300 av knappt 2000 bussar på el.

Målbild tåg 2035, inklusive Västtågsutredningen

Utvecklingen av tågtrafiken i Västra Götaland utgår från

Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen. På medellång sikt konkretiseras utvecklingen i Målbild tåg - delmål 2028 inklusive storregional busstrafik. Under 2022 har Västtrafik tagit fram en handlingsplan för att stegvis gå i riktning mot delmålen för 2028. Här beskrivs resandeutveckling, trafikupplägg och fordonsbehov etcetera. Tillkommande utredningsarbete kommer att ske under 2023 för ett par järnvägssträckor där förutsättningarna behöver studeras ytterligare.

Västtrafik har i enlighet med målet om en utbyggd tågtrafik investerat i 45 nya tåg. De första tågen beräknas tas i bruk under 2024.

Målbild Tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, öppnar upp för att på sikt etablera och trafikera ett antal nya stationer i mindre samhällen i Västra Götaland. Under 2022 startade projektet ”Samhällsplanering och stationsutveckling” där Västra Götalandsregionen tillsammans med aktuella kommuner, Trafikverket och Västtrafik i ett tidigt skede vill förbereda och stödja en samhällsplanering där nya stationers potential kan nyttjas. Mål i projektet är att samla berörda aktörer, skapa en gemensam bild kring förutsättningar och ta fram en övergripande plan med roller, ansvar och tidplan för att etablera nya stationer.

Målbild Koll2035 Göteborg/Möndal/Partille

Målbild Koll2035 beskriver hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Möndal och Partille (GMP).

Ett antal fördjupade utredningar kring trafikkonceptet Metrobuss har genomförts under året i enlighet med den avsiktsförklaring som tecknades av Stadstrafikforum GMP under våren 2021. Utredningarna syftade till att konkretisera kostnader och genomförbarhet för Metrobussystemet. De redovisades för Stadstrafikforum GMP i oktober 2022 och fick positiv respons. Därutöver har parterna arbetat vidare med ett flertal gemensamma utredningar i enlighet med Handlingsplan 2020-2024 för att nå Målbild Koll2035.

Regionfullmäktige beslutade i maj 2022 om att köpa in ytterligare 20 långa spårvagnar för leverans 2026–2027. Förlängning av hållplatser längst de mest belastade spårvagnslinjerna 5 och 11 har pågått under hela 2022 som en förberedelse inför kommande trafikering med längre spårvagnar.

Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänern och Uddevalla

För de fem noderna i Västra Götaland finns kollektivtrafikplaner framtagna som beskriver hur respektive kommuner, VGR

och Västtrafik vill att stadstrafiken ska utvecklas de närmaste cirka 15 åren. Planerna har tagits fram i olika takt och med något olika innehåll men de utgår från trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål om ökad andel hållbart resande. De antas av respektive kommun och VGR och för respektive plan tas en handlingsplan fram. I denna beskrivs olika åtgärder, utredningar och förbättringsförslag i syfte att uppnå målen i kollektivtrafikplanen.

Borås: *Utvecklingsplan 2025 för kollektivtrafiken i Borås* antogs 2016. Stadstrafikforum initierade 2022 en uppdatering av utvecklingsplanen. Arbetet har påbörjats i samverkan mellan Borås Stad, Västtrafik och Västra Götalandsregionen och utgår från den tidigare utvecklingsplanen och den utveckling som skett både i kollektivtrafiken och staden sedan den antogs. Stadstrafiken i Borås har ökat kraftigt från 7 miljoner resor 2010 till 11,6 miljoner resor 2019. En resvaneundersökning har beställts för stadstrafikområdet som ett underlag i arbetet med den nya kollektivtrafikplanen, från vilken resultatet kommer i början av 2023. Ett antal åtgärder från den handlingsplan som är kopplad till utvecklingsplanen har genomförts under 2022, bland annat den centrala knutpunkten Södra Torget. Områdets nya utformning blir en säkrare och grönare plats för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.

Skövde: *Kollektivtrafikplan för Skövde år 2025 – med utblick 2035* antogs 2018. Under 2022 har flera infrastrukturinvesteringar genomförts i syfte att öka framkomligheten för kollektivtrafiken i staden, som till exempel kapacitetshöjning av cirkulationsplatser och utbyte av farthinder från traditionella gupp till så kallade busskuddar. Det har även skett ombyggnad av hållplatser, bland annat vid det växande aktivitetsområdet vid Billingshov. Kommunen har utökat med fler centrala bostadsområden där gatuparkering blivit avgiftsbelagd och boendeparkering införts.

Inför upphandling av Trafik 2024 så har Västtrafik och kommunen gemensamt tagit fram förslag på förändringar av stadstrafikens linjenät. Syftet är att få ökad framkomlighet för kollektivtrafiken och kortare restider till målpunkter. Arbetet med att säkerställa den nya infrastruktur som det nya linjenätet kräver, till exempel nya bussgator och fler hållplatser, har påbörjats. En ny bussdepå har börjat byggas.

Trollhättan och Vänersborg: *Kollektivtrafikplan för Trollhättan och Vänersborg* antogs 2019. I den tillhörande handlingsplanen finns flera aktiviteter kopplade till de förändringar och möjligheter som finns i samband med att ett nytt trafikavtal startar i området 2023. Bland annat planeras för elektrifiering av stadsbusstrafiken samt ledbussar som möjliggör ökad kapacitet. Handlingsplanen lyfter kontinuerliga behov av att

anpassa och utveckla kollektivtrafiken i takt med stadsutvecklingen och att nya bostadsområden tillkommer. På längre sikt kan utredningar om expresslinjer bli aktuellt.

I de båda städerna har det under året gjorts tillgänglighetsanpassningar och förlängningar av flera hållplatser i syfte att förbereda både för ökat antal resande och nya längre fordon. Därtill pågår succesiv utbyggnad av nya vägar, hållplatser och gång- och cykelbanor i samband med stadsutvecklingsprojekt.

Uddevalla: 2021 antog Uddevalla kommun och kollektivtrafiknämnden *Kollektivtrafikplan för stadstrafiken i Uddevalla*. Kollektivtrafikplanen beskriver mål för resenären och för människan i staden. För resenärerna handlar målen om att utveckla kollektivtrafiktrafiken med ledorden ”ofta, enkelt, snabbt och pålitligt”. För människan i staden lyfts kollektivtrafikens roll och utrymme i stadsutvecklingen och samhällsplaneringen.

Under 2022 har en handlingsplan tagits fram. Här konkretiseras strategier och åtgärdsförslag i syfte att nå målen. På kort sikt lyfter handlingsplanen elektrifiering av kollektivtrafiken, behov av att förenkla och etablera ett nytt linjenät samt framkomlighetsåtgärder. Inom de närmsta åren påbörjas flera av åtgärderna, kopplat till nytt trafikavtal.

Flertalet hållplatser har genomgått standardhöjning och tillgänglighetsanpassats under året. Även gång- och cykelvägar har byggts ut under året.

Lägesrapport Fokusområden

Driva på och underlätta för hållbara resval

I pandemins kölvatten pågår en diskussion om vad framtidens kollektivtrafik är. Sedan ett drygt år tillbaka pågår ett systematiskt arbete inom Västtrafik med att utforska detta genom en kraftsamling kring mobilitet. Det handlar om att hitta lösningar inom de områden där dagens kollektivtrafik inte räcker till. I glappet mellan Västtrafiks nuvarande erbjudande och människors resbehov. Ett satsningsområde är cykel och annan mikromobilitet. Här ingår till exempel förstudie för cykelintegrerad kollektivtrafik som gjorts med hjälp av finansiering från Vinnova. En fortsättning är på gång genom ett större pilotprojekt för att testa hur ett koncept för cykel och kollektivtrafik i Västra Götaland kan formas. I piloten hanteras flera aspekter av hur cykel och kollektivtrafik kan kombineras, till exempel cykel ombord, privat cykel till och från hållplats, lånecykelsystem, information, kampanjer, med mera.

En annan studie har påbörjats tillsammans med KTH och Voi för att förstå var kollektivtrafik och elsparkcyklar konkurrerar och var de båda kompletterar varandra, vilken förväntas redovisas under våren 2023. Flertalet remisser har även besvarats kring förändrade regler för delade elsparkcyklar för att förtydliga vikten av att inte reglera bort dessa mindre små fordon innan de hittat sitt rätta användningsområde.

Samtidigt som förstudien för cykelintegrerad kollektivtrafik pågick, deltog Västtrafik i ytterligare en förstudie finansierad av Vinnova. Den handlade om Hållbara resor till naturområden, och leddes av Länsstyrelsen. Förstudien ledde till ett flertal förslag på åtgärder för att öka det hållbara resandet till naturområden.

En viktig del i arbetet med att förenkla för det hållbara resandet är att försöka påverka lagar och regler som motverkar hållbart resande. Västtrafik har under 2022 skrivit ett flertal debattinlägg och svar på remisser inom ramen för detta, både enskilt och i samarbete med andra aktörer. Ett stort fokus låg under året på förändringen av reseavdraget som föregående regering beslutade om, men som sedan togs tillbaka av nuvarande regering under vintern 2022.

Nätverket för hållbart resande, där kommunala tjänstepersoner ingår, har haft fyra digitala träffar med inspiration och kunskapshöjande föreläsningar samt erfarenhetsutbyte på olika teman. Som tidigare år har projekt som *Vintercyklist* och *På Egna ben* genomförts. *Cykelvänlig arbetsplats* har även det erbjudits kommunerna i Västra Götaland, om än i nationell form, då Cykelfrämjandet tagit över projektet. Vikcyklar och

” *Det handlar om att hitta lösningar inom de områden där dagens kollektivtrafik inte räcker till. I glappet mellan Västtrafiks nuvarande erbjudande och människors resbehov.*

elcyklar i Västtrafiks regi har lånats ut till flera företag, bland annat inom ramen för *En ren vana*, Västtrafiks och VGR:s satsning på hållbart resande för företag. Utlåning samt möjlighet att prova på kollektivtrafiken har även skett för att hjälpa till med nya resvanor för resenärer påverkade av stängningen av Tingstadstunneln. Under året kom även *Nyinflytt* igång igen, där alla nyinflyttade får chansen att gratis testa på kollektivtrafiken under två veckor. Större riktade prova-på-kampanjer i Västtrafiks regi kommer återinföras under 2023.

Kombinerad mobilitet

För att främja möjligheten för andra aktörer att sälja kollektivtrafikbiljetter och skapa nya möjligheter att kombinera olika reseerbjudanden, öppnade Västtrafik för tredjepartsförsäljning i mars 2022. Västtrafik är den första trafik huvudmannen i Sverige att öppna för tredjepartsförsäljning i skarp drift. Det görs genom två nivåer av återförsäljning:

- Digitala återförsäljare, alltså de som vill addera kollektivtrafik till sin verksamhet för att stärka sitt erbjudande. Exempelvis hotell, evenemang, parkeringsbolag med flera.
- Mobilitetspartner, det vill säga aktörer som erbjuder olika trafikslag som kan kombineras i syfte att samla hela resbehovet på ett ställe.

Västtrafik har under de senaste åren skaffat sig en förståelse och kunskap vad gäller kombinerad mobilitet genom de piloter som genomförts. Därtill har Västtrafik sedan två år tillbaka ett avtal med Parkering Göteborg om försäljning av biljetter.

I maj tecknades det första kontraktet med en mobilitetspartner, Travis. Västtrafik har sedan öppnandet sökt efter fler aktörer som vill addera kollektivtrafikbiljetter till sina tjänster. Läget efter pandemin har emellertid gjort att vissa aktörer på marknaden har slagits ut och andra ändrat sina fokusområden. Men det ser ut som att marknaden sakteligen börjar röra på sig igen.

Alltjämt pågår många olika projekt, både i Sverige och runt om i världen. En av de stora frågorna är hur affärsmodellerna ska se ut för att få verksamheterna att bära sig ekonomiskt. Det som dock kännetecknar alla olika initiativ är att det är projekt som är subventionerade med externa medel i någon form, ett fåtal är i skarp drift.

Fastighetsmarknaden i Sverige är ett av de områden som visat stort intresse för nya kombinerade lösningar. Genom att aktivt minska antalet parkeringar, skapas ett större tryck och önskan



att kunna erbjuda alternativa möjligheter till den egna bilen. Västtrafik har mot slutet av 2022 tecknat ytterligare ett kontrakt, med företaget Ec2b som ingår i Trivector AB. De kommer främst att skapa mobilitetslösningar som är riktade till fastighets- och bostadssektorn.

Västtrafik kommer även fortsatt delta i testet av Komiland 3.0 för att förstå hur kombinerade mobilitetstjänster bör utformas för glesare geografier.

Samhällsplanering och kollektivtrafik

Tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna kopplat till kommunernas planarbeten är en viktig del i att få samhällsplanering och kollektivtrafik att gå hand i hand. Västtrafik arbetar löpande med att utveckla samverkan med kommunerna för att kunna föra in exempelvis utbyggnadsplaner i interna trafikutvecklingsprocesser. Exempel på sådant som startat under 2022 är fördjupad samverkan med kommunerna inför kommande batterifabriksetableringar i Göteborg, Mariestad och Svenljunga samt ett nytt forum tillsammans med Göteborgs Stad där Västtrafik redan innan detaljplanarbetet startar upp får möjlighet att göra inspel till förutsättningarna för planen.

Det har också genomförts workshops med de fyra delregionala tjänstepersonsnätverken för att ytterligare utveckla samverkan mellan parterna. Västtrafik har tillsammans med flera kommuner genomfört utbildningen om kollektivtrafiken i samhällsplaneringen som togs fram 2019. Utbildningen riktar sig till kommunala tjänstepersoner inom samhällsbyggnadssektorn. Starten försenades på grund av pandemin och tolv kommuner har hittills genomfört utbildningen. Förhoppningsvis kommer ett ökat intresse göra att fler kommuner genomför utbildningen.

Driva på och styra forskning och innovation

Forskning och innovation ska bidra till bättre beslutsunderlag för den ordinarie verksamheten, testa nya idéer i praktiken och driva utvecklingen i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet. Detta görs i huvudsak genom satsningar inom fem prioriterade forskningsområden.

Arbetet sker i allt närmare samverkan mellan VGR och Västtrafik genom gemensamma forum. Som ett led i att vara hela samhällets mobilitetsaktör har Västtrafik gått i riktning mot att i högre grad ta egna initiativ till forskning och innovation. Västtrafiks engagemang i strategiska innovationsprogrammet DriveSweden har ökat under året genom representation i deras programkontor.

De initiativ VGR har tagit har varit kopplade till K2, nationellt centrum för kollektivtrafikforskning. Västra Götalandsregionen har representanter med i K2:s Rådslaget, som samordnar arbetet med hållbar omstart med fokus på att tillvarata möjligheter i pandemins kölvatten. Arbetet har resulterat i en rapport, som både stärker och ger bränsle till Västtrafiks arbete avseende kraftsamling mobilitet och att agera som hela samhällets mobilitetsaktör för att möta större del av människors resbehov. Engagemanget i K2:s runda bordssamtal fortsätter, där storstadsregionerna tar del av aktuell forskning och utbyter erfarenheter.

Finansieringsformer

Inom ramen för K2:s rådslag har flera kunskapssammanställningar tagits fram. En av dessa rör kollektivtrafikens organisering och finansiering. Rådslaget har också tagit fram principiella förslag för nya finansieringsmodeller.

I projektet KomILand 3.0 som VGR finansierar och som utforskar mobilitet på landsbygderna, är finansieringsmodeller för mobilitetstjänster samt roller och ansvar några av fokusområdena för projektet. Det vill säga hur framtida mobilitetstjänster skulle kunna finansieras och hur ansvaret skulle kunna fördelas mellan olika aktörer.

Digitalisering och automatisering

Det pågår en rad olika satsningar och projekt inom detta område, där VGR delfinansierar och Västtrafik deltar på lite olika sätt. Ett exempel är projektet BaaS (Bus-as-a-Service) där Västtrafik tillsammans med olika aktörer utvecklar framtidens IT-infrastruktur ombord på buss. Västtrafik har även gått med i det Vinnovafinansierade samverkansprojektet AI Enhanced Mobility. Syftet är att utforska och lära mer om AI som möjliggörare.

VGR:s fem prioriterade forskningsområden för kollektivtrafiken

- **Finansieringsformer** som säkerställer långsiktig utveckling och drift av kollektivtrafiken
- **Digitalisering och automatisering** som ökar transportsystemets tillgänglighet och inkludering samt sänker dess miljöpåverkan
- **Elektrifiering och drivmedelsmix** som möjliggör fossilfrihet, ökar energieffektivitet och minskar buller
- **Samhällsbyggnad och stadsutveckling** som skapar gynnsamma förutsättningar för kollektivtrafik, delad mobilitet, cykling och gång
- **Styrmedel och styrning** som driver beteendeförändringar mot hållbart resande och bidrar till att fler upplever kollektivtrafiken som enkel, trygg och inkluderande att använda

Samarbetsavtalet för *ElectriCity* är förlängt till 2025 där arbete med elektrifiering ur ett systemperspektiv fortgår men även projekt som berör digitalisering och automatisering. Exempelvis används en särskild innovationsbuss, där tester av utvecklade produkter och tjänster sker. Bland annat har den interna utformningen i kommande trafikkonceptet *Citybuss testats* med dubbla dörrpar fram för bättre resenärsflöde samt med fler ståplatser. Vidare har en studie om elektrifierade och automatiserade persontrafikfärjor initierats.

ElectriCity

Ett samverkansprojekt för elektrifiering och utveckling av innovationer för kollektivtrafiken och andra tunga transporter. VGR är en av finansierarna. Läs mer på <https://www.electricitygoteborg.se/sv>

Projektet *Eldsjäl* har simulerat hur eldrivna självkörande fordon påverkar trafiken i Göteborg. Projektet *A Human Approach* är ett *Drive Sweden*-projekt som avslutades under 2022 med prototyper över framtida mobilitetstjänster i vissa stadsdelar i Göteborg. Det gav insikt i hur man metodiskt kan arbeta utifrån boendes berättelser, få insikt i människors behov och värde i resandet.

Elektrifiering/ drivmedel

Det pågår flera satsningar inom *ElectriCity* för elektrifiering av bussar med fokus på fordon samt laddstolpar. Ett exempel är *Dreemer*, som står för *Delade Regionala Energi- och Mobilitetsförsörjningssystem för Effektivt Resursutnyttjande*. Projektet utforskar hur olika transportslag skulle kunna dela på laddinfrastruktur och energianvändning på ett effektivt sätt som inte överbelastar elnätet och som kan underlätta omställningen till ett elektrifierat transportsystem.

Därtill pågår ett arbete med att främja elektrifiering av transporter på olika plan. Med stöd av regionala medel finansierades 194 publika laddplatser (*semisnabba*) för lätta fordon. Även två laddplatser för tunga fordon, två laddare för *Västtrafiks* fartyg, 424 laddboxar för cykel, sex strategiska planer och tre forsknings- och innovationsprojekt finansierades. Inom ramen för regional infrastrukturplanering stöttar regionen strategiska industrietableringar särskilt inom elektrifiering.

Samhällsbyggnad och stadsutveckling

Projekt med fokus på mobilitet i glesare områden, som tidigare nämnda *KomILand 3.0* och *RorILand* har fortsatt. De handlar båda om att utforska olika mobilitetslösningar för att förbättra levnadsvillkoren i landsbygder. För samordning och utökad lärande etablerades en samverkansarena där dessa ingår tillsammans med pågående projekt som bland annat *Fossilfri gränsregion Fyrbodal*.

Att aktivera civilsamhället i mobilitetsfrågan har också varit i fokus under året. VGR har haft särskilda utlysningar riktade till civilsamhället för att främja samåkning i hela länet. Detta som en av flera pusselbitar för att minska trafiken och

möjliggöra hållbara vägval i vardagen.

Styrmedel och styrning som bidrar till att fler vill och kan resa hållbart

Under året har ett tvärfunktionellt utvecklingsprojekt inom Västtrafik jobbat med uppdraget att utforska en ny typ av kollektivresa som är dynamisk och behovsstyrd. Inom projektet har det gjorts kunskapsinventering och kunskapsdelning genom omvärldsbevakning, resultat från tidigare studier och kring Västtrafiks anropsstyrda trafikkoncept. Det har resulterat i förslag på testupplägg främst utifrån två aspekter eller frågeställningar; hur optimera trafiksystemets produktionskapacitet och kostnad? Samt hur utforma en dynamisk trafiktjänst så att folk väljer den före bilen? Arbetet med dynamisk trafik är ett lärande projekt med syfte att Västtrafik ska få kunskapsunderlag för att kunna utveckla framtidens kollektivtrafik

Området socialt hållbar transportplanering är ett område som behöver mer forskning och utvecklas mera. Inom K2:s forskningsområde Kollektivtrafik för alla har två publikationer släppts; *Digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov*, *Traveling insecurely: The association of security and accessibility in public transport*. Inom Nätverket för socialt hållbar transportplanering, som leds av GR med delfinansiering från VGR, lyfts frågor om social hållbarhet inom samhällsplaneringen både på regional och nationell nivå. Nätverket samlar praktiker och forskare, bidrar till ny kunskap, nya förhållningssätt och arbetssätt. Nätverket arbetar också för att formulera och utveckla forsknings- och innovationsprojekt som är aktuella. Under 2022 har tre välbesökta nätverksträffar och en projektutvecklingsträff genomförts. En utbildning i socialt hållbar transportplanering har planerats under året och kommer att genomföras under 2023.

Källförteckning

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. I Sverige genomförs cirka 70 000 intervjuer löpande per år. Siffrorna är viktade värden.

Frida, miljö- och fordonsdatabas hos Svensk Kollektivtrafik har till syfte att lagra, sammanställa, visa och följa upp information rörande fordon, tillgänglighet, fordonskontroller och avtals- och miljökrav.

Västtrafik, egen statistik och bearbetningar.

SCB

[Befolkning i kollektivtrafikhärläge. År 2014 - 2020. PxWeb \(scb.se\)](#)

[Allmänheten och klimatet 2021 \(naturvardsverket.se\)](#)

Protokoll från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, 2023-03-23

§ 25

Remiss om årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022

Diarienummer IKN 2023-00176

Beslut

1. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden beslutar att skicka ut årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet till de delregionala kollektivtrafikeråden, enligt redovisat upplägg.

Sammanfattning av ärendet

Enligt de beslutade samverkansformerna kring kollektivtrafiken i Västra Götaland ska Västra Götalandsregionen årligen göra en avstämning av arbetet med genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet och redovisa uppföljning av de mål som satts upp. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikeråden lämna yttranden på arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

Årets avstämning innehåller uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022 samt ett antal frågor. Remissen ska besvaras senast 30 september.

Beslutsunderlag

- Tjänsteutlåtande daterat 2023-02-24

Skickas till

- Västtrafik för kännedom, vasttrafik@vasttrafik.se
- Boråsregionen, info@borasregionen.se
- Skaraborgs kommunalförbund, info@skaraborg.se
- Göteborgsregionens kommunalförbund, gr@goteborgsregionen.se samt
- Fyrbodals kommunalförbund som remissmottagare, kansli@fyrbodals.se

Justerare:	Justerare:	Justerare:	Rätt utdraget intygar:
------------	------------	------------	------------------------



10. Återrapportering av uppdrag att förtydliga ungdomsenhetens uppdrag - svar från socialnämnden KS2020/254

§93

KS2020/254

Återrapportering av uppdrag att förtydliga ungdomsenhetens uppdrag - svar från socialnämnden på återremiss

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen beslutar att man anser socialnämndens uppdrag som genomfört och slutfört, och noterar bedömningarna som socialförvaltningen gjort.

Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade i maj 2021 såsom dialog/avstämning kring ett av uppdragen i kommunstyrelsens verksamhetsplan - översyn av ungdomsgårdens hemvist utifrån ekonomi och kvalitet - att ge socialnämnden i uppdrag att tydliggöra och fastställa uppdraget för ungdomsenheten, där ungdomsgården är en del. Uppdraget ska genomföras i samverkan med utbildningsnämnden. Kommunstyrelsen beslutade även att låta uppdraget att göra en översyn av ungdomsgårdens organisatoriska hemvist ligga vilande tills uppdraget för ungdomsenheten inkl. ungdomsgården är fastställt.

Utredningen på socialförvaltningen har utförts av enhetschef och verksamhetschef. Resultatet av utredningen presenterades i en rapport från socialförvaltningen. I rapporten föreslogs också att ungdomsenhetens verksamhet även fortsatt skulle tillhöra socialnämndens verksamhetsområde. Förslaget lämnades utifrån den behovsinventering som har gjorts som visar att majoriteten av de arbetsuppgifter som ungdomsutvecklarna utför samt det utvecklingsbehov som har identifierats endast kan genomföras inom socialnämndens verksamheter. Socialnämnden behandlade ärendet på sammanträde 2022-06-16, § 69, och rekommenderade i beslutet att ungdomsenheten även fortsatt skulle tillhöra socialnämndens verksamhet.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade på sammanträde 2022-08-19, § 145, att återremittera ärendet till socialnämnden på grund av avsaknad av tydliggjorda och fastställda uppdrag för ungdomsenheten, och därigenom ungdomsgården.

Socialnämnden behandlade återigen ärendet på sammanträde 2023-04-25, § 40, och lämnar rapport, daterad 2023-04-05, till kommunstyrelsens arbetsutskott som svar på återremissen.

Förslag till beslut

Ledamöternas förslag till beslut

Ulf Rapp (S) föreslår att kommunstyrelsen beslutar att man anser socialnämndens uppdrag som genomfört och slutfört, och noterar bedömningarna som socialförvaltningen gjort. Förslaget antas.

Beslutsunderlag

- SN §40 Återrapportering av uppdrag att förtydliga ungdomsenhetens uppdrag - svar på återremiss
- Återrapportering av uppdrag att förtydliga ungdomsenhetens uppdrag
- §145 KSAU Verksamhetsplan och budget 2021, kommunstyrelsen - återrapportering översyn av ungdomsgårdens hemvist
- §69 SN Översyn av ungdomsgårdens hemvist - uppdrag från kommunstyrelsen(SN202178-4)
- §120 KS Dialog/avstämning kring ett av uppdragen i kommunstyrelsens verksamhetsplan - översyn av ungdomsgårdens hemvist utifrån ekonomi och kvalitet

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

§40

SN2021/78

Återrapportering av uppdrag att förtydliga ungdomsenhetens uppdrag

Beslut

Socialnämnden antar rapport, daterad 2023-04-05, och lämnar det till kommunstyrelsens arbetsutskott som svar på återremissen.

Ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott återremitterade ärendet den 22 augusti 2022 till socialnämnden på grund av avsaknad av tydliggjorda och fastställda uppdrag för ungdomsenheten, och därigenom ungdomsgården.

I bifogad rapport svarar socialnämnden på frågeställningarna kring ungdomsgårdens och ungdomsutvecklarnas uppdrag. I nuvarande organisation finns inte längre ungdomsenheten som en enhet varpå den frågan inte besvaras.

Förslag till beslut

Socialförvaltningens förslag till beslut

Socialnämnden antar rapport, daterad 2023-04-05, och lämnar det till kommunstyrelsens arbetsutskott som svar på återremissen.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Återrapportering av uppdrag att förtydliga ungdomsenhetens uppdrag
- Ungdomsgårdens och ungdomsutvecklarnas uppdrag
- §145 KSAU Verksamhetsplan och budget 2021 kommunstyrelsen - återrapportering översyn av ungdomsgårdens hemvist

Skickas till

Kommunstyrelsen
Förvaltningschefen

Paragrafen är justerad

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Ungdomsgårdens och ungdomsutvecklarnas uppdrag

Ungdomsgårdens organisering.

Ungdomsgården har idag sin huvudsakliga verksamhet förlagd till Krafthuset. Organisatoriskt hör ungdomsgården till resursenheten som tillhör socialförvaltningen.

Personalmässigt arbetar tre heltidsanställda ungdomsutvecklare på ungdomsgården. Då ungdomsgården också är öppen tre kvällar har vi också timvikarier som arbetar tillsammans med ordinarie personal under vissa kvällar. Ungdomsgårdens medarbetare tillhör resursenheten och uppdraget uppdelat i olika områden. Dels arbetar ungdomsutvecklarna på individnivå och dels på grupp- och samhällelig nivå.

Ungdomsgårdens Uppdrag.

Uppdraget ungdomsgården har är att bedriva en främjande öppen verksamhet för ungdomar i åldrarna 13–18 år. Verksamheten skall underlätta och ge utrymme för ungdomars umgänge och aktiviteter på deras fritid. Ungdomsgården skall upplevas som en mötesplats där alla ungdomar oavsett kön, etnisk bakgrund, politisk åsikt eller religiös tro skall kunna mötas på lika villkor. Ungdomsgården skall upplevas som neutral och präglas av ett positivt umgängesklimat fritt från mobbing och trakasserier.

I ungdomsutvecklarnas uppdrag ingår att skapa förutsättningar och främja såväl ovanstående men också för att de som besöker verksamheten väljer en positiv livsstil med ett gott livsmönster. Ungdomsgården och ungdomsutvecklarna skall inom ramen för uppdraget möjliggöra samtal mellan ungdomar och personal för de som efterfrågar detta.

Verksamheten skall erbjuda för uppdraget utbildad personal som kan möta upp i den dagliga driften men också kunna erbjuda ett adekvat samtalsstöd för de som efterfrågar detta.

Ungdomsgården skall vara en verksamhet för hela målgruppen och utifrån detta förläggs en del av arbetet utanför ungdomsgården, på platser där ungdomarna befinner sig, så som badplatser, fotbollsplaner och skolgårdar.

Under de senaste två somrarna har ungdomsutvecklarna också haft ferieungdomsgrupper som har fått arbeta med visst underhåll av Krafthuset men också varit delaktiga i det förebyggande och uppsökande arbetet i kommunen.

Ungdomsutvecklarnas uppdrag

Utöver ungdomsgårdsverksamheten arbetar ungdomsutvecklarna på individnivå i vissa stöd- och behandlingsuppdrag vilka remitteras till resursenheten från socialförvaltningens myndighetsenheter. Det kan handla om motiverande samtal, behandlingsinsatser i familjer men även gällande enskilda individer där vi kan tillhandahålla medling och eller ungdomskontrakt.

Vidare har ungdomsutvecklarna också i sitt uppdrag att finnas i de miljöer ungdomar vistas, det kan vara exempelvis inom skolan. Uppdraget här är också främjande och förebyggande men här i en mer uppsökande form och i samverkan med utbildningsförvaltningen.

I Ungdomsutvecklarnas uppdrag ingår att arbeta uppsökande och förebyggande med de individer och målgrupper som inte själva söker kontakt, det görs bland annat genom att erbjuda en variation i aktiviteter såväl på Krafthuset som utanför i samhället. Exempel på aktiviteter är LAN, Resa till Skara sommarland, DJ-Skola, Klättring och badutflykter, föreläsningar, samtalsgrupper och annat utifrån initiativ och behov.

Ungdomsgård och ungdomsutvecklarna framåt

Under 2023 har Socialförvaltningen fått i uppdrag att utvidga öppettiderna på ungdomsgården, att öka antalet aktiviteter utanför ungdomsgården samt tillsätta två tjänster som Fältassistenter (förebyggare) vilka kommer vara knutna till ungdomsgården och resursenheten.

Planerad uppstart för detta är vid halvårsskiftet då de tilldelade ekonomiska ramarna är på halvårseffekt.

Att arbeta förebyggande ligger i linje med kommande socialtjänstlag och socialförvaltningen ser att genom tillsättningen av dessa tjänster kommer möjliggöra ett ökat fokus på främjande och förebyggande arbete där vi också kan utveckla och stärka det uppsökande arbetet både vad gäller individ-grupp och samhällelig nivå.

Det förebyggande arbetet ligger i linje med att möta upp de förväntade förändringarna i lagstiftningen. Att socialtjänst skall arbeta mer med tidigare och förebyggande insatser. Genom att tillsätta tjänsterna som förebyggare och att de organisatorisk får tillhöra resursenheten gör att socialförvaltningen kan skapa fler förebyggande aktiviteter för målgruppen. Genom detta kommer socialförvaltningen också kunna stärka det påbörjade samarbetet med utbildningsförvaltningen för att nå de personer och målgrupper som inte självmant söker sig till våra verksamheter idag.

Genom utökningen kommer socialförvaltningen kunna utöka sin verksamhet både i Krafthusets lokaler men också i ett uppsökande arbete i och utanför tätorten.



§145

KS2020/254

Verksamhetsplan och budget 2021, kommunstyrelsen - återrapportering översyn av ungdomsgårdens hemvist

Beslut

Arbetsutskottet återremitterar ärendet till socialnämnden på grund av avsaknad av tydliggjorda och fastställda uppdrag för ungdomsenheten, och därigenom ungdomsgården.

Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade i maj 2021 såsom dialog/avstämning kring ett av uppdragen i kommunstyrelsens verksamhetsplan - översyn av ungdomsgårdens hemvist utifrån ekonomi och kvalitet - att ge socialnämnden i uppdrag att tydliggöra och fastställa uppdraget för ungdomsenheten, där ungdomsgården är en del. Uppdraget ska genomföras i samverkan med utbildningsnämnden. Kommunstyrelsen beslutade även att låta uppdraget att göra en översyn av ungdomsgårdens organisatoriska hemvist ligga vilande tills uppdraget för ungdomsenheten inkl. ungdomsgården är fastställt.

Utredningen på socialförvaltningen har utförts av enhetschef och verksamhetschef. Resultatet av utredningen presenteras i bifogad rapport. I bifogad rapport föreslås också ungdomsenhetens verksamhet även fortsatt tillhöra socialnämndens verksamhetsområde. Förslaget lämnas utifrån den behovsinventering som har gjorts som visar att majoriteten av de arbetsuppgifter som ungdomsutvecklarna utför samt det utvecklingsbehov som har identifierats endast kan genomföras inom socialnämndens verksamheter.

Socialnämnden har behandlat ärendet på sammanträde 2022-06-16, § 69, och rekommenderar i beslutet att ungdomsenheten även fortsatt ska tillhöra socialnämndens verksamhet. Ärendet skickas vidare till kommunstyrelsen.

Förslag till beslut

Ledamöternas förslag till beslut

Michael Plogell (FR) föreslår att ärendet återremitteras till socialnämnden på grund av avsaknad av tydliggjorda och fastställda uppdrag för ungdomsenheten, och därigenom ungdomsgården.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag, varav ett återremissförslag. Ordföranden frågar om ärendet ska återremitteras eller avgöras på dagens sammanträde och finner att det ska återremitteras.

Beslutsunderlag

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



- §69 SN Översyn av ungdomsgårdens hemvist - uppdrag från kommunstyrelsen(SN202178-4)
- Beskrivning av ungdomsenhetens uppdrag(SN202178-3)
- §120 KS Dialog/avstämning kring ett av uppdragen i kommunstyrelsens verksamhetsplan - översyn av ungdomsgårdens hemvist utifrån ekonomi och kvalitet

Skickas till

Socialnämnden

Paragrafen är justerad

§69

SN2021/78

Översyn av ungdomsgårdens hemvist - uppdrag från kommunstyrelsen

Beslut

Socialnämnden rekommenderar att ungdomsenheten även fortsatt ska tillhöra socialnämndens verksamhet. Ärendet skickas vidare till kommunstyrelsen.

Ärendet

Kommunstyrelsen gav den 25 maj 2021 socialnämnden i uppdrag att klarlägga ungdomsenhetens uppdrag. Kommunchefen hade tidigare fått i uppdrag att utreda ungdomsgårdens hemvist och som ett led i den utredningen behövde ungdomsenhetens, och därmed även ungdomsgårdens, uppdrag tydliggöras.

Utredningen har utförts av enhetschef Joel Smedberg tillsammans med verksamhetschef Anneli Svensson. Resultatet av utredningen presenteras i den bifogade rapporten. I bifogad rapport föreslås också ungdomsenhetens verksamhet även fortsatt tillhöra socialnämndens verksamhetsområde. Förslaget lämnas utifrån den behovsinventering som har gjorts som visar att majoriteten av de arbetsuppgifter som ungdomsutvecklarna utför samt det utvecklingsbehov som har identifierats endast kan genomföras inom socialnämndens verksamheter.

Förslag till beslut

Socialförvaltningens förslag till beslut

Socialnämnden rekommenderar att ungdomsenheten även fortsatt ska tillhöra socialnämndens verksamhet. Ärendet skickas vidare till kommunstyrelsen.

Ajournering

Mötet ajourneras klockan 17.57-18.05.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Åtterrapportering av uppdrag att utreda ungdomsgården hemvist
- Beskrivning av ungdomsenhetens uppdrag
- §120 KS Dialogavstämning kring ett av uppdragen i kommunstyrelsens verksamhetsplan - översyn av ungdomsgårdens hemvist utifrån ekonomi och kvalitet



Skickas till

Kommunstyrelsen

Förvaltningschef

Paragrafen är justerad



§120

KS2020/254

Dialog/avstämning kring ett av uppdragen i kommunstyrelsens verksamhetsplan - översyn av ungdomsgårdens hemvist utifrån ekonomi och kvalitet

Beslut

Kommunstyrelsen ger socialnämnden i uppdrag att tydliggöra och fastställa uppdraget för ungdomsenheten, där ungdomsgården är en del. Uppdraget ska genomföras i samverkan med utbildningsnämnden.

Kommunstyrelsen låter uppdraget att göra en översyn av ungdomsgårdens organisatoriska hemvist ligga vilande tills uppdraget för ungdomsenheten inkl. ungdomsgården är fastställt.

Ärendet

Verksamhetsplan och budget beskriver målen för kommunstyrelsens arbete för 2021 och den budget som styr verksamheten. Kommunchef Monica Holmgren önskar dialog och avstämning kring kommunstyrelsens uppdrag - att leda översyn av ungdomsgårdens hemvist.

Kommunstyrelsen noterar information från kommunchefen. Då det finns en enighet hos de funktioner kommunchefen haft en dialog med och enighet över förvaltningsgränserna att uppdraget för ungdomsenheten, där ungdomsgården är en del, är otydligt ger kommunstyrelsen socialnämnden i uppdrag att tydliggöra och fastställa uppdraget för verksamheten. Uppdraget ska genomföras i samverkan med utbildningsnämnden.

Kommunstyrelsen låter uppdraget att göra en översyn av ungdomsgårdens organisatoriska hemvist ligga vilande tills uppdraget för ungdomsenheten inkl. ungdomsgården är fastställt.

Förslag till beslut

Ledamöternas förslag till beslut

Michael Plogell (FR) föreslår följande utifrån dagens diskussion: Kommunstyrelsen ger socialnämnden i uppdrag att tydliggöra och fastställa uppdraget för ungdomsenheten, där ungdomsgården är en del. Uppdraget ska genomföras i samverkan med utbildningsnämnden. Kommunstyrelsen låter uppdraget att göra en översyn av ungdomsgårdens organisatoriska hemvist ligga vilande tills uppdraget för ungdomsenheten inkl. ungdomsgården är fastställt.

Beslutsgång

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



Skickas till

Socialnämnden, kommunchef, utbildningsnämnden (meddelande)



11. Svar på motion (S) om att kommunen ska införa frukost på högstadiet (kf fattar slutligt beslut) KS2022/57

§91

KS2022/57

Svar på motion (S) om att kommunen ska införa frukost på högstadiet - bordlagt ärende

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen tillstyrker samhällsbyggnadsnämndens förslag om bifall till motion. Projektet införs under en provotid, inför terminsstart vårterminen 2024 och till och med vårterminen 2025. Samhällsbyggnadsnämnden, i samarbete med utbildningsnämnden, får i uppdrag att göra en utvärdering om eventuell fortsättning, under våren 2025.

Ärendet

Ulf Rapp (S) föreslår i motion daterad 2022-03-01 att eleverna på Bollebygdskolans högstadium ska erbjudas frukost. Motionären menar att forskning visat att frukost i skolan ger bättre skolresultat. Prestationen bland eleverna ökar samtidigt som man kan se minskat våld, skolk och mobbing. Personal uppskattar att så många som 50 % av högstadieleverna inte äter frukost innan skolan. Äter man dessutom sällan lunchen regelbundet och på tom mage ska försöka prestera det som behövs för att bygga grunden för resten av sitt liv, då har man en väldigt svår utmaning. Kommunfullmäktige har på sammanträde 2022-03-24, § 29, remitterat motionen till samhällsbyggnadsnämnden för handläggning.

Samhällsbyggnadsnämnden har behandlat motionssvaret på sammanträde 2022-12-12, § 215, och föreslår kommunfullmäktige att bifalla motionen och ge kommunstyrelsen i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp för fortsatt utredning i samverkan med berörda förvaltningar.

Kommunstyrelsen har på sammanträde 2023-01-24, § 18, återremitterat ärendet till samhällsbyggnadsnämnden. Svaret på motionen ska kompletteras med en kostnadsuppskattning, som ska röra sig mellan dels en lite lägre servicenivå; att dela ut färdiga frallor/baguetter, till en högre servicenivå; att servera frukost och vad det skulle innebära för behov av personalförstärkning och kostnader kring det.

Samhällsbyggnadsnämnden har svarat på återremissen på sammanträde 2023-03-20, § 57: Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att skicka komplettering med kostnadsuppskattning till kommunstyrelsen; Lite lägre servicenivå beräknad kostnad 294 000 kronor per år, högre servicenivå beräknad kostnad är 328 125 kronor per år.

Kommunstyrelsens arbetsutskott bordlade ärendet på sammanträde 2023-04-27, § 78.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut**Ledamöternas förslag till beslut**

Ulf Rapp (S) föreslår att kommunstyrelsen tillstyrker samhällsbyggnadsnämndens förslag om bifall till motion. Ulf Rapp (S) föreslår även följande som tilläggsförslag: Projektet införs under en prövotid, inför terminsstart vårterminen 2024 och till och med vårterminen 2025.

Samhällsbyggnadsnämnden, i samarbete med utbildningsnämnden, får i uppdrag att göra en utvärdering om eventuell fortsättning, under våren 2025. Förslaget antas.

Beslutsunderlag

- §78 KSAU Svar på motion (S) om att kommunen ska införa frukost på högstadiet - återremiss
- §57 SBN Motion (S) om frukost på högstadiet(SBN202264-8)
- §18 KS Svar på motion (S) om att kommunen ska införa frukost på högstadiet
- Motion (S) Frukost på högstadiet, en investering för framtiden

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

§57

SBN2022/64

Motion (S) om frukost på högstadiet**Beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att skicka komplettering med kostnadsuppskattning till Kommunstyrelsen.

Lite lägre servicenivå beräknad kostnad 294 000 kronor per år

Högre servicenivå beräknad kostnad är 328 125 kronor per år

Ärendet

Ulf Rapp (S) föreslår i motion daterad 2022-03-01 att eleverna på Bollebygdskolans högstadium ska erbjudas frukost. Kommunfullmäktige har på sammanträde 2022-03-24, § 29, remitterat motionen till samhällsbyggnadsnämnden för handläggning. Utbildningsnämnden har 2022-09-21 § 67 lämnat synpunkter enligt begäran till Samhällsbyggnadsnämndens presidium.

Samhällsbyggnadsnämnden har behandlat motionssvaret på sammanträde 2022-12-12, § 215, och föreslog kommunfullmäktige att bifalla motionen och ge kommunstyrelsen i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp för fortsatt utredning i samverkan med berörda förvaltningar.

Kommunstyrelsen beslutade 2023-01-24 § 18 att återremittera ärendet till samhällsbyggnadsnämnden. Svaret på motionen ska kompletteras med en kostnadsuppskattning, som ska röra sig mellan dels en lite lägre servicenivå; att dela ut färdiga frallor/baguetter, till en högre servicenivå; att servera frukost och vad det skulle innebära för behov av personalförstärkning och kostnader kring det.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har för att ha rätt fakta i kompletteringssvaret samrått med tjänstepersoner från Utbildningsförvaltningen.

Ekonomiska förutsättningar

Beräkningen grundar sig på att 120 av 370 elever äter och att det serveras 175 skoldagar om året. En elev har 178 skoldagar per år men utifrån att vissa dagar inte är lika långa som andra har höstterminens första och sista dag inte räknats med ej heller sista skolavslutningsdagen på vårterminen.

Lite lägre servicenivå; färdig fralla med bordsmargarin, pålägg (ost, skinka eller korv) och grönt (tex paprika).

- Livsmedelskostnad: 6,50kr per elev och dag
- Tillagning, servering och disk 3h per dag
- Tillsyn 1 h per dag

Beräknad kostnad per år är 294 000 kronor

Varav livsmedel är 136 500 kronor och personalkostnad är 157 500 kronor

Högre servicenivå; frukost som består av gröt, mjölk, två brödsivor, bordsmargarin, pålägg och grönt.

Livsmedelskostnad: 10 kr per elev och dag

Servering och disk 2 h per dag (tillagning sker i samband till fritidshemmen)

Tillsyn 1 h per dag

Beräknad kostnad per år är 328 125 kronor

Varav livsmedel är 210 000 kronor och personalkostnad är 118 125 kronor.

Bedömning

Skolmatsenkäten 2021 visar att det är 51 % av eleverna i åk 6–9 som äter frukost innan skolan.

För de yngre åldersgrupperna är det 82 % som äter frukost innan skola F-5.

Samhällsbyggnadsförvaltningen anser att det skulle vara bra att kunna erbjuda frukost för de elever som så önskar. Bedömning är att frukostalternativet är att föredra ur närings synpunkt samt arbetsmässigt då den här typen av frukost redan serveras till eleverna på fritidshemmen.

Frukostalternativet är också att föredra ur ett miljöperspektiv utifrån att det är lättare att hantera eventuellt matsvinn. En lämplig lokal för frukost skulle vara den nya matsalen.

Det finns ett antal detaljer att övervinna och samordningar att göra för att praktiskt kunna lösa frukost för eleverna på högstadiet. En av de största är skolskjutstiderna kopplat till schemat.

Elever med skolskjuts anländer idag till skolan ca 10 minuter innan skolstart. Förvaltningen bedömer att det behövs ca 30 minuter för frukosten. För de elever (ca 58 %) som tar sig själva till skolan är tiden inte problem. De senaste åren har det gjorts flera förändringar i timplanerna för skolan som inneburit ökad undervisningstid vilket lett till att skoldagen förlängts. Om alla elever skall ha möjlighet till frukost på Bollebygds skolan 7–9 förlängs dagen för alla elever med skolskjuts. Det betyder att alla skolskjutsberättigade elever i kommunen, oavsett årskurs, måste åka hemifrån 30 minuter tidigare än idag.

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att en samverkan kring personal behöver göras med utbildningsförvaltningen. Det är förvaltningens bedömning att ingen av förvaltningarna har personella resurser inom befintlig organisation för frukost. Tillsyn under frukosten behövs och där anser samhällsbyggnadsförvaltningen att de inte har kompetens för ändamålet.

Det finns idag ett kafé på Bollebygds skolan 7–9 som has hand om av person från arbetsmarknadsenheten. Det är öppet på förmiddagarna och säljer ca 20 dubbla frallor varje dag. Kostnad per dubbel fralla är 12 kronor

Barnkonsekvensanalys

För de barn som inte äter frukost hemma kan det vara en fördel om skolan tillhandahåller frukost på morgonen.

Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att skicka komplettering med kostnadsuppskattning till Kommunstyrelsen.

Lite lägre servicenivå beräknad kostnad 294 000 kronor per år

Högre servicenivå beräknad kostnad är 328 125 kronor per år

Beslutsgång

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

Ärendets beredning

Ärendet har handlagts av biträdande förvaltningschef Annelie Fischer.

Beslutsunderlag

- Komplettering till Kommunstyrelsen angående motion om frukost på högstadiet
- §18 KS Svar på motion (S) om att kommunen ska införa frukost på högstadiet(KS202257-6) (002)
- §215 SBN Motion (S) om frukost på högstadiet
- §67 UN Motion (S) Frukost på högstadiet
- §29 Kf Inkommen motion; Motion (S) om att kommunen ska införa frukost på högstadiet
- Motion (S) Frukost på högstadiet, en investering för framtiden

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

§18

KS2022/57

Svar på motion (S) om att kommunen ska införa frukost på högstadiet

Beslut

Kommunstyrelsen återremitterar ärendet till samhällsbyggnadsnämnden. Svaret på motionen ska kompletteras med en kostnadsuppskattning, som ska röra sig mellan dels en lite lägre servicenivå; att dela ut färdiga frallor/baguetter, till en högre servicenivå; att servera frukost och vad det skulle innebära för behov av personalförstärkning och kostnader kring det.

Ärendet

Ulf Rapp (S) föreslår i motion daterad 2022-03-01 att eleverna på Bollebygdskolans högstadium ska erbjudas frukost. Motionären menar att forskning visat att frukost i skolan ger bättre skolresultat. Prestationen bland eleverna ökar samtidigt som man kan se minskat våld, skolk och mobbing. Personal uppskattar att så många som 50 % av högstadieleverna inte äter frukost innan skolan. Äter man dessutom sällan lunchen regelbundet och på tom mage ska försöka prestera det som behövs för att bygga grunden för resten av sitt liv, då har man en väldigt svår utmaning.

Kommunfullmäktige har på sammanträde 2022-03-24, § 29, remitterat motionen till samhällsbyggnadsnämnden för handläggning.

Samhällsbyggnadsnämnden har behandlat motionssvaret på sammanträde 2022-12-12, § 215, och föreslår kommunfullmäktige att bifalla motionen och ge kommunstyrelsen i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp för fortsatt utredning i samverkan med berörda förvaltningar.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har behandlat ärendet på sammanträde 2023-01-16, § 9. Arbetsutskottet ställer sig bland annat frågande till varför kommunstyrelsen föreslås få i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp för en verksamhet som inte ligger inom kommunstyrelsens verksamhets- eller ansvarsområde.

Förslag till beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige bifaller motionen och ger samhällsbyggnadsnämnden, som ansvarig nämnd för måltidsverksamheten i kommunen, i uppdrag att genomföra motionens intentioner i samråd med utbildningsnämnden.

Ledamöternas förslag till beslut

Ulf Rapp (S), med instämmande av Peter Gregorics (FR), föreslår följande: Kommunstyrelsen återremitterar ärendet till samhällsbyggnadsnämnden. Svaret på motionen ska kompletteras med

en kostnadsuppskattning, som ska röra sig mellan dels en lite lägre servicenivå; att dela ut färdiga frallor/baguetter, till en högre servicenivå; att servera frukost och vad det skulle innebära för behov av personalförstärkning och kostnader kring det.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om ärendet ska återremitteras eller avgöras på dagens sammanträde och finner att kommunstyrelsen återremitterar ärendet.

Beslutsunderlag

- §9 KSAU Svar på motion (S) om att kommunen ska införa frukost på högstadiet
- Motion (S) Frukost på högstadiet, en investering för framtiden
- §215 SBN Motion (S) om frukost på högstadiet
- Svar på motion om frukost på högstadiet(SBN202264-4)

Skickas till

Samhällsbyggnadsnämnden

Paragrafen är justerad

§215

SBN2022/64

Motion (S) om frukost på högstadiet**Beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att bifalla motionen och ge kommunstyrelsen i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp för fortsatt utredning i samverkan med berörda förvaltningar.

Ärendet

Ulf Rapp (S) har inkommit med en motion till Kommunfullmäktige gällande att kommunen ska införa frukost på högstadiet. Motionären skriver att ”Forskningen säger enligt lärarförbundet att frukost i skolan ger bättre skolresultat. Prestationen bland eleverna ökar samtidigt som man kan se minskat våld, skolk och mobbing. Personal uppskattar att så många som 50% av högstadieleverna inte äter frukost innan skolan. Äter man dessutom sällan lunchen regelbundet och på tom mage skall försöka prestera det som behövs för att bygga grunden för resten av sitt liv, då har man en väldigt svår utmaning.”

Måltidsverksamheten och skolans högstadierektorer ställer sig positiva till att prioritera elevernas hälsa och resultat.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har initialt sett över möjligheten till att införa frukost på högstadiet. Om frukost ska erbjudas i samband med fritidsbarnens frukost i skolrestaurangen så skulle enbart eleverna som bor i tätorten kunna erbjudas detta. Elever som har skolskjuts (minst 1/3 av eleverna) kommer i direkt anslutning till skoldagens start och rektorerna har inga möjligheter att justera skolskjutstiderna. Utbildningsförvaltningen bedömer även att personal skulle behövas för att närvara om högstadieleverna skulle serveras frukost. Rektorerna har i dagsläget ingen möjlighet att avvara personal för detta.

I skolans café säljs mackor, dricka mm mellan kl 9:15-11:15 dagligen samt tre eftermiddagar i veckan. Detta sker i LSS-verksamhetens regi. En möjlighet skulle vara tidigarelägga caféts öppettider, men det fungerar inte i dagläget för i LSS-verksamheten utan då behöver annan personal bemanna och detta bedöms inte rymmas i dagens personalbudget.

Skolcaféet ses som en lämplig arena i första hand för att erbjuda frukost till högstadiets elever eftersom den är en etablerad mötesplats och i direkt anslutning till ordinarie studielokaler.

Utbildningsnämnden har fått komma med synpunkter på motionen och ställer sig positiva till den. Samtidigt beskrivs svårigheter att lösa det då nya skolskjutstider och nytt schema krävs för insatsen samt att personella resurser är en budgetfråga som behöver tas i budgetberedningen.

Ekonomiska förutsättningar

Det krävs resurser för att dels anställa personal för att bemanna skolcafé vid andra tider samt för livsmedel till frukostserveringen.



Bedömning

I dagsläget finns ingen möjlighet att genomföra frukostservering utifrån skolskjutstider och personalbemanning. För att kunna göra på sikt krävs att en gemensam utredning görs där berörda parter deltar för att planera för genomförande och behov av budget.

Tillskott av medel krävs för att anställa personal som bemannar frukostservering i skolcafé och agerar skolvärd/värdinna vid frukost för att skapa matro alternativt ser över möjligheter att serveras frukost under lektionstid.

En gemensam arbetsgrupp är en förutsättning för att förslaget ska kunna genomföras.

Barnkonsekvensanalys

Beslutet bedöms ha positiva effekter på barns hälsa för de barn som inte äter frukost i hemmet.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att bifalla motionen och ge kommunstyrelsen i uppdrag att tillsätta en arbetsgrupp för fortsatt utredning i samverkan med berörda förvaltningar.

Ledamöters förslag till beslut

Jonny Svensson (S) yrkar med stöd av Peter Krahl Rydberg (MP) bifall till förvaltningens förslag till beslut.

Beslutsgång

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

Ärendets beredning

Ärendet har handlagts och föredragits av måltidschef Therese Lindh.

Beslutsunderlag

- Svar på motion om frukost på högstadiet
- §29 Kf Inkommen motion; Motion (S) om att kommunen ska införa frukost på högstadiet
- §67 UN Motion (S) Frukost på högstadiet
- Motion (S) Frukost på högstadiet, en investering för framtiden

Skickas till

Enhetschef måltid

Kommunfullmäktige (beslut)

Paragrafen är justerad

Motion till Bollebygds kommunfullmäktige.

Frukost på högstadiet, en investering för framtiden!

Frukostens betydelse för vår hälsa är väl dokumenterad.

Forskningen säger enligt lärarförbundet att frukost i skolan ger bättre skolresultat. Prestationen bland eleverna ökar samtidigt som man kan se minskat våld, skolk och mobbing.

Andelen behöriga till gymnasiet har i Bollebygd sjunkit 4 år i rad från 92,4 % 2018 till 87,0 % 2021 samtidigt som den har ökat i riket. Detta är en trend som måste brytas!

Skolans kompensatoriska uppdrag brukar beskrivas som "att uppväga skillnader i elevers förutsättningar att tillgodogöra sig utbildningen". Vi vet att många elever har dagtidsarbetande vårdnadshavare som börjar arbeta så tidigt att de måste lämna hemmet långt innan barnen och då inte har bästa möjlighet att kontrollera att frukost äts innan de går till skolan.

Personal uppskattar att så många som 50 % av högstadieeleverna inte äter frukost innan skolan. Äter man dessutom sällan lunchen regelbundet och på tom mage skall försöka prestera det som behövs för att bygga grunden för resten av sitt liv, då har man en väldigt svår utmaning.

I två svenska kommunala högstadieskolor serverades eleverna under tre månader frukost. 60 % av eleverna uppgav att det ledde till att de kunde koncentrera sig bättre under skoldagen och att klassrumsmiljön blev bättre. Upplevelsen delades av lärarna.

Jag tror att om frukost erbjuds i Bollebygds skolan kommer skolresultat, hälsa och arbetsmiljö att förbättras markant.

Jag föreslår att: eleverna på Bollebygds skolans högstadium erbjuds frukost

Bollebygd 2022-03-01

Ulf Rapp (S)
Ledamot av kommunfullmäktige



12. Svar på motion (S) om arbetsskor för personal (kf fattar slutligt beslut) KS2022/13

§92

KS2022/13

Svar på motion (S) om arbetsskor för personal**Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen tillstyrker socialnämndens svar på motion.

Ärendet

Carina Svensson (S) föreslår i en motion inkommen 2022-01-18 att det ska ingå arbetsskor för personal i vård och omsorg i Bollebygds kommun. Motionären anför att personal många gånger inte har bra arbetsskor och det gör att man kan skada sig, tex halka eller få ont i fötter, höfter och rygg. Man går och står mycket när man arbetar i vård och omsorg, man går i sina egna skor – i avföring, urin m.m. Dessa skor kan man inte använda privat. Därför anser motionären att det ska ingå skor i arbetsutrustningen, så kallade arbetskläder, för att minska arbetsskadorna och minska smittspridning.

Kommunfullmäktige har på sammanträde 2022-02-10, § 5, remitterat motionen till socialnämnden för handläggning.

Socialnämnden har behandlat ärendet på sammanträde 2023-04-25, § 37, och beslutat följande: Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att gå vidare enligt socialnämndens bedömning nämligen att kommunen köper in skor som betraktas som arbetsskor och därmed uppfyller Skatteverkets regler och därför inte ska förmånsbeskattas. Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att inköpen ska göras med, för ändamålet, tilldelade medel i budget 2024 och att ge socialnämnden i uppdrag att fram till dess ta fram rutiner för hela förfarandet. Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att personal som arbetar brukarnära inom vård- och omsorg ska omfattas av bestämmelserna om arbetsskor.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut**Ledamöternas förslag till beslut**

Ulf Rapp (S) föreslår att kommunstyrelsen tillstyrker socialnämndens svar på motion. Förslaget antas.

Beslutsunderlag

- §37 SN Motion (S) om arbetsskor för personal inom vård och omsorg(SN202228-5)
- Svar på motion arbetsskor(SN202228-4)
- Motion (S) om arbetsskor för personal



Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

§37

SN2022/28

Motion (S) om arbetsskor för personal inom vård och omsorg**Beslut**

Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att gå vidare enligt socialnämndens bedömning nämligen att kommunen köper in skor som betraktas som arbetsskor och därmed uppfyller Skatteverkets regler och därför inte ska förmånsbeskattas.

Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att inköpen ska göras med, för ändamålet, tilldelade medel i budget 2024 och att ge socialnämnden i uppdrag att fram till dess ta fram rutiner för hela förfarandet.

Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att personal som arbetar brukarnära inom vård- och omsorg ska omfattas av bestämmelserna om arbetsskor.

Reservation

Anneli Lindström (FR) reserverar sig mot beslutet med följande motivering: Angående beslutet om arbetsskor ställs frågan om belastningsskador som saknas för att kunna göra en uppfattning om behovet av skor. Angående jämlikhetsperspektivet ställs yrken som innehar skyddsskor mot yrken som inte har stöd enligt lag. Man utesluter ett rättviseperspektiv då andra yrken inom andra förvaltningar inte ges samma möjlighet.

Ärendet

En motion inkom till Kommunfullmäktige från Carina Svensson (S) som avser en vilja att införa arbetsskor som en del av arbetskläder för personal inom vård och omsorg i Bollebygds kommun. Kommunfullmäktige remitterade motionen till socialnämnden för handläggning. Bakgrunden som beskrivs i motionen är att skorna är viktiga för den fysiska arbetsmiljön och kan minska risken för arbetsskador såsom ont i fötter, höfter och rygg av att gå mycket i arbetet och kanske ha olämpliga skor. Det kan också skydda mot halkrisk och minska smittrisk. I motionen beskrivs att dessa skor inte ska användas privat.

Omfattning

Yrkesgrupper som omfattas av bestämmelser enligt fria arbetskläder utifrån Socialstyrelsens föreskrift om basal hygien i vård och omsorg (SOSFS 2015:10) samt Arbetsmiljöverkets föreskrift om smittrisker (AFS 2018:4) finns i Bollebygds kommun inom socialförvaltningen. Arbetsgivaren får inte särskilja på grund av anställningsform varför även timalönade kommer att omfattas. Personlig assistans och daglig verksamhet omfattas inte av föreskrifterna men kommer enligt förslaget att ändå omfattas av det föreslagna beslutet och av den anledningen är dessa grupper **inte** borträknade.

Personal som arbetar både inomhus och utomhus kommer att få välja skor, antingen ute eller

inne. Timavlönad personal kommer att ha tillgång till skor att låna på arbetsplatsen. Varje medarbetare ska få möjlighet till nya skor med två års intervall.

Bedömning

Socialnämnden gör bedömningen att det är lämpligt att arbetsgivaren står för arbetsskor, ur ett arbetsmiljö- och jämställdhetsperspektiv.

Socialnämnden bedömer att det bästa alternativet är att kommunen köper in skor som ska betraktas som arbetsskor och därmed uppfylla Skatteverkets regler och därför inte ska förmånsbeskattas.

Skor ska upphandlas enligt den, i denna skrivelse, angivna omfattningen, dvs. de personalgrupper som omfattas av bestämmelserna kring arbetskläder samt personalgrupper inom socialförvaltningen som arbetar brukarnära men som ej omfattas av reglerna kring arbetskläder; personlig assistans och daglig verksamhet. Definition av personal är de som får lön, det vill säga ej arvoderade.

Socialnämnden beslutar att inköpen i båda alternativen görs med, för ändamålet tilldelade medel i budget 2024. Fram till dess ska riktlinjer och rutiner tas fram för hela förfarandet.

Detta beslut kan föranleda andra förvaltningar att föra fram frågan om behov av arbetsskor för sin personal. Det är inget som socialförvaltningen har kostnadsberäknat utifrån den här motionen men prisexemplen kan mycket väl användas. Utbildningsförvaltningen har inom förskola 96 personer tillsvidareanställda och 12 visstidsanställda och inom grundskolan, inklusive fritidshem och grundsärskola finns 165 tillsvidareanställda och 19 visstidsanställda.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har redan skor till sina medarbetare och har också budget för detta.

Förslag till beslut

Socialförvaltningens förslag till beslut

Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att gå vidare enligt socialnämndens bedömning nämligen att kommunen köper in skor som betraktas som arbetsskor och därmed uppfyller Skatteverkets regler och därför inte ska förmånsbeskattas.

Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att inköpen ska göras med, för ändamålet, tilldelade medel i budget 2024 och att ge socialnämnden i uppdrag att fram till dess ta fram rutiner för hela förfarandet.

Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att personal som arbetar brukarnära inom vård- och omsorg ska omfattas av bestämmelserna om arbetsskor.

Ajournering

Mötet ajourneras klockan 16.40-16.52.

Beslutsgång

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

Reservation

Anneli Lindström (FR) reserverar sig mot beslutet med följande motivering: Angående beslutet om arbetsskor ställs frågan om belastningsskador som saknas för att kunna göra en uppfattning om behovet av skor. Angående jämlikhetsperspektivet ställs yrken som innehar skyddsskor mot yrken som inte har stöd enligt lag. Man utesluter ett rättviseperspektiv då andra yrken inom andra förvaltningar inte ges samma möjlighet.

Beslutsunderlag

- Svar på motion arbetsskor
- §5 Kf Inkommen motion Motion (S) om arbetsskor för personal

Skickas till

Kommunfullmäktige

Paragrafen är justerad



Socialförvaltningen

Matilda Ernfridsson | Utvecklingsledare
0734-64 74 03 | matilda.ernfridsson@bollebygd.se

Socialnämnden

Svar på motion om införande av arbetsskor för personal inom vård- och omsorg

Förslag till beslut

Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att gå vidare enligt socialnämndens bedömning nämligen att kommunen köper in skor som betraktas som arbetsskor och därmed uppfyller Skatteverkets regler och därför inte ska förmånsbeskattas.

Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att inköpen ska göras med, för ändamålet, tilldelade medel i budget 2024 och att ge socialnämnden i uppdrag att fram till dess ta fram rutiner för hela förfarandet.

Socialnämnden beslutar att föreslå kommunfullmäktige att personal som arbetar brukarnära inom vård- och omsorg ska omfattas av bestämmelserna om arbetsskor.

Ärendet

En motion inkom till Kommunfullmäktige från Carina Svensson (S) som avser en vilja att införa arbetsskor som en del av arbetskläder för personal inom vård och omsorg i Bollebygds kommun. Kommunfullmäktige remitterade motionen till socialnämnden för handläggning.

Bakgrunden som beskrivs i motionen är att skorna är viktiga för den fysiska arbetsmiljön och kan minska risken för arbetsskador såsom ont i fötter, höfter och rygg av att gå mycket i arbetet och kanske ha olämpliga skor. Det kan också skydda mot halkrisk och minska smittrisk.

I motionen beskrivs att dessa skor inte ska användas privat.

Aktuell lagstiftning

Frågan om arbetsskor till personal inom vård och omsorg är aktuell, i vissa regioner har det varit en valfråga och fackförbund såsom vårdförbundet och kommunal är engagerade i frågan.

Arbetsskor ingår inte under bestämmelserna (SoSFS 2015:10 och AFS 2018:4) som styr förhållandena gällande arbetskläder för vård- och omsorgspersonal. Rådande lagstiftning (AFS 2001:3) gör skillnad på skyddsskor vars syfte är att förhindra fotskador och arbetsskor som kan behövas för att förebygga risken för belastnings- och förslitningsskador där den senare faller utanför lagstiftningen och blir därmed en skattepliktig löneförmån om arbetsgivaren inte uppfyller Skatteverkets förutsättningar.

I Inkomstskattelagen (11 kap. 9 § IL) framgår att arbetskläder och skyddsskor inte anses vara en skattepliktig förmån om de är utformade för tjänsten och lämpligen inte kan användas privat. Även i Skatteverkets allmänna råd framgår samma devis nämligen att arbetskläder ”bör anses vara skattefria om arbetsgivarens namn, symbol eller logotyp är varaktigt applicerat på klädseln på ett sätt som gör att den märkbart avviker från vanliga kläder och därför inte kan antas komma att användas för privat

bruk”. Skatteverket förtydligar ytterligare vad som gäller för arbetsgivare som vill tillhandahålla kläder och skor för sina anställda, som inte är arbetskläder eller skyddsskor, utan att det uppkommer en skattepliktig löneförmån:

- utgöra arbetskläder, det vill säga de tillhandahålls för att användas i tjänsten och
- vara obligatoriska att använda i tjänsten för den anställda och
- vara avpassade för tjänsten, dvs. plaggen bör vara enhetliga för viss personal eller ha någon annan särskild egenskap och
- vara försedda med arbetsgivarens namn eller logotyp så att de märkbart avviker från vanliga plagg.

Det räcker således inte med att en av ovanstående förutsättningar är uppfyllda utan samtliga bör vara uppfyllda (Skatteverkets ställningstagande 2009-06-15, dnr 131 525668-09/111) för att skattefrihet ska råda. Om en arbetsgivare beslutar att införa fria arbetsskor, utan att alla förutsättningar infrias, så blir det en skattepliktig förmån.

Omfattning

Yrkesgrupper som omfattas av bestämmelser enligt fria arbetskläder utifrån Socialstyrelsens föreskrift om basal hygien i vård och omsorg (SOSFS 2015:10) samt Arbetsmiljöverkets föreskrift om smittrisker (AFS 2018:4) finns i Bollebygds kommun inom socialförvaltningen. Arbetsgivaren får inte särskilja på grund av anställningsform varför även timavlönade kommer att omfattas. Personlig assistans och daglig verksamhet omfattas inte av föreskrifterna men kommer enligt förslaget att ändå omfattas av det föreslagna beslutet och av den anledningen är dessa grupper **inte** borträknade i uppställningen nedan.

Personal som arbetar både inomhus och utomhus kommer att få välja skor, antingen ute eller inne. Timavlönad personal kommer att ha tillgång till skor att låna på arbetsplatsen. Varje medarbetare ska få möjlighet till nya skor med två års intervall.

Verksamhetsområde	Antal tillsvidare	Antal visstidsanställda med månadslön
Äldreomsorg	143	15
Hemtjänsten	38 inkl 3 samordnare + 7 natt	5
Särskilt boende för äldre	71	10
Hemsjukvård	27	0
Funktionsnedsättning	47	3
Boende med särskild service; serviceboende samt gruppboende	18	1
Daglig verksamhet	11	1
Personlig assistans	18	1
Totalt	190	18

I ovan beräkning saknas timavlönade och de uppgår till 29 årsarbetare, dvs. inte personer, i ett beräknat snitt över ett år. Personer som uppbär arvode omfattas inte.

Ekonomiska förutsättningar

Marknadspriset för ett par arbetsskor uppskattas till mellan 1000-1500 kronor för ett par uteskor och ett par inneskor till mellan 500-1100 kronor beroende på skornas egenskaper. Övervägande del av personalen arbetar inomhus (särskilt boende inom äldreomsorgen och boende med särskild service inom funktionsnedsättning), en del arbetar både inomhus och utomhus (hemsjukvård) och den minsta delen (hemtjänst) rör sig mellan brukarna endast utomhus.

Den preliminära beräkningen nedan utgår från ovan resonemang och att personal kommer att välja skor efter det, där hemsjukvården, daglig verksamhet och personlig assistans antas välja inneskor.

Typ av sko	Antal	Summa
Innesko	145	72 500–159 500
Utesko	38 inkl 3 samordnare + 7 natt	38 000–57 000
Totalt		110 500–216 500

Timavlönade är ej med i ovan beräkning.

Bedömning

Socialnämnden gör bedömningen att det är lämpligt att arbetsgivaren står för arbetsskor, ur ett arbetsmiljö- och jämställdhetsperspektiv.

Socialnämnden bedömer att det bästa alternativet är att kommunen köper in skor som ska betraktas som arbetsskor och därmed uppfylla Skatteverkets regler och därför inte ska förmånsbeskattas.

Skor ska upphandlas enligt den, i denna skrivelse, angivna omfattningen, dvs. de personalgrupper som omfattas av bestämmelserna kring arbetskläder samt personalgrupper inom socialförvaltningen som arbetar brukarnära men som ej omfattas av reglerna kring arbetskläder; personlig assistans och daglig verksamhet. Definition av personal är de som får lön, det vill säga ej arvoderade.

Socialnämnden beslutar att inköpen i båda alternativen görs med, för ändamålet tilldelade medel i budget 2024. Fram till dess ska riktlinjer och rutiner tas fram för hela förfarandet.

Detta beslut kan föranleda andra förvaltningar att föra fram frågan om behov av arbetsskor för sin personal. Det är inget som socialförvaltningen har kostnadsberäknat utifrån den här motionen men prisexemplen kan mycket väl användas. Utbildningsförvaltningen har inom förskola 96 personer tillsvidareanställda och 12 visstidsanställda och inom grundskolan, inklusive fritidshem och grundsärskola finns 165 tillsvidareanställda och 19 visstidsanställda.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har redan skor till sina medarbetare och har också budget för detta.

Beslutsunderlag

- Svar på motion om införandet av arbetsskor för personal inom vård- och omsorg, socialförvaltningens tjänsteskrivelse, 2022-09-13
- Sammanträdesprotokoll Kommunfullmäktige 2022-02-10 §5

Skickas till

Kommunfullmäktige

BOLLEBYGDS KOMMUN

Socialförvaltningen

Rickard Olsson

Förvaltningschef

Matilda Ernfridsson

Utvecklingsledare

Motion arbetskor

Personal har många gånger inga bra arbetskor och det gör att man kan skada sig , tex halka eller få ont i fötter, höfter och rygg.

Man går och står mycket när man arbetar i vård och omsorg, man går i sina egna skor – i avföring, urin m.m .

Dessa skor kan man inte använda privat.

Därför anser jag att det skall ingå skor i arbetsutrustningen, så kallade arbetskläder, för att minska arbetsskadorna och minska smittspridning.

Jag föreslår därför att det skall ingå arbetskor för personal i vård och omsorg i Bollebygds kommun.

Carina Svensson

Socialdemokraterna