



Datum: 2024-10-29

Tid: 13:00

Plats: OBS! Hultafors bygdegård

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)

Fredrik Olofsson (C)

Ersättare

Jonas Ahlgren (S)

Lisette Vermeulen (SD)

Ewa-Maria Andorff-Ripa (SD)

Eva Svantesson (M)

Jonatan Backlund (M)

Michael Plogell (FR)

Rose-Marie Grune (MP)

Barbro Ridell (V)

Hannu Sutinen (L)

Övriga



1. Presentation, och kort rundtur i Hultafors bygdegård

Anna Lindeblom,
ordförande 13:00

Ärendet i korthet

Max 30 min.

2. Upprop

3. Val av protokollsjusterare

Ärendet i korthet

Förslag digital signering: Onsdag 6 november kl 11.

4. Kommunens ansvar i frågor om kris, beredskap och
kontinuitetsplanering - information (inga handlingar)

Christina Hultén,
säkerhetschef, och Kim
Westerberg,
beredskapssamordnare
13:30

5. Strategin Jämställt Västra Götaland 2024–2027
KS2024/121

Kristina Sunebrand,
folkhälsstrateg 14:15

6. Verksamhetsplan för lokalt folkhälsoarbete i Bollebygds
kommun 2025
KS2024/248

" - "

7. Avtalsprocess för järnvägsprojektet Göteborg-Borås (kf fattar
slutligt beslut)
KS2024/243

Anna Lund, plan- och
exploateringschef 14:45

Sammanfattning

Mer om ärendet: [Ny järnväg Göteborg–Borås och bibana Mölnlycke -
www.trafikverket.se](#)

8. Remiss; Tillåtlighetsprövning av ny järnväg mellan Göteborg
och Borås - yttrande till Trafikverket (kf fattar slutligt beslut)
KS2020/69

" - "

9. Upphävande av centrumprogram (kf fattar slutligt beslut)
KS2024/127

" - "

Sammanfattning

Centrumprogram hittas på hemsidan: [Centrumprogram 1.pdf \(bollebygd.se\)](#)

10. Hultet 2:55; avstyckning
KS2024/122

Karl Fjällglim, mark- och
exploateringsingenjör
15:45



11. Lokalresursplan 2025-2034 (kf fattar slutligt beslut)
KS2024/81 Josephine Nilsson,
lokalstrateg 16:00
12. Nya Bollebygds skolan 7-9 - beslut om förstudie
KS2024/260 Said Dawodi,
projektledare KSF 16:45
13. Taxa för upplåtelse av offentlig plats, Bollebygds kommun 17:15
(bordlagt ärende) (kf fattar slutligt beslut)
KS2024/195
Sammanfattning
OBS! My Nilsson, enhetschef VA/Gata, är endast med för att svara på eventuella
frågor, ej föredragande.
14. Mål och budget 2025-2027 för Bollebygds kommun (kf fattar
slutligt beslut) Daniel Aronsson,
ekonomichef 17:30
KS2024/282
Sammanfattning
Inkl skattesats.
15. Svar på motion (C) om nytt kommunhus (kf fattar slutligt
beslut)
KS2023/287
16. Beslut om att inte söka ny projektperiod för Europa
Direktkontor i Bollebygds kommun
KS2012/51
17. Redovisning av delegeringsbeslut
Delegeringsbeslut
– KS2430809 KS2024/174-4 Försäljning av tomt Erikstorp 1:294
18. Meddelanden
Anmälningar
– KS2430774 KS2024/1-64 Protokollsutdrag § 565 Budget och
verksamhetsplan 2025-2027
– KS2430775 KS2024/1-65 Budget och verksamhetsplan 2025-2027
– KS2430861 KS2022/207-7 Skrivelse om handel vid Kullamotet
19. Information från politiska uppdrag (inga handlingar)
20. Kommundirektören informerar (inga handlingar)



5. Strategin Jämställt Västra Götaland 2024– 2027 KS2024/121



§129

KS2024/121

Strategin Jämställt Västra Götaland 2024–2027

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen ansluter sig till Jämställt Västra Götaland 2024-2027.

Kommunstyrelsen prioriterar strategins mål nummer 2, 5 (under förutsättning att projektansökan beviljas), 9, 10 och 11 för kommunens kommande utvecklingsarbete.

Ärendet

Länsstyrelsen har i uppdrag att driva, samordna och stödja arbetet med jämställdhetsintegrering på regional och lokal nivå i Västra Götaland. I regleringsbrevet för 2023 fick länsstyrelserna i uppdrag att ta fram länsstrategier för 2024–2027. I uppdraget till länsstyrelserna har regeringen pekat ut ekonomisk jämställdhet, utrikes födda kvinnors etablering på arbetsmarknaden och jämställdhetsintegrering inom civil beredskap som prioriterade områden i jämställdhetsarbetet. Regeringen anser även att området hedersrelaterat våld och förtryck bör ges ökat fokus i jämställdhetspolitiken och i samhället. Mot bakgrund av det har Länsstyrelsen valt att prioritera dessa fyra områden i den regionala strategin. Dessa är därmed områden som Länsstyrelsen särskilt uppmuntrar länets aktörer att prioritera.

Strategin Jämställt Västra Götaland 2024–2027 pekar ut en riktning för jämställdhetsarbetet i länet. Strategin bidrar till att samla länets aktörer kring ett antal regionala jämställdhetsmål.

Strategin ska:

- bidra till att skapa förutsättningar för en sammanhållen inriktning för arbetet med jämställdhetsintegrering i länet.
- vara till hjälp vid prioriteringar och inriktningsbeslut i det egna arbetet med jämställdhetsintegrering hos länets aktörer.
- utgöra en nulägesanalys av ojämställdhetsproblem i Västra Götaland
- fungera som ett stöd för länets aktörer i ett lokalt och regionalt förverkligande av de nationella jämställdhetspolitiska delmålen

Det är helt frivilligt för organisationer att ansluta sig till strategin.

Länsstyrelsen erbjuder anslutna organisationer:

- stöd i arbetet med jämställdhetsintegrering på lokal och regional nivå. Det kan handla om stöd för att underlätta styrning, analys, implementering och uppföljning i den egna organisationen.
- att ta del av metoder, arbetssätt och kunskapsstöd kring praktiskt jämställdhetsarbete
- stöd i samverkan och erfarenhetsutbyten mellan aktörer som arbetar med liknande områden
- delta i Länsstyrelsens regionala nätverk och andra samverkansforum
- att synliggöras i Länsstyrelsens metodstöd som ansluten organisation.



Länsstyrelsen förväntar sig att organisationer som ansluter sig ska:

- fatta ett politiskt och/eller annat ledningsbeslut om att ansluta sig till Jämställt Västra Götaland 2024–2027
- förankra strategiarbetet i den egna organisationen
- prioritera vilka av strategins regionala mål som organisationen ska fokusera på. Det kan handla om att utveckla pågående arbete med jämställdhetsintegrering och koppla det till strategin och/eller att nytt arbete initieras
- utse en kontaktperson gentemot Länsstyrelsen och den egna verksamheten. Kontaktpersonen bör ha ansvar för det strategiska arbetet med jämställdhetsintegrering i organisationen
- utifrån aktörens förutsättningar och tillgängliga data, bistå med underlag till Länsstyrelsens del- och slutuppföljning av Jämställt Västra Götaland 2024–2027

Utvecklingsförslagen ryms inom ordinarie budget.

Det finns i strategin, Jämställt Västra Götaland 2024–2027, 15 regionala mål. Alla mål är viktiga men några av dem är mer aktuella och bedöms som högre prioriterade för kommunen att fortsätta arbeta med.

Av de 15 regionala målen föreslås Bollebygds kommun att ansluta sig till följande fem mål; mål nummer 2, 5 (under förutsättning att projektansökan beviljas), 9, 10, och 11.

Nedan listas de 15 regionala målen:

1. Kvinnor på arbetsledande och högre politiskt beslutsfattande positioner i Västra Götaland ska öka

Det är en viktig fråga att arbeta med och politiken vill sätta fokus på den, dock är det i flera delar en partipolitisk fråga som respektive parti behöver arbeta med också.

2. Kvinnors, barns och ungas förutsättningar att representera och verka i det civila samhället i Västra Götaland ska öka (prio)

Bollebygds kommun arbetar med att inkludera civilsamhället och har sedan många år tillbaka ett ungdomsråd som verkar för en levande ungdomsdemokrati där delaktighet och inflytande säkerställs.

Inom ramen för kommunens folkhälsoarbete avsätts årligen folkhälsomedel som föreningar och frivilligorganisationer kan ansöka om i syfte att förbättra folkhälsan i kommunen. Det finns riktlinjer och kriterier för medlen, insatser som bidrar till ökad jämlikhet i hälsa prioriteras.

Sedan 2024 finns ett kommunalt pensionärsråd (KPR) som innebär en arena för äldre kvinnor och män att företräda pensionärsorganisationerna i ämnen som är aktuella för målgruppen. KPR syftar till att stärka inflytandet i frågor som rör äldre och verka för att äldres frågor tas hänsyn till i kommunens nämnder och förvaltningar.

Arbetet föreslås utvecklas genom att kommunen aktivt uppmuntrar civilsamhället och dess företrädare att polisanmäla hot och hat som riktas mot en enskild företrädare eller organisation som denne företräder.

3. Kvinnors och flickors behov, livsvillkor och förutsättningar ska beaktas i högre utsträckning i uppbyggnaden av och deltagande i den civila beredskapen i Västra Götaland

4. Kvinnors förutsättningar avseende anställnings-, löne- och andra arbetsvillkor samt arbetsmiljö ska förbättras i Västra Götaland



Bollebygds kommun genomför redan årliga systematiska lönekartläggningar där skillnader analyseras och handlingsplan tas fram. Kommunen arbetar aktivt, bland annat genom distansarbetsavtal, med att skapa förutsättningar för att förena arbetsliv med föräldraskap. Heltidsarbete ökar det ekonomiska oberoendet och gör att fler klarar sin egen försörjning. Möjligheten till heltidsarbete och samma arbetsvillkor för kvinnodominerade och mansdominerade yrken är en viktig jämställdhets- och värdegrundsfråga.

I Bollebygds kommun finns ett beslut från oktober 2022 att kommunen ska införa en heltidsorganisation i alla kommunens verksamheter. Införandet innebär att samtliga tillsvidareanställningar omregleras till heltid från och med 1 april 2026. Beslutet innefattar också att alla nya tjänster från och med 1 januari 2025 ska annonseras som heltidstjänster. Även om beslutet är fattat kvarstår det praktiska arbetet med att omreglera deltidstjänster till heltidstjänster.

5. Kvinnor i Västra Götaland ska ha ökad möjlighet att starta och driva företag som kan växa och generera en inkomst (prio under förutsättning att projektansökan beviljas)

Kommunen har tillsammans med Drivhuset och de övriga Sjuhäradskommunerna skrivit en projektansökan för projektet Empower:HER. Projektet syftar till att öka andelen unga kvinnor, särskilt studenter, som startar och driver egna företag i Sjuhäradsregionen. Besked gällande projektet ges i oktober/november.

6. Fler kvinnor med funktionsnedsättning i Västra Götaland ska vara etablerade på arbetsmarknaden och inte diskrimineras i arbetslivet på grund av sin funktionsnedsättning eller sitt kön

I Bollebygds kommun finns en rekryteringsprocess som följer lagstiftning. Det kan dock finnas ett behov hos chefer och medarbetare att kompetenshöja sig inom området diskriminering utifrån diskrimineringsgrunderna. Tankar om att genomföra en sådan utbildningsinsats finns men är inte konkretiserade.

Det finns rutiner och handlingsplaner vid kränkande särbehandling och dessa behandlar ju alla former av kränkningar.

Generellt så finns det inget specifikt när det gäller funktionshinder utan de rutiner som finns gäller alla och då inkluderas personer med funktionshinder.

7. Fler utrikes födda kvinnor i Västra Götaland ska vara etablerade på arbetsmarknaden och ha egen försörjning

Det finns idag 18 stycken utrikesfödda kvinnor som är inskrivna på arbetsförmedlingen varav 5 är långtidsarbetslösa. Bollebygds kommuns integrationsstrategi med inriktning på nyanlända antogs av kommunfullmäktige 2017 och är ett viktigt styrdokument, dock kan ansvarig nämnd behöva revidera och implementera den i kommunens organisation.

8. Könsfördelningen på pojk- och flickdominerade gymnasieprogram i Västra Götaland ska bli mer jämställd

Bollebygds kommun arbetar aktivt med likabehandlingsarbete som rör elever och medarbetare. I övrigt arbetas det i större eller mindre omfattning med olika insatser och det skulle kunna fördjupas dock saknas resurser i form av pengar och tid.

Eftersom Bollebygds kommun inte har något eget gymnasium är det svårt för kommunen att ta ett helhetsgrepp kring frågan.

9. Pojkar i Västra Götaland ska uppnå goda skolresultat oavsett socioekonomisk bakgrund eller migrationsbakgrund (prio)

Bollebygds kommun arbetar med jämställdhetsperspektivet i skolans systematiska kvalitetsarbete, studiestöd på modersmål erbjuds, läxhjälp finns för alla elever och det finns en lovskola för elever



som inte uppnår godkänt i svenska, matematik och engelska. Kommunen och handbollsforeningen HK Bollebygd har via den södra delregionala nämnden fått projektmedel till och med 2025 för att erbjuda studiehjälp till grundskolelever. Målsättningen med projektet är att stärka förutsättningarna för fullföljda studier.

Genom den nystartade familjecentralen finns en arena för att fånga upp barn med migrationsbakgrund. Alla barn som inte kommer till förskola följs upp i kommunen.

Via familjecentralen kommer kommunen att genomföra en läsfrämjande satsning 2025 för att stimulera små barns språkutveckling och tidigt etablera en läsvana hos barnfamiljer. Den läsfrämjande satsningen sker i samverkan mellan familjecentralen, biblioteket och barnavårdscentralen. Arbetet syftar till att i förlängningen stärka förutsättningarna för fler barn och unga att fullfölja sina studier. Fullföljda studier är en viktig komponent för att utjämna uppväxtvillkor för barn och unga. Målsättningen är att uppväga skillnader i barn och ungas förutsättningar.

10. Mäns betalda och obetalda hem- och omsorgsarbete samt uttag av föräldraledighetsdagar ska öka i Västra Götaland (prio)

Kommunen arbetar aktivt, bland annat genom distansarbetsavtal, med att skapa förutsättningar för att förena arbetsliv med föräldraskap.

Nytt för 2024 är att kommunen erbjuder föräldrautbildning riktad till småbarnsföräldrar, via Trygghetscirkeln. Kursledare har under året sett ett behov av att prata om jämställt föräldraskap och planerar att lyfta in fördelning av omsorgsarbetet mellan vårdnadshavare som en del i kommande föräldrautbildningar.

11. Den psykiska ohälsan hos flickor, unga kvinnor och unga hbtqi+ personer i Västra Götaland ska minska (prio)

Ungas psykiska hälsa är ett gemensamt prioriterat område för kommunen. Psykisk hälsa är ett komplext område som kräver insatser på olika nivåer. De som har behov av vård ska givetvis få tillgång till det, och här är god samverkan inom exempelvis Närvårdssamverkan angelägen. På förebyggande och främjande nivå är insatser som föräldraskapsstöd och drogförebyggande arbete några betydelsefulla angreppssätt. Det är även angeläget att skapa förutsättningar för ökad fysisk aktivitet bland barn och unga eftersom fysisk aktivitet främjar det psykiska välbefinnandet och kan förebygga eller lindra psykiska besvär. Kommunen deltar i satsningen "på egna ben" som genomförs i samverkan med Västtrafik. Satsningen syftar till att uppmuntra barn i årskurs 4-6 att ta sig till skolan och aktiviteter på egen hand, genom att gå, cykla eller åka kollektivt.

Kommunen planerar att införa metoden "fysisk aktivitet på recept" (FaR) som ett verktyg mot bland annat psykisk ohälsa inom elevhälsan.

Under 2025 planerar kommunen att arbeta utifrån Suicide Zeros nya material "Livsviktiga snack i skolan" som riktar sig till elever i årskurs 3 till och med årskurs 6. Livsviktiga snack i skolan handlar om vikten att lära barn att uttrycka hur de mår. Forskningen visar att det har en förebyggande effekt att kunna sätta ord på känslor och be om hjälp när det behövs. Under 2025 planerar kommunen också att genomföra en kunskapshöjande insats om HBTQI-personers livsvillkor och förutsättningar. Forskning och statistik visar att hbtqi-personer på gruppnivå har sämre hälsa jämfört med övrig befolkning. För att uppnå ökad jämlikhet i hälsa är det därmed angeläget att arbeta för förbättrade förutsättningar hos denna målgrupp. Kommunen planerar en digital utbildning via Info Caption. Syftet är ökade kunskaper i normmedvetenhet, diskriminering och hur kommunens verksamheter kan bli mer inkluderande. Samtlig personal i kommunen har tillgång till kursen, men det läggs särskilt fokus på att personal inom förskola, skola,



IFO/funktionsnedsättning samt äldreomsorg genomför den. Utbildningen lyfts för gemensam diskussion och dialog i samband med APT (arbetsplatsträff).

12. Hälsan hos flickor och kvinnor med funktionsnedsättning i Västra Götaland ska förbättras

Kommunen anordnar tillsammans med Hestrafors IF en årlig Funkisdag sedan 2023.

Funkisdagen innefattar en mässa med olika utställare och prova-på-aktiviteter från föreningar.

Syftet med dagen är ökad gemenskap, ett tillfälle att få information om stöd och prova-på-aktiviteter för att kunna ha en aktiv fritid oavsett funktionsnedsättning.

Kommunen och Hestrafors IF har via den södra delregionala nämnden tilldelats projektmedel för projektet "Idrottsskola för alla". Genom projektet vill Hestrafors IF skapa förutsättningar för fler barn och unga med funktionsnedsättning att komma in i idrott/ rörelse och gemenskap. Projektet pågår till och med 2025.

13. Hedersrelaterat våld och förtryck ska upphöra i Västra Götaland

14. Våld i ungas partnerrelationer ska upphöra i Västra Götaland

Fortsätta arbeta med och utveckla åtgärdsplanen för det brottsförebyggande arbetet, där det finns åtgärder som berör våld i ungas parrelationer. Bollebygds kommun kommer bland annat att uppmärksamma kampanjen "Svartsjuka är inte romantiskt". Ett syfte med att uppmärksamma kampanjen är att stärka ungas kunskap och förståelse av vad våld är, samt att bidra med kunskap om skadliga maskulinitetsnormer och motverka normalisering av våld i ungas relationer.

15. Arbetet mot mäns våld mot kvinnor i Västra Götaland ska vara anpassat efter livsvillkor och förutsättningar hos grupper med svagt samhälleligt stöd

En insats i kommunens åtgärdsplan för det brottsförebyggande arbetet är att uppmärksamma kampanjen "en vecka fri från våld" som inträffar vecka 47 varje år. Syftet med kampanjen är att uppmärksamma det våldsförebyggande arbetet och att sprida information och kunskap om mäns våld mot kvinnor.

Bollebygds kommun planerar utbildningsinsatser som behövs för att stärka kunskapen hos chefer och medarbetare kring våld i nära relation under 2026.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen ansluter sig till Jämställt Västra Götaland 2024-2027. Kommunstyrelsen prioriterar strategins mål nummer 2, 5 (under förutsättning att projektansökan beviljas), 9, 10 och 11 för kommunens kommande utvecklingsarbete.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Jämställt Västra Götaland 2024-2027
- Jämställt Västra Götaland 2024-2027. Kortversion



Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Jämställt Västra Götaland 2024–2027



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Utgiven av enheten för folkhälsa och rättighetsfrågor, Länsstyrelsen Västra Götaland

Kontakt: 010-224 40 00, vastragotaland@lansstyrelsen.se

Titel: Jämställt Västra Götaland 2024-2027

ISSN: 1403-168X

Rapportnummer: 2024:08

Diarienummer: 801-3913-2023

Utgivningsår: 2024

Form: Monika Lund

Illustrationer: Danny Eriksson

Tryckeri: Elanders Sverige AB

Jämställt Västra Götaland 2024-2027

Förord

Jämställdhet handlar om att kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter att forma samhället och sina egna liv. Jämställdhet är en förutsättning för ett rättvist och demokratiskt samhälle. Länsstyrelsen driver, samordnar och stödjer arbetet med jämställdhet på regional och lokal nivå i Västra Götaland.

Uppdraget med att ta fram länsövergripande strategier har funnits hos länsstyrelserna sedan 2014, i syfte att bidra till de jämställdhetspolitiska delmålen. Det är ett betydelsefullt uppdrag där Länsstyrelsen kan erbjuda stöd till länets aktörer för att utveckla jämställdhetsarbetet i Västra Götaland.

Idag kvarstår stora skillnader i livsvillkor i Västra Götaland för olika grupper av kvinnor, män och personer som identifierar sig på annat vis än kvinna eller man. De jämställdhetsutmaningar vi ser i vårt län finns i många områden och sektorer. För skapa ett jämställt Västra Götaland krävs därför ett systematiskt och målinriktat arbete och det är precis vad länsstrategin "Jämställt Västra Götaland" sätter siktet på.

Ingen aktör kan ensamt lösa länets jämställdhetsutmaningar. Därför har Länsstyrelsen utformat strategin i samverkan med länets aktörer. Resultatet är en strategi som beskriver länets gemensamma problembild och som erbjuder en tydlig riktning och ett strategiskt ramverk för det framtida jämställdhetsarbetet. Strategin riktar sig till kommuner, regionen, myndigheter, lärosäten och civilsamhällets organisationer. Alla har olika uppdrag, förutsättningar och utmaningar – men vi har en sak gemensamt: vi spelar avgörande roller i att påverka jämställdheten i Västra Götaland till det bättre. I vårt län finns alla möjligheter att skapa god samverkan, dela erfarenheter och komplettera varandras arbete.

Vi offentliga aktörer har sett att resurser behövs för att prioriterade målsättningar för jämställdhetsarbetet ska nå framgång. Länsstrategin "Jämställt Västra Götaland" pekar därför ut ett antal prioriterade områden och mål av stark regional betydelse. För oss i Västra Götaland handlar det om att vända blicken, och resurser, mot frågor som ekonomisk jämställdhet, jämställdhet i civil beredskap, utrikes födda kvinnors etablering på arbetsmarknaden och att bekämpa hedersrelaterat våld och förtryck.

Slutligen vill jag särskilt lyfta en av de viktigaste förutsättningarna för att få genomslag i arbetet: en stark förankring och styrning från den högsta chefs- och ledningsnivån. Det är vi i egenskap av chefer och ledning som behöver prioritera arbetet och efterfråga resultat. Utan en tydlig styrning utelämnas arbetet till enskilda eldsjälar och projektformer, utan möjlighet att skapa långsiktig och varaktig förändring.

Genom ett samlat grepp kring Västra Götalands jämställdhetsutmaningar, i form av denna strategi, kan länets aktörer arbeta för förflyttningar inom samtliga jämställdhetspolitiska delmålsområden och tillsammans verka för ett mer Jämställt Västra Götaland - ett län för alla.



Sten Tolgfors

Landshövding Västra Götalands län

Syftet med Jämställt Västra Götaland 2024–2027

Strategin Jämställt Västra Götaland 2024–2027 pekar ut en riktning för jämställdhetsarbetet i länet. Strategin bidrar till att samla länets aktörer kring ett antal regionala jämställdhetsmål. Strategin ska:

- bidra till att skapa förutsättningar för en sammanhållen inriktning för arbetet med jämställdhetsintegrering i länet.
- vara till hjälp vid prioriteringar och inriktningsbeslut i det egna arbetet med jämställdhetsintegrering hos länets aktörer.
- utgöra en nulägesanalys av ojämställdhetsproblem i Västra Götaland.
- fungera som ett stöd för länets aktörer i ett lokalt och regionalt förverkligande av de nationella jämställdhetspolitiska delmålen.

Länsstyrelsen har i uppdrag att driva, samordna och stödja arbetet med jämställdhetsintegrering på regional och lokal nivå i Västra Götaland. Länsstyrelsens roll är att föra ut nationell politik på regional nivå, anpassat till lokala förutsättningar och behov som finns i länet. I regleringsbrevet för 2023 fick länsstyrelserna i uppdrag att ta fram länsstrategier för 2024–2027.¹ Syftet med uppdraget är att bidra till de nationella jämställdhetspolitiska delmålen.

Vilka aktörer berörs av strategin?

Målgruppen för strategin är kommuner, region, lärosäten och statliga myndigheter med närvaro i Västra Götaland. Dessa aktörer är välkomna att ansluta sig till strategin. För ytterligare information om vad det innebär att ansluta sig, se texten "[Att vara ansluten till Jämställt Västra Götaland](#)".

Näringsliv och civilsamhälle är välkomna att delta i arbete knutet till strategin. Det fria och oberoende civila samhället utgör en central funktion i att driva utvecklingen av jämställdhetsarbetet i länet genom sin roll som granskare, initiativtagare och röstbärare. Näringslivet har också en viktig roll, dels som arbetsgivare och dels genom att främja jämställdhet inom sina respektive näringar.

Innehåll

JÄMSTÄLLT VÄSTRA GÖTALAND 2024-2027	4
SYFTET MED JÄMSTÄLLT VÄSTRA GÖTALAND 2024-2027	6
VÄSTRA GÖTALANDS REGIONALA JÄMSTÄLLDHETSMÅL 2024-2027	8
TILLSAMMANS VERKAR VI FÖR ETT JÄMSTÄLLT VÄSTRA GÖTALAND	12
EN INRAMNING AV JÄMSTÄLLT VÄSTRA GÖTALAND.....	14
BESKRIVNING AV JÄMSTÄLLDHETSMÅLEN I VÄSTRA GÖTALAND	18
DELMÅL MAKT OCH INFLYTANDE.....	19
DELMÅL EKONOMISK JÄMSTÄLLDHET	28
DELMÅL JÄMSTÄLLD UTBILDNING	38
DELMÅL JÄMN FÖRDELNING AV DET OBETALDA HEM- OCH OMSORGSARBETET	45
DELMÅL JÄMSTÄLLD HÄLSA.....	48
DELMÅL MÄNS VÅLD MOT KVINNOR SKA UPPHÖRA.....	54

Västra Götalands regionala jämställdhetsmål 2024–2027

Det övergripande målet med den svenska jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. För att uppnå målet finns sex nationella delmål.² De regionala målen i denna strategi följer den nationella delmålsstrukturen.

Fyra prioriterade områden



I uppdraget till länsstyrelserna har regeringen pekat ut ekonomisk jämställdhet, utrikes födda kvinnors etablering på arbetsmarknaden och jämställdhetsintegrering inom civil beredskap som prioriterade områden i jämställdhetsarbetet.³ Regeringen anser även att området hedersrelaterat våld och förtryck bör ges ökat fokus i jämställdhetspolitiken och i samhället. Mot bakgrund av det har Länsstyrelsen valt att prioritera dessa fyra områden i den regionala strategin. Dessa prioriterade områden lyfts som egna målområden i strategin. Länsstyrelsen kommer särskilt att uppmuntra och stödja regionala insatser som rör dessa områden.

De jämställdhetspolitiska delmålen förstärker och förutsätter varandra och bidrar tillsammans till en helhet. Även de fyra prioriterade områdena har bäring på och är en del av de jämställdhetspolitiska delmålen.

Regionala mål

NATIONELLT DELMÅL En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva samhällsmedborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet i samhällets alla sektorer.

Regionalt mål: Kvinnor på arbetsledande och högre politiskt beslutsfattande positioner i Västra Götaland ska öka.

Regionalt mål: Kvinnors, barns och ungas förutsättningar att representera och verka i det civila samhället i Västra Götaland ska förbättras.

Regionalt mål: Kvinnors och flickors behov, livsvillkor och förutsättningar ska beaktas i högre utsträckning i uppbyggnaden av och deltagande i den civila beredskapen i Västra Götaland.

NATIONELLT DELMÅL Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.

Regionalt mål: Kvinnors förutsättningar avseende anställnings-, löne- och andra arbetsvillkor samt arbetsmiljö ska förbättras i Västra Götaland.

Regionalt mål: Kvinnor i Västra Götaland ska ha ökad möjlighet att starta och driva företag som kan växa och generera en inkomst.

Regionalt mål: Fler kvinnor med funktionsnedsättning i Västra Götaland ska vara etablerade på arbetsmarknaden och inte diskrimineras i arbetslivet på grund av sin funktionsnedsättning eller sitt kön.

Regionalt mål: Fler utrikes födda kvinnor i Västra Götaland ska vara etablerade på arbetsmarknaden och ha egen försörjning.

NATIONELLT DELMÅL Jämställd utbildning. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.

Regionalt mål: Könsfördelningen på pojk- och flickdominerade gymnasieprogram i Västra Götaland ska bli mer jämställd.

Regionalt mål: Pojkar i Västra Götaland ska uppnå goda skolresultat oavsett socioekonomisk bakgrund eller migrationsbakgrund.

NATIONELLT DELMÅL Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.

Regionalt mål: Mäns betalda och obetalda hem- och omsorgsarbete samt uttag av föräldraledighetsdagar ska öka i Västra Götaland.

NATIONELLT DELMÅL Jämställd hälsa. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.

Regionalt mål: Den psykiska ohälsan hos flickor, unga kvinnor och unga hbtqi+ personer i Västra Götaland ska minska.

Regionalt mål: Hälsan hos flickor och kvinnor med funktionsnedsättning i Västra Götaland ska förbättras.

NATIONELLT DELMÅL Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Regionalt mål: Hedersrelaterat våld och förtryck ska upphöra i Västra Götaland.

Regionalt mål: Våld i ungas partnerrelationer ska upphöra i Västra Götaland.

Regionalt mål: Arbetet mot mäns våld mot kvinnor i Västra Götaland ska vara anpassat efter livsvillkor och förutsättningar hos grupper med svagt samhälleligt stöd.

Kopplingen mellan nationell, regional och lokal nivå

Länsstyrelsen har, i dialog med aktörer i länet, identifierat regionala mål där vi hoppas kunna skapa förflyttningar med en gemensam kraftsamling.

På sikt hoppas Länsstyrelsen att aktörers enskilda och gemensamma arbete lokalt och regionalt bidrar till effekter på de regionala målen, som i sin tur skapar effekt på de nationella jämställdhetspolitiska delmålen och jämställdheten i landet. Länsstyrelsen kommer följa upp det övergripande arbetet med strategin och även måluppfyllelsen för de regionala målen. Flera regionala mål går att följa upp med statistik och kvantitativa metoder. En del regionala mål kommer, i den uträkning det är möjligt, följas upp kvalitativt.



Bilden illustrerar hur de nationella jämställdhetspolitiska delmålen hänger ihop med strategins regionala jämställdhetsmål och enskilda aktörers jämställdhetsmål. Den beskriver kopplingen mellan nationell, regional och lokal nivå.

Så har Jämställt Västra Götaland och de regionala målen tagits fram

Arbetet med strategin har tagit avstamp i den uppföljning som Länsstyrelsen gjort av länets tidigare jämställdhetsstrategi samt i Jämställdhetsmyndighetens rapport, *På väg mot jämställdhet*.⁴ För att identifiera och prioritera relevanta mål för Västra Götaland har Länsstyrelsen lyssnat in och samverkat med olika aktörer i länet. Länsstyrelsen har involverat två länsövergripande nätverk och en referensgrupp i arbetet med strategin. Nätverken och referensgruppen har bestått av representanter från kommuner, region, myndigheter och civilsamhället. Referensgruppen har bidragit med att identifiera träffsäkra regionala mål utifrån läget i länet och deras expertis inom områden som makt och inflytande, civil beredskap, arbetsmarknad, utbildning, hälsa, våld, barn och unga och nationella minoriteter.

Strategin har också behandlats i två remissrundor. I en första remissrunda bearbetade olika funktioner internt på Länsstyrelsen samt referensgruppen strategin. I den andra remissrundan skickade Länsstyrelsen ut strategin till länets kommuner, myndigheter, lärosäten, regionen och civilsamhällesorganisationer för att ge möjlighet att inkomma med synpunkter på problem, prioriteringar och mål.

Den svenska jämställdhetspolitiken har länge haft ett brett fokus på ojämställdhet mellan kvinnor och män. Det har lett till att vissa grupper av flickor, pojkars, kvinnors eller mäns villkor inte har synliggjorts i särskilt hög utsträckning. Samtidigt har det funnits utmaningar i att konkretisera arbetet med de nationella jämställdhetspolitiska delmålen. För att arbetet med jämställdhetsintegrering ska ge resultat bör resurser riktas mot avgränsade mål och det ska vara tydligt vilka ojämställdhetsproblem arbetet är tänkt att lösa. Länsstyrelsen har i huvudsak valt att ha mål som innebär en ökning eller minskning utifrån nuläget. Formuleringarna ger en ökad möjlighet att kunna följa arbetet över en fyraårsperiod.

Länsstyrelsen har använt ett intersektionellt perspektiv i framtagandet av de regionala målen för att kunna synliggöra hur olika faktorer påverkar människors livsvillkor. Genom att bryta ner de jämställdhetspolitiska delmålen, länets utmaningar och att prioritera vissa grupper bedömer Länsstyrelsen att riktningen för arbetet med jämställdhetsintegrering blir mer träffsäkert. Prioritering av vissa grupper betyder inte att Länsstyrelsen ser andra grupper som mindre viktiga.

Tillsammans verkar vi för ett jämställt Västra Götaland

Arbeta med Jämställt Västra Götaland

Strategin Jämställt Västra Götaland

För regionala och lokala aktörer i länet kan strategin användas som ett stöd för att prioritera mål att arbeta emot, enskilt eller gemensamt med andra. Strategin kan även användas som ett verktyg för att öka kunskapen om ojämställdhetsproblem i länet och arbetet med jämställdhetsintegrering. Ökad gemensam kunskap främjar samsyn om vad Länsstyrelsen och länets aktörer behöver arbeta med för att bidra till ett mer jämställt län.

Metodstöd Jämställt Västra Götaland

I kombination med att samlas kring de problem och målsättningar som pekas ut i strategin behöver länets aktörer även samlas kring hur arbetet ska bedrivas. För att stödja detta arbete har Länsstyrelsen tagit fram ett webbaserat metodstöd www.jamstalltvastragotaland.se. Metodstödet syftar till att stödja och vägleda arbetet med jämställdhetsintegrering på lokal och regional nivå. Strategin och metodstödet utgör en helhet och kompletterar varandra. Strategin pekar ut problem, prioriteringar och mål medan metodstödet ger stöd i hur aktörer kan omsätta de regionala målen till verksamhetsnära arbete. Metodstödet innehåller tips på metoder, kunskapsstöd och arbetssätt. Det kan till exempel handla om stöd för att underlätta målformulering, styrning, analys, implementering och uppföljning i den egna organisationen.



Att vara ansluten till Jämställt Västra Götaland

Jämställdhet är en förutsättning för ett socialt hållbart samhälle och ett län där alla människor oavsett kön, könsidentitet eller könsuttryck¹ har förutsättningar att arbeta, bo och leva ett gott liv. Genom ett samlat grepp kring länets ojämställdhetsproblem kan vi tillsammans arbeta för tydliga förflyttningar inom samtliga regionala målområden och verka för ett mer Jämställt Västra Götaland – ett län för alla. Kommuner, myndigheter, region och lärosäten i Västra Götaland kan ansluta sig till Jämställt Västra Götaland 2024–2027. Välkomna att ansluta er till strategin!

LÄNSSTYRELSEN ERBJUDER ANSLUTNA ORGANISATIONER:

stöd i arbetet med jämställdhetsintegrering på lokal och regional nivå. Det kan handla om stöd för att underlätta styrning, analys, implementering och uppföljning i den egna organisationen.

att ta del av metoder, arbetssätt och kunskapsstöd kring praktiskt jämställdhetsarbete.

stöd i samverkan och erfarenhetsutbyten mellan aktörer som arbetar med liknande områden.

delta i Länsstyrelsens regionala nätverk och andra samverkansforum.

att synliggöras i Länsstyrelsens metodstöd som ansluten organisation.

LÄNSSTYRELSEN FÖRVÄNTAR SIG ATT ORGANISATIONER SOM ANSLUTER SIG SKA:

fatta ett politiskt och/eller annat ledningsbeslut om att ansluta sig till Jämställt Västra Götaland 2024–2027.

förankra strategiarbetet i den egna organisationen.

prioritera vilka av strategins regionala mål som organisationen ska fokusera på. Det kan handla om att utveckla pågående arbete med jämställdhetsintegrering och koppla det till strategin och/eller att nytt arbete initieras.

utse en kontaktperson gentemot Länsstyrelsen och den egna verksamheten. Kontaktpersonen bör ha ansvar för det strategiska arbetet med jämställdhetsintegrering i organisationen.

utifrån aktörens förutsättningar och tillgängliga data, bistå med underlag till Länsstyrelsens del- och slutuppföljning av Jämställt Västra Götaland 2024–2027.

¹Könsidentitet är det kön en person identifierar sig som. Könsuttryck handlar om hur en person väljer att uttrycka sitt kön, exempelvis genom kläder, frisyrier eller smink.

En inramning av Jämställt Västra Götaland

För ett framgångsrikt arbete med jämställdhetsintegrering behöver flera olika faktorer beaktas. Avsnittet beskriver förutsättningar för jämställdhetsintegrering, centrala begrepp och hur jämställdhet hänger samman med annat hållbarhetsarbete.

Begreppet jämställdhet innebär lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter för kvinnor och män, flickor och pojkar. Inga idéer om kön ska begränsa någon individ i vad de kan eller får göra eller vara. I jämställdhetsarbetet ska både kvantitativ- och kvalitativ jämställdhet användas. Kvantitativ jämställdhet handlar om det som är mätbart, exempelvis könsfördelning. Kvalitativ jämställdhet handlar om strukturerna och normerna bakom siffrorna. Exempelvis kan kvinnor ha hälften av posterna i en styrelse, utan att deras åsikter eller erfarenheter tas på allvar.

Förutsättningar för att arbetet med jämställdhetsintegrering ska lyckas

Jämställdhetsintegrering är den huvudsakliga strategi som regeringen har beslutat att offentliga aktörer ska använda för att uppnå de jämställdhetspolitiska delmålen. Jämställdhet görs där beslut fattas, resurser fördelas och normer skapas. Syftet med jämställdhetsintegrering att varje organisation ska införliva ett jämställdhetsperspektiv i det dagliga arbetet och beakta jämställdhet i alla beslutsprocesser som berör flickors, pojkars, kvinnors och mäns livsvillkor. Jämställdhetsarbetet kan på så sätt få genomslag i hela verksamheter, i stället för att bedrivas som en separat fråga.⁵

Så blir arbetet med jämställdhetsintegrering framgångsrikt:

- **Vilja att åstadkomma en förändring.** Arbetet med jämställdhetsintegrering ställer krav på att organisationen vill göra en förändring. Politik och ledning synliggör vilja att få till en förändring genom att till exempel efterfråga jämställdhetsanalyser och arbeta för ett jämställdhetsperspektiv i styr- och ledningssystem.
- **Förankring.** En viktig förutsättning är att jämställdhetsarbetet är förankrat på högsta chefs- och ledningsnivå. Det inkluderar även förankring hos de politiska uppdragsgivarna. Konkret behöver det finnas beslut om att verksamheten ska arbeta med jämställdhetsintegrering.

- **Tydlig ledning och styrning av arbetet.** Det är ledningen som har det övergripande ansvaret. Ledningen ska tydliggöra vilken riktning arbetet ska ta, vilka mål som ska uppnås och vem som ska utföra arbetet. Det är även ledningens ansvar att kontinuerligt följa upp arbetet och efterfråga resultat, för att utveckla och hålla arbetet levande.
- **Resurser och jämställdhetsbudgetering.** Resurser behövs för att arbetet ska vara prioriterat, bli genomfört och långsiktigt hållbart. Jämställdhetsbudgetering är ett strategiskt styrmedel som innebär att göra jämställdhetsbedömningar av budgeten, införliva ett jämställdhetsperspektiv på alla nivåer i budgetprocessen och omstrukturera resurser för att främja jämställdhet.⁶
- **Förståelse och kompetens.** Varje aktör i styrkedjan behöver ha förståelse för vad jämställdhetsintegrering innebär och vilka resurser som krävs. Det är nödvändigt att medarbetare får kompetensutveckling.
- **Mandat för att förändra.** Verksamheter och funktioner i dessa organisationer behöver ha mandat för att arbeta med förändringsprocesser. Den som samordnar och/eller utvecklar arbetet med jämställdhetsintegrering behöver mandat från ledningen att utifrån sin sakkunskap och kompetens komma med förslag, processleda arbetet och ge internt stöd.

Skilda förutsättningar i länet

Västra Götaland är ett stort län sett till både yta, invånare och antal kommuner. I Västra Götalands 49 kommuner bor det ca 1,7 miljoner invånare. Bland kommunerna finns skillnader vad gäller till exempel storlek, stad och landsbygd, demografi och resurser. Göteborg är länets största kommun med drygt 560 000 invånare medan Dals-Ed är den minsta med knappt 4800 invånare. Andra aktörer som region, myndigheter, lärosäten, civilsamhällesorganisationer och näringsliv varierar också i kärnuppdrag, storlek och resurser.

Därmed ser förutsättningarna för att arbeta med jämställdhetsintegrering olika ut i länet. Skillnader i exempelvis demografiska utmaningar, ekonomiska och personella resurser och uppdrag har betydelse. Olika aktörer befinner sig därför också på olika platser i arbetet med jämställdhetsintegrering. Den regionala och lokala kontexten har varje enskild aktör bäst kännedom om.

Flera maktordningar än kön påverkar

Den svenska jämställdhetspolitiken är formad utifrån att det finns strukturella skillnader i möjligheter, makt och villkor mellan grupperna kvinnor och män. Jämställdhetspolitiken utgår ifrån att kön alltid har betydelse och har juridiskt kön som utgångspunkt. I Sverige har vi två juridiska kön, kvinna och man. I arbetet med jämställdhet är det viktigt att också beakta hur de som inte identifierar sig inom den binära könsuppdelningen påverkas i ett ojämställt samhälle.

Den könsuppdelade statistik som vi presenterar i strategin bygger dock genomgående på juridiskt kön. Den regionala statistiken i strategin är framför allt hämtad från Om kvinnor och män i Västra Götalands län – en statistikbok. I strategin används begreppet hbtqi+¹. Andra former av begreppet kan förekomma i strategin vid händelse av hänvisning till en specifik rapport som använder en annan beteckning, till exempel hbtq-personer.

Makt och intersektionalitet

Utöver kön måste hänsyn tas till andra faktorer som har betydelse för människors makt att påverka samhället och sina egna liv. Det handlar till exempel om socioekonomi, bostadsområde, etnicitet, hudfärg, religion, funktionsförmåga och ålder. Att synliggöra hur olika faktorer hänger samman kallas att använda ett intersektionellt perspektiv. Det finns med andra ord många faktorer som påverkar livsvillkoren för grupper av kvinnor och män.

Statistik saknas om många grupper

I dagsläget saknas statistiska underlag på lokal och regional nivå på flera olika områden. Det gör det svårt att synliggöra livsvillkor för olika grupper på ett representativt sätt. Det handlar bland annat om hbtqi+ personer, personer med funktionsnedsättning², utrikes födda³ och nationella minoriteter. Detsamma gäller även statistik om barn och unga⁴ som tillhör dessa grupper.

¹Hbtqi+ personer är ett samlingsbegrepp som innefattar homo- och bisexuella, transpersoner, personer med queera uttryck och identiteter och personer med intersexvariation. Pluset läggs till för att det finns fler identiteter och sexuella läggningar

²Funktionsnedsättning definieras av Socialstyrelsen som en nedsättning av fysisk-, psykisk- eller intellektuell funktionsförmåga.

³Utrikes född definieras enligt Statistiska centralbyrån som personer födda i ett annat land än Sverige, oavsett föräldrarnas födelseland eller medborgarskap.

⁴Med barn och unga avses alla under 25 år.

Samordningsvinster mellan olika hållbarhetsområden

Regional utveckling kräver att de tre hållbarhetsdimensionerna (social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet) beaktas. Jämställdhet ska beaktas och integreras i samtliga tre hållbarhetsområden.

Med social hållbarhet avses ett socialt rättvist samhälle som säkerställer jämlik tillgång och tillgänglighet till samhällets service, sociala skyddsnät samt till en tillfredsställande levnadsstandard. Det handlar om lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter, men utifrån fler sociala indelningar än kön. Social hållbarhet förhåller sig till mänskliga rättigheter, folkhälsa och jämställdhet på flera sätt. Dessutom synliggör samtliga områden ojämställda och ojämlika maktordningar som hinder för att social hållbarhet ska bli verklighet.⁷

Ekologisk hållbarhet handlar om att bibehålla jordens ekosystem och dess funktioner. Klimatförändringarna påverkar ekosystemet och dess funktioner negativt. Ur ett globalt perspektiv finns också en könsrelaterad sårbarhet för effekterna av klimatförändringarna och i ett ojämställt samhälle kommer män och kvinnor påverkas av dem på olika sätt. I dag missgynnas till exempel kvinnor ofta när det handlar om tillgång till mark, naturresurser, krediter, information och beslutfattande. Detta gör att de inte har samma förutsättningar att anpassa sig till effekterna av klimatförändringarna.⁸ Därför hänger arbetet med jämställdhet, klimatomställning och klimatanpassning ihop.

Ekonomisk hållbarhet handlar om en ekonomisk utveckling som inte medför negativa konsekvenser för den ekologiska eller sociala hållbarheten. Det innebär att den är hållbar över tid och stödjer möjligheterna att nå andra hållbarhetsmål så som de exempelvis uttrycks i Agenda 2030. Här är jämställdhetsintegrering och jämställdhetsbudgetering också betydelsefullt, både eftersom det ekonomiska kapitalet bör fördelas på ett jämställt sätt och eftersom den ekonomiska utvecklingen inte bör påverka kvinnor och män olika.⁹ En ojämställd fördelning riskerar att missgynna den ekonomiska utvecklingen, då den innebär sämre levnadsförhållanden och livschanser för kvinnor i genomsnitt. Det innebär att samhället och ekonomin helt eller delvis går miste om den potential som finns i gruppen.

Beskrivning av jämställdhetsmålen i Västra Götaland

I följande avsnitt beskriver Länsstyrelsen en fördjupad bild av strategins mål. Syftet är att ge en nulägesbeskrivning över vilka utmaningarna som finns och vad aktörer i Västra Götaland kan arbeta med för att bidra till jämställdhetsarbetet i länet.

NATIONELLT DELMÅL

Makt och inflytande

En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva samhällsmedborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet i samhällets alla sektorer.

Övergripande bild av delmålet

En jämn fördelning av makt och inflytande betyder att alla oavsett kön ska ha jämlika förutsättningar att forma villkoren för beslutsfattande och demokratisk delaktighet under och mellan valen. Civilsamhälle, näringsliv, media, akademi och offentlig sektor liksom det representativa demokratiska systemet bidrar på olika sätt till att forma förutsättningar för makt och inflytande. Det inkluderar beslutsfattande, att sätta agendan och kunskapsutveckling.

Representationen av kvinnor och män i politiska församlingar på nationell nivå är i princip jämställd (inom spannet 40/60 procent).¹⁰ Kvinnor och män är dock till stor del verksamma inom olika politikområden. Normer, tradition och politisk kultur har betydelse för vilka sakområden som är tillgängliga, viktiga och/eller intressanta för kvinnor och män att arbeta med. Denna könsuppdelning får konsekvenser för innehåll, utformning och beslutsfattande inom dessa politikområden.

Förutsättningarna för demokratiskt deltagande skiljer sig åt mellan olika grupper av kvinnor i samhället. Exempelvis är utrikes födda kvinnor underrepresenterade i riksdagen och kvinnor med funktionsnedsättning röstar i mycket lägre utsträckning än kvinnor utan funktionsnedsättning.¹¹ Det finns även en generell skillnad i demokratiskt deltagande mellan invånare i stad och landsbygd. Det kan även skilja sig inom olika områden i städer och landsbygder. Exempelvis är delaktighet och valdeltagande lägre hos boende i områden med socioekonomiska utmaningar, än hos boende i andra områden. Det förekommer även stigmatisering av områden med socioekonomiska utmaningar samt landsbygden.¹² I stort saknas dock jämförelser och könsanalyser på lokal nivå.

REGIONALT MÅL

Kvinnor på arbetsledande och högre politiskt beslutsfattande positioner i Västra Götaland ska öka

Kvinnor i politiken

Efter valet 2022 utgör kvinnor 43 procent av den totala andelen kommunfullmäktigeledamöter i länet. 37 av länets 49 kommuner har en könsfördelning som ligger inom spannet 40/60 procent.¹³ Samtidigt tenderar poster på högre politiska positioner att fördelas mer ojämnt. Statistik från 2021 visar att kvinnor hade 33 procent av andelen ordförandeposter i länets kommunala nämnder och styrelser.¹⁴ Forskning visar att detta är könsskillnader som inte kan förklaras av faktorer såsom politisk erfarenhet, antal kvinnliga kandidater och kvalifikationer.¹⁵

Kvinnor på arbetsledande positioner i kommun, region och akademi

2020 var 48 procent av länets kommunala chefer kvinnor.¹⁶ Det innebär att det finns en kvantitativ jämställdhet mellan kvinnor och män på arbetsledande positioner i länets kommuner. Den jämna könsfördelningen förmedlar dock inte hela bilden av det kommunala ledarskapet. Den totala andelen anställda kvinnor i länets kommuner samma år var 78,8 procent.¹⁷ Andelen kvinnor på kommunala chefspositioner står därmed inte i proportion till andelen anställda kvinnor i samma organisation.

Bland anställda var könsfördelningen i Västra Götalandsregionen (härefter VGR) 79 procent kvinnor och 21 procent män under 2018.¹⁸ De anställda med ledningsuppdrag i organisationen var 75 procent kvinnor och 25 procent män. I akademien utgör kvinnor 60 procent av studenterna vid universitetens och högskolornas grundutbildningar men är underrepresenterade på de höga maktpositionerna inom akademien. Det är särskilt tydligt på professorsnivå.¹⁹

Hat, hot och trakasserier utestänger kvinnor

Förutom omotiverade könsskillnader på poster i arbetslivet är det en större andel kvinnor än män som hoppar av politiska förtroendeuppdrag. Det är särskilt tydligt bland yngre kvinnor i politiken.²⁰ En anledning kan vara att kvinnor som är förtroendevalda i kommun och region i högre grad än män utsätts för hot, trakasserier, våld, skadegörelse och stöld.²¹ I nationell data om hat och hot mot forskare och lärare framgår det att 45 procent av de tillfrågade kvinnorna utsatts för trakasserier i relation till sin yrkesroll.²² Motsvarande siffra för männen var 32 procent.²³ Möjligheten att påverka och bidra till beslutsfattande förutsätter deltagande i de sammanhang där beslut fattas. När kvinnor i lägre utsträckning tilldelas och väljs till högre positioner samtidigt som de hotas och trakasseras, är det både ett jämställdhets- och ett demokratiproblem.²⁴



Tillsammans mot målet

En jämn fördelning av makt och inflytande är en demokrati- och rättvisefråga med påverkan på tilliten till det offentliga och på förverkligandet av grundläggande fri- och rättigheter. Länets aktörer kan bidra till att öka andelen kvinnor på arbetsledande- och beslutsfattande uppdrag genom att aktivt verka för organisatoriska förutsättningar som främjar kvinnors kompetensutveckling, arbetsvillkor samt sociala och organisatoriska arbetsmiljö. En viktig del är också att uppmärksamma och utreda hot och hat mot kvinnor med ledarskapsuppdrag. Positiva effekter för kvinnors makt och inflytande kan uppnås genom aktiv tillämpning av jämställdhetsintegrering i de processer som har betydelse för tillgång och tillgänglighet till poster där formella beslut fattas. Rekryteringsförfaranden är ett exempel på en sådan process. Vidare kan även könsbundna normer kring ledarskap uppmärksammas för att synliggöra hur dessa begränsar möjligheter till arbetsledande och/eller politiskt beslutsfattande positioner. Myndigheternas, lärosätenas, regionens och kommunernas återkommande arbete med att följa upp könsrepresentationen i hela organisationen bidrar till att synliggöra könsskillnader och skapa incitament för förändrade arbetssätt.

REGIONALT MÅL

Kvinnors, barns och ungas förutsättningar att representera och verka i det civila samhället i Västra Götaland ska öka

Civilsamhälle och mellanvalsdemokrati

Civilsamhället ger möjlighet för invånare att göra sina röster hörda och delta i opinionsbildande verksamhet. Det offentliga samtal med det civila samhället är ett sätt att möjliggöra fördjupad dialog mellan invånare och beslutsfattare mellan valen. Arbetet som bedrivs av aktörer inom det civila samhället stärker tilliten mellan individ och det offentliga. Civilsamhället utgör en arena för lärande och demokrati. Det ojämlika och ojämställda valdeltagandet och tillgången till demokratiska processer bland vissa grupper i samhället synliggör behovet av en aktiv och inkluderande mellanvalsdemokrati. Deltagande i civilsamhället möjliggör för olika grupper i samhället att göra sina röster hörda, synliggöra behov, intressen och värderingar mellan valen.²⁵ Därför är förutsättningarna för att delta och verka i det civila samhället viktigt. Undersökningar visar att det finns en större risk att utsättas för hot och hat som ledare för organisationer som arbetar inom sakområden såsom hbtq, kvinnofrid, jämställdhet och antirasism.²⁶

Möjligheten att representera och verka i det civila samhället varierar mellan stad och landsbygd i Västra Götaland, och det finns variationer inom de båda. En aspekt som påverkar är platsrelaterade förhållanden, så som dåligt

utbyggd kollektivtrafik.²⁷ Det saknas statistik om deltagande i det civila samhället i Västra Götaland.

Flickor och pojkars förutsättningar till delaktighet och inflytande

Idag är andelen unga som vill vara med och påverka lokalsamhället mycket högre än andelen som upplever att de har förutsättningar att påverka.²⁸ Nationella siffror visar att det är få unga som deltar i politiska möten eller tar kontakt med politiker och tjänstepersoner.²⁹ Flickor har en högre grad av samhällsengagemang jämfört med pojkar. Samtidigt är andelen pojkar som är medlemmar i politiska partier högre (4,8 procent) än andelen flickor som är medlemmar (1,3 procent).³⁰ Pojkar, unga med utländsk bakgrund, unga med funktionsnedsättning och unga som bor på landsbygd har ett lägre samhällsengagemang än övriga unga i befolkningen.³¹



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att främja det lokala demokratiska samtalet och den fria åsiktsbildningen genom sin samverkan med det civila samhället och dess företrädare. Kön, könsöverskridande identitet eller uttryck ska inte vara en faktor i möjligheten till politisk och samhällelig delaktighet. Strukturer som möjliggör hot, hat och kränkningar gentemot företrädare för civilsamhället bör uppmärksammas och motverkas aktivt. Hot och hat som tar sin utgångspunkt i en företrädares kön, könsöverskridande identitet eller uttryck är särskilt angeläget att uppmärksamma och aktivt ta avstånd ifrån. Detta då hat och hot med utgångspunkt i en persons identitet riskerar att undergräva viljan att engagera sig. Om mångfalden av röster minskar till följd av hot och hat försvagas det demokratiska samtalet och demokratins grundläggande värden hotas. Länets aktörer bör aktivt uppmuntra civilsamhället och dess företrädare att polisanmäla hot och hat som riktas mot en enskild företrädare eller organisationen som denne representerar. I gemensamma samråds- eller andra samverkansformer bör det offentliga, tillsammans med sin samverkanspart, ta fram gemensamma styrdokument som tydliggör tillvägagångssättet om hat och hot riktas gentemot någon av parterna.

Det offentliga har ett ansvar att säkerställa barnets rätt att uttrycka sina åsikter och att bli hörd i administrativa och rättsliga förfaranden och det är viktigt med ett förebyggande arbete i länets kommuner, region och myndigheter för att säkerställa flickors och pojkars förutsättningar för delaktighet. Delaktighet och inflytande behöver även säkerställas i lokalsamhället och inom skola, fritid och socialtjänst där unga befinner sig. För att olika röster ska komma till tals bör länets aktörer säkerställa tillgängligheten till de forum där det offentliga möter barn och unga i demokratifrämjande syften. Barn och unga tillhörande nationella minoriteter eller andra minoritetsgrupper bör särskilt beaktas liksom representationen av barn och unga från olika områden i kommunen. För att säkerställa att barn och ungas röster blir hörda kan länets aktörer till exempel verka för en



levande elevdemokrati, ungdomsfullmäktige och/eller inrätta barn- och ungdomspaneler.

REGIONALT MÅL

Kvinnors och flickors behov, livsvillkor och förutsättningar ska beaktas i högre utsträckning i uppbyggnaden av och deltagande i den civila beredskapen i Västra Götaland



Vad är civil beredskap?

Det pågår en återuppbyggnad av Sveriges totalförsvar. Civil beredskap är ett samlingsnamn för krisberedskap och civilt försvar. Det handlar om att värna samhällets grundläggande skyddsvärden:

- Människors liv och hälsa
- Samhällets funktionalitet
- Demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter
- Miljö och ekonomiska värden
- Nationell suveränitet

Den civila beredskapen bör dimensioneras efter den yttersta krisen, det vill säga ett väpnat angrepp. Dimensioneringen innebär att tyngden ligger på att värna civilbefolkningen. Förmågan skapas i hela samhället, hos myndigheter, kommuner, regioner, företag, privatpersoner och civilsamhället. Sveriges civila beredskap handlar om förmågan att förebygga och hantera fredstida krissituationer, krigsfara och ytterst krig.³²

Hur påverkas samhället och invånarna av fredstida kriser och krig?

Hantering av kriser och krig innebär att snabba beslut kan behöva fattas och att skyndsamma och omfattande åtgärder kan behöva genomföras. Händelser som till exempel översvämningar, skogsbränder eller krigshandlingar påverkar individers möjligheter att få sina rättigheter tillgodosedda. Samtidigt påverkar en kris eller väpnat angrepp inte hela befolkningen

"En kris eller väpnat angrepp påverkar inte hela befolkningen på samma sätt eftersom människor har olika fysiska, psykiska, språkliga och socioekonomiska förutsättningar."

på samma sätt eftersom människor har olika fysiska, psykiska, språkliga och socioekonomiska förutsättningar. Vilka som drabbas hårdast eller hur

de drabbas kommer att variera beroende på typ av händelse. De som redan lever i en utsatt situation kommer sannolikt drabbas hårdare under kris eller krig.³³ Därför behöver ett jämställdhetsperspektiv integreras i arbetet med att utveckla den civila beredskapssystemet.

Skillnader i makt och inflytande mellan kvinnor och män påverkar den civila beredskapen

Kvinnor och män, flickor och pojkar kan drabbas olika av en kris eller ett krig. Det beror bland annat på ojämställdhet inom olika områden, såsom ekonomisk ojämställdhet, ojämna fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet och traditionella könsnormer. Skillnaderna kan i sin tur påverka förutsättningarna för att delta i totalförsvarets insatser, exempelvis när det gäller mobilisering och bemanning av verksamheter som upprätthåller viktiga samhällsfunktioner (som sjukvård och uthållig barn- och äldreomsorg). Det saknas dock i stort regional statistik om hur kris eller krig om detta.

Skillnaderna påverkas även av ålder, funktionsförmåga, fysisk och psykisk hälsa, behov av samhällsstöd och tillgång till materiella och immateriella resurser. Förekomsten av ojämställda och ojämlika livsvillkor kan medföra konsekvenser i den civila beredskapen för bland annat:

- **möjligheten att hantera en kris och bristsituation utan eller med begränsat stöd från samhället.** Det handlar om att kunna upprätthålla en tillfredsställande levnadsstandard (uppvärmning av bostaden, tillgång till mat och förnödenheter) för sig själv och sitt hushåll. Detta påverkas bland annat av ekonomiskt utrymme. Kvinnors ekonomiska utrymme är generellt mindre än mäns.³⁴
- **möjligheten att vara delaktig i att motverka krisens effekter, exempelvis genom frivilligengagemang eller annat stöd till lokalsamhället.** Förutsättningarna påverkas bland annat av individers ekonomiska handlingsutrymme, som är mindre för kvinnor. Även fördelningen av obetalt hem- och omsorgsarbete, som i högre utsträckning utförs av kvinnor, påverkar också.³⁵
- **möjlighet till arbete, utbildning eller annan sysselsättning under pågående samhällsstörning/kris.** Vid kris och krig kan befintliga omsorgsstrukturer, såsom barn- och äldreomsorg, slås ur funktion samtidigt som omsorgsbehoven finns kvar eller eventuellt ökar. På grund av rådande normer om jämställt hem- och omsorgsarbete är det troligt att den ökade bördan läggs på kvinnor, vilket minskar utrymmet för annat så som arbete och utbildning.³⁶
- **förtroende för och tillit till samhällets institutioner vilket kan påverka tilltron till krisinformation och försvarsvilja.**³⁷ Förtroendet för och tillit till samhällets institutioner varierar mellan olika samhällsgrupper. Kvinnor har generellt högre förtroende för och tillit till samhällets institutioner än män. Men det går även att se andra mönster utöver kön, exempelvis har personer med kort utbildning lägre förtroende.³⁸ Den mellanmänniskliga tilliten i Sverige är generellt hög, men är lägre i vissa grupper, såsom arbetslösa, personer med dålig hälsa och personer utan partipreferenser.³⁹

- **trygghet och våldsutsatthet (sexuella övergrepp, våld i nära relation, hedersrelaterat våld och förtryck, prostitution och människohandel).** Särskilt sexuellt våld i form av våldtäkter och sexuellt slaveri utövas mot kvinnor och barn av soldater från annan makt. Våldet kan även utövas av fredstrupper som utnyttjar de sårbara situationerna som kvinnor och barn befinner sig i. Det sexuella våldet har ett stort omfång och handlar bland annat även om prostitution, trafficking och påtvingade graviditeter. Våld i hemmet kan också öka, exempelvis genom att soldater, vilka oftast är män, som kommer hem kan vara mer våldsbenägna. Våldet riskerar även att bli dödligare till följd av att det finns fler vapen.⁴⁰
- **möjlighet till fri rörlighet (tillgång till eget fordon, drivmedel, kollektivtrafik) kan påverka förmågan att söka skydd.**⁴¹ Det är vanligare att kvinnor åker kollektivt och att män kör bil till arbetet.⁴² Det är även fler män än kvinnor som har körkort.⁴³ Under kris och krig finns det risk att kollektivtrafiken slutar fungera, vilket leder till att kvinnor får sämre möjlighet till fri rörlighet än män. Samtidigt varierar tillgången till kollektivtrafik mellan stad och landsbygd. På vissa platser i länet är kollektivtrafiken begränsad. Under kris och krig påverkar det människors möjlighet att söka skydd.



Jämställdhetsintegrering i beredskapssektorer

Det finns tio beredskapssektorer. Det krävs samarbete mellan sektorerna för att stärka det civila försvaret och för att skapa de bästa förutsättningarna för ett fungerande samhälle under kris och krig. Sektorerna är:

- Ekonomisk säkerhet
- Elektronisk kommunikation/post
- Energiförsörjning
- Finansiella tjänster
- Försörjning av grunddata
- Hälsa, vård och omsorg
- Livsmedelsförsörjning och dricksvatten
- Ordning och säkerhet
- Räddningstjänst/skydd av civilbefolkningen
- Transporter⁴⁴

Sektorerna har både enskilda och gemensamma utmaningar kopplade till jämställdhetsintegrering. Vissa utmaningar handlar om ojämställda utfall av kris och krig som kan kopplas till en beredskapssektor. Exempelvis kan det handla om ojämlik tillgång till fri rörlighet, vilket har stor betydelse för transport som beredskapssektor.



Tillsammans mot målet

Den civila beredskapen är ett delat ansvar som behöver samordnas från nationell nivå ut till lokala verksamheter. Den civila beredskapen skapas gemensamt av länets kommuner, myndigheter, region, civilsamhälle och näringsliv. Samtliga aktörer kan genom sitt beredskapsarbete arbeta förebyggande med att säkerställa att kvinnors och flickors behov, livsvillkor och förutsättningar beaktas i beredskapsarbetet. Det är även viktigt att inkludera grupper med svagt samhälleligt stöd i beredskapsarbetet. Existerande strukturer i samhället påverkar beredskapsarbetet som ofta domineras av mansdominerade professioner och maskulint kodade verksamheter (räddningstjänst, polis, militär, säkerhetssamordnare med mera).

En central uppgift för länets aktörer är att integrera ett jämställdhetsperspektiv i beredskapsarbetets olika processer. För att synliggöra hur avvägningar och beslut påverkar olika grupper av människor bör könskonsekvensanalyser genomföras. Till exempel i risk- och sårbarhetsanalyser, lägesbildsarbete, kriskommunikationsplaner och uppbyggnad av kris- och krigsorganisationer. Vidare är det nödvändigt att samverka med relevanta aktörer inom det civila samhället och näringslivet i beredskapsarbetet. Detta för att bland annat säkerställa kunskapsinhämtning om och information till grupper som det offentliga inte når i så hög utsträckning. Det kan till exempel handla om att översätta krisinformation till andra språk och sprida det i kanaler som når målgruppen.

NATIONELLT DELMÅL

Ekonomisk jämställdhet

Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.

Övergripande bild av delmålet

Ekonomisk jämställdhet syftar bland annat till att kvinnor och män ska ha jämställda förutsättningar avseende anställnings-, löne- och andra arbetsvillkor i arbetet. Målet berör även utvecklingsmöjligheter i arbetet. Många olika faktorer påverkar kvinnors och mäns inkomster, särskilt sett över ett helt arbetsliv. Könsbundna studie- och yrkesval, den könssegregerade arbetsmarknaden och att kvinnodominerade arbeten värderas lägre upprätthåller ojämställdheten på arbetsmarknaden.⁴⁵

Skillnaderna mellan kvinnor och män är tydliga i fråga om inkomster från lönearbete, kapital, företagande, bidrag från transfereringssystemen och pension. Skillnader finns även mellan kvinnor och män avseende arbetsvillkor och arbetsmiljö. Det handlar om deltidsarbete, osäkra anställningar, karriärmöjligheter och sjukskrivningar. Den ojämställda arbetsmarknaden får konsekvenser för inkomster, karriärval och karriärmöjligheter. Dessa delar påverkar i sin tur kvinnors och mäns totala livsinkomster.

Lönegapet mellan kvinnor och män har minskat men den genomsnittliga skillnaden i disponibel inkomst har varit relativt oförändrad sedan 1995. Det innebär att omfattande ekonomiska skillnader mellan kvinnor och män, men även inom gruppen kvinnor och män, kvarstår.⁴⁶ I alla kommuner i Västra Götalands har utrikes födda män och kvinnor i genomsnitt en lägre förvärvsinkomst än inrikes födda.⁴⁷ Ensamstående kvinnor med barn, kvinnor med funktionsnedsättning, kvinnor som blir utsatta för ekonomiskt våld och kvinnor med pension har generellt mindre ekonomiska marginaler.

Vidare är det vanligt att våldsutsatthet medför kognitiva svårigheter som påverkar såväl inlärnings- och minnesförmågan som koncentrations- och prestationsförmåga. Det påverkar den våldsutsattas arbetsförmåga och i förlängningen möjlighet till arbete och förvärvsinkomst. Kvinnor som lever i en hederskontext är särskilt utsatta för ekonomiskt våld. Bland annat eftersom de ofta nekas utbildning och inträde på arbetsmarknaden, eller för att de inte tillåts att själva förfoga över sin arbetsinkomst.⁴⁸

REGIONALT MÅL

Kvinnors förutsättningar avseende anställnings-, löne- och andra arbetsvillkor samt arbetsmiljö ska förbättras i Västra Götaland



Skillnader i arbetsinkomster och övriga inkomster mellan kvinnor och män i länet

Arbetsmarknaden i Västra Götaland är könssegregerad. Kvinnor och män arbetar i olika yrken, sektorer och på olika nivåer i organisationerna vilket bidrar till löneskillnader mellan kvinnor och män. Att arbetsmarknaden är ojämställd handlar i stora drag om ojämställda arbetsvillkor, att kvinnor generellt har en sämre arbetsmiljö och att mäns och kvinnors yrken värderas olika.

En av flera orsaker till inkomstskillnader mellan könen är att kvinno- och mansdominerade branscher värderas olika. En annan orsak är att kvinnor är frånvarande från arbetet i större utsträckning (föräldraledighet, sjuk-skrivning med mera). Kvinnor har även lägre kapitalinkomster än män i alla åldersgrupper.⁴⁹ I åldersgruppen 45–65 år har 40 procent av kvinnorna och 27 procent av männen i länet en eftergymnasial utbildning. Trots detta utgör kvinnors mediannettoinkomst 83 procent av männens.⁵⁰ I länet arbetar nästan dubbelt så många kvinnor som män deltid. Det är också vanligare med timanställning bland kvinnor än bland män. Det är faktorer som har stor betydelse för kvinnors förvävsinkomster och deras framtida pensioner.⁵¹

Skillnader i arbetsvillkor och arbetsmiljö mellan kvinnor och män

Av länets kvinnor över 16 år arbetar 49 procent i offentlig sektor.⁵² De återfinns i stor utsträckning i människovårdande yrken som i flera avseenden präglas av högre fysisk och mental belastning än övriga arbetsmarknaden.⁵³ De vanligaste yrkena för kvinnor i länet är grundskollärare, förskollärare, fritidspedagoger och undersköterskor. De vanligaste yrkena för män i länet är civilingenjörsyrken, snickare, murare och anläggningsarbetare.

Kvinnligt kodade branscher och yrken kännetecknas generellt av sämre arbetsmiljö, mer osäkra anställningar, sämre förutsättningar att utföra arbetet och små möjligheter att påverka sin arbetssituation.⁵⁴ Som ett resultat drabbas kvinnor och män, på grupp-nivå, av arbetsrelaterad ohälsa i olika

"Kvinnligt kodade branscher och yrken kännetecknas generellt av sämre arbetsmiljö, mer osäkra anställningar, sämre förutsättningar att utföra arbetet och små möjligheter att påverka sin arbetssituation."

utsträckning. I Västra Götaland var nästan dubbelt så många kvinnor som män mellan 20–64 år långtidssjukskrivna (180 dagar eller längre) i augusti 2022.⁵⁵ Samtidigt är det viktigt att lyfta att fler män än kvinnor råkar ut

för arbetsplatsolyckor och förolyckas i arbetet. I yrken som domineras av kvinnor är risken för att medarbetare slutar som ett resultat av ohälsa eller missnöje med förutsättningarna för arbetet större än i mansdominerade yrken.⁵⁶



Tillsammans mot målet

För att främja en mer jämställd arbetsmarknad blir en viktig del av arbetet om att motverka könsstereotypa föreställningar om manligt respektive kvinnligt kodade professioner och arbetsuppgifter.

En annan del är att arbeta för en god löneutveckling och karriärmöjligheter. För att göra detta kan länets arbetsgivare genomföra systematiska lönekartläggningar, analysera skillnader och ta fram handlingsplaner med åtgärder. Ett strategiskt, återkommande och dokumenterat arbete för att förbättra arbetsvillkoren i länets kvinnodominerade branscher är centralt. En jämställd arbetsmiljö är också en grundläggande premiss för ett arbetsliv med god hälsa för alla oavsett yrke eller sektor. Kommande industriella utvecklingssatsningar i länet kan innebära en konkurrens om arbetskraften. Det ställer krav på att kvinnodominerade branscher så som skola, vård och omsorg säkerställer jämställda villkor, konkurrenskraftiga löner och god arbetsmiljö för att behålla och attrahera arbetskraft.

Länets arbetsgivare har en särskilt viktig roll att spela i sitt arbete med aktiva åtgärder¹, att säkerställa en organisationskultur som gör det möjligt att förena arbetsliv med föräldraskap och att skapa organisatoriska förutsättningar som minskar sjukskrivningstalen. Ett aktivt arbete med jämställdhetsintegrering gynnar länets arbetsgivare, skapar en mer jämställd arbetsmarknad och minskade löneskillnader. Insatser som bidrar till det regionala målet har också potential att öka makt och handlingsutrymme för den enskilde individen.

REGIONALT MÅL

Kvinnor i Västra Götaland ska ha ökad möjlighet att starta och driva företag som kan växa och generera en inkomst



Möjlighet att delta i näringslivet

Män äger betydligt mer kapital än kvinnor, investerar mer och driver fler företag. Det påverkar möjligheten till en jämställd ekonomi. Det finns starka normer, beteenden och kriterier som styr vilka typer av branscher och entreprenörer som gynnas vid kapitalinvesteringar. Till exempel gynnas

¹Diskrimineringslagen (SFS 2008:567) beskriver de aktiva åtgärderna som ett förebyggande och främjande arbete för att inom en verksamhet motverka diskriminering och på annat sätt verka för lika rättigheter.

Tech-industrin, där män är kraftigt överrepresenterade.⁵⁷ Det är färre kvinnor än män i Västra Götaland som startar och driver egna företag. Kvinnor driver omkring 30 procent av företagen i Västra Götaland.⁵⁸

Könsstereotyp företagande och tillgång till offentlig upphandling

Sveriges könssegregerade arbetsmarknad avspeglar sig i företagandet. Kvinnor och män är ofta verksamma som företagare i olika branscher.⁵⁹ Kvinnor är framför allt aktiva inom företagsverksamhet kopplat till RUT- och välfärdssektorn, dessutom är företagen ofta småskaliga. Det är betydande eftersom företagsstorlek påverkar möjlighet att vara med i offentliga upphandlingar. Detta gör att kvinnors företag i lägre utsträckning får ta del av medel genom offentlig upphandling.⁶⁰



Ojämsställd tillgång till offentlig finansiering

Tillgång till kapital är en av de viktigaste faktorerna för att starta företag. Idag får mansdominerade branscher mer statliga företagsstöd jämfört med kvinnodominerade branscher nationellt.⁶¹ Inom alla branscher får män mer offentlig finansiering än kvinnor, både sett till kronor och antal ansökningar. Fördelningen är oftast runt 30 procent till kvinnor och 70 procent till män. Dessutom är det särskilt svårt för företagare på landsbygden att få privat lånefinansiering oavsett kön. Utan tillräcklig finansiering har företag inom kvinnodominerande branscher sämre förutsättningar att förnyas, växa, öka lönsamheten och effektiviseras.⁶² Fördelningen av företagsfrämjande offentlig finansiering cementerar ett ojämställt ägande och företagande i Västra Götaland.



Tillsammans mot målet

Att kvinnor får ökad möjlighet att starta och driva företag och få möjlighet till ekonomisk egenförsörjning är inte bara betydelsefullt utifrån ett jämställdhetsperspektiv, utan även utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Entreprenörsgapet mellan kvinnor och män i Västra Götaland, och hindren för kvinnor att starta och driva företag, leder till att länet går miste om företag och innovationer. Det är möjliga företag och innovationer som hade kunnat gynna länet eftersom det skapar arbetstillfällen samt tillväxt- och konkurrenskraft.⁶³ Därför har aktörer inom både offentlig- och privat sektor en roll i att främja kvinnors möjligheter inom entreprenörskap. Jämställdhetsintegrering kan användas som verktyg för aktörer som på olika sätt arbetar med att främja företagande och entreprenörskap. Att arbeta med jämställdhetsintegrering i sin verksamhet kan leda till att kvinnors företagande får stöd i samma utsträckning och på lika villkor som män. Det kan till exempel göras genom att öka kunskapen hos de som utformar krav på varor och tjänster som ska upphandlas.

Åtta av tio företagare har någon gång kontakt med kommunen.⁶⁴ Ett jämställt bemötande är en förutsättning för utveckling och ett gott företagsklimat för kvinnor. Det är viktigt att lokala och regionala företagsfrämjande verksamheter utvecklar arbetet med jämställdhetsintegrering för att utveckla ett jämställt företagande. Det kan till exempel handla om offentlig finansiering, att stödja entreprenörskap hos unga genom feriejobb och att bredda synen på vad en framgångsrik företagare är.

REGIONALT MÅL

Prio

Fler kvinnor med funktionsnedsättning i Västra
Götaland ska vara etablerade på arbetsmarknaden
och inte diskrimineras i arbetslivet på grund av sin
funktionsnedsättning eller sitt kön

Kvinnor med funktionsnedsättning har lägre inkomster

Det finns skillnaden i ekonomisk standard mellan vissa grupper av personer med funktionsnedsättning och den övriga befolkningen. Det handlar främst om att personer med funktionsnedsättning utestängs helt, eller delvis, från arbetsmarknaden. Kvinnor med funktionsnedsättning är överrepresenterade i gruppen som utestängs från arbetsmarknaden. Deras disponibla inkomst är lägre än 60 procent av medianinkomsten i Sverige (vilket är den relativa fattigdomsgränsen i EU). Nationella data visar att, bland kvinnor med funktionsnedsättning över 30 år ingår 20 procent i den gruppen, jämfört med 16 procent av männen med funktionsnedsättning.⁶⁵ Kvinnor arbetar generellt mer deltid än män, detta stämmer även för kvinnor med funktionsnedsättning. Skillnaden är större mellan andelen sysselsatta män med funktionsnedsättning som arbetar heltid och andelen sysselsatta kvinnor med funktionsnedsättning som arbetar heltid, än det är mellan män och kvinnor i den sysselsatta befolkningen generellt.⁶⁶ Det finns också indikationer på att kvinnor med funktionsnedsättning i högre grad än män med funktionsnedsättning upplever att de har en låg inkomst och tycker att det är mycket svårt att få ekonomin att gå ihop.⁶⁷

Kvinnor och män med bestående nedsatt arbetsförmåga har rätt att ta del av kompenserade stöd från transfereringssystemet (aktivitetsersättning och sjukersättning). Dessa ersättningar syftar till att säkerställa ekonomisk trygghet.⁶⁸ Dock har ersättningsnivåerna i stort varit oförändrade de senaste tjugo åren.⁶⁹ Detta innebär påtagligt sämre ekonomisk standard för personer med funktionsnedsättning och nedsatt arbetsförmåga som står utanför arbetsmarknaden.

Diskriminering och hinder för att delta på jämlika villkor

Arbetsgivarnas inställning påverkar möjligheten för personer med funktionsnedsättning att få en anställning och attityder till att anställa personer med funktionsnedsättning är i många fall negativa. 32 procent av personer med funktionsnedsättning upplever sig ha utsatts för diskriminering i arbetslivet med anledning av sin funktionsnedsättning i Sverige.⁷⁰ Vanligt förekommande är att inte ha fått en anställning trots tillräckliga meriter samt att uppleva kränkningar, mobbing och trakasserier från medarbetare eller chefer.

Kvinnor med funktionsnedsättning i Sverige uppges i större utsträckning än män med funktionsnedsättning att de har varit utsatta för någon typ av diskriminering eller kränkande särbehandling på grund av sin funktionsnedsättning eller sitt kön i arbetslivet.⁷¹ Det handlar bland annat om sexuella trakasserier, ojämlik lön och bristande möjligheter att söka upprättelse på grund av diskriminerande attityder.⁷²



Tillsammans mot målet

För att uppnå en jämställd och jämlik arbetsmarknad som inkluderar alla och skapar likvärdiga förutsättningar till försörjning krävs ett målinriktat utvecklingsarbete som tar sikte på att utmana normer om funktionalitet samt på att synliggöra funktionshinder i den egna organisationen. Länets arbetsgivare behöver genomlys sina rekryteringsprocesser utifrån lagstiftningens krav på aktiva åtgärder och genomföra kunskapshöjande insatser om olika former av diskriminering, däribland bristande tillgänglighet. De behöver även höja sin kunskap om universell utformning och öka sin kännedom om arbetsgivarens ansvar för tillgänglighetsåtgärder. Vidare kan riktade kompetensutvecklingsinsatser till rekryterande chefer och HR-strateger om social arbetsmiljö och trakasserier gynna arbetshälsan och minska riskerna för kränkningar av personer med funktionsnedsättning i arbetslivet. Jämställdhetsintegrering bör användas i arbetet för att synliggöra hur eventuella åtgärder som planeras och genomförs påverkar kvinnor och män med funktionsnedsättning.

REGIONALT MÅL

Fler utrikes födda kvinnor i Västra Götaland ska vara etablerade på arbetsmarknaden och ha egen försörjning



Utrikes födda kvinnors inkomster och etablering i arbetslivet

Utrikes födda kvinnor är en heterogen grupp. Skäl för migration, utbildningsbakgrund och arbetslivserfarenheter skiljer sig åt i gruppen. Hinder för etablering på arbetsmarknaden förekommer både på strukturell- och individuell nivå. Det kan handla om diskriminering utifrån kön och etnicitet. Det kan också vara skillnader i tillgång till nätverk och insatser som främjar etablering, ojämställt uttag av föräldrapenning, utbildningsnivå, hälsoproblem eller våldsutsatthet.⁷³ Att vara utsatt för våld kan innebära att den utsatta hindras från att arbeta eller utbilda sig, men kan även leda till kognitiva svårigheter som påverkar arbetsförmågan.⁷⁴

Sverige har ett högt arbetskraftsdeltagande i internationella jämförelser för både inrikes och utrikes födda kvinnor och män. Dock förekommer skillnader mellan de som är födda i Sverige och de som är födda i andra länder. Personer med förgymnasial utbildning är arbetslösa i högre utsträckning

än de med gymnasial eller eftergymnasial utbildning. Särskilt tydligt är det i gruppen utrikes födda kvinnor.⁷⁵

2021 var andelen förvärvsarbetande utrikes födda kvinnor i Västra Götaland 64 procent och andelen bland utrikes födda män var 72 procent.⁷⁶ I samtliga kommuner i länet är utrikes födda kvinnor den grupp med lägst medelinkomst, jämfört med inrikes födda kvinnor och män samt utrikes födda män.⁷⁷

Diskriminerande föreställningar om utrikes födda kvinnor hos myndigheter, kommuner och arbetsgivare

Många utrikes födda kvinnor upplever strukturell diskriminering utifrån etnicitet, kön, religionstillhörighet, funktionsnedsättning, klass och/eller ålder. Upplevelserna berör till exempel möten med sjukvård, förskola, socialtjänst och myndigheter.⁷⁸

"Många utrikes födda kvinnor upplever strukturell diskriminering i mötet med sjukvård, förskola, socialtjänst och myndigheter."



I mötet med olika offentliga aktörer får utrikes födda kvinnor ett annat bemötande och andra insatser jämfört med utrikes födda män. Till exempel visar en rapport från Arbetsförmedlingen att stereotypa föreställningar hos handläggare på myndigheten innebär att utrikes födda kvinnor tillskrivs ogynnsamma egenskaper och får bristfälliga kompetenskartläggningar. De anvisas även i högre grad till insatser som syftar till att uppfylla aktivitetskravet, snarare än att de ska leda till jobb.⁷⁹ Stereotypa uppfattningar inom socialtjänsten har medfört att utrikes födda kvinnor och män i behov av försörjningsstöd blir bemötta på olika sätt. För kvinnor står familjesituationen i fokus medan uppmärksamheten riktas mot arbete och arbetsmotivation i samtalen med män.⁸⁰ Diskriminering och fördomsfullt bemötande förekommer även i kontakter med arbetsgivare. Detta är till exempel vanligt bland kvinnor som bär slöja.⁸¹ Diskriminering på arbetsmarknaden tar sig olika uttryck och etnicitet och kön har betydelse för vilka typer av jobb en individ får.⁸²

Främja arbetsmarknadsetablering oavsett grund för uppehållstillstånd

Individer har olika rätt till etableringsinsatser beroende på vilken grund deras uppehållstillstånd är beviljat. Flyktingar, skyddsbehövande och vissa av deras anhöriga kan ta del av etableringsprogrammet. I nuläget har kvinnor som invandrar som anhörig till en svensk medborgare, anhörig till arbetstagare eller någon med permanent uppehållstillstånd inte rätt till att delta i etableringsprogrammet. Merparten har rätt till samhällsorientering och svenska för invandrare (härefter sfi). De som deltar från denna grupp är dock få. Det är även ovanligt att den här gruppen skriver in sig på Arbetsförmedlingen. Andelen som varken arbetar eller studerar fyra år efter invandringen är betydligt högre bland kvinnor som inte har tillgång till Arbetsförmedlingens etableringsprogram. Många kvinnor i gruppen som saknar tillgång till Arbetsförmedlingens samordnade etableringsinsatser saknar helt egen inkomst och har en högre risk att hamna i ett långvarigt utanförskap.⁸³

Långsiktiga och sammanhängande insatser för hållbar arbetsmarknadsetablering

Insatser som syftar till att främja etableringen på arbetsmarknaden är inte jämställt fördelade. Kvinnor får oftare förberedande insatser eller aktiviteter som inte nödvändigtvis ökar möjligheterna att få ett arbete. Män får oftare arbetsnära insatser, till exempel arbetspraktik.⁸⁴ Kvinnor registreras senare och i lägre grad hos Arbetsförmedlingen och de påbörjar kommunal vuxenutbildning i sfi senare än män.⁸⁵ Alltför ofta saknas övergångar där en insats tar slut och där nästa insats börjar för utrikes födda kvinnor som står långt från arbetsmarknad eller studier. Det påverkar individen som då lätt faller ur strukturen och riskerar att genomgå ett stort antal likande insatser hos både statliga, kommunala och civila aktörer.⁸⁶ Det krävs fler riktade insatser till kvinnor för att utjämna skillnader mellan könen.⁸⁷

Det finns stora utmaningar i att möta de utbildningsbehov som många individer med kort utbildningsbakgrund har för att kunna etablera sig varaktigt på arbetsmarknaden.⁸⁸ Nationell statistik visar att 95 procent av eleverna som läser grundläggande utbildning på Komvux är utrikes födda. På gymnasial nivå är motsvarande siffra 47 procent. I båda dessa grupper utgör kvinnor majoriteten, cirka 62 procent.⁸⁹ Det reguljära utbildningsväsendet i länet spelar en viktig roll för att kvinnor med olika bakgrund och skilda behov ska kunna närma sig arbetsmarknaden genom studier.



Tillsammans mot målet

Kvinnor och män, oavsett födelseland, ska ha samma möjligheter till ekonomisk självständighet och egen försörjning. Insatser som bidrar till att fler utrikes födda kvinnor kommer i sysselsättning har potential att även bidra till ökad makt för individen att forma sitt liv, främja ett ökat samhällsdeltagande och ett inkluderande samhälle.

Flera av länets aktörer har stor potential att bidra till det regionala målet, till exempel kommunala arbetsmarknadsenheter, vuxenutbildning med reguljär utbildning, sfi och samhällsorientering och statliga aktörer med uppdrag att främja och stödja individers arbetsmarknadsetablering. Gemensamma insatser med länets arbetsgivare för att öka tillgången till praktikplatser, anställningar samt för att skapa öppna och tillgängliga arbetsplatser är även av största vikt. Civilsamhället och arbetsintegrerade sociala företag som arrangerar verksamhet för målgruppen är också viktiga aktörer för samverkan på området.

För att fler utrikes födda kvinnor ska komma i sysselsättning bör länets aktörer, utifrån respektive ansvarsområde, samordnat och långsiktigt arbeta med jämställdhetsintegrering för att ge kvinnor likvärdiga förutsättningar att etablera sig på arbetsmarknaden. Det innebär riktade och uppsökande insatser. En utmaning för offentliga aktörer kan vara att komma i kontakt med kvinnor ur målgruppen och motivera gruppen till att delta i insatser. Det kan därför krävas anpassade arbetssätt för att skapa kontaktytor och tillit. Aktörer kan till exempel använda sig av brobyggare som delar erfarenheter med målgruppen eller samverka med civilsamhällesaktörer. Vidare krävs insatser anpassade efter individers behov och livssituation. Ett exempel på det är att via öppen förskola erbjuda undervisning i svenska för föräldralediga för att motverka att nyanlända kvinnors integration avstannar under tiden de vårdar barn. Det krävs också ett aktivt arbete för att motverka strukturella hinder, diskriminering och stereotypa föreställningar. Centralt i arbetet är att lyssna in hur utrikes födda kvinnor själva beskriver sina behov och de problem de möter på väg mot egenförsörjning.

NATIONELLT DELMÅL

Jämställd utbildning

Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.

Övergripande bild av delmålet

Målet om jämställd utbildning omfattar hela utbildningssystemet från förskola till universitet och högskola, vuxenutbildning, yrkeshögskola, folkhögskolor och utbildningsverksamhet hos studieförbunden. Lika möjligheter och villkor i fråga om utbildning, studieval och personlig utveckling är centralt för att kvinnor och män ska ha lika möjligheter till självständighet, försörjning, och inflytande i samhället. Det finns inga formella hinder mellan flickor och pojkar och kvinnor och män när det gäller tillgång till utbildning. Däremot skiljer sig villkor och möjligheter åt när det gäller tillgängligheten till utbildning, till exempel genom könsrelaterad otrygghet i skolan, stöd i hemmet eller anpassad lärmiljö. Utbildningssystemet är en viktig arena för att motverka traditionella könsmönster och lägga grunden för ett jämställt samhälle.⁹⁰

Generellt deltar kvinnor och flickor i högre utsträckning i utbildningssystemet än pojkar och män. Pojkar och män har på gruppnivå lägre betyg, utbildningsnivå och övergångsfrekvens till högre utbildning. Pojkar har lägre betyg än flickor i både grund- och gymnasieskolan. Samtidigt finns det fler faktorer än kön som påverkar i hög utsträckning och stora skillnader inom grupperna kan kopplas till föräldrarnas utbildningsbakgrund och migrationsbakgrund. Till exempel presterar pojkar till högutbildade föräldrar bättre än flickor med föräldrar som har en lägre utbildning.⁹¹ Generellt kan dock kvinnor och flickor ses som vinnare i skolsystemet. Detta tycks dock inte ha gett ett bättre utfall för kvinnor vad avser, deras ekonomisk ställning, hälsa eller inflytande i samhället.⁹² En förklaring till det är könskillnaderna i utbildningsval vilka leder till att kvinnor och män hamnar inom skilda yrken och sektorer som orsakar skillnader i lön, status och arbetsvillkor.⁹³

Utsatthet och otrygghet i skolmiljön har en negativ inverkan på möjligheten att uppnå fullföljda studier.⁹⁴ Tryggheten i skolan skiljer sig åt mellan flickor och pojkar. Tydligast är skillnaden i årskurs 8 i nationell statistik. Där svarar endast 28 procent av flickorna att de helt och hållet känner sig trygga i skolan, jämfört med 51 procent av pojkarna. Av pojkarna upplevde 44 procent att de helt och hållet kan vara sig själva i skolan. Motsvarande

siffror för flickor är 22 procent.⁹⁵ Samma mönster återfinns regionalt.⁹⁶ Föreställningar om vem som är normal eller "onormal", vad som är ett acceptabelt eller oacceptabelt uppträdande för olika elever skapar och upprätthåller normer i skolan som möjliggör trakasserier, mobbning och upplevelser av trygghet/otrygghet. Vissa grupper är mer utsatta för mobbing än andra.⁹⁷ Här fyller skolans arbete mot mobbning och värdegrundarbete en viktig funktion.

Flickor uppger att de är mer stressade och mår sämre psykiskt i skolan än pojkar.⁹⁸ Utsatthet för sexuella trakasserier och sexualbrott i skolan är också vanligt förekommande, särskilt för flickor.⁹⁹ Utsattheten påverkas av vilken skola som eleven går på. Störst skillnad ses mellan skolor som ligger i områden med olika socioekonomiska förutsättningar, där risken är högre i skolor som ligger i områden med blandade socioekonomiska förutsättningar jämfört med mycket goda socioekonomiska förutsättningar. Detta gäller särskilt för sexualbrott men även utsatthet för annat våld och hot om våld. Utsatthet för sexualbrott minskar när eleverna anser att lärarna bemöter eleverna jämställt.¹⁰⁰

REGIONALT MÅL

Könsfördelningen på pojk- och flickdominerade gymnasieprogram i Västra Götaland ska bli mer jämställd

Könssegregerad gymnasieskola

Gymnasieskolan i Västra Götaland är starkt könssegregerad, särskilt inom yrkesförberedande program. Det är en högre andel pojkar som läser flickdominerade program än flickor som läser pojkdominerade program.¹⁰¹ Könsstereotypa normer kring yrken bidrar till att flickor och pojkar, kvinnor och män gör olika val i utbildningssystemet vilket upprätthåller könssegregeringen på arbetsmarknaden. Könssegregeringen förstärks ytterligare under själva utbildningen och arbetslivet då det underrepresenterade könet inom ett yrke i högre utsträckning hoppar av utbildningar och i lägre utsträckning börjar arbeta eller arbetar kvar inom yrket efter avslutad utbildning.¹⁰² Utöver kön är föräldrarnas utbildningsnivå och yrkesbakgrund en faktor som påverkar studieval. Barn till föräldrar med kort utbildningsbakgrund söker sig oftare till yrkesprogram.¹⁰³

Könssegregerad utbildning har konsekvenser för individ och samhälle

Könssegregeringen på arbetsmarknaden grundläggs genom olika värdering och status av kvinno- och mansdominerat arbete, såväl som könsnormer och kodning av yrken som manliga eller kvinnliga. Könssegregeringen förstärks i utbildningssystemet genom de val som unga kvinnor och män gör, både till gymnasiet och till högre utbildning. Valen är också en konsekvens

av hur utbildningar organiseras och en följd av de normer och villkor som upprätthålls och reproduceras på den könssegregerade arbetsmarknaden. Flickors och pojkars olika utbildningsval bidrar till att upprätthålla den könssegregerade arbetsmarknaden, försvårar en hållbar kompetensförsörjning och står i vägen för kommunal och regional utveckling.¹⁰⁴ En hållbar kompetensförsörjning är en särskilt stor utmaning för kommuner med en mindre befolkningsmängd och landsbygdskommuner. Detta eftersom det är vanligare att unga kvinnor flyttar ifrån kommunen, ofta för att utbilda sig.

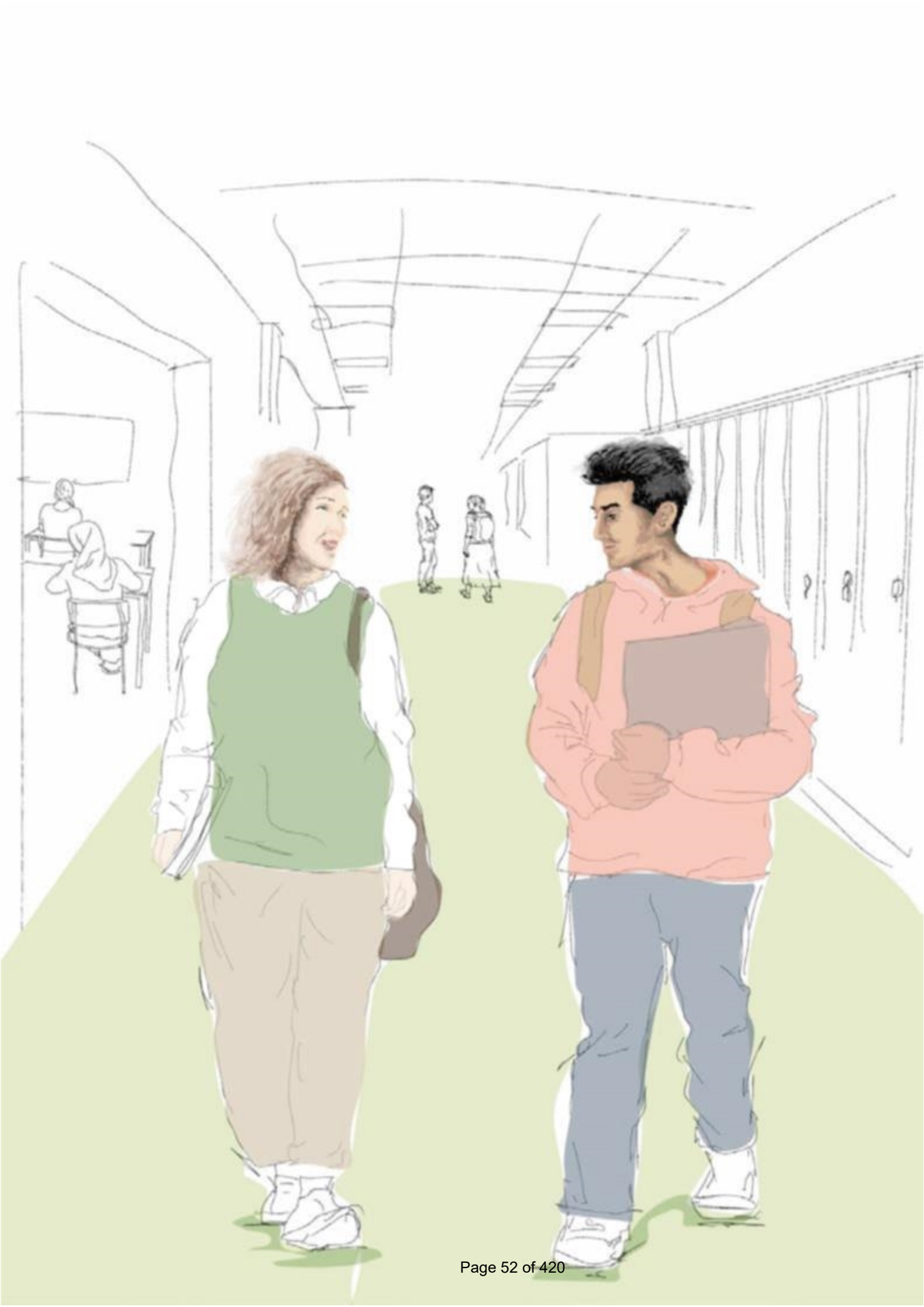


Tillsammans mot målet

Normer kring kön och yrkesutövning behöver problematiseras och utmanas. Det handlar exempelvis om hur utbildningar och arbetsplatser är organiserade eller vilken kultur och jargong som dominerar i verksamheten. Könssegregeringen förstärks av de val som flickor och pojkar, kvinnor och män gör både till gymnasiet och till högre utbildning. Åtgärder bör därför göras på olika arenor och ta hänsyn till den kedja av händelser som medför att flickor och pojkar, kvinnor och män, gör könsbundna val.

Utbildningsanordnare och arbetsgivare bör aktivt verka för att utmana normer kring kön inom sina verksamheter. Länets aktörer bör arbeta för en stärkt studie- och yrkesvägledning inom utbildningssystemet och med arbetsmarknadsåtgärder som utgår ifrån ett jämställdhetsperspektiv. Det kan handla om att inkludera studie- och yrkesvägledning i ordinarie ämnesundervisning och koppla ihop arbetet med skolans jämställdhetsarbete. Det kan också handla om att skapa särskilda arenor för dialog om framtida studier och yrkesliv.

Breddad rekrytering och riktade insatser för att främja intresse för tydligt könskodade yrken och utbildningar är ytterligare exempel på åtgärder som i förlängningen kan gynna en mer jämn könsfördelning i studie- och yrkesval. Detta innebär bland annat att se över hur och var tjänster annonseras ut och hur kravprofiler skrivs fram. Gymnasieskolor bör till exempel säkerställa normmedveten kommunikation kring sina gymnasieprogram. Vidare är det nödvändigt att motverka könsrelaterad- och sexistiska jargonger på utbildningar och på arbetsplatser för att behålla elever, studenter och medarbetare som är underrepresenterade. Ett aktivt arbete med att säkerställa attraktiva arbetsvillkor och god arbetsmiljö i kvinnodominerade yrken kan bidra till att öka intresset för dessa professioner bland pojkar och män. På samma vis kan riktade satsningar till flickor och kvinnor inom till exempel teknik och naturvetenskap bidra till att öka intresset för dessa ämnen och för professioner inom naturvetenskap, teknik, ingenjörsvetenskap och matematik.



REGIONALT MÅL

Pojkar i Västra Götaland ska uppnå goda skolresultat oavsett socioekonomisk bakgrund eller migrationsbakgrund

Skillnader i skolresultat mellan flickor och pojkar

Forskning pekar på att könsskillnader i skolresultat uppstår i samspel mellan samhälleliga och kulturella faktorer som exempelvis genusnormer, skolkultur och förväntningar från vuxna och kamrater. Normer för flickors och pojkars beteende bidrar till hierarkier och ett otryggt skolklimat.¹⁰⁵ På nationell nivå når pojkar som grupp i lägre utsträckning kunskapskraven än flickor i alla ämnen i grundskolan och gymnasieskolan. Det är även färre pojkar som når gymnasiebehörighet och färre pojkar som fullföljer en gymnasieutbildning.¹⁰⁶

Det finns stor variation vad avser pojkars skolresultat i Västra Götaland. Andelen pojkar som är behöriga till gymnasiet varierar i länets kommuner mellan 68 och 92 procent.¹⁰⁷

Fler faktorer än kön påverkar

Skillnaderna i skolresultat inom grupperna flickor och pojkar är också stora.¹⁰⁸ Pojkars och flickors skolresultat påverkas av familjeförhållanden, boendeförhållanden och uppväxtområdet. Barn i låginkomsthushåll och med föräldrar med kort utbildning missgynnas. Trångboddhet gör hemarbete svårare för barnen och föräldrar med kort utbildning kan ofta inte ge samma studiestöd som föräldrar med längre utbildning.¹⁰⁹ Det finns betydande skillnader i studieresultaten mellan elever födda utomlands och i Sverige. Elever som har invandrat efter skolstartsåldern, vid sju års ålder, har oftare större svårigheter att lyckas i skolan. Att invandra vid en högre ålder innebär att eleven har mindre tid på sig att klara skolan.¹¹⁰ Dock har flickor i den här gruppen generellt bättre skolresultat än pojkar.¹¹¹

Trygghet är en viktig förutsättning

Skolmiljön har betydelse för elevers akademiska förutsättningar. På skolor där mobbning förekommer i högre utsträckning är PISA-resultat sämre än på skolor med lägre förekomst av mobbning.¹¹² Vissa grupper av unga utsätts för mobbning i högre grad än andra. Unga med utländsk bakgrund, unga hbtq-personer som är öppna med sin normbrytande könsidentitet eller sexuella läggning och barn med funktionsnedsättning upplever sig mer utsatta i skolan än andra barn.¹¹³ Jargongen bland pojkar i skolan kan vara hård och acceptansen liten gentemot den/de som upplevs bryta mot normen. Detta gäller även den som till exempel bryter mot normen genom att tycka om skolan och vill satsa på goda betyg. Normer och ideal kring

maskulinitet, manlighet, sexualitet och funktionsförmåga påverkar pojkars manövreringsutrymme i skolan och bidrar till otrygghet. Pojkars utsatthet i skolan består ofta av verbala och fysiska kränkningar som bidrar till att cementera hierarkier och sociala relationer.¹¹⁴

Det är även vanligare att pojkar utsätts för hot eller våld i skolan än flickor även om flickor utsätts för sexuella trakasserier i högre grad än pojkar. Utsattheten är högre bland barn som uppger annan könstillhörighet. Många som blivit utsatta för våld anser sig inte ha blivit mobbade, trots att det finns en överlappning. När det inte bedöms som mobbing kan det till exempel bero på att våldet utlösts av en gemensam konflikt eller varit en enskild incident. Vid frågor om utsatthet för hot eller våld, snarare än mobbing, vissas utsatthet i något andra grupper av barn. Det är betydligt vanligare att vara utsatt för hot eller våld i skolan bland elever som på olika sätt bryter mot regler, själva utövat våldsbrott eller begått något grovt. Det gäller även elever som till exempel mobbat, skolkat, provat droger, har låg självkontroll eller har vänner som befinner sig i kriminalitet.¹¹⁵



Tillsammans mot målet

För att förbättra pojkars skolresultat behöver arbetet utgå från utbildningsväsendets ordinarie styrning och processer. Länets utbildningsaktörer bör därför säkerställa det finns ett jämställdhetsperspektiv i skolans systematiska kvalitetsarbete. Eftersom aspekter som migrationsbakgrund, språkfärdigheter och föräldrars utbildningsbakgrund har betydelse för pojkars skolresultat så bör dessa perspektiv också beaktas i kartläggningen och analysen av skolans resultat. Exempel på insatser som kan främja en positiv utveckling för pojkars skolresultat är ett aktivt arbete för att motverka anti-pluggkultur och verka för en studiefrämjande kultur bland pojkar. Här kan till exempel återkommande inslag om studieteknik ingå.

När ordinarie undervisning, inte i tillräcklig utsträckning, kan tillgodose de förutsättningar som krävs för att elevgruppen ska tillägna sig kunskap i den gemensamma skolmiljön bör särskilda åtgärder sättas in. Ett exempel på detta är att pojkar med migrationsbakgrund kan erbjudas riktad läxhjälp och språkstöd (hemspråk och svenska). Främjande insatser för att barn med migrationsbakgrund skall ta del av förskoleverksamhet gynnar också fortsatt utbildning i det svenska skolsystemet. Länets aktörer kan med fördel arbeta med tydliga kommunikationsinsatser kring förskolans roll, uppdrag och betydelse för vidare studier gentemot vårdnadshavare.

Skolinspektionen har funnit att det ofta saknas ett tillräckligt aktivt och medvetet värdegrundsarbete för att skapa en miljö som bygger på respekt och delaktighet. Att utmana och förändra normer kring maskulinitet och öka pojkars handlingsutrymme kan också bidra till att öka pojkars trygghet i skolan. Ett aktivt främjande och förebyggande värdegrundsarbete, trygghetsarbete och jämställdhetsarbete är därför betydelsefullt för att pojkars skolresultat ska förbättras.



NATIONELLT DELMÅL

Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet

Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.

Övergripande bild av delmålet

Målet om jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet inkluderar obetalt hemarbete, omsorg av barn, äldre och andra närstående. Målet berör både den som ger och den som tar emot omsorg. Hemarbete innebär det hushålls- och omsorgsarbete som utförs i hemmet.¹¹⁶

Föreställningar om kön har betydelse för hur obetalt och betalt arbete organiseras. Kulturella och politiska förväntningar, traditioner och ekonomiska förutsättningar påverkar hur arbete i hemmet fördelas mellan parterna i en parrelation och/eller mellan föräldrar.

Kvinnor spenderar generellt mer tid än män på hushållsaktiviteter såsom att tvätta, städa, laga mat och att ge omsorg till de egna barnen. Män ägnar mer tid åt underhåll och reparationer av hus och fordon samt lägger mer tid på förvärvsarbete än kvinnor.¹¹⁷ Den vanligaste orsaken till deltidsarbete bland kvinnor är att heltidstjänster inte finns tillgängliga. Den näst vanligaste orsaken till att kvinnor arbetar deltid är att de tar hand om barn eller annan anhörig.¹¹⁸ Kvinnor och män på kvinnodominerade arbetsplatser är mer benägna att gå ner i arbetstid för att ta hand om barn. Forskning visar att både normer på arbetsplatsen och jämställdhet i familjen påverkar kvinnors och mäns nyttjande av rätten till föräldradeltid, särskilt i privat sektor.¹¹⁹

Utöver uttag i föräldraförsäkringen är annan anhörigomsorg, såsom vård av äldre, stöd till en närstående som är svårt sjuk eller stöd till barn med funktionsnedsättning exempel på omsorgsarbete som till stor del utförs av kvinnor.¹²⁰

Nationell statistik visar att 43 procent av ensamstående kvinnor med barn känner sig ofta stressade för att de har för mycket att göra, medan motsvarande andel bland ensamstående män är 21 procent. För sammanboende kvinnor med barn uppger 38 procent att de ofta är stressade, medan det för sammanboende män med barn är 22 procent.¹²¹

Det obetalda hem- och omsorgsarbetet hänger även ihop med våld i

hemmet. Social isolering i hemmet och stereotypa könsnormer är riskfaktorer för våld i nära relation samt hedersrelaterat våld och förtryck.¹²² Vidare kan en ojämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet påverka kvinnors möjligheter att lämna en våldsam relation, på grund av brist på ekonomisk självständighet.¹²³

REGIONALT MÅL

Mäns betalda och obetalda hem- och omsorgsarbete samt uttag av föräldraledighetsdagar ska öka i Västra Götaland

Uttag av föräldraförsäkring

Ett ojämnt uttag av föräldraledighet utgör ett hinder för jämställdheten mellan kvinnor och män i Västra Götaland. Den individualiserade föräldraförsäkringen ger föräldrar likvärdig rätt att vara hemma med barn. Rättigheten utnyttjas dock ojämnt och får i förlängningen konsekvenser som påverkar kvinnors livsinkomster negativt. Skillnader i förvärvsinkomster får direkt påverkan på inkomst och pension. Kvinnor i länet nyttjar föräldraförsäkringen i större utsträckning än män. I Västra Götaland tog kvinnor ut 70 procent av föräldraledighetsdagarna 2021, medan männen stod för 30 procent.¹²⁴ Det ojämnta uttaget leder till sämre möjlighet för barn och pappor att knyta an till varandra. Den tillfälliga föräldrapenningen (VAB-dagar) nyttjas mer jämnt i Västra Götaland. Kvinnor stod för 60 procent av de uttagna dagarna 2021 och männen för 40 procent. Statistiken visar inte de som stannar hemma utan ekonomisk kompensation.

Nationell data visar att bland föräldrar med barn födda 2019 var mammor i genomsnitt borta från arbetet 12,7 månader under barnets första två år.¹²⁵ Motsvarande siffra för papporna till samma barn var 3,5 månader. Under de 12,7 månaderna var mammorna hemma 4,2 månader helt utan ersättning medan motsvarande siffra för papporna var en månad. Mammor och pappor med hög inkomst och hög utbildning är obetalt lediga i större utsträckning än mammor och pappor med lägre utbildning och lägre inkomst.¹²⁶ När en förälder tar ut en större del av föräldraledigheten ökar sannolikheten för att denne också kommer att utföra en större del av det obetalda arbetet i hemmet. Samtidigt kommer det betalda arbetet för densamme förmodligen att minska.¹²⁷

Fördelning av föräldraledigheten har betydelse för den totala arbetsbördan bland sammanboende föräldrar. Omsorgsarbetet är oflexibelt och går sällan att skjuta upp.¹²⁸ Arbetet behöver ofta ske dagligen, på speciella tidpunkter men även spontant när behov uppstår.

Samkönade par tenderar att dela mer lika på föräldraledigheten än olikkönade par. Över hälften av de samkönade paren har ett näst intill jämställt eller ett jämställt uttag av föräldrapenning.¹²⁹ Traditionella könsnormer kring omsorg och arbete bidrar till begränsningar för både kvinnor och män i nyttjande av föräldraförsäkring och andra transfereringar.

Anhörigomsorg och uttag av omvårdnadsbidrag

Betydligt fler kvinnor än män i länets samtliga kommuner tog ut omvårdnadsbidrag under 2022. Män som är mer delaktiga i hem och familj tycks även vara mer villiga att minska sin arbetstid.¹³⁰

Det har skett en förändring inom äldreomsorgen som bidragit till att anhöriga i större utsträckning behövt axla rollen som omsorgsgivare. Neddragningen inom äldreomsorgen påverkar kvinnor i högre grad än män. Färre eller senare beviljade insatser till äldre bidrar till ett ökat behov av anhörigomsorg. Döttrar med kort utbildningsbakgrund är den största gruppen som ger anhörigomsorg till äldre personer.¹³¹ 2016 värderades den obetalda anhörigomsorgen till att motsvara 3–4 procent av Sveriges BNP.¹³² Ett lägre förtroende för samhället och dess institutioner kan öka det obetalda hem- och omsorgsarbetet för vissa grupper av kvinnor. Detta eftersom ett eventuellt lågt förtroende för vård- och omsorgsinstitutioner kan bidra till att vissa äldre inte vill ta del av den service och vård som finns tillgänglig. I förlängningen kan detta leda till att kvinnors omsorgsarbete ökar givet att det är kvinnor som i huvudsak ansvarar för att ta hand om äldre anhöriga.



Tillsammans mot målet

Att skapa jämställdhet på området innebär en aktiv, medveten och normförändrande ansats där flera aktörer gemensamt bidrar utifrån sina respektive mandat och uppdrag. Mödravårdsverksamhet, barnavårdsverksamhet samt främjande och förebyggande socialtjänstverksamhet i länet kan med fördel integrera ett jämställdhetsperspektiv i sina verksamheter. De kan också kontinuerligt genomlysna utformning och innehåll kring det stöd som tillhandahålls i samband med graviditetskontroller och BVC-besök ur ett jämställdhetsperspektiv. Insatser så som föräldrautbildningar, patientbesök och verksamheter på familjecentraler är exempel på invånarnära verksamheter där dialog om fördelning av omsorgsansvar i föräldrarelationer kan föras på ett naturligt sätt.

En satsning på den offentligt finansierade omsorgen i Västra Götaland skulle påverka förutsättningarna för en mer jämställd fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet i länet. Förväntningar på kvinnliga respektive manliga anhörigas omvårdnadsinsatser kan också synliggöras inom den kommunala biståndsbedömningen. Arbetsgivare kan främja möjligheten att förena förvärvsarbete med föräldraskap genom ett strategiskt arbete med sin organisationskultur utifrån aktiva åtgärder.

NATIONELLT DELMÅL

Jämställd hälsa

Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.

Övergripande bild av delmålet

Målet om jämställd hälsa handlar om hälsa utifrån flera dimensioner. Begreppet hälsa innefattar fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande och är inte bara frånvaro av sjukdom.¹³³ För en god allmän hälsa är säkerställandet av sexuella- och reproduktiva rättigheter en central aspekt.¹³⁴ Kopplat till sexuella- och reproduktiva rättigheter finns bland annat vård som riktar sig till personer med kvinnliga reproduktiva organ, så som gynekologisk vård, obstetrik, förlossningsvård och mödrahälsovård. Detta benämns ibland som kvinnosjukvård.¹³⁵

Det finns skillnader i hälsa mellan kvinnor och män. Exempelvis är det vanligare att kvinnor upplever ett sämre hälsotillstånd än män, samtidigt som kvinnor även söker vård i högre utsträckning än män.¹³⁶ Kvinnor lever även längre än män, men antalet friska år (det vill säga utan nedsatt aktivitetsförmåga) är i stort sett desamma för kvinnor och män.¹³⁷ Ojämlighet i hälsa skapas delvis genom olika strukturer i samhället. Det handlar om att olika grupper i samhället har olika livsvillkor, levnadsförhållanden och levnadsvanor. Även tillgången till hälso- och sjukvården varierar i Sverige. Det handlar bland annat om långa avstånd och utmaningar med kompetensförsörjning på landsbygden.¹³⁸ Ett jämställt samhälle leder till skillnader i hälsa mellan kvinnor och män. Skillnader finns även inom de respektive grupperna. Bland annat har funktionsförmåga, socioekonomisk bakgrund, erfarenheter av våld och migrationserfarenhet betydelse för kvinnors och mäns hälsa.¹³⁹ Till exempel ökar medellivslängden för både kvinnor och män generellt, men för kvinnor med kort utbildning har den förväntade medellivslängden sjunkit sedan 2009.¹⁴⁰ Det finns samband mellan hälsa och utbildning liksom mellan hälsa och inkomst. Personer med låg inkomst har större sårbarhet för olika hälsorisker. Kvinnor som grupphar genomgående lägre inkomster än män.

Det finns en stark koppling mellan utsatthet för allvarligt psykiskt eller fysiskt våld och senare symptom på fysisk och psykisk ohälsa av olika slag. Flickor och kvinnor är utsatta för våld i nära relation, hedersrelaterat våld och förtryck, sexuellt våld samt prostitution och människohandel för sexuella ändamål i högre utsträckning än pojkar och män.¹⁴¹ Därtill påverkas



hälsan av kulturella normer och värderingar. Exempelvis kan hedersnormer som påverkar synen på familjebildning stå i strid med rättigheter rörande sexuell och reproduktiv hälsa.¹⁴²

REGIONALT MÅL

Den psykiska ohälsan hos flickor, unga kvinnor och unga hbtqi+ personer i Västra Götaland ska minska

Psykisk ohälsa ökar hos flickor och unga kvinnor samtidigt som delar av hälso- och sjukvården är ojämställd

Andelen flickor med självrapporterade psykiska besvär som ångest och oro har ökat. Under 2021 syntes en kraftig ökning av avsiktliga självska-dehandlingar bland flickor 13–19 år. Flickor och unga kvinnor får oftare diagnoser som ångest, depression och självska-dor än pojkar och unga män.¹⁴³ Samtidigt finns det en överdiagnostisering av flickor och en underdiagnostisering av pojkar. Det beror bland annat på normer och en syn på vad som är manligt och kvinnligt.¹⁴⁴ Det finns även forskning som tyder på att unga män söker vård och hjälp i lägre utsträckning för att det ses som omanligt.¹⁴⁵ Två tredjedelar av de som avled i suicid 2022 var män. Bland barn är könsskillnaderna när det kommer till suicid små, skillnaderna ökar dock med stigande ålder.¹⁴⁶ Allra högst är suicidtalet bland män över 85 år. Flera aktörer i Västra Götaland larmar om den psykiska ohälsan hos flickor och unga kvinnor och trycker särskilt på att det är en grupp vars psykis-ka ohälsa påverkas av de ojämställda strukturerna i samhället. Det kan till exempel kan handla om prestationskrav i skolarbete. Könsbundna normer kring "duktighet" och skolresultat har betydelse för skolrelaterad stress och upplevd press bland unga. Flickor är kraftigt överrepresenterade i befintlig nationell statistik kring skolstress och upplevda prestationskrav.¹⁴⁷

Hälso- och sjukvården är ojämställd på flera sätt i länet. Det handlar bland annat om förskrivning av läkemedel och hjälpmedel samt tillgänglighet (så som väntetid för operation). Vissa skillnader mellan könen är inte medi-cinskt motiverade.¹⁴⁸ Normer och föreställningar om kön är en orsak till de medicinskt omotiverade skillnaderna. Normer kring kön kan till exempel påverka bemötande, bedömningar, diagnostik och behandling.¹⁴⁹ Till exempel genomfördes en studie vid Kungälv's sjukhus som visade att kvin-nor med frakturer blev lägre prioriterade och fick sämre smärtlindring än män.¹⁵⁰

Unga hbtqi+ personers psykiska ohälsa och minoritetsstress

En enkätundersökning i Västra Götaland visar att hbt-personer genomgå-ende har sämre utfall vad gäller hälsa och sociala relationer jämfört med heterosexuella och cispersoner. Detta gäller särskilt unga hbt-personer. Exempelvis har en högre andel i gruppen ångslan, ångest och oro samt är

suicidala än icke hbt-personer. Bisexuella unga kvinnor sticker särskilt ut gällande psykisk ohälsa.¹⁵¹ Nationellt har unga hbtqi-personer sämre psykisk hälsa än andra unga. Ungefär var femte ung hbtqi-person har någon gång övervägt att ta sitt liv och självmordstankar är ungefär fyra gånger så vanligt bland unga hbtqi-personer som bland unga hetero- och cispersoner.¹⁵²

Den påfrestning det kan innebära för en individ att tillhöra en normbrytande minoritet kallas för minoritetsstress. Minoritetsstress är ett resultat av samhällets begränsande strukturer och normer och leder till ojämlika livsvillkor. Personer som upplever minoritetsstress har ofta sämre psykisk hälsa än de som inte gör det.¹⁵³ Stress uppstår när individen är rädd för att bli negativt bedömda utifrån sin sociala grupptillhörighet. Det kan handla om rädsla för att bli ifrågasatt, förlöjligad, retad, utfrysad eller att bli utsatt för hot eller våld.¹⁵⁴ Strukturer och normer kan även bidra till skillnader i tillgängligheten till hälso- och sjukvård. Dels genom dessa normer påverkar möten och relationer med yrkesverksamma, dels genom att personer som upplever minoritetsstress söker vård i lägre utsträckning på grund av oro för ett hetero- och cisnormativt bemötande.¹⁵⁵ Internationella studier visar på att även våldsutsatthet är vanligare bland hbtqi-personer, liksom bristande tillgänglighet till vård och stödinsatser mot våld. När insatser, information och bemötande utgår från hetero- och cis-normen riskerar hbtqi+ personers utsatthet för våld att osynliggöras och bidra till minoritetsstress.¹⁵⁶



Tillsammans mot målet

Många aktörer i länet bedriver verksamhet med direkt eller indirekt bäring på frågan om psykisk ohälsa. En möjlig insats är att yrkesverksamma inom hälso- och sjukvård, skola, fritid, elevhälsa och ungdomsmottagning regelbundet erbjuder kompetensutvecklingsinsatser som ökar kunskapen om hur psykisk ohälsa kan komma till uttryck. Kompetensutvecklingsinsatser bör innehålla kunskap om hur målgruppssanpassade samtal om psykisk ohälsa kan föras på ett förtroendegivande sätt på olika arenor där flickor, unga kvinnor och unga hbtqi+ personer befinner sig. Vidare kan länets utbildningsanordnare säkerställa att kunskap om kön och genus genomsyrar utbildningar riktade till professioner inom vård, omsorg, hälso- och sjukvård samt till professioner inom socialt arbete.

Utbildningssystemet, från förskola till universitet och högskola, utgör en viktig arena där unga spenderar en stor del av sin tid. Elevers och studenter psykiska hälsa har nära koppling till deras syn på skolprestationer och upplevelse av skolstress.¹⁵⁷ Här har utbildningssystemet en viktig förbyggande roll att spela genom till exempel sin kommunikation kring prestationer och betyg. Att arbeta för en trygg och inkluderande skolmiljö fri från all form av mobbning och trakasserier minskar riskerna för psykisk ohälsa bland barn och unga. Arbetet för att alla elever och studenter ska vara trygga behöver tydligt inkludera hbtqi+ identiteter. Ett proaktivt trygghetsarbete är också ett suicidförebyggande arbete.

Vidare kan länets aktörer som har främjande, förebyggande och behandlande uppdrag utveckla tydliga riktlinjer kring bemötande och genom dessa säkerställa att verksamheten har låga trösklar in för alla oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck. Ett normmedvetet bemötandearbete har betydelse för tilliten till länets aktörer och därmed till benägenheten att uppsöka stöd för sitt mående. Barn och ungas möjlighet att ta del av stöd från barn och ungdomspsykiatri i länet är ytterligare ett område som har direkt påverkan på barn och ungas psykiska ohälsa.

REGIONALT MÅL

Hälsan hos flickor och kvinnor med funktionsnedsättning i Västra Götaland ska förbättras

Hälsan hos personer med funktionsnedsättning

Betydligt fler personer med fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsnedsättning skattar sin hälsa som dålig jämfört med övriga befolkning i Sverige.¹⁵⁸ Det är en lägre andel kvinnor med funktionsnedsättning som skattar sin hälsa som god i jämförelse med män med funktionsnedsättning.

Det inbegriper både fysisk och psykisk hälsa.¹⁵⁹ Att ha en funktionsnedsättning innebär inte i sig en försämrad upplevd hälsa. Det är livsvillkor såsom, utbildning, boende, arbete och ekonomiskt handlingsutrymme som påverkar gruppens hälsa. Att personer med funktionsnedsättning oftare saknar praktiskt stöd, utsätts för kränkande behandling och våld är andra faktorer som kan bidra till fysisk och psykisk ohälsa.¹⁶⁰ Det är samtidigt vanligare att personer med funktionsnedsättning som utsätts för våld osynliggörs eller upptäcks i lägre utsträckning. Beroendeställningen till andra och kunskapsbrist hos omsorgspersonal är exempel på bidragande faktorer till att våldet osynliggörs.¹⁶¹

Tillgång till hälso- och sjukvård

Personer med funktionsnedsättning har inte likvärdig tillgång till hälso- och sjukvård som befolkningen i övrigt. Ofta ges personer med funktionsnedsättning ett sämre bemötande och omhändertagande samt tillgång till undersökning och behandling först i ett sent skede av sjukdomsförloppet.¹⁶² Bristande tillgänglighet riskerar att försvåra för personer med funktionsnedsättning att söka vård och kan leda till att processen tar längre tid eller utestänger individen helt och hållet. Tillgänglighetshinder kan exempelvis vara svår och otillgänglig information, brist på möjliga transportmedel, oframkomliga lokaler, oanvändbara produkter och hjälpmedel.

Flera studier visar även att personer med funktionsnedsättning avstår från vård och behandling i högre utsträckning än övriga befolkningen. En anledning är ekonomiska förhållanden. Personer med funktionsnedsättning har ofta omfattade hälso- och sjukvårdsutgifter. Det påverkar särskilt flickor och kvinnor med funktionsnedsättning som har en särskilt låg disponibel inkomst.¹⁶³ Dessutom kan personer med funktionsnedsättning som lever i en hederskontext utsättas för försummelse, i form av att vårdnadshavare inte tillgodoser behov av mediciner, vård och stödinsatser.¹⁶⁴



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan direkt gynna hälsan för målgruppen genom åtgärder som bidrar till ökad jämlikhet inom hälso- och sjukvården. Det går även att indirekt arbeta mot målet genom åtgärder på arbetsmarknaden, utbildningsväsendet, bostadsmarknaden och i forum för delaktighet och inflytande i länet. Aktörer med ansvar för stadsplanering bör verka för att allmänna platser, såsom tillgång till grönområden, behöver utformas universellt så att så många som möjligt har möjlighet att vistas på och nyttja dem och ta del av dess hälsofrämjande effekter.

Kompetensutvecklingsinsatser som fokuserar på att höja hälso- och sjukvårdspersonalens kunskaper om livsvillkor och hälsorisker för personer med funktionsnedsättningar kan bidra till förändrade arbetssätt som främjar jämlikhet och hälsa för målgruppen. Arbetsgivares systematiska arbete med aktiva åtgärder är också en nödvändig aspekt för att skapa jämlika förutsättningar vid rekrytering och god arbetsmiljö för alla samt för att undanröja tillgänglighetshinder på arbetsmarknaden.

NATIONELLT DELMÅL

Mäns våld mot kvinnor ska upphöra

Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

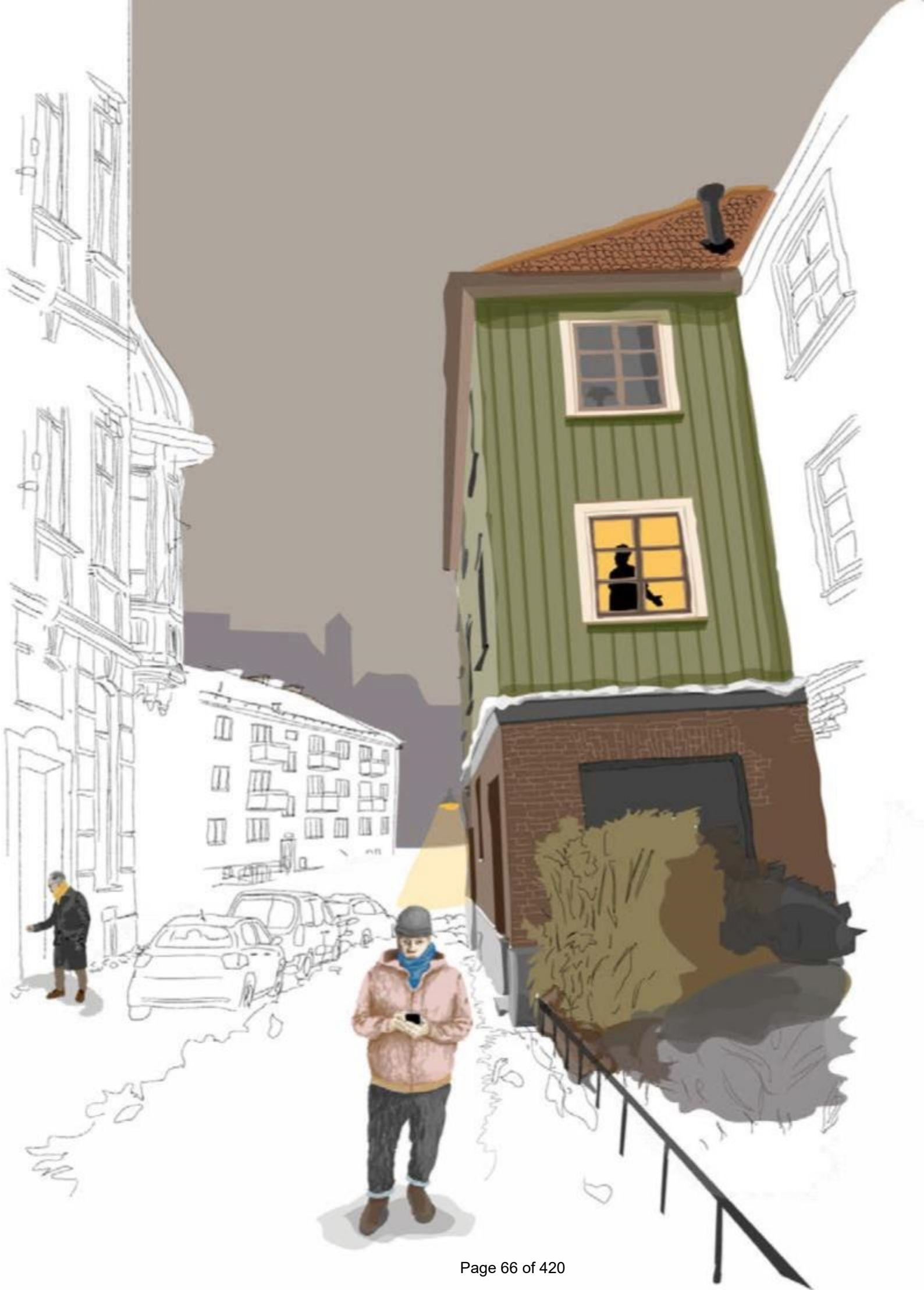
Övergripande bild av delmålet

Mäns våld mot kvinnor innefattar olika former av våld som till största del utövas av män mot kvinnor. Utgångspunkten är att mäns våld mot kvinnor är den yttersta konsekvensen av ett samhälle som inte är jämställt. Det avser alla former av fysiskt, psykiskt och sexuellt våld samt hot om våld. Fokus är kvinnors och flickors särskilda utsatthet för följande våldsuttryck:

- Våld i nära relation
- Våld mot barn och barn som upplever våld i hemmet
- Hedersrelaterat våld och förtryck, inklusive barnäktenskap, tvångsäktenskap och könsstympning.
- Prostitution och människohandel för sexuella ändamål och sexuell exploatering av barn
- Sexuellt våld oberoende av relation
- Kommersialisering och exploatering av kvinnokroppen i reklam, medier och pornografi¹⁶⁵

Delmålet omfattar även det våld som hbtqi+ personer, pojkar och män utsätts för samt det våld som kvinnor, flickor och hbtqi+ personer utövar inom ramen för ovanstående våldsuttryck.¹⁶⁶

Våld är ett begrepp som både i forskning och praktiskt arbete kan definieras på olika sätt. I arbetet mot mäns våld mot kvinnor är utgångspunkten en bredare definition än det som omfattas som brottsliga handlingar och omfattar formerna av våld: psykiskt-, fysiskt-, sexuellt-, latent-, materiellt-, ekonomiskt- och digitalt våld samt försummelse. Våldsutsatthet kan ofta bestå av en kombination av olika handlingar där olika former av våld utövas parallellt.¹⁶⁷



Förekomsten av mäns våld mot kvinnor

Det är svårt att veta omfattningen av mäns våld mot kvinnor, både nationellt, regionalt och lokalt. Ett skäl är att våldshändelser inte anmäls eller kommer till myndigheters och andra aktörers kännedom.

Brottsförebyggande rådet bedömer att 80 procent av våldet mot kvinnor i nära relationer aldrig anmäls och att mörkertalet gällande sexuellt våld mot kvinnor ligger mellan 88–95 procent¹⁶⁸.

Våldets alla uttrycksformer följs heller inte upp i den officiella statistiken.¹⁶⁹

Den statistik och de undersökningar som finns visar att män och pojkar generellt utövar majoriteten av våldet. Oavsett om en kvinna eller man utsätts för våld är förövaren oftast en man. Unga män är överrepresenterade, både som våldsutövare och som våldsutsatta när det kommer till våld i samhället generellt. Kvinnors och mäns utsatthet skiljer sig åt när det gäller typ av våld, plats och relation till förövare. Män utsätts i större utsträckning än kvinnor för fysiskt våld i offentliga miljöer av personer de inte har en nära relation till.¹⁷⁰ Män som utövar våld mot kvinnor finns i alla grupper i samhället. Kvinnor utsätts i jämförelse med män oftare för grovt, upprepat och kontrollerande våld av en man de har en nära relation till. Flickor och unga kvinnor är den grupp som är mest utsatt för brott som begås i nära relationer. Flickor och kvinnor är också mest utsatta för sexuella trakasserier och andra sexualbrott.¹⁷¹

Prostitution och sexuell exploatering är ett tydligt könat fenomen, eftersom de som köper sex i Sverige framför allt är män. Barn riskerar i större utsträckning än vuxna att utsättas för sexuell exploatering på nätet via exempelvis dejtingsidor, sociala medier och spelappar.¹⁷² Barn är också utsatta för våld på många olika arenor och av olika förövare. Att bli utsatt av en vuxen i familjen är vanligast. Barn som utsätts för flera former av våld samtidigt, exempelvis av föräldrar, i skolan och digitalt är särskilt sårbara.¹⁷³

Ett omfattande samhällsproblem

Även om inte allt våld fångas upp i den officiella statistiken framträder ett tydligt jämställdhets- samhälls- och folkhälsoproblem. Våldet orsakar stort fysiskt och psykiskt lidande och en begränsning av främst kvinnors och flickors liv, självständighet och möjligheter till försörjning.¹⁷⁴ På så sätt hänger det tätt ihop med och påverkar flickors och kvinnors livsvillkor och förutsättningar och knyter an till övriga jämställdhetspolitiska delmål. Förutom lidandet för den som är våldsutsatt påverkar våldet också närstående och innebär stora kostnader för samhället.¹⁷⁵

Att förebygga och motverka normalisering av våld

Att förhindra att våld över huvud taget utövas är en huvudsaklig utgångspunkt i arbetet med att förebygga och bekämpa mäns våld mot kvinnor.

Förebyggande insatser behöver riktas mot orsaker och riskfaktorer bakom våldsutövande på individnivå, men också på grupp- och samhällsnivå.¹⁷⁶ Förebyggande arbete inkluderar insatser som genomförs innan en våldshandling begåtts men också arbete som fokuserar på att förhindra upprepade våld. Återfallsförebyggande arbete mot våldsutövare är ett exempel på sådana insatser.

Eftersom män och pojkar står för merparten av det våld som utövas behöver normer kring maskulinitet som ökar risken för att använda våld, problematiseras och utmanas.¹⁷⁷ Normalisering av våld, och beteenden som i förlängningen kan leda till våld, är utbredd och sker i många miljöer.¹⁷⁸ Ett exempel är hur sexuella anspelningar och könsstereotyp sexualiserat språkbruk är vanligt förekommande och har blivit normaliserat i ungdomars vardag.¹⁷⁹ När våld och negativa beteenden normaliseras motverkas möjligheten till förändring och våldet riskerar att upprätthållas och trappas upp, både i frekvens och allvarlighetsgrad. Normaliseringen leder till att våldshandlingar inte tas på allvar och upptäcks.¹⁸⁰ Att motverka normalisering av våldshandlingar är därför betydelsefullt för att effektivt kunna förebygga våld.

"Eftersom män och pojkar står för merparten av det våld som utövas behöver normer kring maskulinitet som ökar risken för att använda våld, problematiseras och utmanas."

Vikten av ett sammanhållet arbete

Det finns ofta ett samband mellan olika våldsytttringar. En person som är utsatt för våld i nära relation kan också vara utsatt för andra våldsuttryck som exempelvis prostitution och människohandel. För att effektivt kunna förebygga och bekämpa våld är det betydelsefullt med kunskap om våld och hur olika våldsuttryck hänger ihop och överlappar varandra. Aktörer har olika benämning och utgångspunkter för arbetet som rör våld. I kommunalt och regionalt arbete är exempelvis utgångspunkten ofta våld i nära relationer eller hedersrelaterat våld och förtryck. Oavsett utgångspunkt är det viktigt att arbetet bedrivs sammanhållet och tar hänsyn till att våldsuttryck ofta överlappar.

I den nationella strategin för att förebygga och bekämpa mäns våld mot kvinnor finns fyra målområden som är applicerbara oavsett våldsuttryck. Målområdena pekar ut en kedja av insatsområden.¹⁸¹

- Ett utökat och verkningsfullt förebyggande arbete mot våld
- Förbättrad upptäckt av våld och starkare skydd för våldutsatta kvinnor och barn
- Effektivare brottsbekämpning
- Förbättrad kunskap och metodutveckling

Strategins målgrupper har alla en roll i arbetet – om än i olika skeden och omfattning. Utifrån att arbetet involverar en mängd aktörer är det av stor vikt att arbetet bedrivs i samverkan, både inom och mellan organisationer.¹⁸² Styrning och ledning som säkerställer förutsättningar för organisationer att genomföra arbetet är avgörande. För att säkerställa att jämställdhetsperspektivet införlivas i alla beslutsprocesser och faser i utvecklingsarbetet är jämställdhetsintegrering en viktig strategi för berörda verksamheter.

De regionala målen som pekas ut inom ramen för delmål 6 uppmärksammar några utvalda våldsuttryck och insatsområden där det behövs en kraftsamling. Dessa är hedersrelaterat våld och förtryck, våld i ungas partnerrelationer, och insatser till grupper med svag samhälleligt stöd. Ett aktivt arbete med de regionala målen kan bidra till att skapa en positiv utveckling för det sammanhållna arbetet med att motverka mäns våld mot kvinnor.

REGIONALT MÅL

Hedersrelaterat våld och förtryck ska upphöra
i Västra Götaland



Vad är hedersrelaterat våld och förtryck?

I likhet med mäns våld mot kvinnor har hedersrelaterat våld och förtryck också sin grund i och är en konsekvens av ojämställdhet.¹⁸³ Hedersrelaterat våld och förtryck bygger på ett patriarkalt samhälls- och familjesystem där kollektivet är överordnat individen. Våldet kännetecknas av att det är kollektivt sanktionerat och ges legitimitet utifrån en grupp, familjs eller släkts rådande föreställningar och normer om heder. Till sådana normer hör uppfattningen att en familjs rykte och anseende är avhängigt kvinnliga familjemedlemmars kyskhets och oskuld.¹⁸⁴ Kontrollen av flickors och kvinnors sexualitet betraktas därför som nödvändig för att upprätthålla familjens anseende.

Oskuldskontroller, oskuldsoperationer och könsstympning av flickor och kvinnor är exempel på kontroll av flickors och kvinnors sexualitet. Våldet kännetecknas också av att det utövas av flera personer, och att en person kan vara både offer och förövare. Hedersrelaterat våld och förtryck innehåller även några centrala komponenter: heder och anseende, skam och skuld, social kontroll och ryktesspridning. Hedersrelaterat våld och förtryck utövas dels för att få personer att följa familjens normer och värderingar eller för att upprätta förlorad heder.

Utsatthet kan exempelvis bestå av hot, påtryckningar, kontroll och att tvingas att leva med begränsningar av livsutrymme. Från vardagliga val som klädsel och socialt umgänge till livsavgörande beslut som utbildning och val av partner. Våldet och förtrycket kan också utövas som straff mot dem som brutit mot familjens normer och värderingar i syfte att återupprätta familjens heder.

Olika former av bestraffningar kan förekomma.¹⁸⁵ Förutom stark kontroll och påtryckningar kan det handla om bestraffningar i form av hot och fysiskt våld och i vissa fall även dödligt våld. Barnäktenskap och tvångsäktenskap är andra former av sanktioner för att upprätthålla eller återupprätta en familjs heder.

Heteronormativiteten är ofta stark, liksom traditionella könsnormer där skillnad görs i uppfostran av flickor respektive pojkar. Pojkar exempelvis tvingas att utöva kontroll, våld och förtryck gentemot kvinnliga familjemedlemmar.¹⁸⁶ Pojkar och män kan anses skada hedern om de inte beter sig enligt strikt definierade könsroller, om de missbrukar droger eller är kriminella. Äktenskap och familjebildning ses som familjens och kollektivets angelägenhet. Det heterosexuella äktenskapet är ofta normen och synen på skilsmässa är restriktiv. Det råder ett tabu rörande alla former av könsöverskridande identitet och uttryck samt annan sexualitet än heterosexuell.

"Heteronormativiteten är ofta stark, liksom traditionella könsnormer där skillnad görs i uppfostran av flickor respektive pojkar."

Personer som avviker från dessa normer riskerar att utsättas för social exkludering, våld, uppfostringsresor, omvändelseförsök eller tvångsäktenskap.¹⁸⁷ Personer med intellektuella funktionsnedsättningar riskerar också att utsättas för hedersrelaterat våld och förtryck.



Det kan vara försummelse av omvårdnad såsom att undanhålla medicin eller att inte få stöd till att söka LSS-insatser.¹⁸⁸ Personer med intellektuella funktionsnedsättningar utsätts även för vilseledande äktenskap.

Omfattningen av hedersrelaterat våld och förtryck

Det är svårt att veta exakt hur många som är utsatta för hedersrelaterat våld och förtryck. Anmälningsgraden är låg, omfattningen mäts på olika sätt och med olika mätmetoder. Det innebär att resultaten inte är jämförbara. Det är också vanligt att uppgifter som berör hedersrelaterat våld och förtryck ingår som en delmängd i befintlig statistik och att uppgifterna inte sårredovisas.¹⁸⁹ Det finns vissa nationella enkätstudier som ger en uppfattning av förekomsten av hedersrelaterat våld och förtryck i Sverige. År 2007 angav till exempel 5,2 procent av flickorna och 4 procent av pojkarna i årskurs två i gymnasiet att de har begränsningar i sitt val av äktenskapspartner. Forskning visar att de barn och unga som inte får välja sin partner oftare än andra är utsatta för andra former av barnmisshandel under uppväxten, 88 procent jämfört med 42 procent.¹⁹⁰ Socialstyrelsen uppskattar att antalet kvinnor och flickor som kan ha utsatts för könsstympning är 68 000 baserat på befolkningsuppgifter från 2021.¹⁹¹ Det saknas även i stort regionala undersökningar om hur många som utsätts för och utövar våldet. 2019 beräknades andelen ungdomar i Göteborg som lever med hedersrelaterade normer och förtryck till 8–13 procent.¹⁹²



Tillsammans mot målet

En grundläggande förutsättning i arbetet med att förebygga och bekämpa hedersrelaterat våld och förtryck är att förstå hur våldet skiljer sig från annat relationsvåld. Det tidigt förebyggande arbetet bör exempelvis omfatta norm- och värderingsförändrande arbete riktat till föräldrar, men också till far- och morföräldrar och andra närstående som kan ha inflytande i barnuppföstran. Ett sådant arbete kan med fördel bedrivas inom mödra- och barnavård, andra föräldrastödjande instanser och förskola. Samhällsorientering för nyanlända och svenska för invandrare är andra forum för norm- och värderingsförändrande arbete som redan idag innehåller kunskap om mänskliga rättigheter och svensk lagstiftning med bäring på jämställdhetsfrågor. Tidigt förebyggande arbete behöver också riktas till barn och unga i syfte att dels informera om deras lagstad-

"Med anledning av att heder är starkt kopplat till maskulinitetsnormer, och för att pojkar och unga män kan vara både offer och förövare, är det även viktigt att rikta förebyggande insatser specifikt till pojkar och unga män."

gade rättigheter, dels för att bygga tillitsfulla relationer till berörda myndigheter. Med anledning av att heder är starkt kopplat till maskulinitetsnormer, och för att

pojkar och unga män kan vara både offer och förövare, är det även viktigt att rikta förebyggande insatser specifikt till pojkar och unga män.

Vid pågående våld och förtryck är yrkesverksammas kunskap avgörande. Det avser både kunskap om det hedersrelaterade våldets specifika karaktär och uttryck liksom kunskap om och tillämpning av lagstiftningen.¹⁹³ Yrkesverksamma behöver också stärkas i sin yrkes- och myndighetsutövning för att alltid sätta barnets rättigheter främst. I det förebyggande arbetet kan det handla om att inte ge vika för krav på exempelvis särbehandling av pojkar och flickor i förskola och skola. Vid utsatthet (eller vid risk för utsatthet) behövs kompetens för att göra adekvata hot- och riskbedömningar eller att fatta beslut i enlighet med lag om särskilda bestämmelser om vård av unga. Vid upptäckt, skydd och stöd utgör ungas kunskap om sina rättigheter och tillit till myndigheter en förutsättning, som också behöver finnas i det förebyggande arbetet. Enligt socialtjänstlagen ska myndigheter och yrkesverksamma i bland annat socialtjänsten, hälso- och sjukvården och skolan genast anmäla till socialnämnden om de i sin verksamhet får kännedom om eller misstänker att ett barn far illa.¹⁹⁴ Även andra aktörer i länet som möter barn och unga bör använda möjligheten att anmäla oro till socialnämnden.

För att motverka och bekämpa det hedersrelaterade våldets specifika våldsytringar har det instiftats flera lagar. Merparten av dessa har införts under 2000-talet. Flera av dessa infördes under 2022. Åtgärder för en effektiv brottsbekämpning av hedersrelaterat våld och förtryck behövs genom hela rättskedjan. Inte minst för att säkerställa kunskap om lagstiftning om hedersrelaterad brottslighet och tillämpning av den nya lagstiftningen. Det kan också handla om att generellt stärka kunskapen kring hedersrelaterat våld och förtryck bland aktörer inom rättsväsendet. Sådan kunskap är viktig för att säkerställa skydd och stöd för utsatta under en rättsprocess. Insatser som bidrar till att öka förtroendet för aktörer inom rättsväsendet samt kunskap om hur man anmäler brott är också exempel på betydelsefulla insatser.

Eftersom hedersrelaterat våld och förtryck är ett problem som spänner över flickors och kvinnors hela liv innebär det att flera olika aktörer inom kommuner och myndigheter berörs av frågan. Arbetet förutsätter en god samverkan mellan och inom berörda myndigheter och kommunala verksamheter. Skolan har en central roll både i det förebyggande arbetet och när det gäller upptäckt. Det gäller både förskola, grundskola, anpassad grundskola, gymnasieskola, anpassad gymnasieskola och högskole- och vuxenutbildning. Rörande stöd och skydd har socialtjänsten en central roll.

Civilsamhällesorganisationer som bland annat erbjuder stöd till våldsutsatta eller kommer i kontakt med utsatta på andra vis, utgör en viktig samarbetspartner och kunskapskälla.

I Västra Götaland finns fyra delregionala kommun-, och myndighetsgemensamma resurscentrum mot hedersrelaterat våld och förtryck. Yrkesverksamma kan kontakta resurscentrum för att få konsultativt stöd. Resurscentrum erbjuder också samtalsstöd till personer utsatta för hedersrelaterat våld och förtryck.

REGIONALT MÅL

Våld i ungas partnerrelationer ska upphöra i Västra
Götaland

Ungas särskilda livsvillkor och omständigheter

Både pojkar och flickor är utsatta för våld i partnerrelationer. Det finns dock stora skillnader mellan könen avseende våldets frekvens, karaktär och konsekvenser.¹⁹⁵ Ungdomstiden innebär särskilda omständigheter som påverkar både våldsutövandet och konsekvenserna av våldet. Det är en tid som präglas av viktiga psykosociala förändringar och identitetsskapande, intensiv social inlärning och ökad autonomi i förhållande till föräldrar. Digitalt psykiskt våld i form av hot, kontroll eller ofrivillig exponering på nätet är den vanligaste formen av våldsutövande i ungas partnerrelationer.¹⁹⁶

"Det digitala våldet överlappar ofta med våld utanför nätet, som utövas på platser där vuxna finns. Exempelvis i vårdnadshavarens hem eller i skolan."

Det digitala våldet överlappar ofta med våld utanför nätet, som utövas på platser där vuxna finns. Exempelvis i vårdnadshavarens hem eller i skolan.¹⁹⁷

En annan skillnad från våld mot vuxna är att unga våldsutsatta och våldsutövare ofta befinner sig på samma arenor, som i skolan, vilket gör att våldet är ständigt närvarande.

Konsekvenser av våld under en kritisk utvecklingsfas

Våldsutsatthet eller våldsutövande under ungdomstidens kritiska utvecklingsfas har allvarliga konsekvenser på kort och långt sikt. Det finns en ökad risk för psykisk ohälsa och suicid, psykosomatiska problem och skadligt bruk och beroende. Våldet påverkar även möjligheterna till en framgångsrik övergång till vuxenlivet, exempelvis genom negativa effekter på självkänsla och skolprestationer. Det är också under ungdomstiden som många börjar etablera starka känslomässiga band i parrelationer och som sexualiteten får en ökad betydelse för individen. Ungas mer begränsade erfarenheter av tidigare relationer kan påverka möjligheten att identifiera vad som är ett våldsamt beteende. En felaktig bild av vad som är "normalt" i en relation ökar risken för att våldet upprepas senare i livet.¹⁹⁸

Omfattningen av våld i ungas partnerrelationer i Sverige och Västra Götaland

Det är svårt att bedöma den exakta omfattningen av våld i ungas partnerrelationer. Statistik är svår att jämföra eftersom olika undersökningar definierar och frågar om våld på olika sätt. I Sverige är området relativt outforskat. På regional nivå saknas omfattande undersökningar som beskriver förekomsten av såväl våldsutsatthet som våldsutövande i ungas partnerrelationer.

Nationell forskning indikerar att ungdomar och särskilt unga vuxna tycks vara mer utsatta för våld i nära relationer jämfört med äldre vuxna. Var tredje ungdom i årskurs 9 uppger att de varit utsatta för våld i en relation. Flickor och ickebinära uppger i högre grad utsatthet än pojkar.¹⁹⁹ Resultaten i de undersökningar som gjorts varierar. Mellan 18²⁰⁰ – 59²⁰¹ procent av unga uppger att de någon gång utsatts för våld av en partner.

Internationell forskning visar att våld i ungas partnerrelationer är ömsesidigt i större utsträckning än i vuxnas relationer. Med andra ord visar forskning att det är mer sannolikt att både vara offer för partnervåld och samtidigt utöva våld. Pojkar utövar dock i betydligt högre utsträckning sexuellt våld. Flickor har i högre grad erfarenhet av utsatthet för upprepat våld och sexuellt våld.²⁰² Även konsekvenserna av våldet skiljer sig åt. Flickor får oftare fysiska skador, behöver i högre grad uppsöka vård och upplever i högre utsträckning rädsla för sin partner till följd av partnervåld.²⁰³

En ny svensk studie visar att dödligt våld är lika vanligt i ungas partnerrelationer som bland vuxna. Studien visar också att omfattningen av dödligt våld i Sverige mot kvinnor under 26 år är oförändrad, medan våld med dödlig utgång mot vuxna kvinnor minskat något. 97 procent av brottsoffren vid dödligt partnervåld mot unga bestod av flickor som dödades av en manlig partner.²⁰⁴ Ungdomar med könsöverskridande identitet, unga i samkönade relationer, unga med funktionsnedsättning och unga som lever i en hederskontext kan vara särskilt utsatta för våld i ungas partnerrelationer.²⁰⁵ Den senaste tidens undersökningar visar också att våld i ungas partnerrelationer ofta överlappar med annan utsatthet för våld under uppväxten. Det är exempelvis vanligare att unga som utsatts för mobbning eller som upplevt våld i hemmet också utsatts för eller utövat våld i en egen partnerrelation.²⁰⁶



Tillsammans mot målet

En grundläggande förutsättning för att förebygga våld i ungas partnerrelationer är kunskap om våldets omfattning, karaktär och ungas olika livsvillkor och omständigheter. Sådan kunskap behöver finnas både i det förebyggande arbetet och arbetet med skydd och stöd. Det tidigt förebyggande arbetet riktat mot alla unga behöver stärkas och fokusera på att förändra skadliga normer kring maskulinitet och motverka normalisering av våld i ungas relationer och närmiljöer. Den vanliga förekomsten av våldsutövande på nätet, som hot, kontroll, ofrivillig exponering eller sexuell exploatering, ställer exempelvis krav på både vuxnas och ungas egen förståelse för vad våld är och vad som är brottsliga gärningar. Förebyggande insatser riktade mot både unga och föräldrar behöver därför adressera nätet som arena för utsatthet och utövande. Det är också angeläget att stärka återfallsförebyggande arbete riktat mot unga våldsutövare.

För att upptäcka våld är arbetet med att ställa rutinmässiga frågor betydelsefullt. Det är också nödvändigt med ett lyhört och respektfullt bemötande när unga berättar om utsatthet eller utövande.

Unga själva efterfrågar kunskap, stöd och hjälp från vuxna och vill att vuxna frågar och vågar lyssna. Hur vuxna agerar när de får kännedom om

"Unga själva efterfrågar kunskap, stöd och hjälp från vuxna och vill att vuxna frågar och vågar lyssna. Hur vuxna agerar när de får kännedom om våldet har visat sig ha betydelse för om våldet fortsätter eller upphör."	våldet har visat sig ha betydelse för om våldet fortsätter eller upphör. ²⁰⁷ Enligt socialtjänstlagen ska myndigheter och yrkesverksamma i bland annat socialtjänsten, hälso- och
---	--

sjukvården och skolan genast anmäla till socialnämnden om de i sin verksamhet får kännedom om eller misstänker att ett barn far illa.²⁰⁸ Att öka kunskap om våld och att göra det pratbart gör att fler våldsutsatta och våldsutövare kan upptäckas. Därför behövs kompetensutveckling för yrkesverksamma och andra som möter unga samt föräldraskapsstödjande insatser. Verksamheter som möter unga behöver också utarbeta rutiner och arbetssätt för att lotsa vidare till rätt stöd och skydd. Sådana insatser behöver vara utformade utifrån ungas olika livsvillkor och särskilda omständigheter

Åtgärder för en effektiv brottsbekämpning i ungas relationer behövs genom hela rättskedjan. Det kan bland annat handla om att öka antalet anmälningar, exempelvis genom att öka förtroendet för rättsväsendet, till att säkerställa ungas kunskap om vad som är brottsligt och hur det fungerar att anmäla ett brott.

En mängd aktörer i Västra Götaland är alltså viktiga för att våld i ungas partnerrelationer ska upphöra. Exempel på berörda aktörer är skola, öppen ungdomsverksamhet, elevhälsa, ungdomsmottagningar, idrottsrörelsen, polisen och kultursektorn. Aktörer inom rättsväsendet behöver inte bara involveras vid händelse av ett brott, utan kan med fördel involveras vid förebyggande insatser. Samverkan mellan exempelvis polis och socialtjänst är av stor vikt. Socialtjänstens och rättsväsendets aktörers insatser behöver vara utformade för ungas särskilda livsvillkor. Civilsamhällesorganisationers insatser fyller i dag ett glapp i stödet till unga våldsutsatta och våldsutövare, bland annat genom att erbjuda anonymt stöd. Civilsamhället utgör därför en viktig kunskapskälla och samarbetspartner i utvecklingen av insatser.²⁰⁹

REGIONALT MÅL

Arbetet mot mäns våld mot kvinnor i Västra Götaland ska vara anpassat efter livsvillkor och förutsättningar hos grupper med svagt samhälleligt stöd.

Hur påverkas grupper med svagt samhälleligt stöd av våld?

Flickor och kvinnor från alla delar av samhället kan vara utsatta för våld. Men en del grupper kan, som en följd av samhällets diskriminering och marginalisering, befinna sig i en situation som innebär en särskild sårbarhet. Risken för att utsättas för våld kan öka beroende på en persons livsvillkor. Sårbarheten kan också bero på att maktstrukturer och normer skapar hinder för tillgången till

skydd och stödinsatser.

För att kompensera för att samhälsskyddet är svagare för vissa grupper än för andra brukar särskilda satsningar riktas till vissa målgrupper. Detta är ofta nödvändigt men inte till-

"För att kompensera för att samhälsskyddet är svagare för vissa grupper än för andra brukar särskilda satsningar riktas till vissa målgrupper. Detta är ofta nödvändigt men inte tillräckligt. Det är ett samhälleligt ansvar att erbjuda insatser som passar individuella behov."

räckligt.²¹⁰ Det är ett samhälleligt ansvar att erbjuda insatser som passar individuella behov. För att klara det behöver verksamheter var organiserade för att kunna möta alla oavsett livsvillkor. Därför riktar det regionala målet in sig på hur det ordinarie arbetet mot mäns våld mot kvinnor kan förbättras för att tillgodose insatser som är anpassade för alla.

Följande grupper kan anses ha ett svagare stöd av samhället:

- hbtqi+ personer
- barn och unga kvinnor
- äldre kvinnor
- flickor/kvinnor med funktionsnedsättningar
- flickor/kvinnor med skadligt bruk och beroende
- flickor/kvinnor i hemlöshet
- flickor/kvinnor utsatta för prostitution och människohandel
- flickor/kvinnor som lever i en hederskontext
- flickor/kvinnor med utländsk bakgrund och migrationserfarenhet²¹¹

Flickor och kvinnor som blir utsatta för våld och tillhör en grupp med svagt samhälleligt stöd och skydd kan påverkas på flera sätt. Det kan handla om att gruppen är utsatt i särskilt hög grad, att brotten ger särskilt allvarliga konsekvenser för individen som utsätts, brist på resurser eller möjligheter att förändra sin situation eller att göra den känd. Det kan också handla om starka beroendeförhållanden till våldsutövare. Även personer som utövar våld och tillhör grupper med svagt samhälleligt stöd, har sämre tillgång till träffsäkra insatser för att sluta med sitt beteende.

Bristande samhällsstöd och fokus på våld

Det som kan anses vara gemensamt är att samhällets insatser, från förebyggande arbete till upptäckt, stöd och skydd samt rättsprocesser sällan är utformade så att de passar alla. Det kan exempelvis handla om brister i tillgänglighet och inkludering i information och kommunikation eller svårigheter att få plats i skyddat boende.²¹² Det kan också handla om att rutiner för att fråga om våld fokuserar på vissa typer av våldsutsatthet och riskerar att missa andra. Det kan även vara så att bemötandet brister så att vissa grupper inte kan eller vill söka hjälp eller ta del av stöd.²¹³

Som exempel visar undersökningar att personer med funktionsnedsättning är utsatta för våld i högre utsträckning, samtidigt som stödet till personer med funktionsnedsättning ofta brister på så sätt att våldet inte upptäcks, att det förminskas eller att det förklaras med egenskaper hos den utsatta.²¹⁴ I stället för att behandlas likvärdigt och genom koordinerade insatser sätts våldet "i andra hand" och andra behov prioriteras. En bidragande faktor är bristen på styrning och rutiner. Ofta finns formella rättigheter, men de realiseras inte i praktiken.



Tillsammans mot målet

För att minska risken för diskriminering och säkra likvärdig tillgång till insatser behövs åtgärder på flera nivåer, från styrdokument och rutiner som säkerställer rättighetsbaserat arbete, till den individuella kunskapen hos yrkesverksamma och den enskildas möjlighet till delaktighet och inflytande. Resurssättning är avgörande för att möta och erbjuda individanpassat stöd. Kunskap om, och inkludering av,

"Kunskap om, och inkludering av, marginaliserade grupperns livsvillkor behöver finnas i såväl tidigt förebyggande och återfallsförebyggande arbete, som i stöd- och skyddsinsatser samt i rättsprocesser."

marginaliserade gruppernas livsvillkor behöver finnas i såväl tidigt förebyggande och återfallsförebyggande arbete, som i stöd- och skyddsinsatser samt i rättsprocesser. En insats

behöver exempelvis både vara tillgänglig fysiskt och informationsmässigt. Den behöver också upplevas relevant för den som är i behov av stöd samt hålla god kvalitet, oavsett vad mottagaren har för förutsättningar.²¹⁵

Det finns behov av ökad kunskap om skillnader mellan och inom olika grupper; i hur våldet utövas, dess konsekvenser och om faktorer som kan osynliggöra eller påverka den enskildas möjligheter att bli fri från våld eller sluta utöva våld. Verksamheter som direkt påverkar vardagen för de utpekade grupperna ovan berörs i särskilt hög utsträckning. Socialtjänst och vård- och omsorg, som möter personer med skadligt bruk och beroende eller personer med insatser inom ramen för LSS¹ samt aktörer inom rättsväsendet utgör exempel på aktörer som möter våldsutsatta och våldsutövare i grupper med svagt samhälleligt stöd och som kan behöva särskild kunskap om våld. Även aktörer som möter alla grupper i samhället, som primärvård, tandvård eller skola, behöver säkra likvärdighet och inkludering. Civilsamhällesorganisationer, särskilt kvinno-/tjej-/transjourer och andra organisationer med särskilt fokus på att ge stöd till människor i utsatthet, har ofta kommit till som kompensation för brister i offentliga aktörers stöd. Dessa utgör en viktig samarbetspartner och källa till kunskap i utvecklingsarbete och kvalitetssäkring.

¹Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (SFS 1993:387)

Slutnoter

- 1 Fi2021/02746. Regleringsbrev
- 2 Regeringen. (2016). *Mål för jämställdhet*. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/jamstalldhet/mal-for-jamstalldhet/> (Hämtad 2023-09-18).
- 3 Fi2021/02746 Regleringsbrev.
- 4 Jämställdhetsmyndigheten. (2022). *På väg mot jämställdhet. Uppföljning av Länsstyrelsernas strategier för jämställdhet 2017-2021*. <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/kqxbfw5s/rapport-2022-22-uppf%C3%B6ljning-av-l%C3%A4nsstrategier.pdf> (Hämtad 2023-11-03).
- 5 Jämställdhetsmyndigheten. (2022). *Planera, organisera och följ upp. Vägledning för jämställdhetsintegrering i myndigheter*. <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/hv1lr0kt/va-gledning-med-bilaga-sja-lvskattning.pdf> (Hämtad 2023-11-03).
- 6 Ibid. samt Ekonomistyrningsverket. 2023. *Varför jämställdhetsbudgetering?* <https://forum.esv.se/styrning/jamstalldhetsbudgetering/Varfor-jamstalldhets-budgetering/> (Hämtad 2023-11-02).
- 7 Sveriges Kommuner och Regioner. (u.å.). *Prisma – för samordning av horisontella perspektiv*. <https://skr.se/skr/demokratiledningstyrning/manskligarattigheterjamlikhet/stodforsamordning/prisma.52131.html> (Hämtad 2023-10-27).
- 8 Naturskyddsföreningen. (2022). *Vad har klimatförändringar med jämställdhet att göra?* <https://www.naturskyddsforeningen.se/artiklar/vad-har-klimatforandringar-med-jamstalldhet-att-gora/> (Hämtad 2023-10-30).
- 9 Social Hållbarhet. (2023). *Vad är ekonomisk hållbar utveckling?* <https://www.socialhallbarhet.se/vad-ar-en-ekonomisk-hallbar-utveckling/> (Hämtad 2023-11-06).
- 10 Proposition 2023/24:1. *Budgetpropositionen för 2024. Utgiftsområde 13; Jämställdhetsmyndigheten. (2019). Kvinnor har det tuffare än män i politiken.* <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/q3emapd4/kvinnor-har-det-tuffare-an-man-inom-politiken-2019-10-24.pdf> (Hämtad 2023-11-03).
- 11 Sveriges Kvinnolobby. (2019). *Jämställdhet mot segregation om utrikes födda kvinnors livsvillkor makt och inflytande*. <https://sverigeskvinnoorganisationer.se/wp-content/uploads/2022/11/Jamstalldhet-mot-segregation.pdf> (Hämtad 2023-11-03); SCB. (2022). *Deltagandet i de allmänna valen 2022*. https://www.scb.se/contentassets/1a32243d72e5443cae13cb4162b2e007/me0105_2022a01_br_me09br2301.pdf (Hämtad 2023-11-03).
- 12 Jämställdhetsmyndigheten. (2021). *Kvinnor och män i lokal demokrati*. https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/d2nn1t4m/2021-3_kvinnor-och-man-i-lokal-demokrati_2021-03-03.pdf (Hämtad 2023-10-17).
- 13 Länsstyrelsen Västra Götaland. (2023). *Om kvinnor och män i Västra Götaland – En statistikbok*.
- 14 Ibid.
- 15 Folke, O., & Rickne, J. (2016). The Glass Ceiling in Politics: Formalization and Empirical Tests. *Comparative Political Studies*, 49(5), 1.
- 16 Länsstyrelsen Västra Götaland. (2023). *Om kvinnor och män i Västra Götaland – En statistikbok*.
- 17 Sveriges Kommuner och Regioner (2020). *Tabell 10. Antal anställda efter ålder och kommun nov 2020*. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fskr.se%2Fdownload%2F18.6deffc76178c9b0208cefbb%2F1618408519891%2FTabell-10-KP-2020.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK> (Hämtad 2023-11-03).
- 18 Västra Götalandsregionen. (2020). *Personalsammansättning i Västra Götalandsregionen utifrån kön, ålder och födelseland*. <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/RS7897-268913469-555/SURROGATE/Personalsammans%C3%A4ttning%20i%20V%C3%A4stra%20G%C3%B6talandsregionen.pdf> (Hämtad 2023-11-03).
- 19 Jämställdhetsmyndigheten. (2020). *Jämställdhet i akademien. Slutredovisning av jämställdhetsintegrering i högskolor och universitet – programperioden 2016-2019*. <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/aktuellt/publikationer/jamstalldhet-i-akademien-2020-6/> (Hämtad 2023-11-03).
- 20 Jämställdhetsmyndigheten. (2019). *Kvinnor har det tuffare än män i politiken*. <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/q3emapd4/kvinnor-har-det-tuffare-an-man-inom-politiken-2019-10-24.pdf> (Hämtad 2023-11-03).
- 21 Länsstyrelsen Västra Götaland. (2023). *Om kvinnor och män i Västra Götaland – En statistikbok*.
- 22 Brax, D. (2022) *Delrapport: Hot och hat mot forskare och lärare i svensk högskolesektor*, p. 2022.
- 23 Ibid.
- 24 Sveriges Kommuner och Regioner (2022). *Kvinnor och män i politiken. Risker och konsekvenser av att bli utsatt för hot, hat och våld*

- Se även; SOU 2020:56. Kommittén Nationell satsning på medie- och informationskunnighet och det demokratiska samtalet *Demokratisk delaktighet, desinformation, propaganda och nåthet i Sverige*.
- 25 Se till exempel, Proposition.2009/10:55. *En politik för det civila samhället*
- 26 Scaramuzzino, G. and Scaramuzzino, R. (2021) "Hat, hot och kränkningar mot ledare: Politisk, rumslig och personlig kontroll av civilsamhället," *Socialvetenskaplig tidskrift*, 28(1), p. 51.
- Se även; Myndigheten för ungdoms och civilsamhällesfrågor (2021). *Kartläggning av hot och hat mot det civila samhället*.
<https://www.mucf.se/publikationer/kartlaggning-av-hot-och-hat-mot-det-civila-samhallet>.
(Hämtad 2024-01-23).
- 27 Jämställdhetsmyndigheten. (2021). *Kvinnor och män i lokal demokrati*.
https://jamstalldetsmyndigheten.se/media/d2nn1t4m/2021-3_kvinnor-och-man-i-lokal-demokrati_2021-03-03.pdf (Hämtad 2023-10-17).
- 28 Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor (2023). *En sammanfattad bild av ungas levnadsvillkor i Sverige - Ung idag 2023*
- 29 Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor (2021) *Viljan att förändra. Drivkrafter, hinder och utmaningar för ungas samhällsengagemang - FOKUS 21*
- 30 Ibid.
- 31 Ibid.
- 32 Socialstyrelsen. 2023. *Om krisberedskap, civilt försvar och totalförsvar*.
<https://kunskapsguiden.se/omraden-och-teman/arbetsmetoder-och-perspektiv/krisberedskap-och-civilt-forsvar/om-krisberedskap-civilt-forsvar-och-totalforsvar/> (Hämtad 2023-11-01).
- 33 Svenska Röda Korset. (2021). *Människan i krisen*.
- 34 Proposition 2023/24:1 bilaga 3. *Ekonomisk jämställdhet*.
- 35 Försvarsmakten. (2021). *Handlingskraft - handlingsplan för att främja och utveckla en sammanhängande planering för totalförsvaret 2021-2025*.
- 36 Ibid.
- 37 Ibid.
- 38 Andersson, Ulrika (2022). *Stärkt förtroende för sjukvården, journalister och riksdagens politiker*. I Andersson, U., Oscarsson, H., Rönnerstrand B. & Theorin, N. (red) *Du sköra nya värld*. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet.
- 39 Holmberg, S., Rothstein, B. (2022). *Den svenska tilliten fortsatt hög - men sjunker i utsatta grupper*. I Andersson, U., Oscarsson, H., Rönnerstrand B. & Theorin, N. (red) *Du sköra nya värld*. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet.
- 40 Kvinna till kvinna. (U.å.). *Sexuellt våld i krig och konflikt*.
<https://kvinnatillkvinna.se/om-oss/vart-arbete/sexuellt-vald-i-krig-och-konflikt/#vald-i-hemmet>
(Hämtad 2023-11-01).
- 41 Försvarsmakten. (2021). *Handlingskraft - handlingsplan för att främja och utveckla en sammanhängande planering för totalförsvaret 2021-2025*.
- 42 Svensk kollektivtrafik. (2022). *Kollektivtrafiksbarometern 2022 - tema kvinnors och mäns resande*.
- 43 Transportstyrelsen. 2022. *Statistik över körkortsinnehavare efter kön*.
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Korkort/Statistik-over-korkortsinnehavare-efter-kon/> (Hämtad 2023-11-01).
- 44 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. 2023. *Tio sektorer för ett enat försvar*.
<https://www.krisinformation.se/detta-gor-samhallet/mer-om-sveriges-krisanteringssystem/samhallets-ansvar/tio-beredskapssektorer> (Hämtad 2023-11-01).
- 45 Skr. 2016/17:10. *Makt, mål och myndighet - feministisk politik för en jämställd framtid*
- 46 SOU 2022:4. Kommissionen för jämställda livsinkomster. *Minska gapet. Åtgärder för jämställda livsinkomster*.
- 47 Länsstyrelsen Västra Götaland. (2023). *Om kvinnor och män i Västra Götaland - En statistikbok*.
- 48 Baianstovu, Runa & Särnstedt Gramnaes, Emmie (2021). *Vägar ut och vägar in. Hedersrelaterat våld och förtryck och kvinnors etablering i arbetslivet*. Institutionen för juridik, psykologi och socialt arbete, Örebro universitet.
<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:oru:diva-9191>
- 49 SCB (2022). *Svenskarnas kapitalinkomster ojämnt fördelade*.
<https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2022/svenskarnas-kapitalinkomster-ojamt-fordelade/>
(Hämtad 2023-11-03).
- 50 Länsstyrelsen Västra Götaland. (2023). *Om kvinnor och män i Västra Götaland - En statistikbok*.
- 51 Ibid.
- 52 Ibid.
- 53 FORTE. (2016). *Arbetsmiljön i kvinnodominerade sektorer. Förstudie inför utlysning av forskningsmedel*.
<https://forte.se/app/uploads/2016/03/rapport-arbetsmiljo-kvinnodominerade-sektorer.pdf>
(Hämtad 2023-11-03).
- 54 Arbetsmiljöverket. (2017). *En vitbok om kvinnors arbetsmiljö*.
<https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/rapporter/en-vitbok-om-kvinnors-arbetsmiljo-rapport2017-6.pdf> (Hämtad 2023-11-03).
- 55 Länsstyrelsen Västra Götaland. (2023). *Om kvinnor*

och män i Västra Götaland – En statistikbok.

56 Arbetsmiljöverket. (2017). *En vitbok om kvinnors arbetsmiljö*.

<https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/rapporter/en-vitbok-om-kvinnors-arbetsmiljo-rapport2017-6.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

57 Regeringen. (2023). *Dags att förändra synen på den framgångsrika företagaren*.
<https://www.regeringen.se/artiklar/2023/09/dags-att-forandra-synen-pa-den-framgangsrika-entreprenoren/> (Hämtad 2023-12-18).

58 Egen uträkning. Företagare 16+ år efter bolagsform 2020. Statistik hämtad från, Länsstyrelsen Västra Götaland. (2023). *Om kvinnor och män i Västra Götaland – En statistikbok*.

59 Vinnova. (2008). *Forskning om kvinnors företagande. Presentation av projekten*.
<https://www.vinnova.se/contentassets/5e3884652f314256ad894db18ad3eae5/vi-08-19.pdf?cb=20171117155610> (Hämtad 2023-11-03).

60 Regeringen. (2023). *Utmaningar med offentligupphandling för små- och enmansföretag synliggörs på rundabordssamtal*.
<https://www.regeringen.se/artiklar/2023/12/dags-att-underlatta-for-sma-foretag-som-vill-delta-i-offentliga-upphandlingar/> (Hämtad 2023-12-18).

61 Malmström, M. & Wincent, J. (2021). *Offentlig finansiering av företagande ur ett jämställdhetsperspektiv*. Jämställdhetsmyndigheten.
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/ygshqsx4/bilaga-2-till-rapport-2022-2.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

62 Ibid.

63 Svenskt näringsliv. (2023). *Varför driver så få kvinnor företag i Sverige?*
https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/966xaz_rapport_varfor_driver_sa_fa_kvinnor_foretag_webbpdf_1204220.html/Rapport_Varfor_driver_sa_fa_kvinnor_foretag_webb.pdf (Hämtad 2023-12-07).

64 Sveriges kommuner och regioner. (2023). *Företagsklimat*.
<https://skr.se/skr/naringslivarbetedigitalisering/naringslivforetagsklimat/foretagsklimat.2769.html> (Hämtad 2023-12-18).

65 Myndigheten för delaktighet & Jämställdhetsmyndigheten. (2019). *Ekonomisk jämställdhet för kvinnor med funktionsnedsättning. Kartläggning av utmaningar för att nå det andra jämställdhetspolitiska delmålet*
<https://www.mfd.se/contentassets/4a83dd50ab084b79a86f69594f3a0915/ekonomisk-jamstalldhet-for-kvinnor-2019-8.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

66 Myndigheten för delaktighet (2021). *Jämställdhetsintegrering i Myndigheten för delaktighet*

2022-2025.

<https://www.mfd.se/globalassets/2021-13-jamstalldhetsintegrering-i-myndigheten-for-delaktighet.pdf> (Hämtad 2024-01-25).

67 Myndigheten för delaktighet. (2019). *Ekonomisk jämställdhet – Resultat från Rivkraft 25*.
<https://www.mfd.se/contentassets/34d6105a4efa4170910101e5dc3636e4/2019-4-ekonomisk-jamstalldhet-rivkraft-25.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

68 Myndigheten för delaktighet & Jämställdhetsmyndigheten. (2019). *Ekonomisk jämställdhet för kvinnor med funktionsnedsättning. Kartläggning av utmaningar för att nå det andra jämställdhetspolitiska delmålet*
<https://www.mfd.se/contentassets/4a83dd50ab084b79a86f69594f3a0915/ekonomisk-jamstalldhet-for-kvinnor-2019-8.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

69 Ibid.

70 SCB. (2022). *Situationen på arbetsmarknaden för personer med funktionsnedsättning*.
https://www.scb.se/contentassets/25d8915ea32943c29c134e9ceea7066c/am0503_2022a01_br_am80br2302.pdf (Hämtad 2023-11-03).
Diskrimineringsombudsmannen. (2014). *Mötas av hinder – en analys av upplevelser av diskriminering som har samband med diskrimineringsgrunden funktionsnedsättning*.
<https://www.do.se/download/18.277ff225178022473141e2f/1661847925845/rapport-motas-av-hinder.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

71 Myndigheten för delaktighet & Jämställdhetsmyndigheten. (2019). *Ekonomisk jämställdhet för kvinnor med funktionsnedsättning. Kartläggning av utmaningar för att nå det andra jämställdhetspolitiska delmålet*
<https://www.mfd.se/contentassets/4a83dd50ab084b79a86f69594f3a0915/ekonomisk-jamstalldhet-for-kvinnor-2019-8.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

72 Myndigheten för delaktighet. (2018). *Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Allmän kommentar nr 3 om kvinnor och flickor med funktionsnedsättning (svensk översättning)*.
<https://www.mfd.se/contentassets/ba0a9e583c85444c961fd0391fbb57bf/2018-4-allman-kommentar-nr-3-om-artikel-6-kvinnor-och-flickor-med-funktionsnedsattning.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

73 Jämställdhetsmyndigheten. (2022). *Stärkta möjligheter genom samverkan. Insatser för att underlätta utrikes födda kvinnors inträde på arbetsmarknaden*.
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/s5wdbimq/rapport-sta-rkta-mo-jligheter-genom-samverkan.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

74 Baianstovu, Runa & Särnstedt Gramnaes, Emmie (2021). *Vägar ut och vägar in. Hedersrelaterat våld*

och förtryck och kvinnors etablering i arbetslivet.

Institutionen för juridik, psykologi och socialt arbete, Örebro universitet.

<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:oru:diva-9191>

75 Promemoria. S2022/03072. Delrapport – kansliet för hållbart arbetsliv.

76 SCB. (u.å.). Andel utrikes födda förvärvsarbetande 20–64 år efter åldersgrupp, ny tidsserie. År 2019 – 2021. https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__AM__AM0207__AM0207Z/ForvUtlAlderN/ (Hämtad 2023-11-03).

77 Länsstyrelsen Västra Götaland. (2023). Om kvinnor och män i Västra Götaland – En statistikbok.

78 Jämställdhetsmyndigheten. (2023). Mellan tillit och misstro. Utrikes födda kvinnor om sina behov och hinder i relation till arbetsmarknadsetablering.

<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/bp5dklfj/rapport-2023-05-utrikes-fodda-kvinnor-mellan-tillit-och-misstro-2023-03-24.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

79 Arbetsförmedlingen. (2019). Vad händer i mötet? Hur arbetsförmedlars arbetssätt kan bidra till ökad jämställdhet. <https://arbetsformedlingen.se/download/18.47a458fb16df81b9133535c/1580481121047/vad-hander-i-motet.pdf> (Hämtad 2023-10-05).

80 Nybom, J. (2012) Aktivisering av socialbidragstagare om stöd och kontroll i socialtjänsten. (Rapport i socialt arbete, 141).

81 Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor. (2021). Unga utrikes födda kvinnors etablering i arbetslivet En analys av hinder och möjligheter. https://www.muuf.se/sites/default/files/2021/06/unga_utrikes_fodda_tjejers_etablering_tillganglighetsanpassad.pdf (Hämtad 2023-11-03).

82 Se till exempel; SOU 2006:60. Utredningen om makt, integration och strukturell diskriminering. På tröskeln till lönearbete Diskriminering, exkludering och underordning av personer med utländsk bakgrund; Länsstyrelsen Stockholm (2018). Antisvart rasism och diskriminering på arbetsmarknaden. https://cemfor.uu.se/digitalAssets/755/c_755790-1_3-k_r2018-21-antisvart-rasism-och-diskriminering-webb.pdf (Hämtad 2023-11-03).

83 Landell, E. (2021). Försörjning med fördröjning – en ESO-rapport om utrikes födda kvinnors etablering på arbetsmarknaden. Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi. https://eso.expertgrupp.se/rapporter/2021_7_forsorjning-med-fordrojning/ (Hämtad 2023-11-03)

84 Arbetsförmedlingen. (2019). Vad händer i mötet? Hur arbetsförmedlars arbetssätt kan bidra till ökad jämställdhet.

85 SOU 2023:24. Utredningen om Förbättrad arbetsmarknadsetablering för utrikes födda kvinnor. Etablering för fler. Jämställda möjligheter till integration:

delbetänkande

86 Länsstyrelsen Värmland. (2022). Uppsökande och motiverande arbete för att nå utrikes födda kvinnor. Länsstyrelsens återrapportering av uppdrag 29 enligt regleringsbrevet för 2021.

<https://integration.lansstyrelsen.se/wp-content/uploads/Lansstyrelsernas-aterrapportering-av-uppdrag-29-enligt-RB-2021.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

87 Länsstyrelsen Värmland. (2023). Lagesbilder från kommuner 2022 Länsstyrelsens återrapportering av uppdrag 3.B.16 enligt regleringsbrevet för 2022. <https://integration.lansstyrelsen.se/wp-content/uploads/Lansstyrelsernas-aterrapportering-av-uppdrag-3.B.16-Lagesbilder-enligt-RB-2022.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

88 Ibid.

89 Gillberg, N., Ek Österberg, E. and Zapata, P. (2022) Utbildningspliktens praktik – Västra Götaland (Förvaltningshögskolans rapporter nummer 164), p. 2022.

90 Jämställdhetsmyndigheten. 2023. Delmål 3: Jämställd utbildning. <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/jamstalldhets-i-sverige/delmål-3-jamstalld-utbildning/> (Hämtad 2023-11-08).

91 Jämställdhetsmyndigheten (2023). Ogiltig frånvaro för jämställdheten – En uppföljning av det jämställdhetspolitiska delmålet om jämställd utbildning. <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/jguphqgn/ogiltig-fr%C3%A5nvaro-f%C3%B6r-j%C3%A4mst%C3%A4lldheten-en-uppf%C3%B6ljning-av-det-j%C3%A4mst%C3%A4lldhetspolitiska-delm%C3%A5let-om-en-j%C3%A4mst%C3%A4lld-utbildning.pdf> (Hämtad 2023-11-11).

92 Ibid.

93 Jämställdhetsmyndigheten. (2023). Analys av den könsssegregerade arbetsmarknaden – underlagsrapport 2023:8. <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/zo0j4rhc/underlagsrapport-2023-08-analys-av-den-konssegregerade-arbetsmarknaden-23-04-27.pdf> (Hämtad 2023-11-11).

94 Jämställdhetsmyndigheten (2023). Ogiltig frånvaro för jämställdheten – En uppföljning av det jämställdhetspolitiska delmålet om jämställd utbildning. <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/jguphqgn/ogiltig-fr%C3%A5nvaro-f%C3%B6r-j%C3%A4mst%C3%A4lldheten-en-uppf%C3%B6ljning-av-det-j%C3%A4mst%C3%A4lldhetspolitiska-delm%C3%A5let-om-en-j%C3%A4mst%C3%A4lld-utbildning.pdf> (Hämtad 2023-11-11).

95 Skolinspektionen. 2023. Skolenkäten 2023 – Resultatredovisning för Skolenkäten. <https://www.skolinspektionen.se/globalassets/02-beslut-rapporter-stat/statistik/statistik-skolenkaten/2023/totalrapport-2023.pdf>

(Hämtad 2023-11-02).

96 Skolinspektionen. (U.å.). *Sök rapporter och beslut från Skolinspektionen*.
<https://www.skolverket.se/skolutveckling/statistik/sok-rapporter-och-beslut-fran-skolinspektionen?sok=SokSE&termin=VT2023> (Hämtad 2023-11-02).

97 SOU 2022:70. Betänkande av Utredningen En uppväxt fri från våld. *En uppväxt fri från våld – En nationell strategis för att bekämpa våld mot barn*. Volym 1

98 Jämställdhetsmyndigheten 2023:16 *Ogiltig frånvaro för jämställdheten – En uppföljning av det jämställdhetspolitiska delmålet om jämställd utbildning*.
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/jguphqgn/ogiltig-fr%C3%A5nvaro-f%C3%B6r-j%C3%A4mst%C3%A4lldheten-en-uppf%C3%B6ljning-av-det-j%C3%A4mst%C3%A4lldhetspolitiska-delma%C3%A5let-om-en-j%C3%A4mst%C3%A4lld-utbildning.pdf> (Hämtad 2023-11-11).

99 Ibid.

100 Brottsförebyggande rådet. (2023). *Skolfaktorers betydelse för elevers utsatthet för våld och hot i skolmiljö*.
<https://bra.se/publikationer/arkiv/publikationer/2023-02-08-skolfaktorers-betydelse-for-elevers-utsatthet-for-hot-och-vald-i-skolmiljo.html>. (Hämtad 2024-02-26).

101 Länsstyrelsen Västra Götaland. (2022). *Om kvinnor och män i Västra Götaland – En statistikbok*.

102 Jämställdhetsmyndigheten. (2023). *Analys av den könssegregerade arbetsmarknaden – underlagsrapport 2023:8*.

103 Jämställdhetsmyndigheten. 2023. *Delmål 3: Jämställd utbildning*.
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/jamstalldhet-i-sverige/delmål-3-jamstalld-utbildning/> (Hämtad 2023-11-02).

104 Skrivelse 2016/17:10. *Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid*.

105 Ibis.

106 Jämställdhetsmyndigheten (2023). *Ogiltig frånvaro för jämställdheten – En uppföljning av det jämställdhetspolitiska delmålet om jämställd utbildning*.
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/jguphqgn/ogiltig-fr%C3%A5nvaro-f%C3%B6r-j%C3%A4mst%C3%A4lldheten-en-uppf%C3%B6ljning-av-det-j%C3%A4mst%C3%A4lldhetspolitiska-delma%C3%A5let-om-en-j%C3%A4mst%C3%A4lld-utbildning.pdf> (Hämtad 2023-11-11).

107 Länsstyrelsen Västra Götaland. (2022). *Om kvinnor och män i Västra Götaland – En statistikbok*.

108 Skrivelse 2016/17:10. *Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid*.

109 SOU 2020:46. Betänkande av jämlikhetskommissionen. *En gemensam angelägenhet*.

110 Grönqvist, Hans & Niknami, Susan (2017). *Ankomst och härkomst – en ESO-rapport om skolresultat*

och bakgrund. [Stockholm]: Regeringskansliet, Finansdepartementet.

111 Broström, L. and Jansson, B. (2022) *Leaving Boys Behind? The Gender Gap in Education among Children and Young People from Foreign Backgrounds 2010–2020: A Nordic Review*, p. 2022.

112 Folkhälsomyndigheten. 2023. *Skolbarns hälsovanor i Sverige 2021/22 Nationella resultat*

113 Ibid.

114 Jämställdhetsmyndigheten. 2023. *Ogiltig frånvaro för jämställdheten. En uppföljning av det jämställdhetspolitiska delmålet om en jämställd utbildning*. rapport-2023-16-uppföljning-delmål-3-2023-10-31 (jamstalldhetsmyndigheten.se) (Hämtad 2024-02-02).

115 Brottsförebyggande rådet. (2024). *Hot och våld mot elever i skolmiljö*.
<https://bra.se/publikationer/arkiv/publikationer/2024-02-01-hot-och-vald-mot-elever-i-skolmiljo.html>. (Hämtad 2024-02-26).

116 Skrivelse 2016/17:10. *Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid*.

117 SCB. (2021). *En fråga om tid (TID2021) En studie av tidsanvändning bland kvinnor och män 2021*.
https://www.scb.se/contentassets/4e98132b0b784a01b6e4762e909a6fa2/le0103_2021a01_br_lebr2202.pdf (Hämtad 2023-11-03).

118 Konjunkturinstitutet. (2023). *FÖRDJUPNING. Könsskillnader på arbetsmarknaden*.
<https://www.konj.se/download/18.4c1e374215b0f76f62f4697a/1490689412925/K%C3%B6nsskillnader%20p%C3%A5%20arbetsmarknaden.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

119 Haas, L. and Hwang, C.P. (2019) "Policy is not enough – the influence of the gendered workplace on fathers' use of parental leave in Sweden," *Community, work & family*, 22(1), pp. 58–76

120 Se till exempel; Jämställdhetsmyndigheten. (2023). *Steg framåt och nya utmaningar. Resultatrapport 2023*.
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/mezpvwga/steg-frama-t-och-nya-utmaningar-resultatrapporten-2023.pdf> (Hämtad 2023-11-03); Inspektionen för socialförsäkringarna. (2022). *Hur används närståendepenning? En redovisning av det ekonomiska stödet för vård av närstående under perioden 2000–2019*.
<https://isf.se/download/18.10c9f83718419ab7ad02436/1666966180376/Rapport%202022-6%20Hur%20anv%C3%A4nds%20n%C3%A4rst%C3%A5endepenning.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

121 SCB. (2021). *En fråga om tid (TID2021) En studie av tidsanvändning bland kvinnor och män 2021*.
https://www.scb.se/contentassets/4e98132b0b784a01b6e4762e909a6fa2/le0103_2021a01_br_lebr2202.pdf (Hämtad 2023-11-03).

- 122 Skrivelse 2016/17:10. Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid.
- 123 Jämställdhetsmyndigheten. (2023). Livspusslet som inte går ihop, En uppföljning av det jämställdhetspolitiska delmålet om en jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet.
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/aktuellt/publikationer/rapport-2023-17/> (Hämtad 2024-01-09).
- 124 Länsstyrelsen Västra Götaland. (2023). Om kvinnor och män i Västra Götaland – En statistikbok.
- 125 TCO. (2023). Föräldraledigheten under barnens två första år – Mer ojämsställd än statistiken visar.
https://kxs-tcotco.euwest01.umbraco.io/media/1bcjhjth/tco_rapport_f%C3%B6r%C3%A4ldraledighet-f%C3%B6rsta-2-%C3%A5r.pdf (Hämtad 2023-11-02).
- 126 Inspektionen för Socialförsäkringen. (2023). Rapport 2023:11. Vilka föräldrar använder obetald föräldraledighet? En analys av hur mammor och pappor kombinerar föräldrapenning och obetald föräldraledighet.
<https://isf.se/download/18.22b4e83818b85373fb325620/1616992686135/Rapport%202022> (Hämtad 2024-01-09).
- 127 Försäkringskassan. (2013). Ojämsställd arbetsbörda – föräldraledighetens betydelse för fördelning av betalt och obetalt arbete.
- 128 Ibid.
- 129 Försäkringskassan. (2021). Föräldrapenning bland samkönade och olikkönade föräldrar.
<https://www.forsakringskassan.se/download/18.3ab4e9fc17db121eae6153/1641805911610/foraldrapenning-bland-samkonade-och-olikkonade-foraldrar-korta-analyser-2021-4.pdf> (Hämtad 2023-11-03).
- 130 Öun, I. & Grönlund, J. (2022). Familjevänligt arbete – för vem? Försäkringskassan.
<https://www.forsakringskassan.se/download/18.2b66f977183b9e45a10310/1666947326692/familjevanligt-arbete-for-vem-forskarrapport-2022-2.pdf> (Hämtad 2023-11-03).
- 131 Skrivelse 2016/17:10. Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid.
- 132 Jämställdhetsmyndigheten (2023) Resultatrapport 2023.
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/mezpvwga/steg-frama-t-och-nya-utmaningar-resultatrapporten-2023.pdf> (Hämtad 2023-11-03).
- 133 Folkhälsomyndigheten. 2022. Vad är folkhälsa, jämlik hälsa och folkhälsoarbete.
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-ar-folkhalsa/folkhalsa-och-jamlik-halsa/> (Hämtad 2023-11-01).
- 134 Folkhälsomyndigheten. 2023. Sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter (SRHR).
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/sexuell-halsa-hivprevention/sexuell-och-reproduktiv-halsa-och-rattigheter/> (Hämtad 2023-11-01).
- 135 Sveriges kommuner och regioner. 2023. En personcentrerad, tillgänglig och jämlik mödrahälsovård och förlossningsvård samt förstärkta insatser för kvinnors hälsa 2023.
<https://skr.se/download/18.758d83b4185a9e935d8b452b/1675069775162/Overenskommelse-forlossningsvard-och-kvinnors-halsa-2023.pdf> (Hämtad 2024-01-30).
- 136 Jämställdhetsmyndigheten. 2023. Delmål 5: jämställd hälsa.
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/jamstalldhets-sverige/delmål-5-jamstalld-halsa/> (Hämtad 2023-12-22).
- 137 Jämställdhetsmyndigheten. 2020. Lågutbildade kvinnors medellivslängd ökar inte i samma takt som andra grupper.
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/aktuellt/publikationer/lagutbildade-kvinnors-medellivslangd-okar-inte-i-samma-takt-som-andra-grupper-2020-1/> (Hämtad 2023-11-14).
- 138 Vård- och omsorgsanalys. (2021). Långt bort men nära – Kartläggning av primärvården i landsbygden.
- 139 Folkhälsomyndigheten. 2023. Hur hänger livsvillkor och hälsa ihop?
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/tolkad-rapportering/folkhalsan-i-sverige/hur-hanger-livsvillkor-och-halsa-ihop/> (Hämtad 2023-11-01).
- 140 Jämställdhetsmyndigheten. 2020. Lågutbildade kvinnors medellivslängd ökar inte i samma takt som andra grupper.
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/aktuellt/publikationer/lagutbildade-kvinnors-medellivslangd-okar-inte-i-samma-takt-som-andra-grupper-2020-1/> (Hämtad 2023-11-14).
- 141 Uppsala universitet, Nationellt Centrum för Kvinnofrid. (2014). Våld och hälsa, En befolkningsundersökning om kvinnors och mäns våldsutsatthet samt kopplingen till hälsa.
- 142 Folkhälsomyndigheten. 2023. Nationell handlingsplan för sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter (SRHR) i Sverige.
- 143 Uppsala universitet, Nationellt Centrum för Kvinnofrid. (2014). Våld och hälsa, En befolkningsundersökning om kvinnors och mäns våldsutsatthet samt kopplingen till hälsa.
- 144 Nationella Självskadeprojektet. (U.å.). Vad vet vi om självskadebeteende? <https://nationellasjvalvskadeprojektet.se/om-sjvalvskadebeteende/> (Hämtad 2023-11-02).
- 145 Sveriges Kommuner och Landsting. (2018). Maskulinitet och psykisk hälsa – strategier för förbättringsarbete i vård och omsorg.
<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/maskulinitetochpsyiskhalsa.65234.html>

(Hämtad 2023-10-03).

146 Folkhälsomyndigheten. 2023. *Statistik om suicid*.
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/psykisk-halsa-och-suicidprevention/attforebygga-suicid/statistik-om-suicid/>
(Hämtad 2023-11-02).

147 Folkhälsomyndigheten. (2016). *Utvecklingen av psykisk ohälsa bland tonåringar i Sverige och tänkbara orsaker*.
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/8169d0d0a5a846d29cf4b6a7cfd1dff/b/skolprestationer-skolstress-psykisk-ohalsa-tonaringar-16003-webb.pdf> (Hämtad 2024-02-01).

148 Västra Götalandsregionen. (2023). *Kartläggning av könsskillnader i hälso- och sjukvården i Västra Götalandsregionen*.

149 Sveriges kommuner och landsting. (2019). *(O)jämförbarhet i hälsa och vård*.
<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/ojamaalldhetihalsaochvard.64519.html>
(Hämtad 2023-10-11).

150 Ejd, M. (2011). *Genusmedicin: en balansakt för att ge rätt vård*. *Vårdfokus*. 5 februari.
<https://vardfokus.se/wp-content/uploads/vfimages/a7cddc3d88f94958b9ed2264be5036d4/cc80e51c92af47308ff4da3473ecf97e.pdf>
(Hämtad 2023-11-01).

151 Västra Götalandsregionen. (2021). *Hälsa på lika villkor? Med fokus på situationen för bisexuella, homosexuella och transpersoner i Västra Götaland*.

152 Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor. (2022). *Jag är inte ensam, det finns andra som jag*.

153 RFSL. 2022. *Anna Malmquist om minoritetsstress*.
<https://www.rfsl.se/verksamhet/regnbagsfamiljer-i-vantan/anna-malmquist-om-minoritetsstress/>
(Hämtad 2023-11-01).

154 Västra Götalandsregionen. (2021). *Hälsa på lika villkor? Med fokus på situationen för bisexuella, homosexuella och transpersoner i Västra Götaland*.

155 RFSL. 2022. *Anna Malmquist om minoritetsstress*.
<https://www.rfsl.se/verksamhet/regnbagsfamiljer-i-vantan/anna-malmquist-om-minoritetsstress/>
(Hämtad 2023-11-01).

156 Uppsala universitet, Nationellt centrum för kvinnofrid. (2009). *Våld i samkönade relationer - en kunskaps- och forskningsöversikt*.

157 Folkhälsomyndigheten (2016). *Skolprestationer, skolstress och psykisk ohälsa bland tonåringar*.

158 Socialstyrelsen (2021). *Hälsan hos personer med funktionsnedsättning*.
<https://kunskapsguiden.se/omraden-och-teman/funktionshinder/halsa-hos-personer-med-funktionsnedsattning/halsan-hos-personer-med-funktionsnedsattning/> (Hämtad 2023-11-01).

159 Folkhälsomyndigheten (2023). *Hälsa hos personer med funktionsnedsättning*.

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/halsa-i-olika-grupper/funktionsnedsattning/halsan-hos-personer-med-funktionsnedsattning/> (Hämtad 2023-11-01).

160 Socialstyrelsen (2021). *Hälsan hos personer med funktionsnedsättning*.
<https://kunskapsguiden.se/omraden-och-teman/funktionshinder/halsa-hos-personer-med-funktionsnedsattning/halsan-hos-personer-med-funktionsnedsattning/> (Hämtad 2023-11-01).

161 Nationellt centrum för kvinnofrid (2023) *Våld mot kvinnor med funktionsnedsättning*.
<https://www.nck.uu.se/kunskapsbanken/amnesguider/sarskild-sarbarhet/kvinnor-med-funktionsnedsattning/>
(Hämtad 2023-11-09).

162 Ibid.

163 Socialstyrelsen. (2011). *Ojämförbara villkor för hälsa och vård*.
<https://www.socialstyrelsen.se/globalassets/sharepoint-dokument/artikelkatalog/ovrigt/2011-12-30.pdf> (Hämtad 2023-11-03).

164 Nationellt centrum för Hedersrelaterat våld och förtryck. *Hedersvåld och intellektuell funktionsnedsättning*.
<https://www.hedersfortryck.se/hedersrelaterat-vald-och-fortryck/intellektuell-funktionsnedsattning-och-heder/> (Hämtad 2024-02-02).

165 Skrivelse 2016/17:10. *Makt, mål och myndighet - feministisk politik för en jämställd framtid*.

166 Ibid.

167 Socialstyrelsen (2023), *Våld i nära relationer- Handbok för socialtjänsten, hälso- och sjukvården och tandvården*. ISBN: 978-91-7555-609-3 (Hämtad 2023-11-09).

168 Skrivelse 2016/17:10. *Makt, mål och myndighet - feministisk politik för en jämställd framtid*.

169 Ibid.

170 BRÅ. *Statistik om brottstyper*. <https://bra.se/statistik/statistik-om-brottstyper/vald-i-nara-relationer.html> (Hämtad 2024-01-31).

171 NCK (2014). *Rapport 2014:1, Våld och hälsa- en befolkningsundersökning om kvinnors och mäns våldsutsatthet samt koppling till hälsa*.

172 Jämställdhetsmyndigheten (2021), *Prostitution och människohandel 2021:23*

173 Stiftelsen Allmänna Barnhuset. *Våld mot barn 2022- En nationell kartläggning*. ISBN: 978-91-86759-57-5.

174 Skrivelse 2016/17:10. *Makt, mål och myndighet - feministisk politik för en jämställd framtid*.

175 Uppsala universitet, Nationellt centrum för kvinnofrid. *Kostnader för mäns våld mot kvinnor*.

- <https://www.nck.uu.se/kunskapsbanken/amnesguider/vald-i-nara-relationer/valdets-kostnader/>. (Hämtad 2023-01-31).
- 176 Skrivelse 2016/17:10. Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid.
- 177 Ibid.
- 178 SOU 2022:70. *En uppväxt fri från våld- En nationell strategi för att förebygga och bekämpa våld mot barn.*
- 179 Jämställdhetsmyndigheten (2023). *Ogiltig frånvaro för jämställdheten – En uppföljning av det jämställdhetspolitiska delmålet om jämställd utbildning.* <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/media/jguphqgn/ogiltig-fr%C3%A5nvaro-f%C3%B6r-j%C3%A4mst%C3%A4lldheten-en-uppf%C3%B6ljning-av-det-j%C3%A4mst%C3%A4lldhetspolitiska-delm%C3%A5let-om-en-j%C3%A4mst%C3%A4lld-utbildning.pdf> (Hämtad 2023-11-11).
- 180 SOU 2022:70. *En uppväxt fri från våld- En nationell strategi för att förebygga och bekämpa våld mot barn.*
- 181 Skrivelse 2016/17:10. Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid.
- 182 Ibid.
- 183 Regeringens skrivelse 2007/08:39. *Handlingsplan för att bekämpa mäns våld mot kvinnor, hedersrelaterat våld och förtryck samt våld i samkönade relationer*
- 184 Skrivelse 2016/17:10. Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid.
- 185 Jämställdhetsmyndigheten (2023) *Hedersrelaterat våld och förtryck.* <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/mans-vald-mot-kvinnor/hedersrelaterat-vald-och-fortryck/> (Hämtad 2024-01-19).
- 186 Skrivelse 2016/17:10. Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid.
- 187 Nationellt centrum mot hedersrelaterat våld och förtryck. 2020. *Hbtq och heder.* <https://www.hedersfortryck.se/hedersrelaterat-vald-och-fortryck/hbtq-och-heder/> (Hämtad 2023-11-01).
- 188 Skrivelse 2016/17:10. Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid.
- 189 Socialstyrelsen (2019). *Ett liv utan våld och förtryck. Slutredovisning av uppdraget att genomföra en nationell kartläggning av hedersrelaterat våld och förtryck* <https://www.socialstyrelsen.se/globalassets/sharepoint-dokument/artikelkatalog/ovrigt/2019-3-17.pdf> (Hämtad 2024-01-17).
- 190 Nationellt centrum mot hedersrelaterat våld och förtryck. 2020. *Ärenden i Sverige. Ärenden i Sverige – (hedersfortryck.se)* (Hämtad 2023-11-13).
- 191 Socialstyrelsen (2023) *Uppskattning av antalet kvinnor och flickor i Sverige 2021 som kan ha varit utsatta eller riskerar att utsättas för könsstämpning* <https://www.socialstyrelsen.se/globalassets/>
- <sharepoint-dokument/artikelkatalog/statistik/2023-6-8599.pdf> (Hämtad 2023-01-31).
- 192 Baianstovu, Runa, Strid, Sofia, Särnstedt Gramnaes, Emmie, Cinthio, Hanna & Enelo, Jan-Magnus (2019). *Heder och samhälle. Det hedersrelaterade våldets och förtryckets uttryck och samhällets utmaningar.* 1 Örebro: Örebro University Press. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:oru:diva-78433>. (Hämtad 2023-12-18).
- 193 Regeringen Dir.2023:117. *En starkt långsiktig styrning av arbetet mot könsrelaterat våld och hedersrelaterat våld och förtryck.* <https://www.regeringen.se/contentassets/e1993ba3af4947d0bc5242843e9c9279/en-starkt-langsiktig-styrning-av-arbetet-mot-konsrelaterat-vald-och-hedersrelaterat-vald-och-fortryck-dir.-2023117.pdf> (Hämtad 2023-11-10).
- 194 Socialtjänstlag (2001:453)
- 195 Korkmaz, Sibel (2021). *Youth intimate partner violence in Sweden: prevalence and young people's experiences of violence and abuse in romantic relationships.* Diss. (sammanfattning) Stockholm: Stockholms universitet, 2021.
- 196 Stiftelsen Allmänna Barnhuset, Jämställdhetsmyndigheten (2024), Jernbro, C., Landberg, Å. *Våld i ungas nära relationer och hedersrelaterat våld och förtryck. Förekomst, riskfaktorer och hälsokonsekvenser*
- 197 Korkmaz, S., Överlien, C., Lagerlöf, H. (2022). *Youth intimate partner violence: prevalence, characteristics, associated factors and arenas of violence.* Nordic Social Work Research 12(4): s.536–551. doi.org/10.1080/2156857X.2020.1848908
- 198 Brottsförebyggande rådet. (2021) *Våld i ungas parrelationer.* Rapport 2021:15
- 199 Stiftelsen Allmänna Barnhuset, Jämställdhetsmyndigheten (2024), Jernbro, C., Landberg, Å. *Våld i ungas nära relationer och hedersrelaterat våld och förtryck. Förekomst, riskfaktorer och hälsokonsekvenser* <https://allmannabarnhuset.se/product/vald-i-ungas-nara-relationer-och-hedersrelaterat-vald-och-fortryck-2/> (Hämtad 2024-01-22).
- 200 Brottsförebyggande rådet (2018) *Brott i nära relationer bland unga.* Kortanalys 6/2018
- 201 Korkmaz, S., Överlien, C. och Lagerlöf, H. (2020): *Youth intimate partner violence: prevalence, characteristics, associated factors and arenas of violence,* Nordic Social Work Research, 1-16.
- 202 Brottsförebyggande rådet (2021) *Våld i ungas parrelationer.* Rapport 2021:15
- 203 Korkmaz, Sibel (2021). *Youth intimate partner violence in Sweden: prevalence and young people's experiences of violence and abuse in romantic*

relationships. Diss. (sammanfattning) Stockholm: Stockholms universitet, 2021.

204 Jämställdhetsmyndigheten (2023), Caman S., Skott S. *Dödligt partnervåld mot unga*.

205 Brottsförebyggande rådet. 2021. *Våld i ungas parrelationer*. Rapport 2021:15

206 Korkmaz, S., Överlien, C., Lagerlöf, H. (2022). *Youth intimate partner violence: prevalence, characteristics, associated factors and arenas of violence*. Nordic Social Work Research 12(4): s.536–551. doi.org/10.1080/2156857X.2020.1848908

207 Korkmaz, S. (2021). *Youth Intimate Partner Violence in Sweden – Prevalence and Young People's Experiences of Violence and Abuse in Romantic Relationships* (avhandling). Stockholms universitet.

208 Socialtjänstlag (2001:453)

209 Stiftelsen Allmänna Barnhuset, Jämställdhetsmyndigheten (2024), Jernbro, C., Landberg, Å. *Våld i ungas nära relationer och hedersrelaterat våld och förtryck. Förekomst, riskfaktorer och hälsokonsekvenser*

210 Länsstyrelsen Skåne, Amphi produktion (2018). Åkesson, E. *Intersektionella perspektiv på våld i nära relationer*. Rapport 2018:13.

211 Skrivelse 2016/17:10. *Makt, mål och myndighet – feministisk politik för en jämställd framtid*.

212 Nationellt centrum för kvinnofrid. 2022. *Särskild sårbarhet och intersektionalitet*.

<https://www.nck.uu.se/kunskapsbanken/amnesguider/sarskild-sarbarhet/sarskild-sarbarhet-intersektionalitet/> (Hämtad 2023-11-01).

213 Socialstyrelsen (2023) *Våld i nära relationer. Handbok för socialtjänsten, hälso- och sjukvården och tandvården*.

214 Nationellt centrum för kvinnofrid (2023) *Våld mot kvinnor med funktionsnedsättning*. <https://www.nck.uu.se/kunskapsbanken/amnesguider/sarskild-sarbarhet/kvinnor-med-funktionsnedsattning/> (Hämtad 2023-02-01).

215 Västra Götalandsregionen (2018) Broberg, E., Jacobsson, A. *Fem steg i rätt riktning – vägledning för människorättsbaserat arbete*.

Anteckningar





Länsstyrelsen
Västra Götaland

Jämställt Västra Götaland 2024–2027

Kortversion



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Inledning

Följande text är en kort sammanfattning av strategin, Jämställt Västra Götaland 2024–2027. Fullständiga problemformuleringar och källhänvisningar finns i originalversionen av strategin. Du hittar den fullständiga versionen på Länsstyrelsens webbplats.

Länsstyrelsen har i uppdrag att driva, samordna och stödja arbetet med jämställdhetsintegrering på regional och lokal nivå i Västra Götaland. I regleringsbrevet för 2023 fick länsstyrelserna i uppdrag att ta fram länsstrategier för 2024–2027. I uppdraget till länsstyrelserna har regeringen pekat ut ekonomisk jämställdhet, utrikes födda kvinnors etablering på arbetsmarknaden och jämställdhetsintegrering inom civil beredskap som prioriterade områden i jämställdhetsarbetet. Regeringen anser även att området hedersrelaterat våld och förtryck bör ges ökat fokus i jämställdhetspolitiken och i samhället. Mot bakgrund av det har Länsstyrelsen valt att prioritera dessa fyra områden i den regionala strategin. Dessa är därmed områden som Länsstyrelsen särskilt uppmuntrar länets aktörer att prioritera.



Syftet med Jämställt Västra Götaland 2024–2027

Strategin Jämställt Västra Götaland 2024–2027 pekar ut en riktning för jämställdhetsarbetet i länet. Strategin bidrar till att samla länets aktörer kring ett antal regionala jämställdhetsmål. Strategin ska:

- bidra till att skapa förutsättningar för en sammanhållen inriktning för arbetet med jämställdhetsintegrering i länet.
- vara till hjälp vid prioriteringar och inriktningsbeslut i det egna arbetet med jämställdhetsintegrering hos länets aktörer.
- utgöra en nulägesanalys av ojämställdhetsproblem i Västra Götaland
- fungera som ett stöd för länets aktörer i ett lokalt och regionalt förverkligande av de nationella jämställdhetspolitiska delmålen.

Tillsammans verkar vi för ett jämställt Västra Götaland

Att vara ansluten till Jämställt Västra Götaland

Genom ett samlat grepp kring länets ojämställdhetsproblem kan vi tillsammans arbeta för tydliga förflyttningar inom samtliga regionala målområden och verka för ett mer jämställt Västra Götaland. Kommuner, statliga myndigheter, region och lärosäten i Västra Götaland kan ansluta sig till Jämställt Västra Götaland 2024-2027. Välkomna att ansluta er till strategin!

LÄNSSTYRELSEN ERBJUDER ANSLUTNA ORGANISATIONER:

stöd i arbetet med jämställdhetsintegrering på lokal och regional nivå. Det kan handla om stöd för att underlätta styrning, analys, implementering och uppföljning i den egna organisationen.

att ta del av metoder, arbetssätt och kunskapsstöd kring praktiskt jämställdhetsarbete.

stöd i samverkan och erfarenhetsutbyten mellan aktörer som arbetar med liknande områden.

delta i Länsstyrelsens regionala nätverk och andra samverkansforum.

att synliggöras i Länsstyrelsens metodstöd som ansluten organisation.

LÄNSSTYRELSEN FÖRVÄNTAR SIG ATT ORGANISATIONER SOM ANSLUTER SIG SKA:

fatta ett politiskt och/eller annat ledningsbeslut om att ansluta sig till Jämställt Västra Götaland 2024-2027.

förankra strategiarbetet i den egna organisationen.

prioritera vilka av strategins regionala mål som organisationen ska fokusera på. Det kan handla om att utveckla pågående arbete med jämställdhetsintegrering och koppla det till strategin och/eller att nytt arbete initieras.

utse en kontaktperson gentemot Länsstyrelsen och den egna verksamheten. Kontaktpersonen bör ha ansvar för det strategiska arbetet med jämställdhetsintegrering i organisationen.

utifrån aktörens förutsättningar och tillgängliga data, bistå med underlag till Länsstyrelsens del- och slutuppföljning av Jämställt Västra Götaland 2024-2027.

Arbeta med Jämställt Västra Götaland

Metodstödet Jämställt Västra Götaland

Länsstyrelsen har tagit fram ett webbaserat metodstöd för att stödja och vägleda arbetet med jämställdhetsintegrering på lokal och regional nivå. Strategin pekar ut problem, prioriteringar och mål medan metodstödet ger stöd i hur aktörer kan omsätta de regionala målen till verksamhetsnära arbete. Metodstödet innehåller tips på metoder, kunskapsstöd och arbetssätt.

Nationella jämställdhetspolitiska mål

Det övergripande målet med den svenska jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

För att uppnå målet finns sex nationella delmål. De regionala målen i strategin följer den nationella delmålsstrukturen.

Delmål 1: En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva samhällsmedborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet i samhällets alla sektorer.

Delmål 2: Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.

Delmål 3: Jämställd utbildning. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.

Delmål 4: Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.

Delmål 5: Jämställd hälsa. Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.

Delmål 6: Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Beskrivning av jämställdhetsmålen i Västra Götaland

I följande avsnitt beskrivs strategins mål, en kortfattad bild av läget i länet och vad aktörer i Västra Götaland kan arbeta med för att bidra till jämställdhetsarbetet.

NATIONELLT DELMÅL: MAKT OCH INFLYTANDE

Regionalt mål: Kvinnor på arbetsledande och högre politiskt beslutsfattande positioner i Västra Götaland ska öka

Läget i länet

Kvinnor i politiken: Fördelningen mellan kvinnor och män i länets kommunfullmäktige ligger inom spannet 40/60. Variation finns mellan olika kommuner i länet. Poster på högre politiska positioner, såsom ordförandeposter i kommunala nämnder och styrelser, fördelas mer ojämnt.

Kvinnor på arbetsledande positioner i kommun, region och akademi: 2020 var 48 procent av länets kommunala chefer kvinnor. Den jämna könsfördelningen förmedlar dock inte hela bilden av det kommunala ledarskapet. Detta eftersom kvinnor utgör 78,8 procent av kommunernas totala arbetskraft. I Västra Götalandsregionen är könsfördelningen mellan kvinnor och män på arbetsledande positioner mer proportionerlig. I akademien utgör kvinnor 60 procent av studenterna vid universitetens och högskolornas grundutbildningar men är underrepresenterade på de höga maktpositionerna inom akademien.

Hat, hot och trakasserier utestänger kvinnor: Det är en högre andel kvinnor än män som hoppar av politiska förtroendeuppdrag, detta gäller särskilt yngre kvinnor. Samtidigt utsätts kvinnor som är förtroendevalda i kommun och region i högre grad än män för hot, trakasserier, våld, skadegörelse och stöld. Detta är både ett jämställdhets- och ett demokratiproblem.



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att andelen kvinnor på arbetsledande och högre politiskt beslutsfattande positioner ökar genom att:

- aktivt verka för organisatoriska förutsättningar som främjar kvinnors kompetensutveckling, arbetsvillkor samt sociala och organisatoriska arbetsmiljö.
- uppmärksamma och utreda hot och hat mot kvinnor med ledarskapsuppdrag.
- tillämpa jämställdhetsintegrering i processer som rör tillgång och tillgänglighet till poster där formella beslut fattas, så som rekryteringsprocessen.
- uppmärksamma könsbundna normer kring ledarskap och hur dessa begränsar möjligheter till arbetsledande och/eller politiskt beslutsfattande positioner.
- myndigheter, lärosäten, regionen och kommuner bör regelbundet följa upp könsrepresentationen i hela organisationen och skapa incitament för förändrade arbetssätt.

Regionalt mål: Kvinnors, barns och ungas förutsättningar att representera och verka i det civila samhället i Västra Götaland ska öka

Läget i länet

Civilsamhälle och mellanvalsdemokrati: Civilsamhället utgör en arena för lärande och demokrati. Civilsamhället ger möjlighet för invånare att göra sina röster hörda och delta i opinionsbildande verksamhet. Offentliga aktörers samtal med det civila samhället är ett sätt att möjliggöra fördjupad dialog mellan invånare och beslutsfattare mellan valen. Vidare är förutsättningarna för att delta och verka i det civila samhället viktiga. Det finns en större risk att utsättas för hot och hat som ledare för organisationer som arbetar inom sakområden såsom hbtqi+, kvinnofrid, jämställdhet och antirasism.

Flickor och pojkars förutsättningar till delaktighet och inflytande: Nationellt är andelen unga som vill vara med och påverka lokalsamhället mycket högre än andelen som upplever att de har förutsättningar att påverka. Flickor har en högre grad av samhällsegagemang jämfört med pojkar. Samtidigt är andelen pojkar som är medlemmar i politiska partier högre än andelen flickor som är medlemmar. Pojkar, unga med utländsk bakgrund, unga med funktionsnedsättning och unga som bor på landsbygd har ett lägre samhällsengagemang än övriga unga i befolkningen.





Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att kvinnors, barns och ungas förutsättningar att representera och verka i det civila samhället ökar genom att:

- aktivt uppmuntra civilsamhället och dess företrädare att polisanmäla hot och hat som riktas mot en enskild företrädare eller organisation som denne representerar.
- i samråds- eller andra samverkansformer, tillsammans med sin samverkanspart, ta fram gemensamma styrdokument som tydliggör tillvägagångssättet om hat och hot riktas gentemot någon av parterna.
- säkerställa delaktighet och inflytande i lokalsamhället och inom skola, fritid och socialtjänst där barn och unga befinner sig.
- säkerställa att de forum där det offentliga möter barn och unga i demokratifrämjande syften är tillgängligheten för alla oavsett förutsättningar.
- barn och unga tillhörande nationella minoriteter eller andra minoritetsgrupper särskilt beaktas i dialoger.
- verka för en levande elevdemokrati, ungdomsfullmäktige och/eller inrätta barn- och ungdomspaneler.

Regionalt mål: Kvinnors och flickors behov, livsvillkor och förutsättningar ska beaktas i högre utsträckning i uppbyggnaden av och deltagande i den civila beredskapen i Västra Götaland

Prio

Läget i länet

Hur påverkas samhället och invånarna av fredstida kriser och krig? En kris eller väpnat angrepp påverkar inte hela befolkningen på samma sätt eftersom människor har olika fysiska, psykiska, språkliga och socioekonomiska förutsättningar. De som redan lever i en utsatt situation kommer sannolikt drabbas hårdare under en kris eller ett krig.

Skilnader i makt och inflytande mellan kvinnor och män påverkar den civila beredskapen: Kvinnor och män, flickor och pojkar kan drabbas olika av en kris eller ett krig. Det beror bland annat på ojämställdhet inom olika områden, såsom ekonomisk ojämställdhet, ojämna fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet och traditionella könsnormer.

Skillnaderna kan påverka förutsättningarna att delta i totalförsvarets insatser, exempelvis när det gäller mobilisering och bemanning av verksamheter som upprätthåller viktiga samhällsfunktioner. Förekomsten av ojämställda och ojämlika livsvillkor kan medföra konsekvenser som:

- möjligheten att hantera en kris och bristsituation utan eller med begränsat stöd från samhället.
- möjligheten att vara delaktig i att motverka krisens effekter, exempelvis genom frivilligengagemang eller annat stöd till lokalsamhället.
- möjlighet till arbete, utbildning eller annan sysselsättning under pågående samhällsstörning/kris.
- tilliten till samhällets institutioner och tilltron till krisinformation, försvarsvilja, trygghet och våldsutsatthet.
- möjlighet till fri rörlighet (tillgång till eget fordon, drivmedel, kollektivtrafik) för att söka skydd.



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att kvinnors och flickors behov, livsvillkor och förutsättningar beaktas i högre utsträckning i uppbyggnaden av och deltagande i den civila beredskapen genom att:

- säkerställa att kvinnors och flickors behov, livsvillkor och förutsättningar beaktas i beredskapsarbetet.
- integrera ett jämställdhetsperspektiv i beredskapsarbetets olika processer.
- synliggöra hur avvägningar och beslut i beredskapsarbetet påverkar olika grupper av människor genom att göra könskonsekvensanalyser. Till exempel i risk- och sårbarhetsanalyser, lägesbildsarbete, kriskommunikationsplaner och uppbyggnad av kris- och krigsorganisationer.
- samverka med relevanta aktörer inom det civila samhället och näringslivet för att bland annat säkerställa kunskapsinhämtning om och information till grupper som det offentliga inte når i så hög utsträckning.

NATIONELLT DELMÅL: EKONOMISK JÄMSTÄLLDHET

Regionalt mål: Kvinnors förutsättningar avseende anställnings-, löne- och andra arbetsvillkor samt arbetsmiljö ska förbättras i Västra Götaland

Prio

Läget i länet

Skillnader i inkomster mellan kvinnor och män: Arbetsmarknaden i Västra Götaland är könssegregerad. Kvinnor och män arbetar i olika yrken, sektorer och på olika nivåer vilket bidrar till löneskillnader. Att arbetsmarknaden är ojämställd handlar i stora drag om ojämställda arbetsvillkor och att mäns och kvinnors yrken värderas olika lönemässigt.

Skillnader i arbetsvillkor och arbetsmiljö mellan kvinnor och män: Kvinnligt kodade branscher och yrken kännetecknas generellt av sämre arbetsmiljö, mer osäkra anställningar, sämre förutsättningar att utföra arbetet och små möjligheter att påverka sin arbetssituation.



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan till exempel bidra till att förbättra kvinnors förutsättningar avseende anställnings-, löne- och andra arbetsvillkor samt arbetsmiljö genom att:

- motverka könsstereotypa föreställningar om manligt respektive kvinnligt kodade yrken och arbetsuppgifter.
- arbeta för en god löneutveckling och karriärmöjligheter.
- genomföra systematiska lönekartläggningar där skillnader analyseras och åtgärder tas fram.
- säkerställa en organisationskultur som gör det möjligt att förena arbetsliv med föräldraskap.
- skapa organisatoriska förutsättningar för arbete som bidrar till att minska sjukskrivningstalen.

Regionalt mål: Kvinnor i Västra Götaland ska ha ökad möjlighet att starta och driva företag som kan växa och generera en inkomst



Läget i länet

Möjlighet att delta i näringslivet: Det finns starka normer, beteenden och kriterier som styr vilka typer av branscher och entreprenörer som gynnas vid kapitalinvesteringar. Det får konsekvenser för vem som startar och driver företag. Kvinnor driver omkring en tredjedel av företagen i Västra Götaland.

Könsstereotyp företagande och tillgång till offentlig upphandling:

Sveriges könssegregerade arbetsmarknad avspeglar sig i företagandet. Kvinnor och män är ofta verksamma som företagare i olika branscher och kvinnor driver oftare småskaliga företag. Företagsstorleken påverkar möjlighet att vara med i offentliga upphandlingar.

Ojämställd tillgång till offentlig finansiering: Tillgång till kapital är en av de viktigaste faktorerna för att starta företag. Inom alla branscher får män mer offentlig finansiering än kvinnor, både sett till kronor och antal ansökningar. Utan tillräcklig finansiering har företag inom kvinnodominerande branscher sämre förutsättningar.



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan exempelvis bidra till att kvinnor ska ha ökade möjligheter att starta och driva företag som kan växa och generera en inkomst genom att

- arbeta med jämställdhetsintegrering inom företagsfrämjande strukturer. Arbetet kan till exempel rikta in sig på att säkerställa att kvinnors företagande får stöd i samma utsträckning och på lika villkor som män eller att utveckla arbetet med jämställt bemötande
- öka kunskapen om kvinnors företagande hos de som utformar krav på varor och tjänster som ska upphandlas
- arbeta för att bredda synen på vad en framgångsrik företagare är.



Regionalt mål: Fler kvinnor med funktionsnedsättning i Västra Götaland ska vara etablerade på arbetsmarknaden och inte diskrimineras i arbetslivet på grund av sin funktionsnedsättning eller sitt kön



Läget i länet

Kvinnor med funktionsnedsättning har lägre inkomster: Det finns skillnader i ekonomisk standard mellan vissa grupper av personer med funktionsnedsättning och den övriga befolkningen. Det handlar främst om att personer med funktionsnedsättning utestängs helt, eller delvis, från arbetsmarknaden. Kvinnor med funktionsnedsättning är överrepresenterade i gruppen som utestängs från arbetsmarknaden.

Diskriminering och hinder för att delta på jämlika villkor: Cirka en tredjedel av alla personer med funktionsnedsättning i Sverige upplever sig ha utsatts för diskriminering i arbetslivet med anledning av sin funktionsnedsättning. Kvinnor med funktionsnedsättning uppger oftare än män med funktionsnedsättning att de varit utsatta för någon typ av diskriminering eller kränkande särbehandling i arbetslivet på grund av sin funktionsnedsättning eller sitt kön.



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att fler kvinnor med funktionsnedsättning ska vara etablerade på arbetsmarknaden och inte diskrimineras i arbetslivet på grund av sin funktionsnedsättning eller sitt kön genom att:

- genomlysa rekryteringsprocesser utifrån lagstiftningens krav på aktiva åtgärder och genomföra kunskapshöjande insatser om diskriminering i organisationen.
- höja sin kunskap om universell utformning och öka sin kännedom om arbetsgivarens ansvar för tillgänglighetsåtgärder.
- genomföra riktade kompetensutvecklingsinsatser till rekryterande chefer och HR-strateger om social arbetsmiljö och trakasserier. Detta i syfte att gynna arbetshälsan samt minska riskerna för kränkningar av personer med funktionsnedsättning i arbetslivet.

Regionalt mål: Fler utrikes födda kvinnor i Västra Götaland ska vara etablerade på arbetsmarknaden och ha egen försörjning

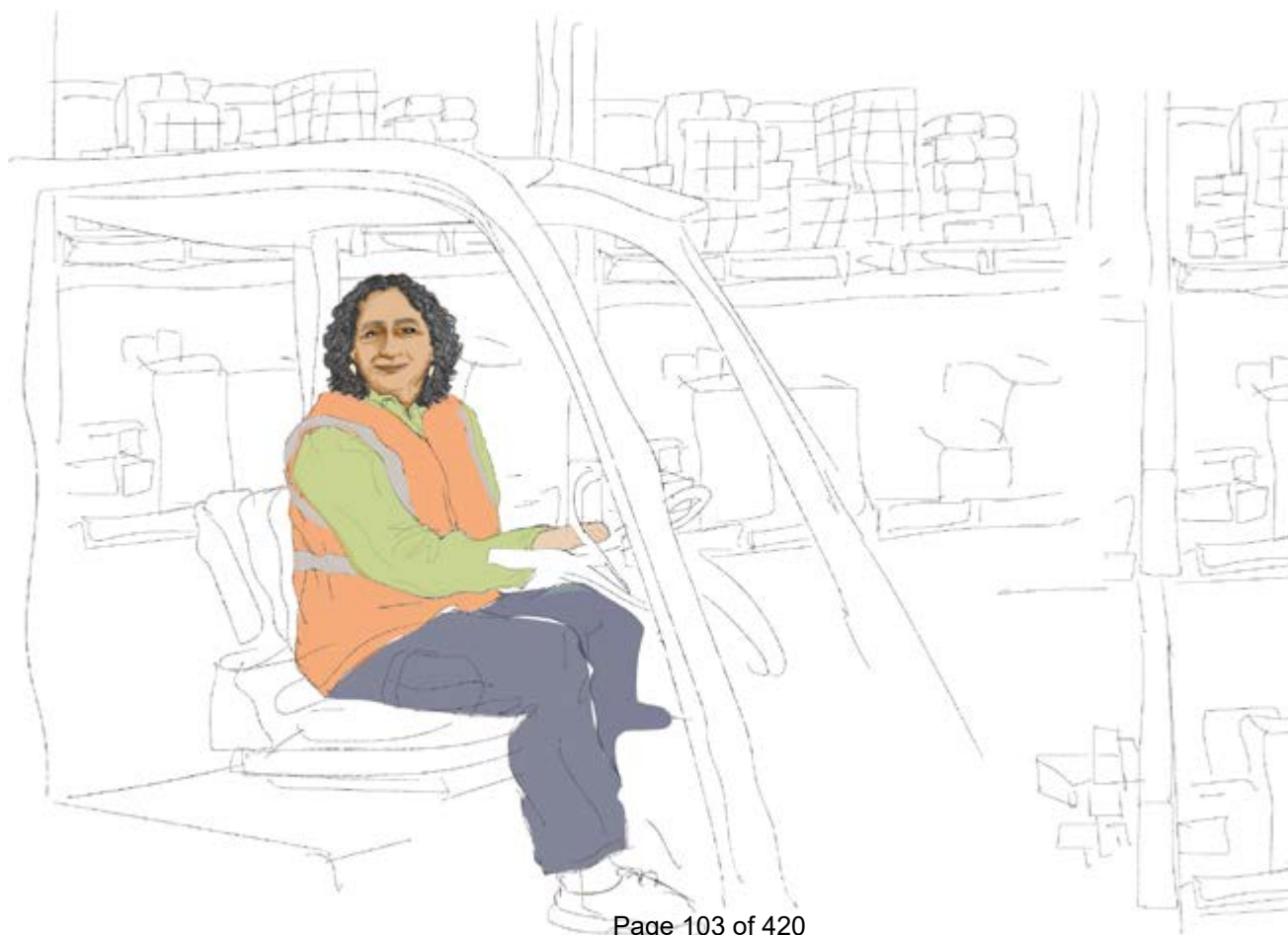


Läget i länet

Utrikes födda kvinnors etablering i arbetslivet:

Utrikes födda kvinnor är en heterogen grupp och hinder för etablering på arbetsmarknaden skiljer sig därför åt inom gruppen. Det kan till exempel handla om diskriminering, skillnader i tillgång till nätverk och insatser som främjar etablering, ojämställt uttag av föräldrapenning, utbildningsnivå, hälsoproblem eller våldsutsatthet.

Diskriminerande föreställningar om utrikes födda kvinnor: Många utrikes födda kvinnor upplever strukturell diskriminering utifrån etnicitet, kön, religionstillhörighet, funktionsnedsättning, klass och/eller ålder. Upplevelserna berör till exempel möten med sjukvård, förskola, socialtjänst och myndigheter. Rapporter visar att i mötet med olika offentliga aktörer får utrikes födda kvinnor ofta ett annat bemötande och andra insatser jämfört med utrikes födda män.



Främja arbetsmarknadsetablering oavsett grund för uppehållstillstånd:

Individer har olika rätt till etableringsinsatser beroende på uppehållstillstånd. Det är en större del som har rätt till samhällsorientering och svenska för invandrare än etableringsprogrammet. Kvinnor som saknar tillgång till etableringsprogrammet har en högre risk att hamna i ett långvarigt utanförskap.

Sammanhängande insatser för en hållbar arbetsmarknadsetablering:

Kvinnor får oftare förberedande insatser medan män oftare får arbetsnära insatser. Det krävs fler riktade och anpassade insatser till kvinnor för att utjämna skillnader mellan könen. Ofta saknas övergångar där en insats tar slut och där nästa insats börjar för utrikes födda kvinnor som står långt från arbetsmarknad eller studier.

**Tillsammans mot målet**

Länets aktörer kan bidra till att fler utrikes födda kvinnor ska vara etablerade på arbetsmarknaden och ha egen försörjning genom att:

- arbeta med riktade och uppsökande insatser. Det kan till exempel krävas anpassade arbetssätt för att skapa kontaktytor och tillit.
- anpassa insatser efter individens behov och livssituation. Ett exempel är att erbjuda undervisning för föräldralediga för att motverka att nyanlända kvinnors integration avstannar under tiden de vårdar barn.
- arbeta gemensamt med länets arbetsgivare för att öka tillgången till praktikplatser, anställningar samt för att skapa öppna och tillgängliga arbetsplatser.
- i den egna organisationen avlägsna strukturella hinder, motverka diskriminering och stereotypa föreställningar om utrikes födda kvinnor.
- lyssna in hur utrikes födda kvinnor själva beskriver behov och problem de möter på väg mot egenförsörjning.



NATIONELLT DELMÅL: JÄMSTÄLLD UTBILDNING

Regionalt mål: Könsfördelningen på pojk- och flickdominerade gymnasieprogram i Västra Götaland ska bli mer jämställd

Läget i länet

Könssegregerad gymnasieskola: Könsstereotypa normer kring yrken bidrar till att flickor och pojkar, kvinnor och män gör olika val i utbildnings-systemet. Könssegregeringen förstärks under utbildning och arbetsliv då det underrepresenterade könet oftare hoppar av utbildningar och i lägre utsträckning börjar arbeta eller arbetar kvar inom yrket.

Könssegregerad utbildning har konsekvenser för individ och samhälle: Könssegregeringen på arbetsmarknaden grundläggs genom flickors och pojkars olika utbildningsval, att olika yrken kodas som manliga eller kvinnliga samt att kvinno- och mansdominerat arbete värderas olika. Den könssegregerade arbetsmarknaden är ett hinder för kommunal och regional kompetensförsörjning och utveckling.



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att könsfördelningen på pojk- och flickdominerade gymnasieprogram blir mer jämställd genom att:

- utbildningsanordnare och arbetsgivare verkar för att utmana normer kring kön inom sina verksamheter.
- arbeta för en stärkt studie- och yrkesvägledning inom utbildnings-systemet och med arbetsmarknadsåtgärder som utgår ifrån ett jämställdhetsperspektiv.
- inkludera studie- och yrkesvägledning i ordinarie ämnesundervisning och koppla ihop arbetet med skolans jämställdhetsarbete.
- arbeta med breddad rekrytering och riktade insatser för att främja intresse för tydligt könskodade yrken och utbildningar. Detta innebär bland annat att se över hur och var tjänster annonseras ut och hur kravprofiler skrivs fram. Gymnasieskolor kan till exempel säkerställa normmedveten kommunikation kring sina gymnasieprogram.
- motverka könsrelaterad- och sexistiska jargonger på utbildningar och på arbetsplatser för att behålla elever, studenter och medarbetare från underrepresenterade grupper.

Regionalt mål: Pojkar i Västra Götaland ska uppnå goda skolresultat oavsett socioekonomisk bakgrund eller migrationsbakgrund

Läget i länet

Skillnader i skolresultat mellan flickor och pojkar:

På nationell nivå når pojkar som grupp i lägre utsträckning kunskapskraven än flickor i alla ämnen i grundskolan och gymnasieskolan. Det är även färre pojkar som når gymnasiebehörighet och som fullföljer en gymnasieutbildning.

Fler faktorer än kön påverkar: Pojkars och flickors skolresultat påverkas av familjeförhållanden, boendeförhållanden och uppväxtområdet. Trångboddhet gör hemarbete svårare för barnen och föräldrar med kort utbildning kan ofta inte ge samma studie-stöd som föräldrar med längre utbildning. Det finns även skillnader i studieresultaten mellan elever födda utomlands och i Sverige.

Trygghet är en viktig förutsättning: På skolor där mobbning förekommer i högre utsträckning är PISA-resultat sämre än på skolor med lägre förekomst av mobbning. Vissa grupper av unga utsätts för mobbing i högre grad än andra. Normer och ideal kring maskulinitet, sexualitet och funktionsförmåga i skolan bidrar till otrygghet. Det är vanligare att pojkar utsätts för hot eller våld i skolan än flickor även om flickor utsätts för sexuella trakasserier i högre grad än pojkar.



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att pojkar ska uppnå goda skolresultat oavsett socioekonomisk bakgrund eller migrationsbakgrund genom att:

- säkerställa att det finns ett jämställdhetsperspektiv i skolans systematiska kvalitetsarbete. Då migrationsbakgrund, språkfärdigheter och föräldrars utbildningsbakgrund har betydelse för pojkars skolresultat bör även dessa perspektiv beaktas i kartläggningen och analysen av skolans resultat. Exempel på främjande insatser är ett aktivt arbete för att motverka anti-pluggkultur och att verka för en studiefrämjande kultur bland pojkar.

- vid behov erbjuda särskilda åtgärder för att säkerställa att alla elever tillgodoser sig kunskap i tillräcklig utsträckning. Ett exempel på detta är att pojkar med migrationsbakgrund kan erbjudas riktad läxhjälp och språkstöd.
- arbeta med främjande insatser för att barn med migrationsbakgrund skall ta del av förskoleverksamhet.
- arbeta med ett aktivt främjande och förebyggande värdegrunds-, trygghets- och jämställdhetsarbete.
- utmana och förändra normer kring maskulinitet i syfte att bidra till att öka pojkars trygghet i skolan.

NATIONELLT DELMÅL: JÄMN FÖRDELNING AV DET OBETALDA HEM- OCH OMSORGSARBETET

Regionalt mål: Mäns betalda och obetalda hem- och omsorgsarbete samt uttag av föräldraledighetsdagar ska öka i Västra Götaland

Läget i länet

Uttag av föräldraförsäkring: I Västra Götaland tar kvinnor ut 70 procent av föräldraledighetsdagarna, medan männen tar ut 30 procent. Det ojämställda uttaget leder till lägre inkomster, sämre karriärmöjligheter och i förlängningen till lägre pension för kvinnor. Samtidigt kan det jämställda uttaget leda till sämre möjlighet för barn och pappor att knyta an till varandra.

Anhörigomsorg och uttag av omvårdnadsbidrag: Betydligt fler kvinnor än män i länets samtliga kommuner tog ut omvårdnadsbidrag under 2022. Färre eller senare beviljade insatser till äldre bidrar till ett ökat behov av anhörigomsorg. Neddragningen inom äldreomsorgen påverkar kvinnor i högre grad än män.



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att mäns betalda och obetalda hem- och omsorgsarbete samt uttag av föräldraledighetsdagar ökar genom att:

- integrera ett jämställdhetsperspektiv i verksamheter som möter blivande föräldrar, till exempel mödravårdsverksamhet, barnavårdsverksamhet samt främjande och förebyggande socialtjänstverksamhet.

- genomlys utformning och innehåll kring stöd som tillhandahålls i samband med graviditetskontroller och BVC-besök ur ett jämställdhetsperspektiv.
- lyfta fördelning av omsorgsarbetet mellan vårdnadshavare i verksamheter som möter blivande föräldrar, samt föräldrar och barn. Det kan till exempel handla om föräldrautbildningar, BVC/MVC-besök och verksamheter på familjecentraler.
- satsa på den offentligt finansierade omsorgen i Västra Götaland för att skapa förutsättningar att begränsa anhörigas omvårdnadsansvar för till exempel äldre.
- synliggöra hur förväntningar på kvinnliga respektive manliga anhörigas omvårdnadsinsatser kan påverka till exempel biståndsbedömning inom socialtjänsten.
- arbetsgivare främjar möjligheten att förena förvärvsarbete med föräldraskap genom ett strategiskt arbete med sin organisationskultur.



NATIONELLT DELMÅL: JÄMSTÄLLD HÄLSA

Regionalt mål: Den psykiska ohälsan hos flickor, unga kvinnor och unga hbtqi+ personer i Västra Götaland ska minska

Läget i länet

Psykisk ohälsa ökar hos flickor och unga kvinnor samtidigt som delar av hälso- och sjukvården är ojämställd: Andelen flickor med självrapporterade psykiska besvär som ångest och oro har ökat. Normer kring kön i hälso- och sjukvården kan påverka bemötande, bedömningar, diagnostik och behandling negativt för flickor, pojkar och unga kvinnor på sätt som inte är medicinskt motiverat.

Unga hbtqi+ personer har sämre psykisk hälsa än andra unga och utsätts för minoritetsstress: Det är ungefär fyra gånger så vanligt för en ung hbtqi-person att ha självmordstankar än för unga hetero- och cispersoner. Bisexuella unga kvinnor sticker särskilt ut gällande psykisk ohälsa. Begränsande strukturer och normer i samhället leder till ojämlika livsvillkor och minoritetsstress som i sin tur kan påverka hälsan liksom benägenheten att uppsöka vård.



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att den psykiska ohälsan hos flickor, unga kvinnor och unga hbtqi+ personer minskar genom att:

- genomföra kompetensutvecklingsinsatser som ökar kunskapen om hur psykisk ohälsa kan komma till uttryck samt hur målgruppsanpassade samtal om psykisk ohälsa kan föras.
- säkerställa att kunskap om kön, genus och normmedvetet bemötande genomsyrar verksamheter som möter barn och unga.
- arbeta för en trygg och inkluderande skolmiljö fri från all form av mobbning och trakasserier. Arbetet behöver tydligt inkludera hbtqi+ identiteter.
- inom utbildningssystemet tänka medvetet på sin kommunikation kring prestationer och betyg.
- utveckla tydliga riktlinjer kring bemötande och säkerställa att den egna verksamheten har låga trösklar in för alla oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck.
- utveckla barns och ungas möjlighet att ta del av stöd från barn- och ungdomspsykiatri i länet.

Regionalt mål: Hälsan hos flickor och kvinnor med funktionsnedsättning i Västra Götaland ska förbättras

Läget i länet

Hälsan hos personer med funktionsnedsättning: Betydligt fler personer med fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsnedsättning skattar sin hälsa som dålig jämfört med övrig befolkning i Sverige. Det är en lägre andel kvinnor med funktionsnedsättning som skattar sin hälsa som god i jämförelse med män med funktionsnedsättning.

Tillgång till hälso- och sjukvård: Personer med funktionsnedsättning har inte likvärdig tillgång till hälso- och sjukvård som befolkningen i övrigt. Det handlar bland annat om ett sämre bemötande, sämre ekonomiska möjligheter, samt bristande tillgänglighet som försämrar möjligheten att söka och få vård.



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att hälsan hos flickor och kvinnor med funktionsnedsättning förbättras genom att:

- tillämpa universell utformning av exempelvis platser med hälsofrämjande effekter, så som grönområden.
- genomföra kompetensutvecklingsinsatser som fokuserar på att höja hälso- och sjukvårdspersonalens kunskaper om livsvillkor och hälsorisker för personer med funktionsnedsättning.
- integrera ett funktionshinderperspektiv i åtgärder som rör arbetsmarknaden, utbildningsväsendet, bostadsmarknaden och i forum för delaktighet och inflytande i länet.



NATIONELLT DELMÅL: MÄNS VÅLD MOT KVINNOR SKA UPPHÖRA

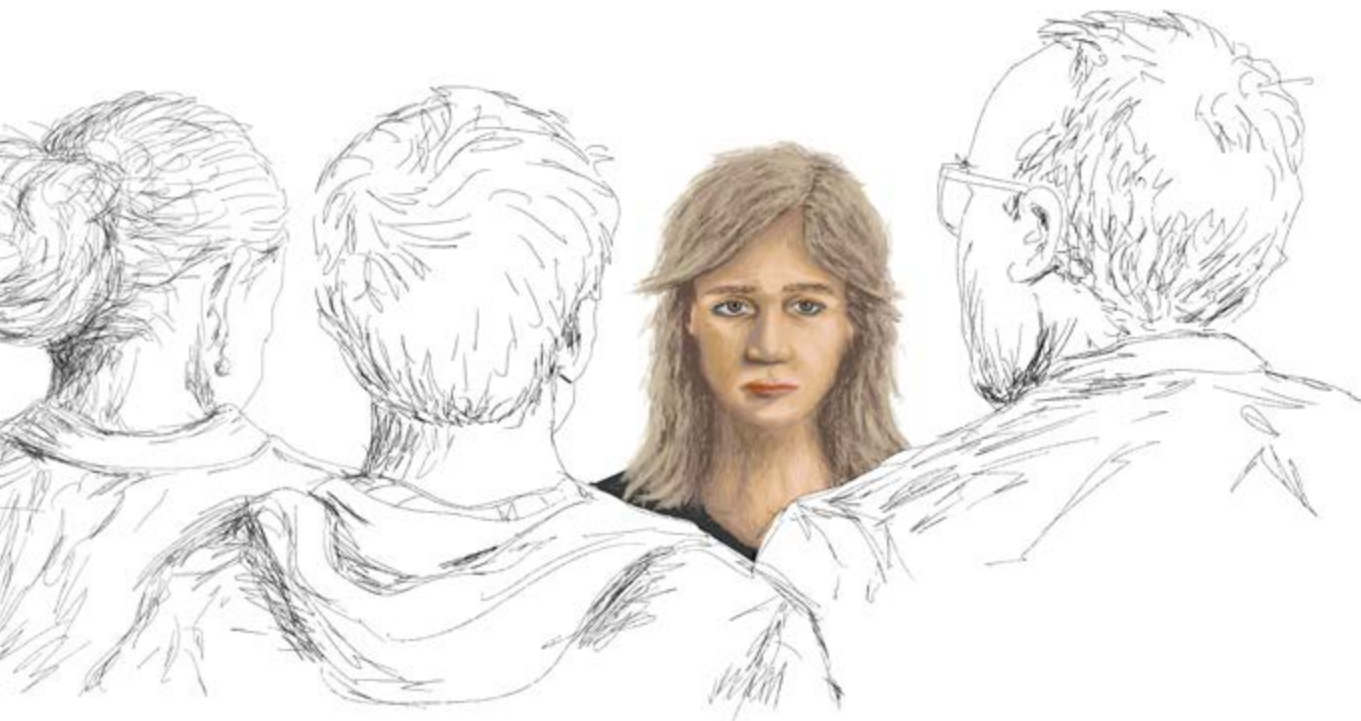
Regionalt mål: Hedersrelaterat våld och förtryck ska upphöra i Västra Götaland



Läget i länet

Vad är hedersrelaterat våld och förtryck? Hedersrelaterat våld och förtryck bygger på ett patriarkalt samhälls- och familjesystem. Våldet kännetecknas av att det är kollektivt sanktionerat och ges legitimitet utifrån en grupp, familjs eller släkts rådande föreställningar och normer om heder. Våldet kännetecknas också av att det utövas av flera personer, och att en person kan vara både offer och förövare. Kontrollen av flickors och kvinnors sexualitet och livsval betraktas som nödvändig för att upprätthålla familjens anseende.

Omfattningen av hedersrelaterat våld och förtryck: Det är svårt att veta exakt hur många som är utsatta för hedersrelaterat våld och förtryck och anmälningsgraden är låg. Det saknas även i stort regionala undersökningar om hur många som utsätts för och utövar våldet. 2019 beräknades andelen ungdomar i Göteborg som lever med hedersrelaterade normer och förtryck till 8–13 procent.





Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att hedersrelaterat våld och förtryck ska upphöra genom att:

- öka kunskapen i organisationen om hur hedersrelaterat våld och förtryck skiljer sig från annat relationsvåld.
- rikta tidigt förebyggande insatser till vårdnadshavare och andra närstående som kan ha inflytande över barnuppfostran, exempelvis norm- och värderingsförändrande arbete.
- rikta tidigt förebyggande insatser till barn och unga som inkluderar information om deras lagstadgade rättigheter.
- stärka yrkesverksamma i att alltid sätta barnets rättigheter främst i sin yrkes- och myndighetsutövning.
- stärka kompetens bland yrkesverksamma för att göra adekvata hot- och riskbedömningar vid utsatthet eller vid risk för utsatthet för hedersrelaterat våld och förtryck.
- säkerställa kunskap om, och tillämpning av, lagstiftning om hedersrelaterad brottslighet.

Regionalt mål: Våld i ungas partnerrelationer ska upphöra i Västra Götaland

Läget i länet

Ungas särskilda livsvillkor och omständigheter: Ungdomstiden innebär särskilda omständigheter som påverkar våldsutsatthet och våldsutövande. Både pojkar och flickor är utsatta för våld i partnerrelationer. Det finns dock stora skillnader mellan könen avseende våldets frekvens, karaktär och konsekvenser. Våldet i partnerrelationer är i hög grad digitalt. Det överlappar ofta med våld utanför nätet och utövas på platser där vuxna finns. Exempelvis i vårdnadshavarens hem eller i skolan.

Konsekvenser av våld under en kritisk utvecklingsfas: Våldsutsatthet eller våldsutövande under ungdomstidens kritiska utvecklingsfas har allvarliga konsekvenser på kort och långt sikt. Det är en tid som präglas av viktiga psykosociala förändringar och identitetsskapande, intensiv social inlärning och ökad autonomi i förhållande till vårdnadshavare. Det finns en ökad risk för psykisk ohälsa och suicid, psykosomatiska problem och skadligt bruk och beroende. Våldet påverkar även möjligheterna till en framgångsrik övergång till vuxenlivet. En felaktig bild av vad som är " normalt " i en relation ökar risken för att våldet upprepas senare i livet.

Omfattningen av våld i ungas partnerrelationer i Sverige och Västra Götaland: Både pojkar och flickor är utsatta för våld i partnerrelationer. Men undersökningar av omfattningen varierar. Mellan 18–59 procent av unga uppger att de någon gång utsatts för våld av en partner. Flickor och ungdomar med könsöverskridande identitet, unga i samkönade relationer, unga med funktionsnedsättning och unga som lever i en hederskontext kan vara särskilt utsatta för våld i ungas partnerrelationer.



Tillsammans mot målet

Länets aktörer kan bidra till att våld i ungas partnerrelationer ska upphöra genom att:

- stärka kunskap om våldets omfattning, karaktär och ungas olika livsvillkor och omständigheter.
- stärka det tidigt förebyggande arbetet riktat mot alla unga och fokusera på att förändra skadliga normer kring maskulinitet och motverka normalisering av våld i ungas relationer och närmiljöer.
- öka både vuxnas och ungas egen förståelse för vad våld är och göra det pratbart.
- öka kunskapen om vad som är brottsliga gärningar och hur det fungerar att anmäla ett brott.
- ställa rutinmässiga frågor för att upptäcka våld och ha ett lyhört och respektfullt bemötande när unga berättar om utsatthet eller utövande.

Regionalt mål: Arbetet mot mäns våld mot kvinnor i Västra Götaland ska vara anpassat efter livsvillkor och förutsättningar hos grupper med svagt samhälleligt stöd.

Läget i länet

Hur påverkas grupper med svagt samhälleligt stöd av våld? Flickor och kvinnor från alla delar av samhället kan vara utsatta för våld. Men en del grupper kan, som en följd av samhällets diskriminering och marginalisering, befinna sig i en situation som innebär en särskild sårbarhet. Risken för att utsättas för våld kan öka beroende på en persons livsvillkor. Sårbarheten kan också bero på att maktstrukturer och normer skapar hinder för tillgången till skydd och stödinsatser.

Följande grupper kan anses ha ett svagare stöd av samhället:

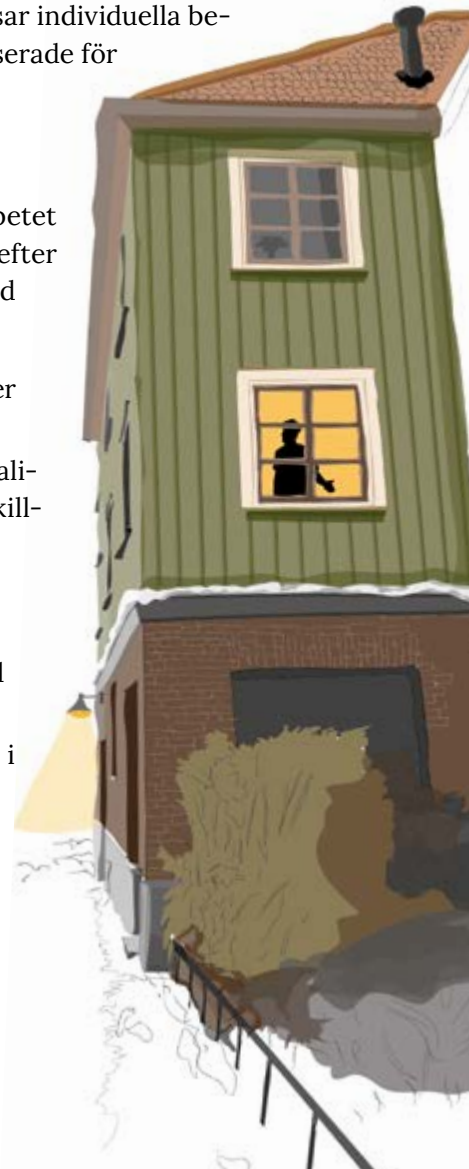
- hbtqi+ personer
- barn och unga kvinnor
- äldre kvinnor
- flickor/kvinnor med funktionsnedsättningar
- flickor/kvinnor med skadligt bruk och beroende
- flickor/kvinnor i hemlöshet
- flickor/kvinnor utsatta för prostitution och människohandel
- flickor/kvinnor som lever i en hederskontext
- flickor/kvinnor med utländsk bakgrund och migrationserfarenhet.

Bristande samhällsstöd och fokus på våld: Det som kan anses vara gemensamt är att samhällets insatser, från förebyggande arbete till upptäckt, stöd och skydd samt rättsprocesser sällan är utformade så att de passar alla. Det är ett samhälleligt ansvar att erbjuda insatser som passar individuella behov. För att klara det behöver verksamheter var organiserade för att kunna möta alla oavsett livsvillkor.

**Tillsammans mot målet**

Länets aktörer kan exempelvis bidra till att arbetet mot mäns våld mot kvinnor ska vara anpassat efter livsvillkor och förutsättningar hos grupper med svagt samhälleligt stöd genom att:

- upprätta styrdokument och rutiner som säkerställer ett rättighetsbaserat arbete.
- stärka kunskapen hos yrkesverksamma om marginaliserade gruppers livsvillkor och att det kan finnas skillnader i hur våld utövas och dess konsekvenser.
- stärka enskildas möjlighet till delaktighet och inflytande.
- möta behovet av och erbjuda individanpassat skydd och stöd.
- samverka med civilsamhället för utbyte av kunskap i utvecklingsarbete och kvalitetssäkring.





Länsstyrelsen Västra Götaland

Utgiven av enheten för folkhälsa och rättighetsfrågor,
Länsstyrelsen Västra Götaland

Kontakt: 010-224 40 00, vastragotaland@lansstyrelsen.se

Titel:	Jämställt Västra Götaland 2024-2027
ISSN:	1403-168X
Rapportnummer:	2024:09
Diarienummer:	801-3913-2023
Utgivningsår:	2024
Form:	Monika Lund
Illustrationer:	Danny Eriksson
Tryckeri:	Ljungbergs Tryckeri AB



6. Verksamhetsplan för lokalt folkhälsoarbete i Bollebygds kommun 2025 KS2024/248



§130

KS2024/248

Verksamhetsplan för lokalt folkhälsoarbete i Bollebygds kommun 2025

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen fastställer verksamhetsplan och budget för lokalt folkhälsoarbete i Bollebygds kommun 2025.

Ärendet

Bollebygds kommun och den södra delregionala nämnden (DRNS) har tecknat samverkansavtal avseende ett gemensamt lokalt folkhälsoarbete samt avseende folkhälsotjänsten i Bollebygds kommun. Avtalen innebär lokala systematiska och målinriktade insatser för att förbättra befolkningens hälsa och att utjämna skillnader i hälsa. Avsikten med avtalen är att underlätta det tvärssektoriella samarbetet för att få ett bättre resursutnyttjande och större genomslagskraft. En verksamhetsplan för det lokala folkhälsoarbetet tas fram årligen enligt överenskommen mall. Planen fastställs av kommunstyrelsen. I samband med det folkhälsopolitiska dialogmötet som ägde rum mellan parterna våren 2024 lyftes följande prioriterade målgrupper: barn och unga samt äldre.

Prioriterade målområden:

- Barn och ungas uppväxtvillkor
- Hälsöfrämjande livsmiljö
- Alkohol narkotika, dopning, tobak och spel om pengar
- Främja hälsoinsatser hos förening och frivilligorganisation

I verksamhetsplanen för det lokala folkhälsoarbetet 2025 finns planerade insatser kopplade till respektive målområde.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen fastställer verksamhetsplan och budget för lokalt folkhälsoarbete i Bollebygds kommun 2025.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Verksamhetsplan för lokalt folkhälsoarbete i Bollebygds kommun 2025



- Bollebygds kommun - budget och ekonomisk redovisning lokalt folkhälsoarbete 2025
- Bollebygds kommun - verksamhetsplan för lokalt folkhälsoarbete 2025

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Bollebygds kommun	
Budget folkhälsotjänst och folkhälsoinsatser 2025	Resultat folkhälsotjänst och folkhälsoinsatser 2025

Medel för folkhälsostrategitjänst	Budget			Utfall			Resultat		
	DRNS	Kommun		DRNS	Kommun		DRNS	Kommun	
Tjänst folkhälsostrateg (lön inkl. lönebikostnader)	422 000	334 954					422 000	334 954	Noll (0) innebär medlen använts enligt budget
Eventuell motfinansiering av folkhälsostrategitjänst via annan typ av tjänst		181 293					0	181 293	
Totalsumma tjänst/tjänster	422 000	516 247		0	0		422 000	516 247	
Eventuella kommentarer till tjänst/tjänster: Kommunen motfinansierar medel för folkhälsoinsatser via fyra tjänster, vilka avsätter 5 % av tjänst vardera.				Eventuella kommentarer till tjänst/tjänster:					

Medel för lokala folkhälsoinsatser	Budget			Utfall			Resultat		
	DRNS	Kommun	Övrigt	DRNS	Kommun	Övrigt	DRNS	Kommun	Övrigt
Folkhälsoinsatser 14 kronor/nvånare och part	136 262	15 000	155 000				136 262	15 000	155 000
Överflyttade medel från 2024 till 2025 på eget initiativ enligt avtal*							0	0	0
Överflyttande medel från 2024 till 2025 efter av DRNS beviljad ansökan*.							0	0	0
Eventuella andra medel							0	0	0
Summa totala folkhälsomedel	136 262	15 000	155 000	0	0	0	136 262	15 000	155 000

*=Medel som inte används under året ska återbetalas till respektive part.

Om redovisningen är preliminär skickas det slutliga in senast 15 februari.

Redovisningen är:	Preliminär		Slutlig	
--------------------------	-------------------	--	----------------	--

Eventuella kommentarer till budget

Eventuella kommentarer till utfall och resultat

Kommunen motfinansierar DRNS medel för folkhälsoinsatser via fyra tjänster som avsätter 5 % vardera av sin arbetstid till folkhälsoinsatser (181 293 kr) Medel som redovisas under övrigt (155 tkr) avser medel som kommunen avsätter för demokratiprocessen (150 tkr) och tillgänglighetspriset (5 tkr). Dessa insatser sker utanför avtalet och finansieras av kommunen.	Skriv här om ni kommer att återbetala, föra över medel på eget initiativ eller ansöka om att föra över medel till kommande år. 25 januari är sista datum för preliminärt resultat och 15 februari är sista datum för slutlig ekonomisk redovisning.
---	--

Detaljbudget folkhälsoinsatser 2025

	Budget			Utfall			Resultat		
Folkhälsoinsatser	DRNS	Kommun	Övrigt	DRNS	Kommun	Övrigt	DRNS	Kommun	Övrigt
Barn och ungas uppväxtvillkor									
Föräldraskapsstöd	10 000						10 000	0	
Ungas inflytande och delaktighet	5 000		150 000				5 000	0	150 000
Fullföljda studier	32 600						32 600	0	
Hälsofrämjande livsmiljö									
På egna ben	0	15 000					0	15 000	
Samverkan äldre, ofrivillig ensamhet	25 000						25 000	0	
HBTQI	15 000								
ANDTS									
Förebygga och minska bruket av ANDTS	21 662						21 662	0	
Främja folkhälsoinsatser hos föreningar och frivilligorganisationer									
Sökbara medel	25 000		5 000				25 000	0	5 000
Annonsering	2 000						2 000	0	
Summa	136 262	15 000	155 000	0	0	0	121 262	15 000	155 000

Eventuella kommentarer till detaljbudget

Eventuella kommentarer till utfall och resultat i detaljbudget

Det som redovias som övrigt avser medel till demokratiprocessen (150 tkr) och tillgänglighetspriset (5 tkr). Dessa insatser sker utanför avtalet och finansieras av kommunen. Kommunen (utbildningsnämnden) avsätter 15 tkr till priser inom satsningen "på egna ben".	
--	--



Bollebygds kommun - Verksamhetsplan för lokalt folkhälsöarbete 2025



**BOLLEBYGDS
KOMMUN**

Verksamhetsplan för lokalt folkhälsoarbete

Delregionala nämnden södra (DRNS) har två samverkansavtal med varje kommun inom sitt geografiska område avseende folkhälsa. Ett avtal gäller folkhälsoarbete. Med folkhälsoarbete menas lokala systematiska och målinriktade insatser för att förbättra befolkningens hälsa och att utjämna skillnader i hälsa. Ett annat samverkansavtal gäller tjänsten som driver det lokala folkhälsoarbetet. Avsikten med avtalen är att underlätta det tvärssektoriella samarbetet för att få ett bättre resursutnyttjande och större genomslagskraft.

En verksamhetsplan för det lokala folkhälsoarbetet tas fram årligen enligt överenskommen mall. Verksamhetsplanen, med budget och planerade insatser, sammanställs av kommunens folkhälsostrateg i dialog med ansvarig kontaktpersonen på koncernkontoret, Västra Götalandsregionen. Folkhälsostrategen ansvarar för att planen skickas via e-post till delregional.namnd.sodra@vgregion.se med kopia till lars.paulsson@vgregion.se, senast den 31 oktober. Planen blir giltig först när både kommunens ansvariga styrelse/nämnd och DRNS beslutat om planen.

Styrning och ledning

Kommunstyrelsen ansvarar för folkhälsoarbetet i Bollebygds kommun och beslutar årligen om inriktningen för arbetet via den gemensamma verksamhetsplanen och via dialog med DRNS. Folkhälsostrategen organiserar och driver folkhälsoarbetet samt tar fram underlag för beslut. Folkhälsostrategen är placerad på kommunstyrelseförvaltningen, direkt underställd kommundirektören. Genom denna organisatoriska placering har folkhälsostrategen lätta kontaktvägar till kommunledningen, politiker och andra strategiska funktioner.

Det sker en löpande rapportering och dialog med kommunstyrelsen och kommunledningsgruppen om hur folkhälsoarbetet går, samt i samband med uppföljningen av samverkansavtalet. Vid behov presenterar folkhälsostrategen rapporter och statistik för övriga nämnder i kommunen. En viktig uppgift för folkhälsostrategen är att delta i olika strategiska forum och nätverk för att lyfta fram folkhälsoperspektivet. Exempel på grupper där folkhälsostrategen deltar är inom Närvårdssamverkan, både i den lokala ledningsgruppen och i arbetsgrupp ”barn och unga samt funktionsnedsättning”, samt i uppdragsgruppen ”strategi för hälsa”.

Folkhälsostrategen har tillsammans med kommundirektören och förvaltningscheferna tagit fram ett årshjul där folkhälsoarbetets planeringsprocess synkroniseras med den kommunala planerings- och budgetprocessen. Möten och dialog sker regelbundet under året mellan folkhälsostrategen och kommunledningsgruppen så att folkhälsoarbetet kan synkroniseras med

förvaltningarnas verksamhetsplaner och på så vis bli en del i kommunens ordinarie verksamhet.

En del i folkhälsoarbetet handlar om att stärka kommunens prioriterade gruppers möjligheter till inflytande och delaktighet. Sedan barnkonventionen blev lag har kommunen beslutat att en barnkonsekvensanalys ska genomföras i samband med samtliga beslutstaganden. Barnkonsekvensanalysen syftar till att säkerställa barn och ungas perspektiv och inflytande i de kommunala besluten. Kommunen arbetar även aktivt med ungdomsrådet som är en betydelsefull arena för ungas inflytande och delaktighet. Vad gäller målgruppen äldre, så har ett kommunalt pensionärsråd (KPR) startat under året. Det kommunala pensionärsrådet ska genom sitt arbete stärka inflytandet i frågor som rör äldre och verka för att äldres frågor tas hänsyn till i kommunens nämnder och förvaltningar.

Utgångspunkter för samverkansavtal och verksamhetsplan

Internationella och nationella styrande dokument anger riktningen för folkhälsoarbetet medan regionala och lokala styrande dokument, tillsammans med dialoger mellan kommunen och DRNS, utgör grunden för prioriteringar och insatser inom samverkansavtalet.

Internationella och nationella styrande dokument som anger riktningen för folkhälsoarbetet

- Det övergripande nationella folkhälsomålet ”att skapa *samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation*”.
- FN:s Agenda 2030 med 17 Globala målen för en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling och agendans grundläggande princip om att alla ska inkluderas och ingen lämnas utanför.

Exempel på regionala/lokala styrande dokument och uppdrag som ligger till grund för prioriteringar och insatser

Regionala dokument

- Västra Götalandsregionens budget 2025
- Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030. Av särskild relevans är den långsiktiga prioriteringen ökad inkludering och kraftsamling fullföljda studier.
- Plan för regionövergripande folkhälsoarbete 2024 – 2028
- Strategi för omställningen av hälso- och sjukvården i Västra Götaland 2023-2027
- Västra Götaland kulturstrategi och kulturplan 2024-2027
- Reglementet för de delregionala nämnderna

Kommunala dokument

- Vision Bollebygd 2035
- Mål och budget 2024-2026 för Bollebygds kommun

Ökad jämlikhet i hälsa en förutsättning för hållbar utveckling

En ökad jämlikhet i hälsa är en förutsättning för att uppnå ett hållbart samhälle. FN:s Agenda 2030 med 17 globala mål har en direkt koppling till en jämlik hälsa och en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar samhällsutveckling. Främjande och förebyggande insatser för en god och jämlik folkhälsa är integrerade i målens alla delar. Målen förenar även ett stort antal etablerade principer och perspektiv centrala för folkhälsoarbetet, så som mänskliga rättigheter, jämställdhet, specifika gruppers villkor eller rättigheter och enskilda sakfrågor.

I det längre perspektivet har folkhälsoarbete som mål att sluta de påverkbara hälsoskillnaderna inom en generation. Det är i linje med Agenda 2030 och utgångspunkterna för att öka jämlikheten inom och mellan länder samt säkerställa att ingen lämnas utanför.

Bestämningsfaktorer för hälsa

För att uppnå en god och jämlik hälsa krävs att människor ges likvärdiga villkor och förutsättningar. Dessa villkor och förutsättningar benämns ofta som hälsans bestämningsfaktorer.

Hälsans bestämningsfaktorer består av både livsvillkor och levnadsvanor. I modellen nedan markerar gul färg de samhälleliga förutsättningar som är avgörande för de individuella (grå) bestämningsfaktorerna för hälsa. Sambanden mellan hälsans bestämningsfaktorer och hälsan är komplexa. Politiska beslut påverkar invånarnas livsvillkor som i sin tur påverkar invånarnas möjlighet till hälsosamma levnadsvanor. Ojämlikhet i hälsa skapas när olika grupper systematiskt har olika livsvillkor och levnadsvanor, vilket resulterar i ojämlika möjligheter till ett gott liv.

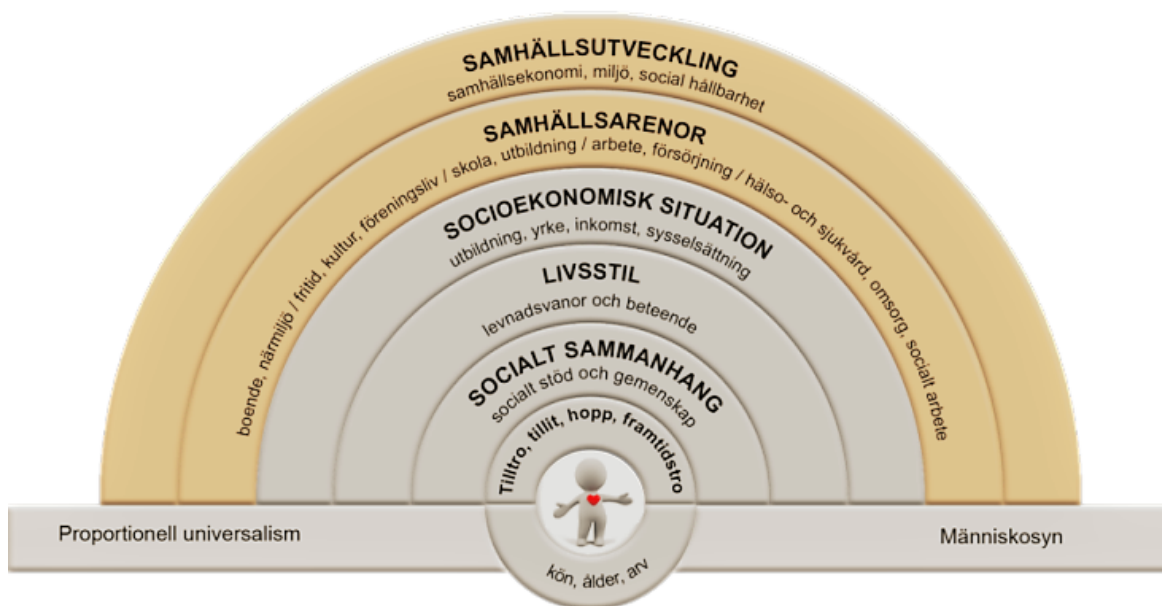


Bild 2. "Östgötamodellen för jämlik hälsa – ett samspel mellan individ, miljö och samhälle". Framtagen av Jolanda van Vliet och Margareta Kristenson, 2014, baserad på hälsans bestämningsfaktorer av Dahlgren och Whitehead, 1991.

Hälsoläget

Hälsoläget syftar till att ge ett underlag som övergripande beskriver vilka kommunens utmaningar inom folkhälsoområdet är. Beskrivningen ger stöd i dialoger och vid val av prioriterade områden, insatser, målgrupper för att främja utvecklingen av en mer jämlik hälsa.

Kommunala bakgrundsfakta

I Bollebygds kommun bor 9733 invånare, varav 49,2 % kvinnor. 10,8% är födda utomlands. Åldersmässigt är ungefär 25 % under 20 år, 21 % mellan 20-39 år, 26 % mellan 40-59 år, 22% mellan 60-79 år och 6% över 80 år (SCB, statistikdatabasen, 2023). Medellivslängden är 85,8 för kvinnor och 82,3 år för män vilket ligger något över genomsnittet i Västra Götaland (Kolada jämföraren 2023). I Bollebygd bor 66 % i tätort och 34 % på landsbygd (SCB, kommunen i siffror).

När det gäller utbildningsnivån så har 10% av kvinnorna och 18% av männen förgymnasial utbildning. 44% av kvinnorna och 51% av männen har gymnasial utbildning och 44% av kvinnorna och 28% av männen har eftergymnasial utbildning (SCB, 2022). Andel elever i årskurs 9 med behörighet till yrkesprogram är 81,3 % (Kolada, jämföraren, 2023).

I Bollebygd förvärvsarbetar 87,1 % av kvinnorna och 89,3 % av männen i åldern 20-64 år (SCB, kommunen i siffror). I juli 2024 var 3,6 % av arbetskraften arbetslösa (Arbetsförmedlingen via VGR Statistik och analysportal). 14% har någon gång de senaste tolv månaderna haft svårigheter att betala löpande utgifter för mat, hyra, räkningar med mera (Hälsa på lika villkor 2022). 16,5 % saknar kontantmarginal vilket innebär att inte kunna betala en oväntad utgift på 13 000 kronor utan att låna eller be om hjälp (Hälsa på lika villkor, fyra års medelvärde 2019-2022 Folkhälsomyndigheten "folkhälsodata"). 10 % av invånarna mellan 0-19 år lever med låg ekonomisk standard (Kolada jämföraren 2022). Motsvarande andel i riket är 17%.

I Bollebygd röstade 89,1 % i riksdagsvalet 2022 (Valmyndigheten, VGR Hälsoläget). Valdeltagandet i riksdagsvalet varierade mellan valdistrikten där det högsta valdeltagandet var 85,5 % och det lägsta 80,3 %.

Hälsodata

Hälsodata	Bollebygds kommun	Jämfört med
Upplevd hälsa Andel med bra eller mycket bra självskattat hälsotillstånd, 16 år och äldre (FHM kommunfakta, flerårsmedelvärde 2019-2022).	Totalt 72,5 % Kvinnor: 70,2% Män: 74,5 %	VG totalt 73,3 % Kvinnor: 69,8 % Män: 76,8 %
Nöjd med sitt liv Andel invånare 16 år och äldre som är ganska eller mycket nöjd med sitt liv (HLV 2022).	Totalt; 93 %	VG Totalt; 89 %
Psykisk ohälsa Andel invånare (16–84 år) som har svåra besvär av ängslan, oro eller ångest (HLV 2022)	Totalt 6%	VG totalt 8% Kvinnor: 11 % Män 5 % Ålder 16-29 år; 17 %
Sociala relationer (ofrivillig ensamhet) Andel invånare (16-84 år) som upplever besvär av	Totalt 26 %	VG totalt 26 % Kvinnor 28 % Män 25%

ensamhet eller isolering (HLV 2022)		Kvinnor 16-29 år, 41% Kvinnor 85+år, 44%
Fetma (övervikt) Andel av befolkningen (16-84 år) med BMI 25 eller högre (HLV 2022)	Totalt 54 %	VG totalt 52 %
Riskabelt stillasittande Sitter stilla 10h eller mer/ dag (16-84 år) (HLV 2022)	Totalt 21 %	VG Totalt 24 % Bollebygd ligger högst i DRNS, ett spann mellan 16-21%
Fysisk aktivitet Andel (16-84 år) som bedöms vara tillräckligt fysiskt aktiva enligt FHM:s definition, HLV 2022.	Totalt: 67%	VGR: 65 %
Ungas självskattade hälsa Andel i åk 9 som är nöjda eller mycket nöjda med sin hälsa (CAN 2022)	Totalt 65% <i>Flickor 60%</i> <i>Pojkar 76 %</i>	DRNS Flickor: 60% Pojkar: 81%
Ungas nedstämdhet Andel som uppgett att de är nedstämda flera gånger i veckan (åk 9 och åk 2 på gymnasiet) (CAN 2022)	Totalt 33 %	DRNS Ett spann mellan 24-39 %
Ungas fritidsaktiviteter Andel som regelbundet deltar i fritidsaktiviteter som leds av en vuxen (åk 9 + 2 gymnasiet), CAN 2022.	Totalt: 41 %	DRNS spann mellan 33%-51%

Andel som blivit bjudna på alkohol av sina föräldrar (CAN 2022)	Totalt 18% (åk 9 + 2 gymn) Åk 9: 16 % Åk 2: 25 %	VG: Totalt 25 % Åk 9: 14% Åk 2 gymn: 36%
Rökning bland unga Elever som uppgett att de har rökt under de senaste 12 mån och att de fortfarande röker (CAN 2022)	Totalt 10 % Åk 9: 12 % Åk 2: 6 %	VG Totalt: 14 % Åk 9: 8 % Åk 2 gymn: 20 %
E- cigaretter (har använt de senaste 30 dagarna) CAN 2022	Totalt 24 % (åk 9+2)	VG: Totalt 21 %
Snus Andel snusare i åk 9 och åk 2 på gymnasiet, både tobaksfritt snus och snus som innehåller tobak (CAN 2022).	Åk 9: 11 % Åk 2 gymn: 19%	VG: Åk 9: 11 % Åk 2 gymn: 23%

Utmaningar och prioriteringar

En relativt hög utbildningsnivå och god socioekonomi ger positiva effekter på folkhälsan i Bollebygd. Som synes i statistiken är till exempel medellivslängden något längre i Bollebygd jämfört med Västra Götaland och andelen som uppger sig vara nöjda med sitt liv är något högre i Bollebygd än i Västra Götaland. Detta gör att betydande fokus kan ligga på hälsofrämjande insatser med syfte att försöka förbättra och bibehålla det som är bra. Det går att se skillnader i hälsa mellan olika grupper i befolkningen, till exempel utifrån utbildningsnivå, socioekonomi och kön. Detta är inget unikt för Bollebygd, utan samma mönster går att se på regional och nationell nivå. Tidiga insatser för barn och unga har visat sig ge ”störst” effekt och möjlighet att utjämna skillnader i hälsa, varpå stort fokus i folkhälsoarbetet ligger på målgruppen barn och unga med tidiga insatser. Arbetet med föräldraskapsstöd, familjecentralen, fullföljda studier, delaktighet och inflytande är exempel på olika ingångar för att skapa förutsättningar för en mer jämlik hälsa i kommunen.

Vidare går det att se en förändring i demografin där befolkningen blir allt äldre. Åldersgruppen 80 + förväntas öka mest och därmed finns det behov av att arbeta mer förebyggande och hälsofrämjande för den målgruppen. I arbetsgruppen "samverkan äldre" arbetar flera funktioner tillsammans för att stärka hälsan hos äldre och motverka den ofrivilliga ensamheten. Förutom det arbete som arbetsgruppen genomför har också föreningar och frivilligorganisationer en viktig roll när det gäller att motverka ofrivillig ensamhet bland kommunens invånare och främja delaktighet och möjligheten att ingå i ett sammanhang.

Det finns utmaningar inom ANDTS-området kopplat till yngre. Bollebygd har tidigare stuckit ut i statistiken när det gäller föräldrars bjudvanor av alkohol. Den senaste droganeundersökningen från CAN visar dock att statistiken har förbättrats, men kommunen behöver fortsatt arbeta med frågan. Den senaste droganeundersökningen visade också att det har blivit populärt med e-cigarett bland unga. 24 % uppger att de har använt e-cigarett någon gång de senaste 30 dagarna (åk 9 och åk 2 gymnasiet, CAN 2022). Vidare har andelen elever i årskurs 9 som använder snus ökat. År 2013 uppgav 7 % i årskurs 9 i Bollebygd att de snusar och 2022 var motsvarande siffra 11 % (CAN 2022). Utifrån vad statistiken visar är det angeläget att lägga extra fokus på tobak och nikotin. För att förebygga och minska ungas användning av ANDTS görs insatser på olika nivåer. Det handlar exempelvis om föräldraskapsstöd, tidig upptäckt, att erbjuda ungdomar drogfria aktiviteter samt att delta i Länsstyrelsens anti-langningskampanj.

När det gäller ungas psykiska hälsa, går det på nationell och regional nivå att se utmaningar, framför allt vad gäller flickors psykiska hälsa. Den statistik som finns på lokal nivå ger inte en heltäckande bild av läget, men problematiken bedöms vara densamma i Bollebygd. Folkhälsostrategen har tillsammans med kommunledningsgruppen enats om att lyfta fram ungas psykiska hälsa som ett gemensamt prioriterat område för Bollebygds kommun under 2024 och 2025. Psykisk hälsa är ett komplext område som kräver insatser på olika nivåer. De som har behov av vård ska givetvis få tillgång till det, och här är god samverkan inom exempelvis Närvårdssamverkan angelägen. På förebyggande och främjande nivå är insatser som föräldraskapsstöd, fritidsaktiviteter och drogförebyggande arbete några betydelsefulla angreppssätt. Under 2025 planerar kommunen att arbeta utifrån Suicide Zeros nya material "Livsviktiga snack i skolan" som riktar sig till elever i årskurs 3 till och med årskurs 6. Livsviktiga snack i skolan handlar om vikten att lära barn att uttrycka hur de mår. Forskningen visar att det har en förebyggande effekt att kunna sätta ord på känslor och be om hjälp när det behövs. Det är även angeläget att skapa förutsättningar för ökad fysisk aktivitet bland barn och unga eftersom fysisk aktivitet främjar det psykiska välbefinnandet och kan förebygga eller lindra psykiska besvär. På nationell nivå visar statistiken att barn och unga rör på sig för lite, och att det är stora skillnader mellan pojkars och flickors fysiska aktivitet. Även om det saknas lokal statistik är uppfattningen att lägesbilden

är liknande i Bollebygd. För att skapa förutsättningar för ökad fysisk aktivitet bland barn och unga är samverkan med till exempel föreningslivet och skolan av stor vikt. Kommunen planerar att delta i satsningen ”på egna ben” som genomförs i samverkan med Västtrafik. Satsningen syftar till att uppmuntra barn i årskurs 4-6 att ta sig till skolan och aktiviteter på egen hand, genom att gå, cykla eller åka kollektivt. Kommunen planerar också för att införa metoden ”fysisk aktivitet på recept” (FaR) som ett verktyg inom elevhälsan. Förhoppningen är att elevhälsan ska kunna främja hälsa och förebygga såväl fysisk som psykisk ohälsa genom att skriva ut fysisk aktivitet på recept till de elever som har behov av det.

Gemensamma prioriteringar utifrån hälsoläge och vårdialog

- Grupper; Barn och unga samt äldre
- Områden; Barn och ungas uppväxtvillkor. Hälsofrämjande livsmiljö. Alkohol, narkotika, doping, tobak och spel om pengar (ANDTS). Främja folkhälsoinsatser hos föreningar och frivilligorganisationer.

Gemensam budget för lokalt folkhälsoarbete

Folkhälsoinsatserna är 50/50-finansierade och respektive part avsätter 14 kronor/invånare. Folkhälsotjänsten finansieras enligt separat avtal. Den gemensamma folkhälsobudgeten görs i en Excelmall eller Wordmall och skickas in tillsammans med verksamhetsplanen.

Det är i första hand de insatser som genomförs inom avtalet, med gemensamma medel, som ska finnas med i verksamhetsplan och budget. Insatserna ska utgå från utgångspunkterna för samverkansavtalet och verksamhetsplanen, hälsoläget och de gemensamma prioriteringarna.

Insatser som helt finansieras av kommunen, eller via medel från annan part, kan skrivas in i matrisen. Dessa insatser särskiljs genom att texten "Insatsen görs utanför avtalet och finansieras av kommunens egna medel" (eller annan part). skrivs längst ner i rutan "Genomförande". I budget skrivs dessa medel in i kolumnen "Övrigt".

Folkhälsoinsatser

Här skrivs namnen på de områden kommunen kommer arbeta med, vilka insatserna blir och för vilka målgrupper. Skriv under genomförande vad som ska göras, vad som ska uppnås med insatsen, hur den ska genomföras och vilka parter/aktörer som deltar i genomförandet. Insatserna följs upp i avtalsuppföljningen och kommunen svarar på vad insatsen har lett till, om insatsen genomfördes enligt plan, en förklaring till eventuell avvikelse och hur insatsen genomfördes i stället, och vad kommunen tar med sig i det fortsatta arbetet.

Område: Barn och ungas uppväxtvillkor	
Insats/målgrupp	Genomförande
Föräldraskapsstöd till föräldrar/vårdnadshavare med barn upp till 18 år	Erbjuda föräldraskapsstödjande utbildningar. Insatsen syftar till att stärka föräldraförmågan och relationen mellan förälder och barn med mål att alla barn ska få en god uppväxt. Insats sker i samarbete med socialförvaltningen och familjecentralen.
	Samordna föräldraskapsstödet genom regelbundna träffar med det lokala nätverket. Sammanställa utbudet av föräldraskapsstöd på kommunens hemsida. Syftet är att kunna erbjuda vårdnadshavare ett samlat och lättillgängligt föräldraskapsstöd för att öka barn och ungas förutsättningar för goda och jämlika uppväxtvillkor. Medverkande är familjecentralen, BVC, IFO, bibliotek, svenska kyrkan och elevhälsan.
	Delta i Sjuhärads nätverk för föräldraskapsstöd. Syftet är att omvärldsbevaka och kunna erbjuda Bollebygds kommuninvånare ett likvärdigt föräldraskapsstöd som övriga kommuner. Nätverket är en samverkan mellan Sjuhäradskommunerna, Mölndal, Härryda, Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen (Central barnhälsovård, Södra Älvsborg).
Ökat inflytande och delaktighet Barn och unga	Regelbundna möten med ungdomsrådet. Genom ungdomsrådet öka ungas inflytande och delaktighet i kommunala planerings- och beslutprocesser. Ungdomsrådet är remissinstans när samhällsbyggnadsförvaltningen tar fram nya detaljplaner, översiktsplaner mm. Stödja och utveckla ungdomsdemokratiarbetet i kommunen.

	Samverkan med förvaltningarna och nämnderna, utifrån de frågor som ungdomsrådet initierar och driver.
	Demokratiprocess där barn och unga beslutar om en summa pengar. Arbetet handlar om att konkretisera hur den demokratiska processen fungerar samt att ge barn möjlighet att påverka sin närmiljö. Samarbete med samtliga skolor, ungdomsrådet och kommunens förtroendevalda. <i>(Insatsen görs utanför avtalet och finansieras av kommunens egna medel).</i>
Fullföljda studier Barn och föräldrar med barn i åldrarna 0-6 år	Främja läsning och stimulera små barns språkutveckling genom läsfrämjande projekt på familjecentralen. Samverkan med familjecentralen, BVC och biblioteket. Ett gemensamt arbete som i förlängningen syftar till att stärka förutsättningarna för fler barn och unga att fullfölja sina studier. Fullföljda studier är en viktig komponent för att utjämna uppväxtvillkor för barn och unga. Målsättningen är att uppväga skillnader i barn och ungas förutsättningar. Samordnare på familjecentralen driver insatsen och avsätter 5 % av sin tjänst till det läsfrämjande projektet.
	Fysisk aktivitet på recept (FaR) FaR kommer att införas som metod inom elevhälsan, med syfte att kunna främja hälsa och förebygga såväl fysisk som psykisk ohälsa genom att skriva ut fysisk aktivitet på recept till de elever som har behov av det. Insats sker i samverkan med uppdragsgrupp Strategi för hälsa, inom Närvårdssamverkan. Funktion som samordnar arbetet; Rektor för elevhälsan avsätter 5 % av sin tjänst.
	Livsviktiga snack i skolan Livsviktiga snack i skolan är ett material framtaget av Suicide Zero som riktar sig till elever i årskurs 3-6. Materialet handlar om vikten av att lära barn att uttrycka hur de mår. Forskningen visar att det har en förebyggande effekt att kunna sätta ord på känslor och be om hjälp när det behövs. Insatsen genomförs på Töllsjöskolan under 2025. Om insatsen faller väl ut

	kan den införas på resterande skolor i kommunen under 2026. Samordnare: Rektor för Töllsjöskolan avsätter 5 % av sin tjänst för satsningen.
--	---

Område: Hälsofrämjande livsmiljö	
Insats/målgrupp	Genomförande
Namn på insats Målgrupp Trygghetsskapande och brottsförebyggande Riktat till kommunens invånare	Regelbunden samverkan med det lokala brottsförebyggande rådet (lokala Brå) som arbetar strategiskt med planering, utformning och uppföljning av det trygghetsskapande och brottsförebyggande arbetet. Lagen om kommuners ansvar för brottsförebyggande arbete och Kommunens samverkansöverenskommelse med Lokalpolisområde Borås 2023–2026, ligger till grund för arbetet och dess inriktning. Syftet är att förebygga brott och skapa ett tryggare Bollebygd. Kommunpolis, kommunens förvaltningar, näringsliv och räddningstjänst är representerade. Vid behov bjuds fler aktörer in såsom Länsstyrelsen och föreningsliv.
Trygghetsskapande och brottsförebyggande arbete Barn och unga	Regelbundna träffar och samverkan inom den strategiska arbetsgruppen SSPF (skola, socialtjänst, polis, fritid). Syftet är tidig upptäckt av ungdomar i riskzon, stärka ungas förutsättningar till en god uppväxt samt minska till exempel skadegörelse och droganvändning.
Hälsofrämjande livsmiljö, ökad fysisk aktivitet	På egna ben På egna ben är en utmaning för elever i årskurs 4–6. Satsningen syftar till att uppmuntra barn att ta sig till skolan och aktiviteter på egen hand, genom att gå, cykla eller åka kollektivt. Alla kommunens skolor deltar i satsningen. Samverkan med Västtrafik. Skolskjutssamordnaren samordnar arbetet och avsätter 5% av sin tjänst till det.
HBTQI	Kunskapshöjande insats om HBTQI-personers livsvillkor och förutsättningar. Forskning och statistik visar att hbtqi-personer på gruppnivå har sämre hälsa jämfört med övrig befolkning. För att uppnå ökad jämlikhet i hälsa är det därmed angeläget att arbeta för förbättrade förutsättningar hos denna målgrupp. Digital utbildning via Info caption. Syftet är ökade kunskaper i normmedvetenhet, diskriminering och hur kommunens verksamheter kan bli mer inkluderande.

	Samtlig personal i kommunen har tillgång till kursen, men det läggs särskilt fokus på att personal inom förskola, skola, IFO/funktionsnedsättning samt äldreomsorg genomför den. Utbildningen lyfts för gemensam diskussion och dialog i samband med APT (arbetsplatsträff).
Samverkan äldre Äldre	Regelbundet samordna arbetsgruppen "samverkan äldre". Arbetsgruppen planerar för en äldremässa under våren 2025 samt för aktiviteter och föreläsningar riktade till målgruppen. Syftet är att nå ut till målgruppen äldre med information om vad som erbjuds inom förebyggande verksamheten. Främja fysisk och psykisk hälsa samt motverka ofrivillig ensamhet. Samverkan sker mellan primärvård och kommunen.

Område: Alkohol, narkotika, dopning, tobak och spel om pengar	
Insats/målgrupp	Genomförande
Förebygga och minska bruket av ANDTS hos unga i kommunen	Deltar tillsammans med socialförvaltningen, utbildningsförvaltningen och ideella föreningar i det strategiska och operativa arbetet med drogfria aktiviteter. Det handlar bland annat om kommunens drogfria skolavslutningar, ANDTS-information till föräldrar/vårdnadshavare och Länsstyrelsens arbete mot langning. Utifrån rådande utveckling gällande ungas konsumtion av e-cigarett och snus läggs ett särskilt fokus på tobaks- och nikotinprodukter.

Område: Främja folkhälsoinsatser hos föreningar och frivilligorganisationer	
Insats/målgrupp	Genomförande
Sökbara medel till föreningar och frivilligorganisationer	Föreningar och frivilligorganisationer kan ansöka om folkhälsomedel för insatser som främjar hälsan bland kommunens invånare. Anvisningar och kriterier för hur medlen får användas finns. Projekt som verkar för en ökad jämlikhet i hälsa prioriteras. Målet är ökad samverkan med föreningar och frivilligorganisationer och spridning av folkhälsoarbetet.
	Sedan 2022 delar Bollebygds kommun ut ett tillgänglighetspris för att lyfta fram och belöna företag, föreningar och organisationer som har bidragit i arbetet med att göra kommunen mer tillgänglig för alla. Priset ska uppmärksamma goda insatser som förbättrat livsvillkoren och tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar. Insatserna kan röra sig om ökad fysisk tillgänglighet men också exempelvis information/kommunikation och bemötande.

	<i>(insats sker utanför avtalet och finansieras med kommunala medel)</i>
--	--

Övrigt

Samverkan sker mellan kommunen och de föreningar som har tilldelats projektmedel från DRNS för att arbeta med att stärka barn och ungas förutsättningar för fullföljda studier.



7. Avtalsprocess för järnvägsprojektet
Göteborg-Borås (kf fattar slutligt beslut)
KS2024/243



§132

KS2024/243

Avtalsprocess för järnvägsprojektet Göteborg-Borås

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

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

Ärendet

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

- VGR maximalt 2 500 mnkr

Samfinansiering via regional plan för Västra Götalandsregionen 200 mnkr;

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



- Härryda maximalt 120 mnkr
- Bollebygd 0 kr

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

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

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

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

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

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Avtal-ny-järnväg-Göteborg-Borås-slutversion-2024-09-27
- Regeringsbeslut 2024-09-19 Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

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

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

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

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

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

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

Med vänlig hälsning,

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

Trafikverkets ärendenummer
TRV 2024/95008

Dokumentdatum
2024-09-27

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

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

Detta avtal avser planläggningsprocesser och genomförande av åtgärder som innefattas i överenskommelserna Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 19 juni 2024, samt Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 30 augusti 2024. Avtalet omfattar:	
☒	Finansiering via statliga anslag i nationell plan
☒	Medfinansiering från externa parter
☒	Samfinansiering via regional plan

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

§1 Parter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta avtal:

Medfinansiering avser externa parter finansiering eller delfinansiering av statlig transportinfrastruktur.

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

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

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

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

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

§3 Syfte och bakgrund

Syfte

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

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

Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer.

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

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

Bakgrund

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

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

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

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

Tidigare relevanta studier, utredningar och beslut

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

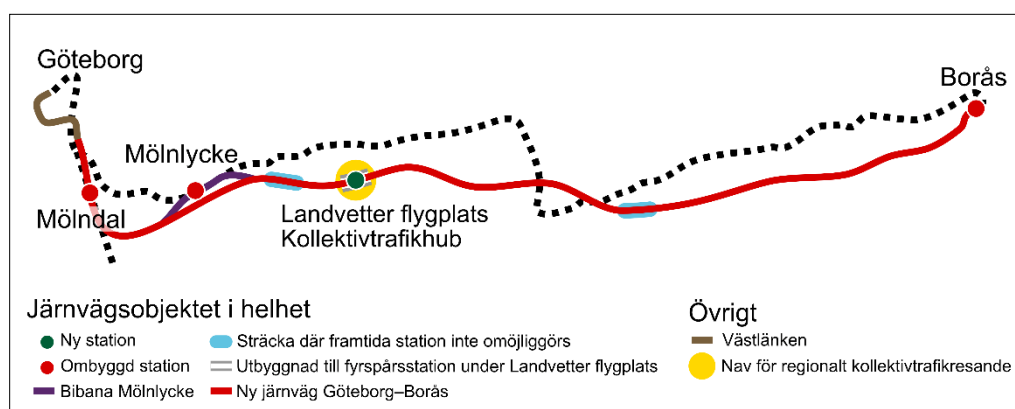
§4 Beskrivning av åtgärder

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

Järnvägsobjektet

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

Järnvägsobjektets principiella omfattning framgår av illustrationen i figur 1 nedan.



Figur 1. Översiktlig bild av Järnvägsobjektet.

Järnvägsobjektet omfattar i sin helhet:

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

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

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

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

Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer

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

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

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

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

§5 Kostnader och finansiering

Järnvägsobjektets kostnader

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prisnivåomräkning i Järnvägsobjektet

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

Finansiering av åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer

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

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

Finansiering av detaljplanläggning

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

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

Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Betalning

Trafikverket har inte möjlighet att fondera medel i förskott.

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

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

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

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

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

Reinvesterings-, drift- och underhållskostnader

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

§6 Ansvarsfördelning

Trafikverkets ansvar

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

Kommunernas ansvar

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

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

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

VGR:s ansvar

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

Swedavias ansvar

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

Preciserat utföraransvar

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

§7 Projektorganisation och former för parternas samarbete

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

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

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

§8 Tidplan

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

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

§9 Avtalets giltighet

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

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

Parternas åtaganden enligt detta avtal förutsätter att:

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

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

§10 Övrigt

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

Zonindelning i Västtrafiks biljettsystem

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

§11 Tvistlösning

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

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

Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket
Roberto Maiorana
Generaldirektör

Västra Götalandsregionen
Helén Eliasson
Regionstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Göteborgs Stad
Jonas Attenius
Kommunstyrelsens ordförande

Mölndals stad
Stefan Gustafsson
Kommunstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Härryda kommun
Pia Alhäll
Kommundirektör

Bollebygds kommun
Ulf Rapp
Kommunstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Borås Stad
Ulf Olsson
Kommunstyrelsens ordförande

Swedavia AB

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

Redogörelse och hantering av synpunkter, avtal Göteborg-Borås

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Bollebygd	<u>Vi önskar att det skrivs in i avtalet:</u> att Trafikverket (TRV) tar fram Miljökonsekvensbeskrivning för hela sträckan.	Ok, för järnvägsplaner. Har tydliggjorts i §5 Kostnader och finansiering: ” I kostnaderna knutna till Järnvägsobjektet ingår exempelvis byggherrekostnader, kostnader för utredningar, framtagande av järnvägsplaner, miljökonsekvensbeskrivningar, systemhandlingar och bygghandlingar, miljöåtgärder, arkeologi, marklösen och produktions/entreprenadkostnader.produktions-/entreprenadkostnader.” Komplettering har även skett i § 6 Ansvarsfördelning under rubriken Trafikverkets ansvar, se nedan.

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Bollebygd	att TRV delar med sig av utredningsmaterial inför detaljplanearbete till kommunerna	Ok, §6 Ansvarsfördelning har kompletterats under rubriken Trafikverkets ansvar med följande: <i>”Trafikverket ska i möjligaste mån dela med sig av framtaget material och underlag i form av utredningar m.m. till övriga Parter. Exempel på sådana underlag är miljökonsekvensbeskrivningar för berörda järnvägsplaner som Kommunerna kan använda sig av i samband med upprättande av detaljplaner.”</i>
Bollebygd	att ställningstagande kring zonindelning finns med i avtalet - lika lydelse som överenskommelsen	Ok, tillagt i § 10 Övrigt.
Bollebygd	<u>Vi önskar annan formulering:</u> Under § 6 ”Kommunernas ansvar	Ok, förslag till formulering:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Organisation/ Part	Synpunkter	Trafikverkets förslag till hantering
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§9 Avtalets giltighet Ur avtalsutkast ” regeringen beslutar om tillåtlighet för Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringsutredningen,” lägg till inom parentes att det inte krävs tillåtlighetsprövning för den andra delen.	Vi har lagt till text om Trafikverkets bedömning avseende tillåtlighet för bibanan i §4 och bedömer att det är tillräcklig.
Länsstyrelsen , ej part i avtal	§9 Avtalets giltighet Ur avtalsutkast ”myndighetstillstånd och fastställelse- och antagandebeslut av järnvägs- och detaljplaner vinner laga kraft.” Avser vi till och med tidpunkt för antagande av järnvägsplan? Många detaljplaner som ska hanteras längs med vägen.	Ingen annan part har reagerat på detta – formulering ändras ej.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2024-09-19
LI2024/01353
LI2024/01733

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås

Regeringens beslut

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

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

Skälen för regeringens beslut

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

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

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

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

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

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

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Anton Skott

Kopia till

Finansdepartementet/BA, BSÄ och SFÖ

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

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/RUL, SPN och US

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Västra Götalandsregionen

Göteborgs kommun

Borås kommun

Härryda kommun

Mölndals kommun



8. Remiss; Tillåtlighetsprövning av ny järnväg
mellan Göteborg och Borås - yttrande till
Trafikverket (kf fattar slutligt beslut)
KS2020/69



§133

KS2020/69

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

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

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

Ärendet

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

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

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

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

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

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

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



järnväg mellan Göteborg och Borås.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Remiss; Tillåtlighetsprövning av ny järnväg mellan Göteborg och Borås - yttrande
- Följebrev till remiss
- Förslag till ställningstagande till val av alternativ med rangordning för Ny järnväg Göteborg–Borås
- Missiv 1 Remiss av kompletterande handlingar Ny järnväg Göteborg–Borås
- Beredningsremiss missiv 1 Sändlista
- PM Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling Ny järnväg Göteborg–Borås
- PM Miljökvalitetsnormer Mölndalsån vid Forsåker utökning av järnvägskorridor Ny järnväg Göteborg–Borås

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad



Kommunstyrelsen

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

Dnr : **179807**

Trafikverket

Remiss inför tillåtlighetsprövning av ny järnväg mellan Göteborg och Borås

Sammanfattning av ärendet

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

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

Ny järnväg för persontrafik mellan Göteborg - Borås ska:

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

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

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

Yttrande

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

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

BOLLEBYGDS KOMMUN
Kommunstyrelsen

Ulf Rapp
Ordförande

Monica Holmgren
Förvaltningschef

PM

Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling

Ny järnväg Göteborg–Borås

Ärendenummer TRV 2021/128691

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

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

Författare: Elin Bylund och Hedvig Staaf, Trafikverket

Dokumentdatum: 2024-10-01

Ärendenummer: TRV 2021/128691

Kontaktperson: Elin Bylund, Trafikverket

Foto på framsidan: Trafikverket

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

Läsanvisning

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

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

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

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

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

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

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

Innehåll

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

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

1 Inledning

1.1 Syfte med promemorian

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

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

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

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

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

1.2 Bakgrund

1.2.1 Projekt Göteborg–Borås

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

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

1.2.2 Paus och regeringsbeslut

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

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

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

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

1.2.3 Nytt regeringsbeslut för Göteborg–Borås

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

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

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

1.2.4 Den gemensamma sträckningen Göteborg–Borås

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

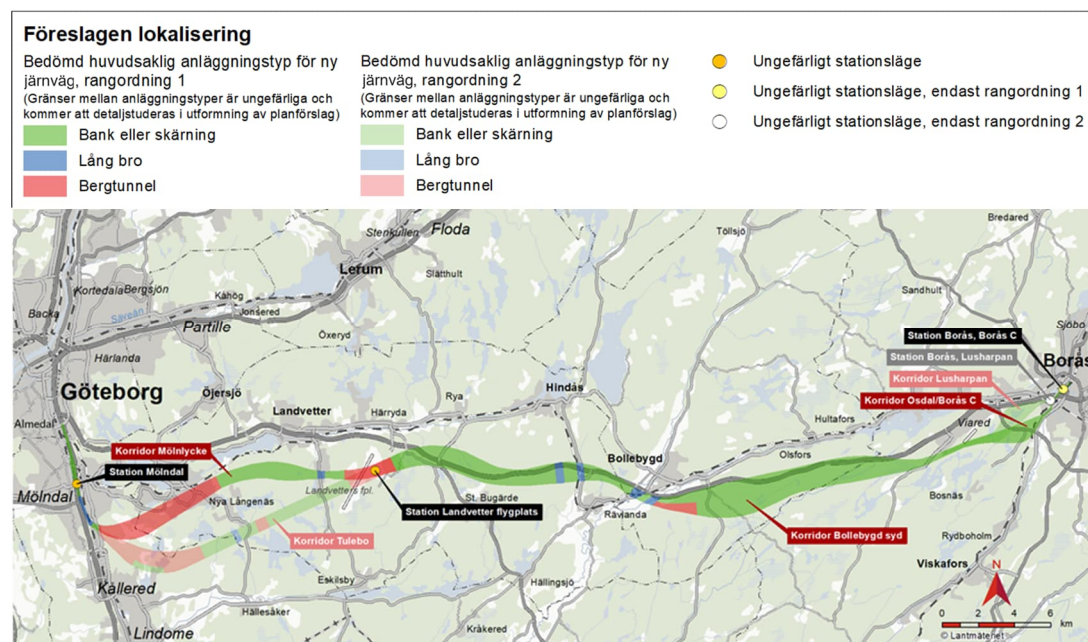
statens givna ekonomiska ramar, kan få en större uppslutning i regionen.
(Regeringen, 2024-05-23)

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

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

1.2.5 Omfattning av tillåtlighetsprövning

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



Figur 1. Föreslagen lokalisering med rangordning.

2 Syfte och mål för projektet

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

2.1 Syfte och övergripande mål för nya stambanor

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

2.2 Ändamål för Göteborg–Borås

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

Ändamål för Ny järnväg Göteborg–Borås:

NY JÄRNVÄG FÖR PERSONTRAFIK MELLAN GÖTEBORG-BORÅS SKA:

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

Motiv till ändringar

Persontrafik

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

Nya stambanor

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

Framtida sträckning österut

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

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

2.3 Projektmål för Göteborg–Borås

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

2.3.1 Kapacitet och robusthet

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

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

Motiv till ändringar

Trafikering

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

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

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

400 meter långa tåg

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

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

Trafikering mellan befintlig och ny järnväg i Borås

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

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

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

2.3.2 Restider

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

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

Motiv till ändringar

Projektmål ”*Den nya järnvägen ska möjliggöra en restid mellan Stockholm och Göteborg på 2 timmar och 5 min med direktåtgång*” utgår. Regeringen har beslutat att Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetsåtgång. Det innebär att restid till Stockholm inte längre är relevant och det tidigare projektmålet stryks.

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

2.3.3 Energieffektiva transporter och klimat

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

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

Motiv till ändringar

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

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

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

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

2.3.4 Landskap

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

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

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

Motiv till ändringar

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

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

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

2.3.5 Arkitektur

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

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

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

Motiv till ändringar

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

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

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

2.4 Påverkan reviderade ändamål och projekt mål

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

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

3 Den framtida järnvägen

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

3.1 Funktion och trafikering

3.1.1 Nationella och regionala funktioner

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

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

3.1.2 Planerad trafik och tågtyper

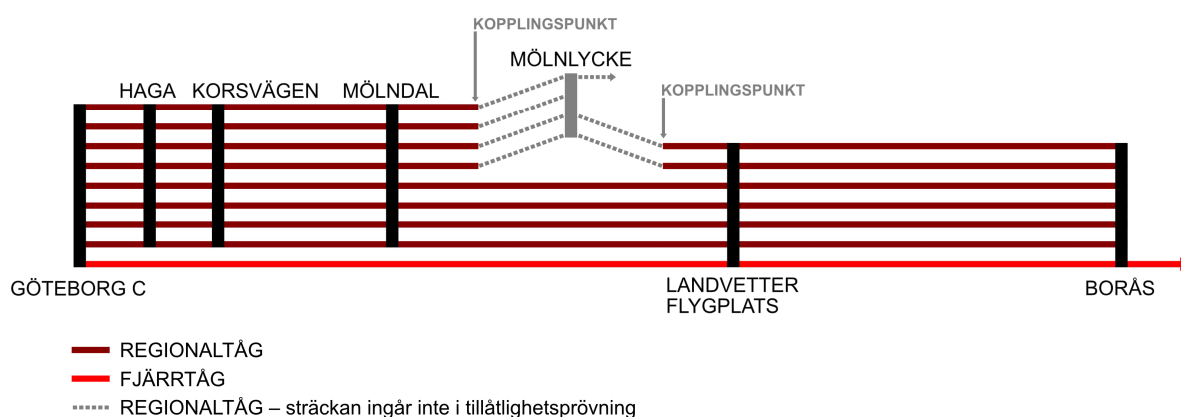
Uppdrag att planlägga leder till en förändrad referenstrafik. Se tidigare referenstrafik i lokaliseringsutredningen avsnitt 3.1.2 Planerad trafik och tågtyper.

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

Den nya referenstrafiken utgörs av:

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

Trafikeringen illustreras nedan i Figur 2.



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

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

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

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

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

3.2 Utformning

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

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

3.2.1 Teknisk standard

Hastighet, banstandard, kurvradier

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

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

Lutning

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

3.2.2 Stationer

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

Station i Mölndal

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

Station vid Landvetter flygplats

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

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

Station i Borås

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

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

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

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

3.2.3 Gestaltungsprinciper

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

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

4 Förutsättningar

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

4.1 Befolkning och markanvändning

4.1.1 Kommunal planering

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

Göteborgs Stad

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

Mölndals stad

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

Härryda kommun

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

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

Bollebygds kommun

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

4.2 Miljö och hälsa

4.2.1 Naturmiljö och skyddade områden

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

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

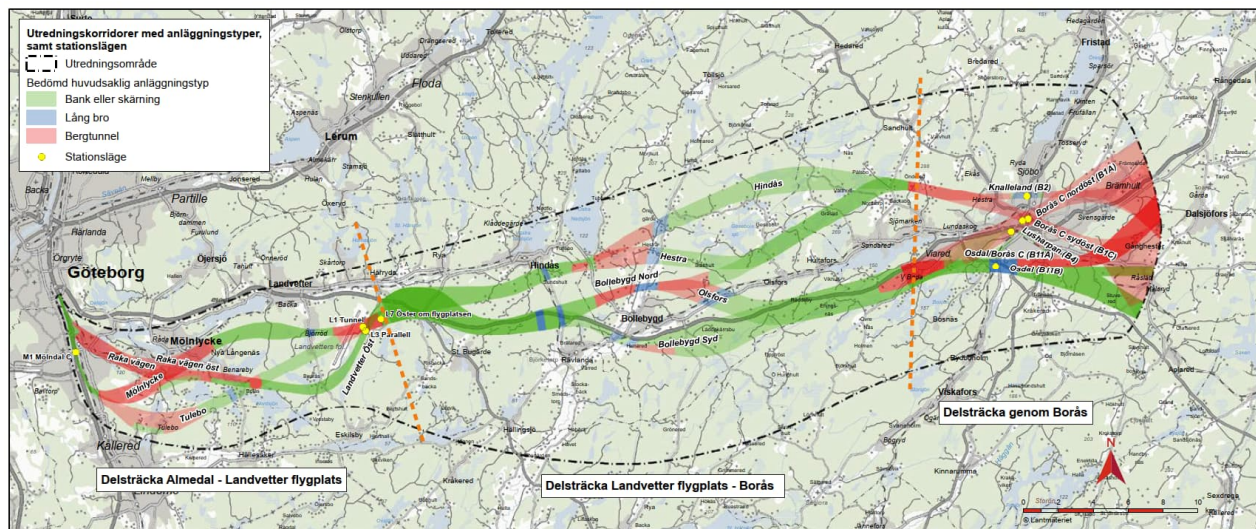
4.2.2 Vattentäkter och vattenskyddsområden

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

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

5 Utvärdering

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



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

5.1 Hållbarhetsbedömning

5.1.1 Social hållbarhet

De parametrar som i lokaliseringsutredningen bedömdes inom social hållbarhet var landskapskaraktär, vardagsliv, social balans, hälsa och säkerhet samt kulturmiljö.

Uppdrag att planlägga leder inte till någon förändring för utvärderingen inom dessa parametrar.

5.1.2 Ekologisk hållbarhet

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

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

Klimat och energi

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

Utsläpp vid byggande

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

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

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

Minskade utsläpp till följd av överflyttningar av trafik

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

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

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

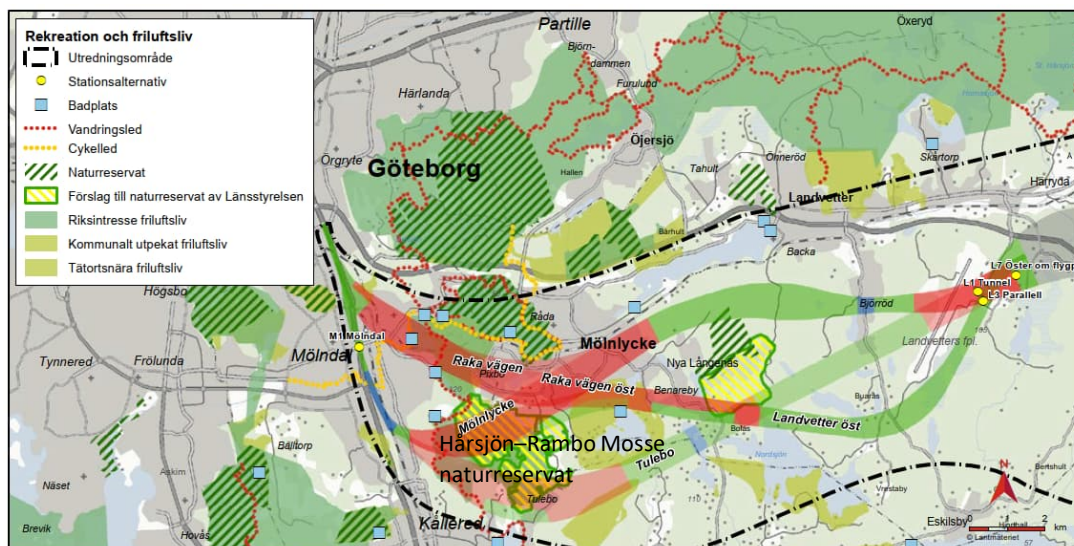
Tåg som transportmedel är både energieffektivt och yteffektivt, det vill säga tar liten plats i relation till kapaciteten, jämfört med andra trafikslag. Minst energieffektivt är resor med flyg, som kräver cirka 15 gånger mer energi per fordonskilometer än höghastighetståg. En överflyttning av resor från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

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

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

Naturmiljö

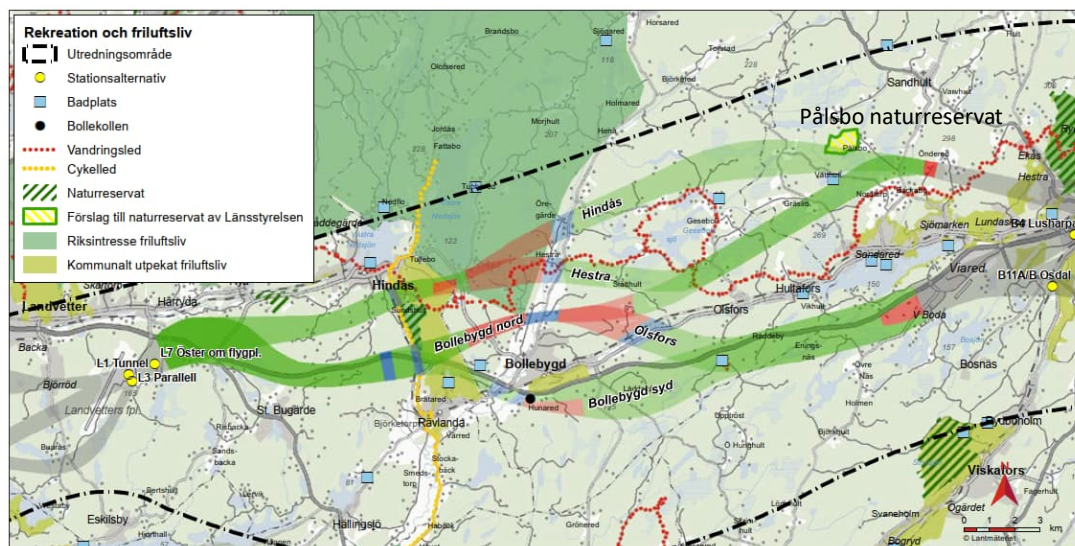
Sedan lokaliseringsutredningen färdigställdes har två nya naturreservat antagits, se avsnitt 4.2.1. Naturreservaten finns upptagna som föreslagna i lokaliseringsutredningen, se Figur 4 och Figur 5.



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

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

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

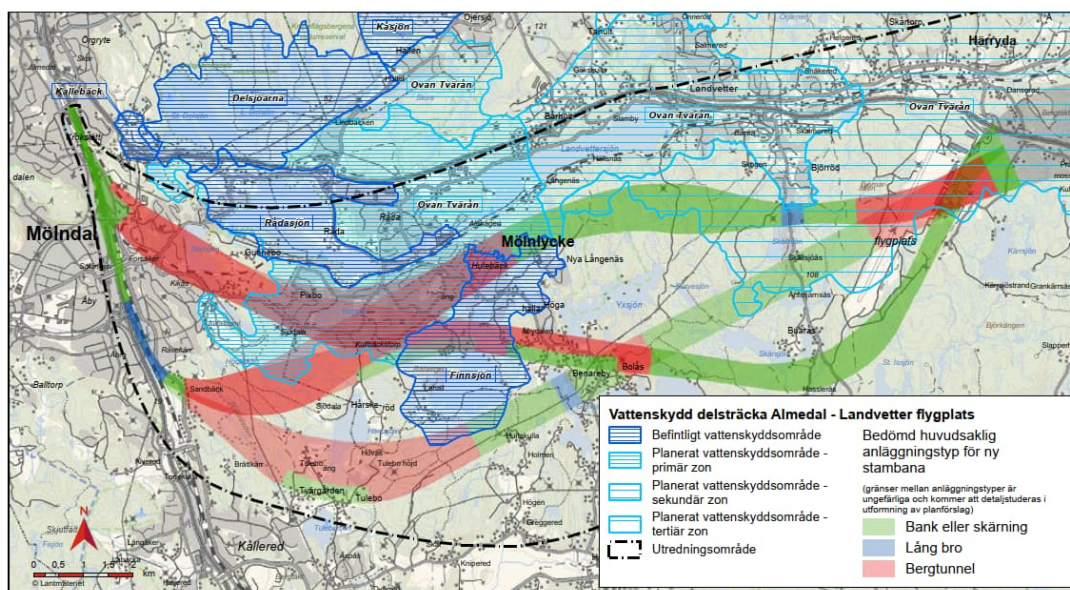


Figur 5. Karta som visar bland annat Pålbo naturreservat och utredda korridorer (figur 7.26 i lokaliseringsutredningen). Det som är markerat som förslag till naturreservat av Länsstyrelsen vid Pålbo är nu antaget.

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

Vatten

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



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

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

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

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

5.1.3 Ekonomisk hållbarhet

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

Samhällsekonomisk nytta

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

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

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

Samhällsekonomisk kostnad

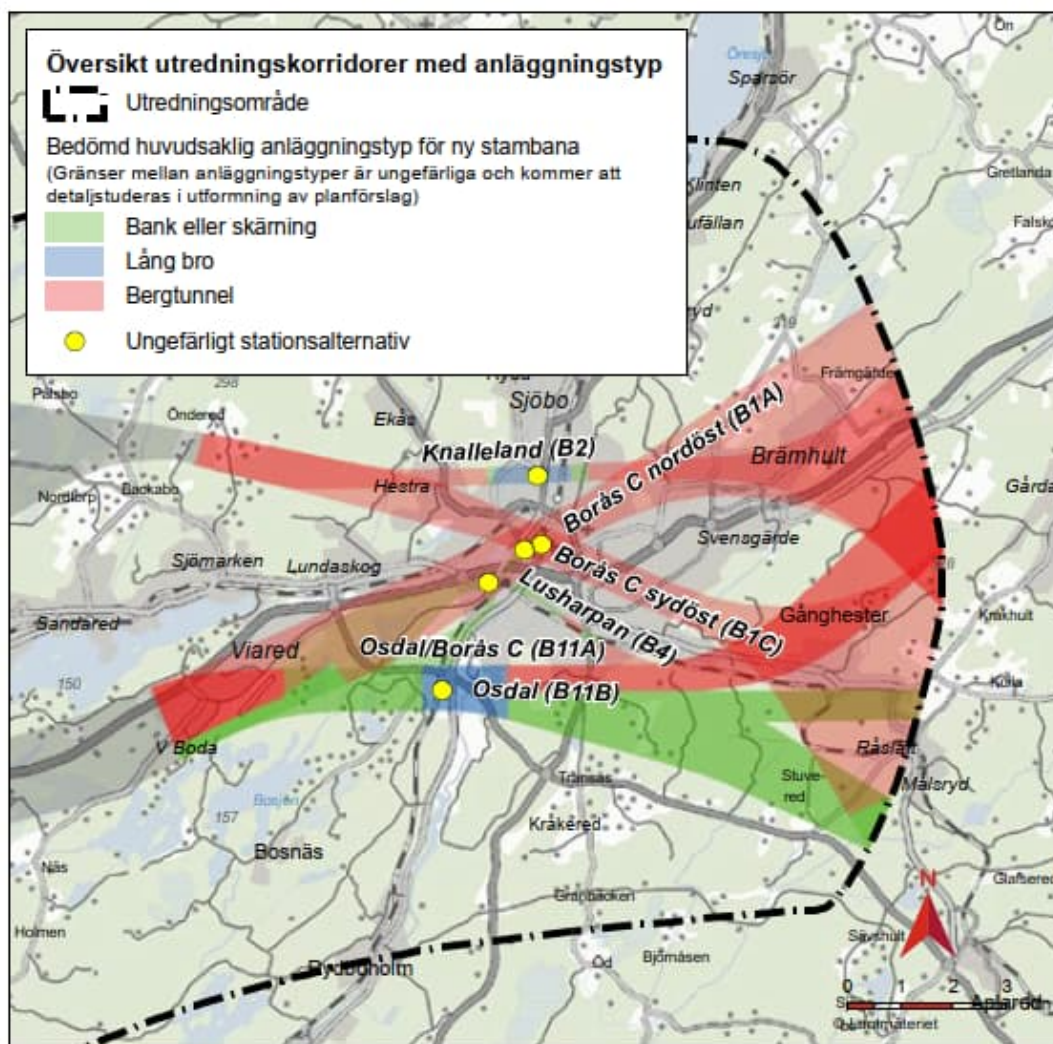
Samhällsekonomisk kostnad baseras på utredningskorridorernas investeringskostnad. Löpande kostnader för drift och underhåll ingår också i bedömningen, men bedöms inte vara alternativskiljande. Det nya uppdraget möjliggör totalt sett vissa minskningar av investeringskostnaden, se avsnitt 5.3 och 6.3.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

Kapacitet och robusthet

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

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

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



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

Regional och lokal utveckling

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

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

5.2 Miljöbedömning

5.2.1 Allmänt

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

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

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

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

5.2.2 Buller

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

5.2.3 Miljökvalitetsnormer för ytvatten

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

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

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

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

5.3 Investeringskostnad

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

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

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

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

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

6 Sammanvägd bedömning och rangordning av alternativ

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

6.1 Hållbarhetsbedömning

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

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

6.2 Miljöbedömning

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

6.3 Investeringskostnad

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Acceptans för alternativ

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

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

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

6.5 Samhällsekonomisk nytta

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

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

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

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

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

6.6 Projektmålsuppfyllelse

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

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

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

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

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

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



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

Tabell 2. Sammanvägd projektmålsuppfyllelse för lokaliseringsalternativen

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

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

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

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

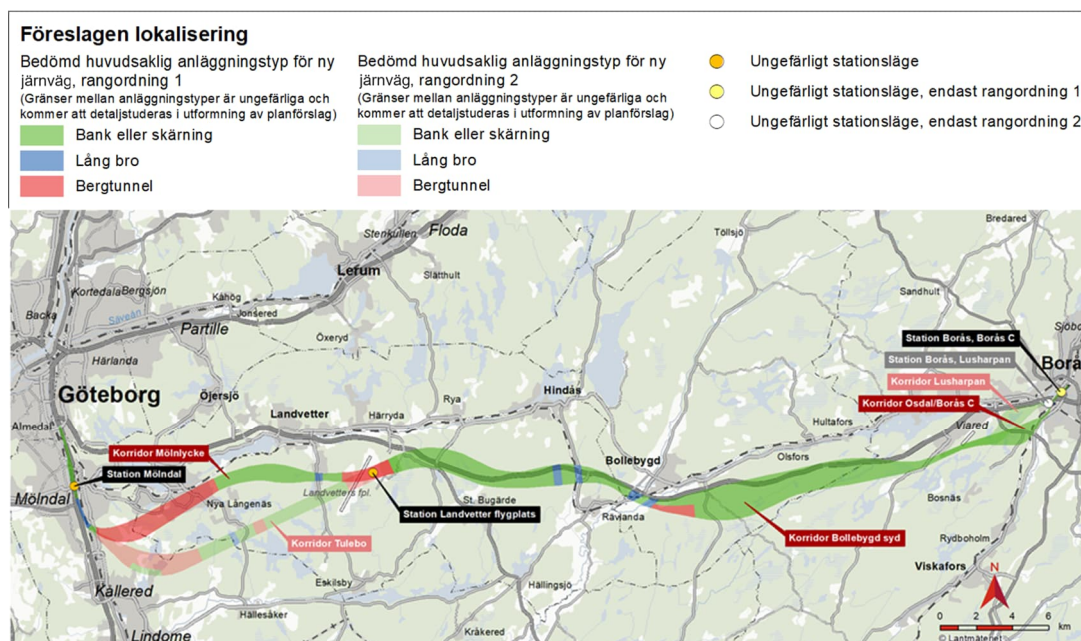
6.7 Rangordning av alternativ

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

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

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

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



Figur 9. Föreslagen lokalisering med rangordning.

7 Referenser

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mölndals stad. (2023-03-15). *Framtidens Mölndal, översiktsplan för Mölndals kommun antagandehandling*, aktnummer: 1481K-P2023/2 Framtidens Mölndal - översiktsplan för Mölndals kommun.pdf (molndal.se) Hämtat 2024-03-28

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bilaga 1 Projektmål för Ny järnväg Göteborg–Borås

Projektmål för Ny järnväg Göteborg–Borås

Kapacitet och robusthet

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

Restider

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

Stationslägen

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

Energieffektiva transporter och klimat

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

Landskap

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

Naturresurshållning

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

Hälsa och säkerhet

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

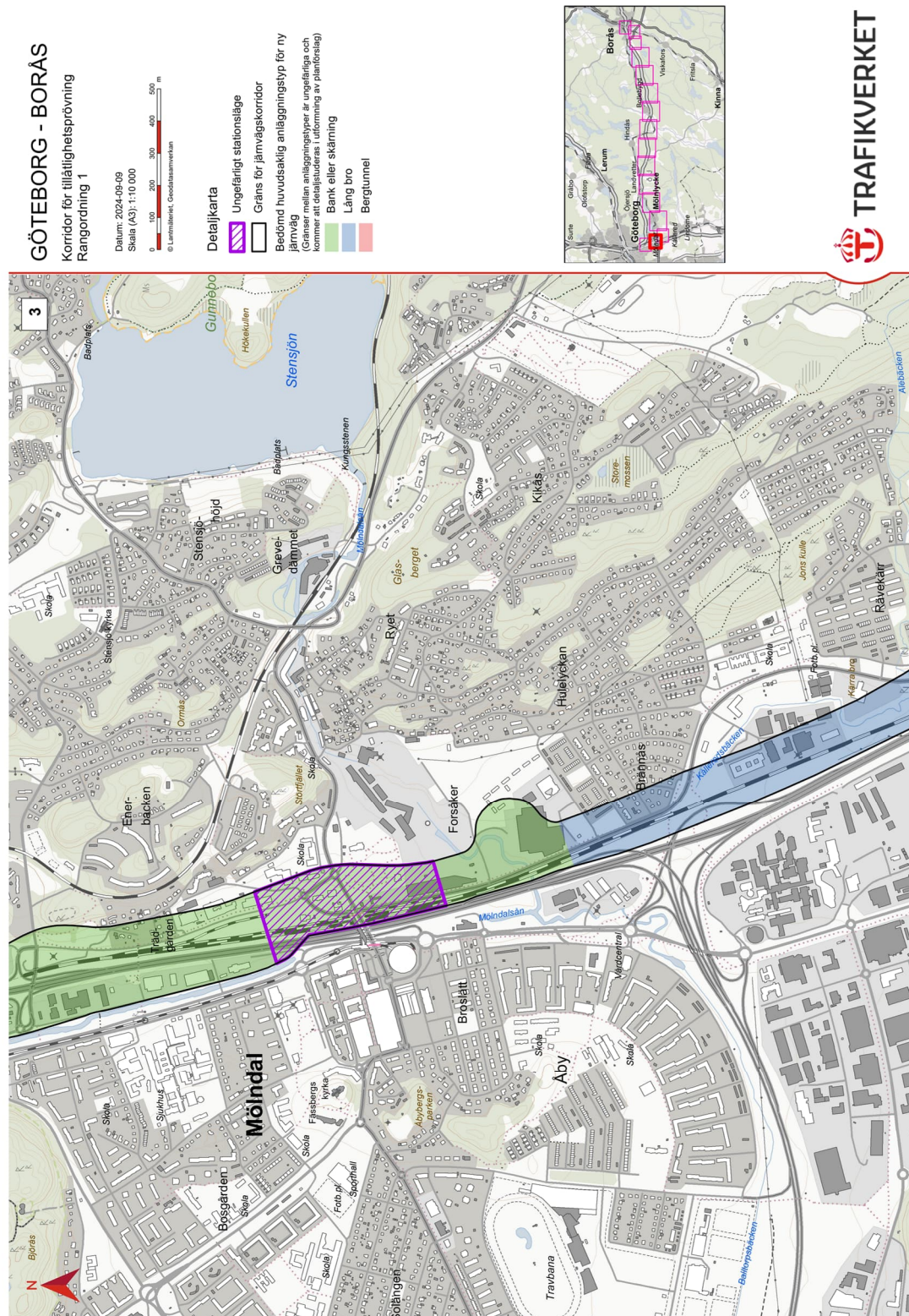
Arkitektur

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

Samhällsekonomi

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

Bilaga 2 Reviderade kartor korridorer för tillåtlighetsprövning



This is a detailed topographic map of a residential area in Sweden, likely Mölndal. The map shows a dense network of streets and buildings. Key features include:

- Water Bodies:** Stensjön (lake) in the upper left, and Mölndalsån (river) flowing through the center and right.
- Green Spaces:** Several parks and green areas are marked, including Stensjö-åker, Gårds-åker, and Åbygårds-parken.
- Buildings and Infrastructure:** Numerous residential buildings, schools (Skola), and churches (kyrka) are labeled. A railway line (Järnvägsstråk) runs along the bottom right.
- Highlighted Areas:** A purple line outlines a specific area in the center, and a green area is marked near the river.
- Map Elements:** A scale bar (0-20) and a north arrow (N) are in the top left corner.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

trafikverket.se

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

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

Ställningstagande

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

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

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

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

Ärendenummer
TRV 2021/71880

Dokumentdatum
2024-10-01

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av

Föreslagen lokalisering

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

- Bank eller skärning
- Lång bro
- Bergtunnel

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

- Bank eller skärning
- Lång bro
- Bergtunnel

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



Föreslagen lokalisering med rangordning 1 och 2

Motivering

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

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

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

De lokaliseringalternativ som erbjuder lägst **investeringskostnad** är

lokaliseringalternativ *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* samt lokaliseringalternativ *korridor Tulebo med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*.



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

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

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

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

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

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

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

Bakgrund

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

Ändamål

NY JÄRNVÄG FÖR PERSONTRAFIK MELLAN GÖTEBORG-BORÅS SKA:

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

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

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

Fortsatt arbete

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

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

Samråd och Granskning

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

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

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

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

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

[Fastställt av]

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

PM

Miljökvalitetsnormer Mölnadalsån vid Forsåker, utökning av järnvägskorridor

Ny järnväg Göteborg–Borås

Ärendenummer TRV 2021/128691

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

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

Författare: Bylund Elin, IVtmv2, Ulf Juto, Ramboll

Dokumentdatum: 2024-10-01

Ärendenummer: TRV2021/128691

Kontaktperson: Elin Bylund, Trafikverket

Foto på framsida: Trafikverket

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

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

Innehåll

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

1 Inledning

1.1 Syfte med promemorian

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

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

1.2 Bakgrund

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

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

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



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

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

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

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

2 Förutsättningar

2.1 Bedömningsgrunder

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

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

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

2.2 Vattenförekomsten

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

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

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

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

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

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

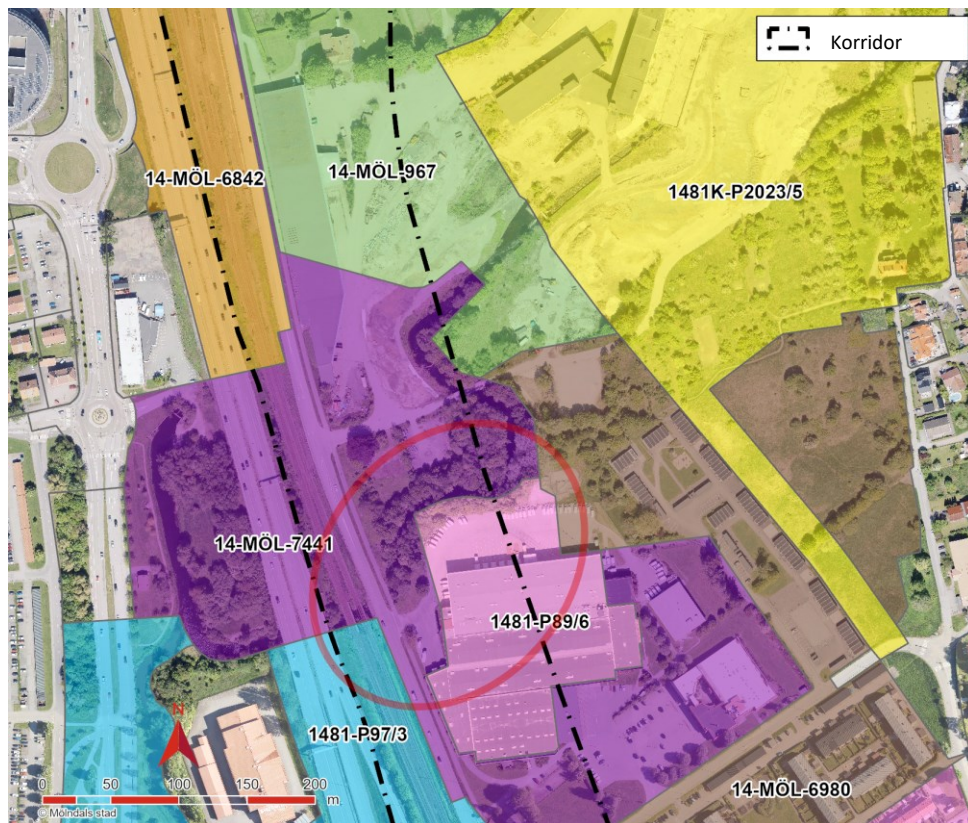
* Frånsett överallt i Sverige överskridande ämnen – Kvicksilver och kvicksilverföreningar och Bromerad difenyleter (PBDE).

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

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

2.3 Detaljplaner

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

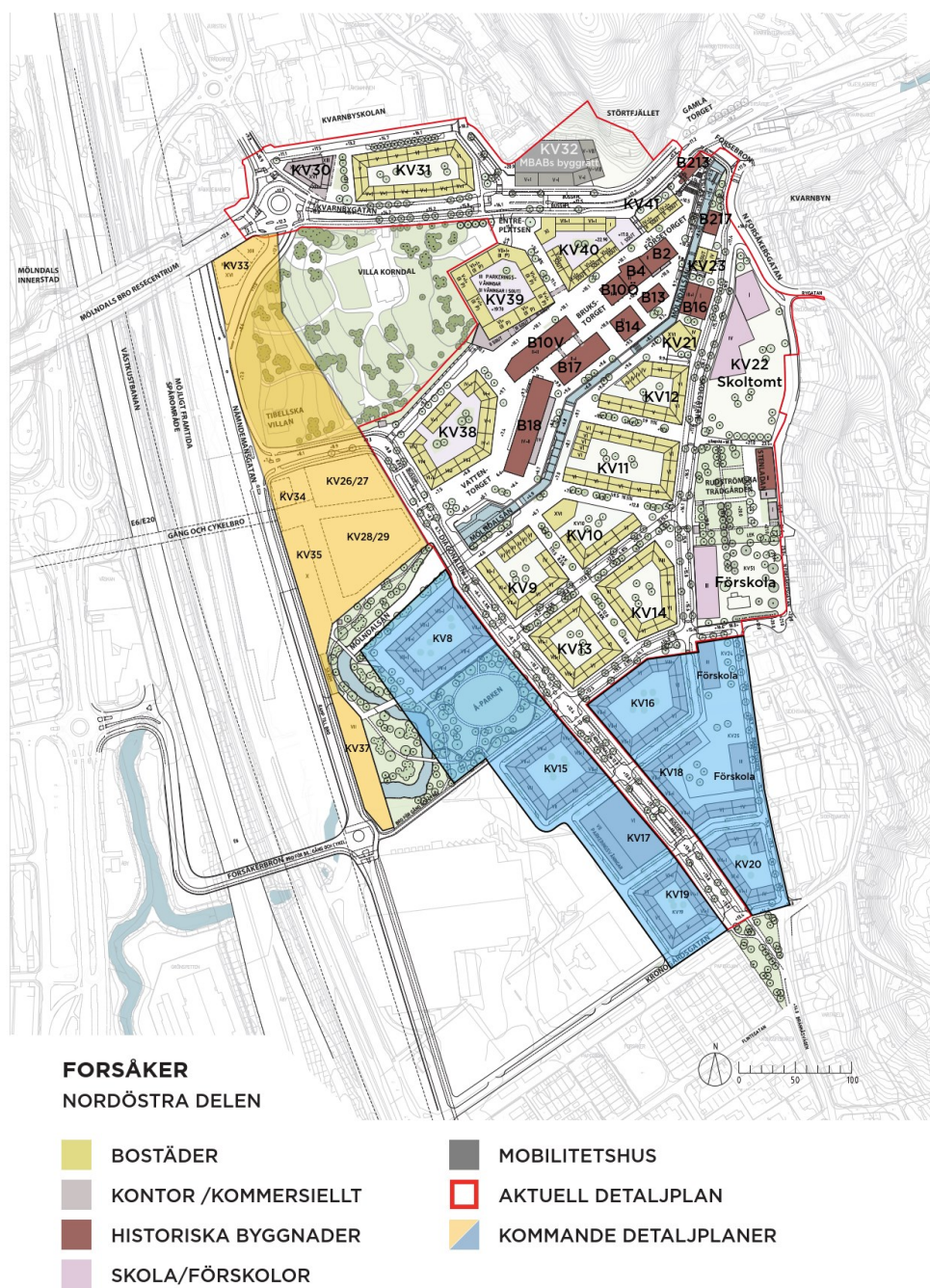


Figur 3 Karta över gällande detaljplaner som berörs av föreslagen ny lösning för passage av Mölndalsån. Röd ring visar läget för ny föreslagen lösning för passage av Mölndalsån.

Tabell 2. Beskrivning av berörda detaljplaner i Figur 3

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

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



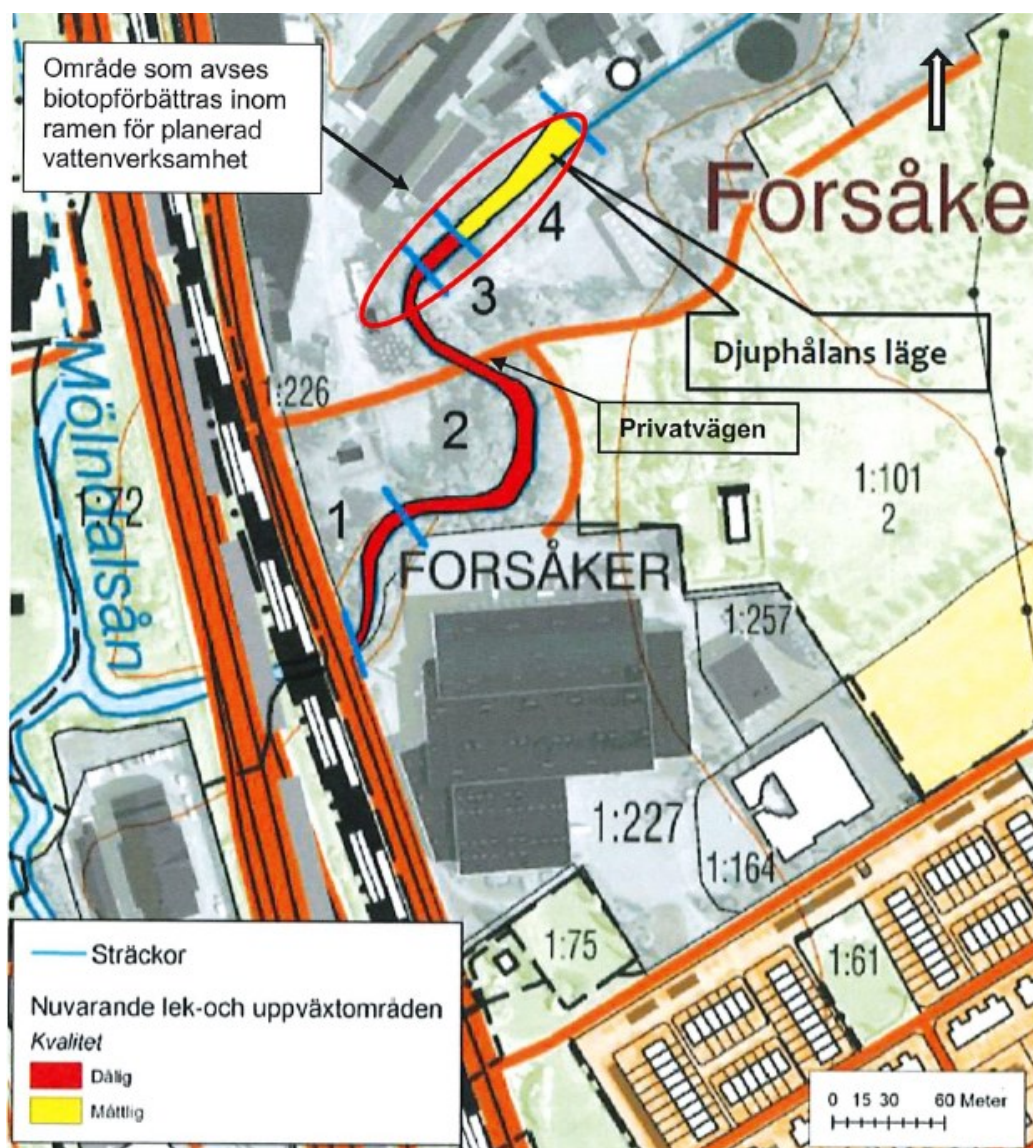
Figur 4 Kartan visar del av godkänt planprogram från år 2016 för Forsåker. Röd markering indikerar område med lagakraftvunnen detaljplan, november 2023. (Mölnåda fastighets AB, 2024).

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

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

2.4 Vattendomar

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

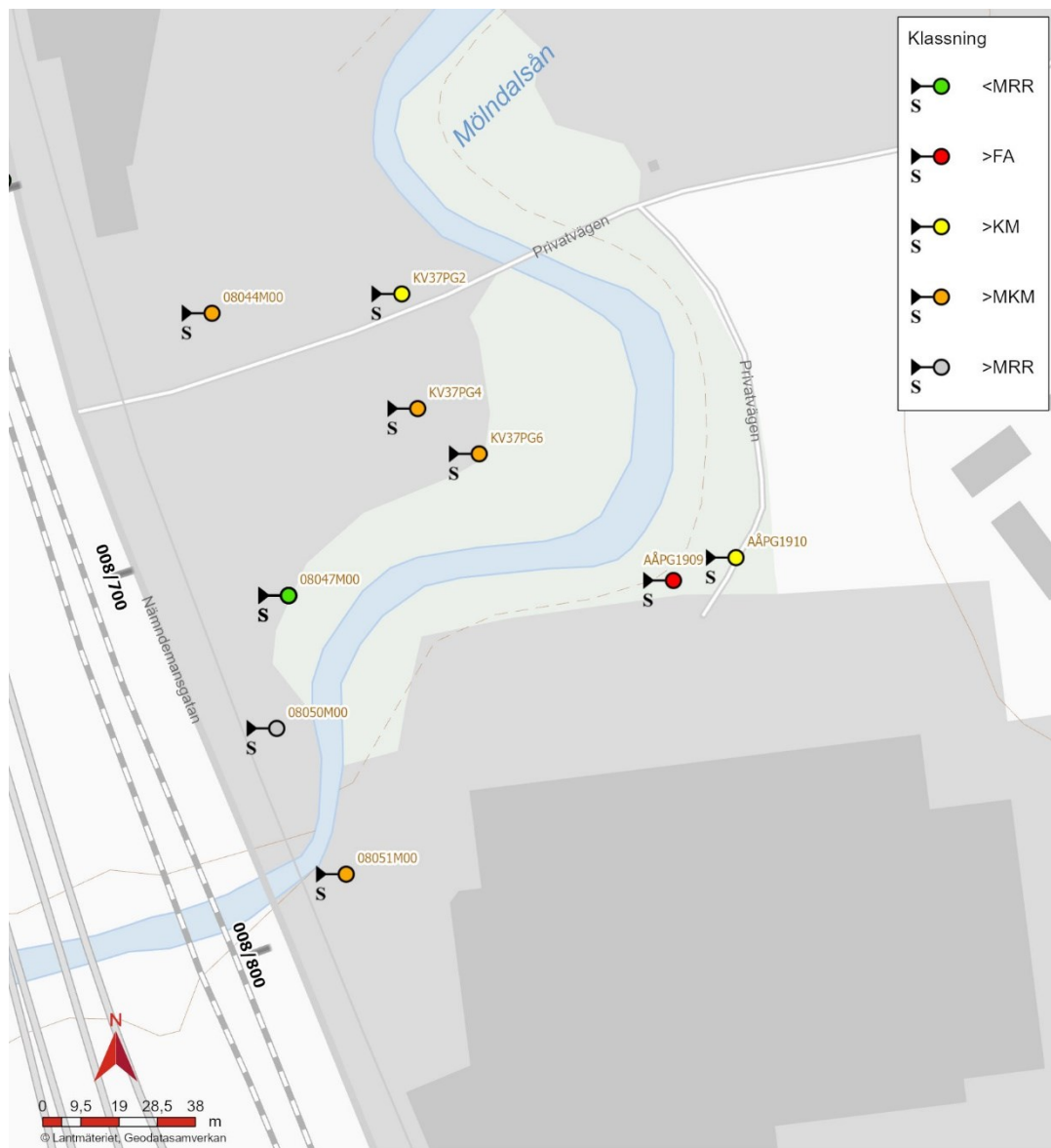


Figur 5 Figur från miljökonsekvensbeskrivning visande biotopförbättringar för laxfisk enligt Mark- och miljödomstolens dom 2019-04-26 i mål nr. M 4861–16.

2.5 Förorenade områden

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

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

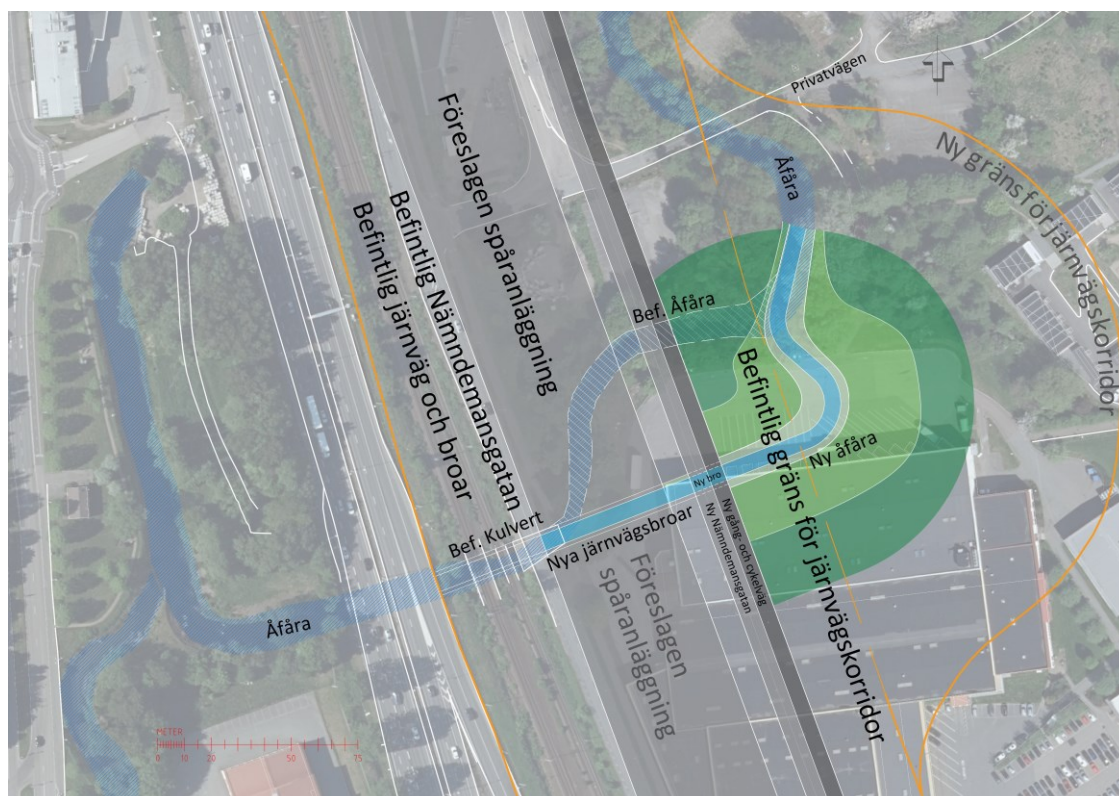


Figur 6 Utförda föroreningsundersökningar i anslutning till Mölndalsån. Gröna provpunkter utgör halter under Naturvårdsverkets riktvärden för mindre än ringa risk (MRR). Grå punkter utgör halter över MRR men under Naturvårdsverkets riktvärden för känslig mark (KM). Gula punkter utgör halter över KM men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

3 Beskrivning av föreslagen ny lösning

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

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



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

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

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

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

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

4 Effekter och konsekvenser av nytt förslag

4.1 Övergripande påverkan på vattenförekomsten

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

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

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

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

4.2 Fysisk förändring av vattenförekomsten

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

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

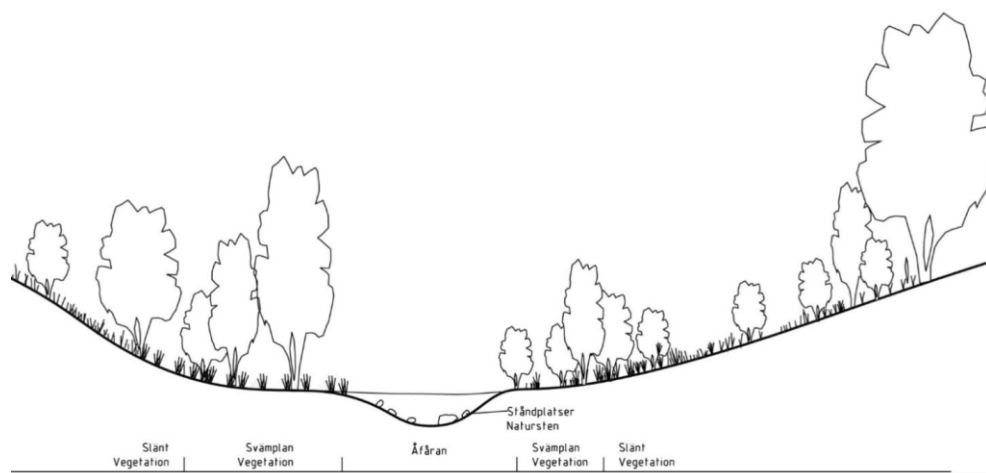
och åfåra på denna sträcka. Cirka 2300 kvadratmeter vegetationsklädd yta inom vattendragets närområde ianspråk tas. Övrig yta inom vattendragets närområde utgörs av redan anlagda ytor. Ytan med svämplan som tas i anspråk i befintlig fåra är cirka 850 m².

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

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

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

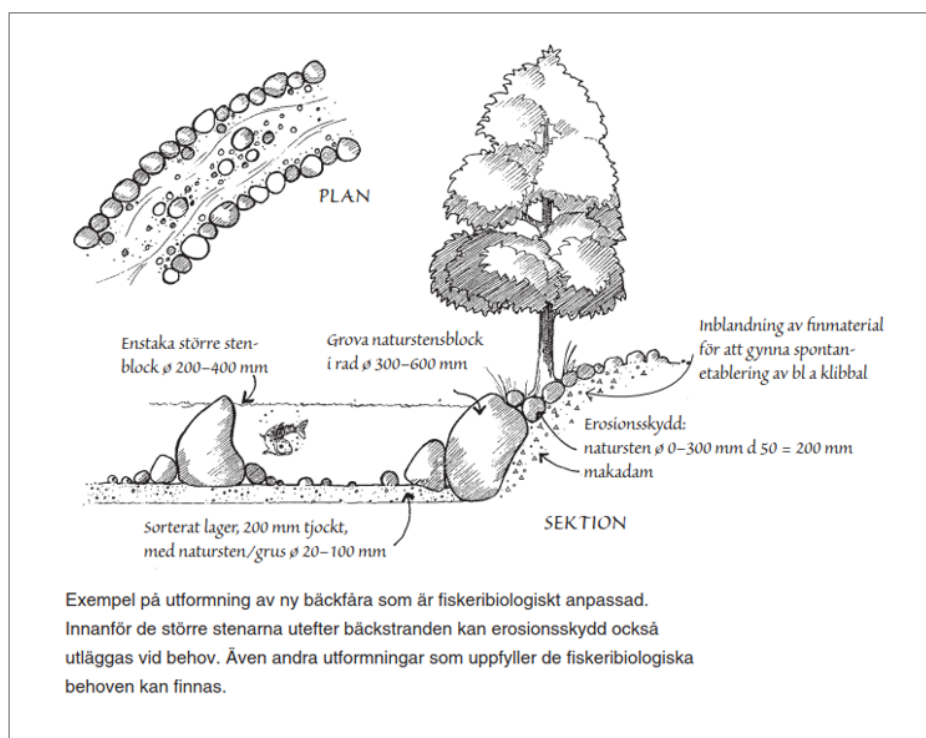
Föreslagna miljöanpassningar av omgrävd fåra är i linje med åtgärder som tas upp i VISS, bland annat biotopvård i vattendrag och anläggande av ekologiskt funktionella kantzoner. Åtgärden anläggande av ekologiskt funktionella kantzoner innebär att det inom vattenförekomstens närområde anläggs flerskiktad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



Figur 8 Principsektion över ny åfåra.

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

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



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

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

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

4.3 Utökning av järnvägskorridor

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

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

4.4 Förorenade områden

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

4.5 Detaljplaner

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

4.6 Vattendomar

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

4.7 Byggskedet

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

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

Påträffade föroreningar kan saneras. Sanering av sediment i befintlig åfåra kan utföras i torrhet efter att Mölndalsån letts över till ny åfåra.

Byggdagvatten och länshållningsvatten kan kontrolleras med avseende på partiklar och föroreningar och renas vid behov. Risken för spridning av föroreningar i byggskedet bedöms därför vara låg.

Vattennära vegetation planteras längs den nya åfåran under byggskedet. Av naturliga skäl innebär det en etableringstid innan träd och buskar tillhandahåller ekologiska funktioner för vattendraget i samma grad som befintlig vegetation längs befintlig åfåra. Buskliknande träd, till exempel sälg eller al, kan etablera sig på mindre än 10 år. För fullvuxna, höga träd av samma arter kan en etableringstid uppåt 15–20 år förväntas.

Snabbväxande buskar och träd kan samplanteras med långsamväxande träd för att påskynda etableringen. Genom skötsel och succesiv gallring bland de snabbväxande arterna kan fördelningen mellan arterna anpassas för att uppnå önskad vegetationstyp.

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

5 Sammanvägd bedömning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6 Referenser

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

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

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)

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

Länsstyrelsen Västra Götalands län

Bollebygds kommun

Borås stad

Göteborgs stad

Härryda kommun

Mölnåls stad

Västra Götalandsregionen

Kollektivtrafikmyndigheten Västra Götalandsregionen

Försvarsmakten

Havs- och vattenmyndigheten

Luftfartsverket

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Naturvårdsverket

SIG – Statens Geotekniska Institut

SGU – Statens Geologiska Undersökning

SMHI

Swedavia

Vattenmyndigheten



9. Upphävande av centrumprogram (kf fattar slutligt beslut) KS2024/127



§124

KS2024/127

Upphävande av centrumprogram för Bollebygds tätort

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

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

Ärendet

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

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

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

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

Långsiktiga konsekvenser:

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

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

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



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

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

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

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Upphävande av centrumprogram för Bollebygds kommun

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad



10. Hultet 2:55; avstyckning KS2024/122



§123

KS2024/122

Hultet 2:55, avstyckning

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen ger plan- och exploateringsavdelningen i uppdrag att sälja fastigheten Hultet 2:63, genom att mark- och exploateringsingenjör får mandat att teckna ett uppdragsavtal mellan kommunen och mäklaren.

Kommunstyrelsen beslutar sälja fastigheten Hultet 2:63 till högstbjudande med lägsta accepterat pris om 300 tkr.

Ärendet

Hultafors gamla vattenverk är taget ur drift sedan länge och byggnaden ägs av kommunen. Vattenverket ligger på fastighet Hultet 2:63. Idag försörjs Hultafors och Olsfors via anslutning till Borås vattenledningsnät. Täkten till det gamla vattenverket är en ytvattentäkt som kräver en förhållandevis omfattande reningsprocess. Vattenverket är därmed inte lämplig som reservvattentäkt. För att undvika att byggnaden förfaller och tappar i värde eller kräver underhållsinsatser, föreslås att fastigheten med tillhörande byggnad säljs av kommunen.

Kommunstyrelsen gav samhällsbyggnadsavdelningen i uppdrag att genomföra ett anbudsförfarande i 2013-01-29 (KS2013/52).

Vattenverket i Hultafors har inget ekonomiskt värde upptaget i Bollebygds redovisning. Det innebär att hela försäljningsbeloppet med avdrag från mäklararvoden och eventuella andra försäljningsomkostnader kommer att ge realisationsvinst till det året som affären slutförs. Oavsett försäljningsbelopp ger affären ett plus i resultatet under förutsättning att affären täcker mäklararvodet.

Plan- och exploateringsavdelningen bedömer att det uppskattade marknadsvärdet är trovärdigt sett till offerten som har tagit fram.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen ger plan- och exploateringsavdelningen i uppdrag att sälja fastigheten Hultet 2:63, genom att mark- och exploateringsingenjör får mandat att teckna ett uppdragsavtal mellan kommunen och mäklaren. Kommunstyrelsen beslutar sälja fastigheten Hultet 2:63 till högstbjudande med lägsta accepterat pris om 300 tkr.



Beslutsgång

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

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Karta Hultet 2:63

2024-10-10

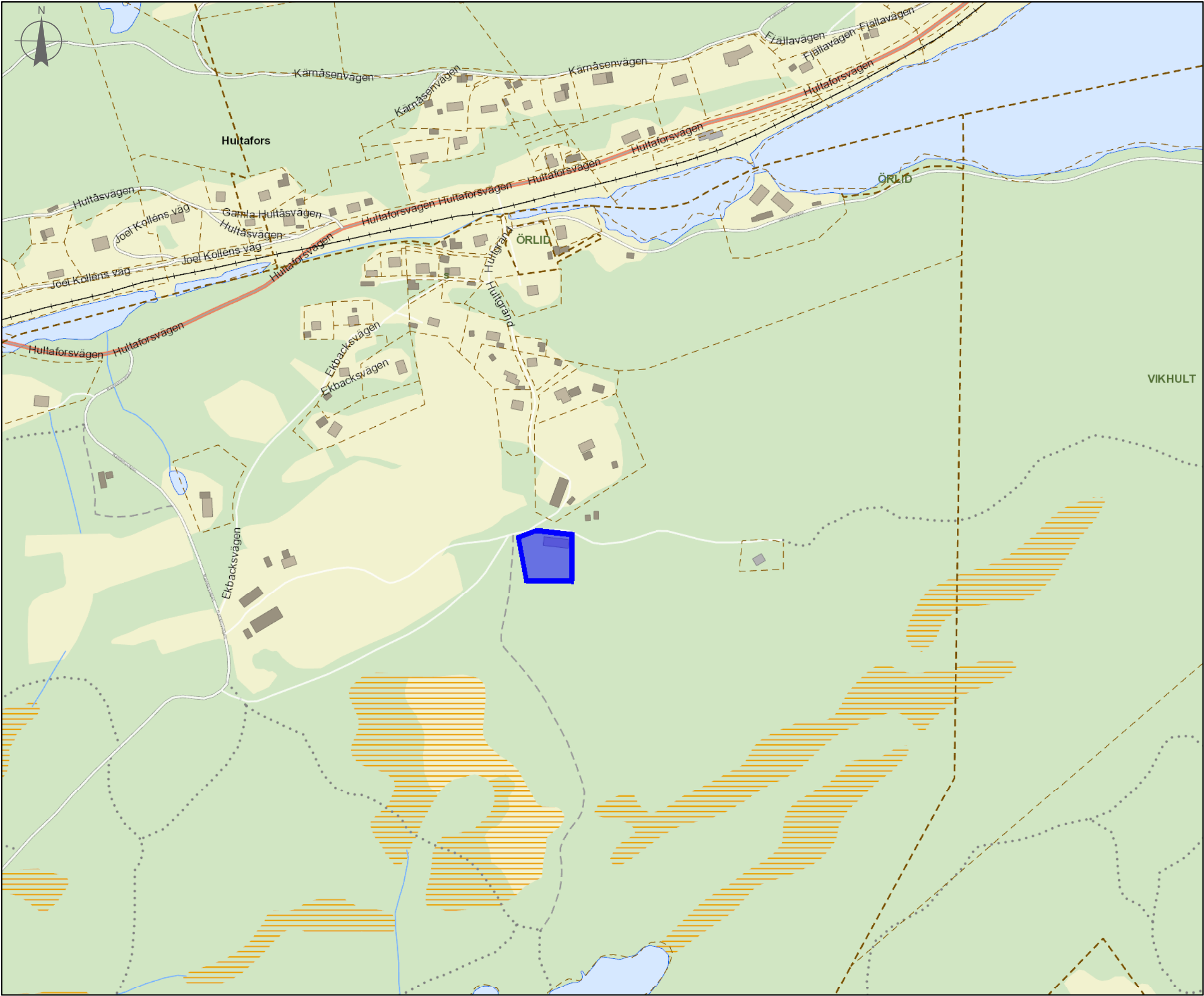
Teckenförklaring

Sök fastighet med ytor

- Sök fastighet med ytor
- Sök fastighet med ytor - utan indata
- Text storskalig

Gränser

- Fastighetsgräns
- Fiskegräns
- Kvartersgräns
- Traktgräns
- Fastigheter



50 0 50 100 150 200 250 300 350 m



2024-08-28

Fastighetsbyrån Offert





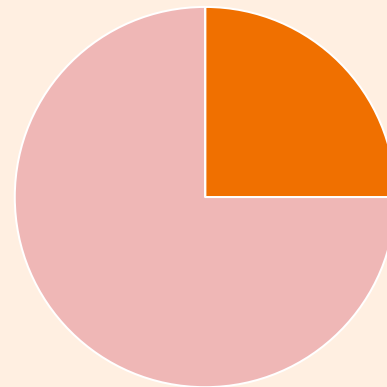
270 kontor och 40 500 affärer i riket

Kontor från Haparanda till Trelleborg.

Vi har även 20 utlandskontor (Spanien och Portugal).

Som Sveriges största mäklarkedja har vi alla förutsättningar att kunna hjälpa dig på bästa sätt med just er försäljning.

25%



Vi har köparna i Bollebygd. Vi säljer var 4:e villa i Bollebygds kommun, således har vi ett stort spekulantrigister och **er nästa köpare.**



**BOLLEBYGDS
KOMMUN**

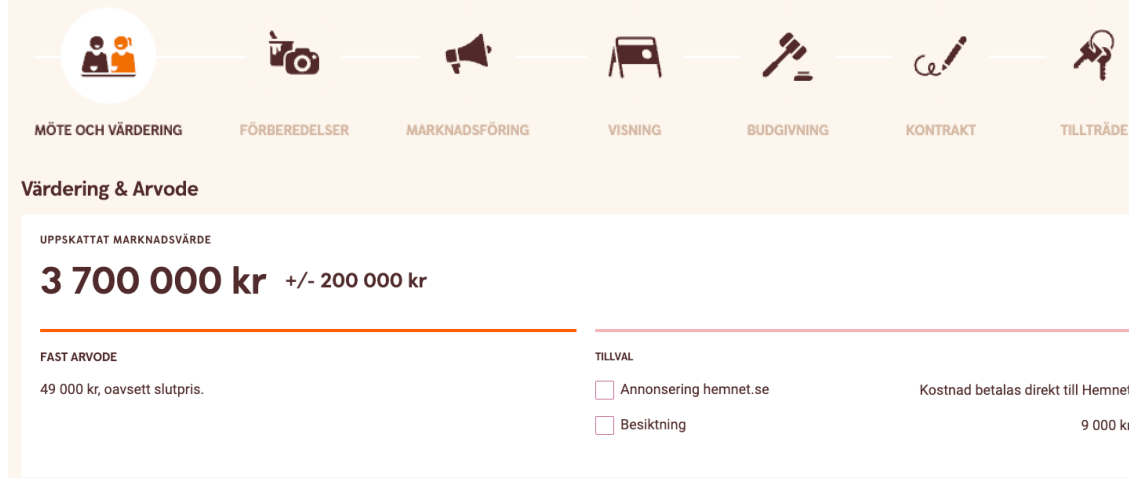
**Vårt
samarbete
med Swedbank
och Fristående
Sparbanker**

**Lånelöfte
Finansiering
Placering
Rådgivning**

*Hjälpa köparen med
finansiering är synnerligen
viktigt i nuvarande marknad.*

Översikt och exempel på tidsplan

Fastighetsbyrån



Fastighetsbyrån

Då vi nyligen har sålt Varpåsvägen 27 till er, har vi således bra kunskap om fastigheten samt även bra information såsom bilder/tidigare presentation och inte minst intressenter.

Din bostadsförsäljning

- Fotografering**
v36
- Besiktning**
v37
- Bostadsbeskrivning klar**
v37
- Matchning spekulantregister**
v36
- Fastighetsbyrån.com-annonsering**
v37
- Sociala medier-annonsering**
v37
- Hemnet-annonsering**
v37
- Visning**
v38

Ovan är ett förslag på snabbast möjliga tidsplan som vi ser det. En ingående tidsplan sätts i samförstånd tillsammans med er och vid tecknande av uppdragsavtal och planering.

Översikt och exempel på tidsplan

Fastighetsbyrån 

Hultet 2:63



MÖTE OCH VÄRDERING



FÖRBEREDELSE



MARKNADSFÖRING



VISNING



BUDGIVNING



KONTRAKT



TILLTRÄDE

Värdering & Arvode

UPPSKATTAT MARKNADSVÄRDE

350 000 kr +/- 50 000 kr

FAST ARVODE

39 000 kr, oavsett slutpris.

TILLVAL

☐ Annonsering hemnet.se

Kostnad betalas direkt till Hemnet

Värderingen tar höjd för, och beaktar de åtgärder som behöver göras kring att tömma industrifastigheten till brukbart skick. Detta bedöms till ca 200-300.000 kr.

Försäljningsupplägget kring denna fastighet kommer att behöva anpassas till fastigheten och skilja sig från en traditionell försäljning.

Detta innefattar kontakt med utvalda markägare m.m. En trolig köpare av denna fastighet är kringliggande jordbruksfastigheter som kan använda byggnaden till förvaring/uppställning. Försäljningsstrategi planeras tillsammans i nästa steg.

Tjänster

Föreslagna tjänster för dig



Erbjudande från Swedbank

När du köper eller säljer en bostad med oss på Fastighetsbyrån erbjuder Swedbank lite extra bra förmåner.

[Läs mer →](#)



Lånelöfte från Swedbank och Sparbankerna

Tack vare ett tätt samarbete med Swedbank och Sparbankerna samt snabba lånelöften direkt på bostadspresentationen ser vi till att dina spekulanter är ekonomiskt förberedda.

[Läs mer →](#)



Full koll på försäljningen med Säljcoachen

Vad skall jag tänka på inför visningen? Hur många har sett min bostad på nätet? Här i Säljcoachen kommer du kunna följa din försäljning, se statistik, få anpassade tips och delta i förberedelserna.

[Läs mer →](#)



Vi har redan din köpare!

Som Sveriges största mäklarbyrå träffar vi fler potentiella köpare än någon annan mäklarbyrå. Att vi dessutom matchar allas önskemål mot de bostäder vi säljer betyder att vi har flera potentiella köpare till din bostad innan den ens är till salu.

[Läs mer →](#)



Förbered nu & sälj när det passar dig med På gång

Bäst förberedd, gör bäst affärer! Är du redo att sälja när du hittar drömbostaden är du själv en starkare köpare. Är din bostad "På gång" är både ni och vi redo, och vi har skapat förutsättningarna för att drömbudet ska kunna trilla in.

[Läs mer →](#)



Fastighetsbyran.com hjälper dig att synas

Med en hemsida med fler än 1 miljon besökare i veckan har din bostad de bästa förutsättningarna för att synas.

[Läs mer →](#)



Träffsäker annonsering i sociala medier

Nå ut till de mest relevanta potentiella köparna genom annonsering i sociala medier. Vårt specialutvecklade annonsverktyg maximerar träffsäkerheten.

[Läs mer →](#)



Lokala experten

Är det närheten till marinan eller den välrenommerade grundskolan som lockar i ditt område? Tack vare vår starka lokalkännedom vet vi vad som är viktigt att framhålla vid en försäljning av din bostad.

[Läs mer →](#)

Din mäklare

Din mäklare



Christer Bertilsson

FASTIGHETSMÄKLARE
DELÄGARE

 [070-520 58 19](tel:070-520 58 19)

 [Skicka e-post](#)

[Visa mäklarprofil](#)

Hej, jag heter Christer

Jag har arbetat som fastighetsmäklare sedan 1999. Är det en erfaren mäklare med god lokalkännedom ni är ute efter så tveka inte att höra av er!

Jag talar: Svenska, Engelska, Polska



4.6 

i betyg enligt 120 av våra kunder

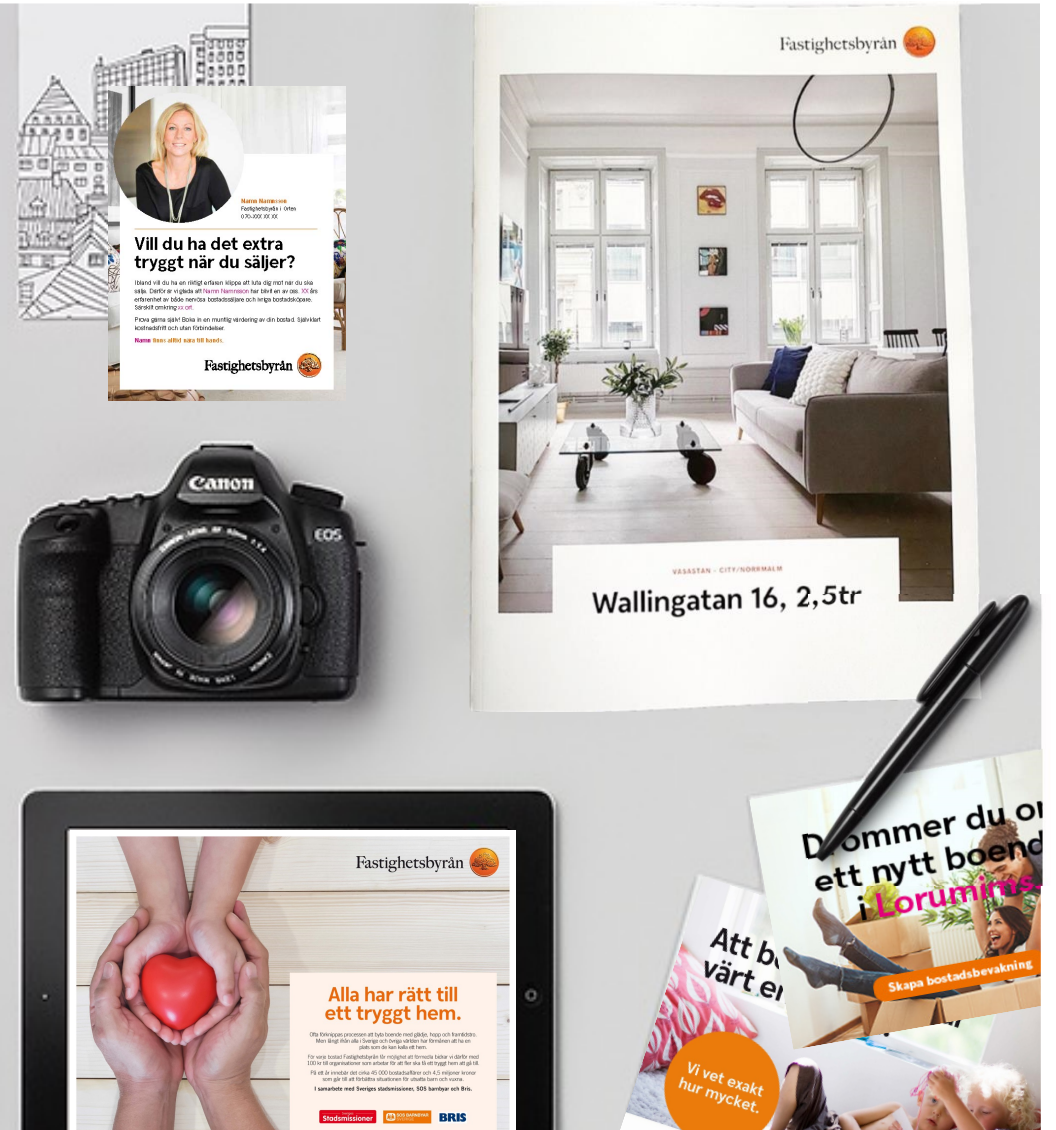
[Läs mer på reco.se](#) 

Vår marknadsföring

Vi anpassar marknadsföringen så den passar bostaden och att den exponeras för rätt målgrupp.

Förutom traditionella, digitala och sociala kanaler gör vi en förhandsmatchning mot vårt stora spekulantregister.

En annan viktig kanal är fastighetsbyran.se som idag är Sveriges näst största bostadssajt.



Våra tillval och erbjudanden

Anticimex

Ballingslöv kök

Eways

Flügger färg

Hemmafixarna Nordic

IVT värmepumpar

Juridisk rådgivning
via Familjens Jurist
eller digitalt via Lexly

OBM gruppen

Samsung

Swedbank

Ztorage



Läs mer om våra tilläggstjänster
på fastighetsbyran.com

Varför välja Fastighetsbyrån?

1. Vi har nöjda kunder
2. Lokal kunskap skapar bättre affärer
3. Det är vi som träffar kunderna
4. Språkstöd på mer än 15 språk
5. Vår sajt har en miljon besökare varje vecka
6. Goda råd närhelst du behöver dem
7. Visningar som gör skillnad
8. Välkänt varumärke
9. Oändliga möjligheter – skräddarsydda lösningar
10. Från ekonomi till juridik – vi hanterar allt
11. Medverka till hållbar utveckling



Samhällsansvar

FASTIGHETSBYRÅN STÖDJER:

Sveriges stadsmissioner

Bris

SOS barnbyar





**Christer
Bertilsson**

FASTIGHETSMÄKLARE

☎ 070-520 58 19



**Sebastian
Stafnergård**

FRANCHISETAGARE
KONTORSCHEF
FASTIGHETSMÄKLARE
NYPRODUKTION

☎ 073-341 47 05

Fastighetsbyrå



Sv: Offert gällande försäljning av två objekt

Anneli Göransdotter <anneli.goransdotter@maklarhuset.se>

Tor 2024-08-22 09:37

Till: Karl Fjällglim <karl.fjallglim@bollebygd.se>

Hej,

Jag ser nu att jag har skrivit fel värdering på Varpåsvägen 27, min tanke där är ett värde kring 3 000 000 kr +/- 200 000 kr.

Ber om ursäkt!

 Maklarhuset

Anneli Göransdotter

Fastighetsmäklare / Delägare

Direkt: 033-28 99 69 | Mobil: 070-846 09 12

anneli.goransdotter@maklarhuset.se

Maklarhuset Bollebygd

Göteborgsvägen 18, 517 34 Bollebygd

maklarhuset.se

Tfn direkt: 0734-647110

Du får inte e-post ofta från anneli.goransdotter@maklarhuset.se. [Se varför det här är viktigt.](#)

Hej,

Tack för förfrågan!

Jag återkommer här med min offert.

Hultgränd 12&14

Värdering: 500 000 kr +/- 150 000 kr.

Arvode: 50 000 kr upp till utgångspris + 10% på den del som överstiget utgångspriset.

I denna försäljning kommer det vara aktuellt med marknadsföring via Objektsvision. Jag kan lägga med 2 månader i arvodet men om det tar längre tid att sälja står säljaren för resterande kostnader där.

Varpåsvägen 27

Värdering: 2 500 000 kr +/- 200 000 kr.

Arvode: 60 000 kr upp till utgångspris + 10% på den del som överstiget utgångspriset.

Om det finns möjlighet att stycka av till fler tomter så kommer det att påverka priset positivt?

Utöver arvodet tillkommer kostnad för marknadsföring på Boneo.se 995 kr och hemnet.se (pris enligt priskalkylator beroende på utgångspris) betalas av er säljare.

Jag undrar dock lite över varför det inte finns några taxeringsvärden eller taxeringskoder på någon av fastigheterna?

I båda försäljningarna ingår annonsering på vår hemsida (Mäklarhuset), Booli, Hitta hem samt fotografering, iordningställande av material, visningar, kontraktsskrivning samt tillträde.

Det är en enkel sammanställning och jag är redo för diskussion kring ovan.

Tack så länge!

 Mäklarhuset

Anneli Göransdotter

Fastighetsmäklare / Delägare

Direkt: 033-28 99 69 | Mobil: 070-846 09 12

anneli.goransdotter@maklarhuset.se

Mäklarhuset Bollebygd

Göteborgsvägen 18, 517 34 Bollebygd

maklarhuset.se



11. Lokalresursplan 2025-2034 (kf fattar slutligt beslut) KS2024/81



§127

KS2024/81

Lokalresursplan 2025-2034 för Bollebygds kommun

Beslut

Arbetsutskottets beslut

Redaktionella ändringar görs i planen utifrån dagens diskussion, inför kommunstyrelsens behandling av ärendet.

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige antar lokalresursplan 2025-2034.

Ärendet

Lokalresursplanering är en viktig del av kommunens långsiktiga planering för att hantera tillväxt och säkerställa kommunal service. Uppdraget omfattar årlig samordning av verksamhetsplanering och lokalanvändning. Syftet är att skapa en överskådlig plan för nuvarande och framtida lokaler samt förstå verksamheternas behov. Kommunen strävar efter att ha funktionella och säkra lokaler som stöder verksamheternas mål, samtidigt som ekonomiska aspekter beaktas. Lokalstrategen ansvarar för planen, med stöd från lokalgruppen och hänsyn till nämndernas yttranden.

Lokalresursplanen lämnas till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i samband med budgetarbetet för politisk hantering och beslut. Lokalresursplanen är ett strategiskt dokument och bör ligga till grund för kommunens långsiktiga investeringsplanering. Planen kommer att revideras årligen i samband med budgetprocessen och det innebär att projekt kan komma att flyttas mellan år om förutsättningar av någon anledning förändras.

Lokalresursplanen för 2025–2034 har uppdaterats med en processkarta för kommunal nybyggnation och större ombyggnation. Prioriteringslistan har tagits bort, och lokalresursplanen ska nu ses som ett underlag för beslut i specifika projekt som hanteras inom ramen för budgetprocessen, snarare än som ett uppdrag till förvaltningen.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Ajournering

Sammanträdet ajourneras kl 10-10.05.



Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige antar lokalresursplan 2025-2034.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker. Ordföranden konstaterar även att redaktionella ändringar görs i planen utifrån dagens diskussion, inför kommunstyrelsens behandling av ärendet.

Beslutsunderlag

- Lokalresursplan 2025-2034
- Lokalresursplan 2025-2034 Uppdaterad

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Lokalresursplan 2025-2034

Bollebygds kommun

Innehållsförteckning

Inledning	3
1. Utvärdering tidigare lokalresursplan	3
2. Befolkningsprognos	5
2.1 Befolkningsprognosens roll i planeringen	5
3. Roller, ansvar och organisering	6
4. Lokalresursplan – processer	8
5. Nämnderna och deras lokalbehov	9
5.1 Utbildningsnämnden	9
5.2 Socialnämnden	12
5.3 Teknik- och servicenämnden	14
5.4 Kommunstyrelsen & Bygg- och miljönämnden	14
5.5 Kontorsplatser - övergripande	15
6. Analys samt behov av revidering	16
7. Bilagor	17
Bilaga 1 – Befolkningsprognos (trendbaserad)	17
Bilaga 2 – Status för projekt i långsiktig investeringsplan (exkl. VA)	22
Bilaga 3 – Processkarta för kommunal nybyggnation & större ombyggnation	23
Bilaga 4 – Återkommande svar, Workshop nytt kommunhus	24

Inledning

Lokalresursplanen (LRP) är fundamental för att kommunens strategiska planering ska flyta på smidigt och för att säkerställa samsyn och transparens i kommunens framtidsutveckling. Dokumentet syftar till att skapa en översikt av kommunens lokalbehov samt en inriktning för det framtida fastighetsstrategiska arbetet.

Förändringar i behovet mellan åren attribueras främst till förändringar i befolkningsprognosen. I samband med att kommunens demografiska sammansättning skiftar, förändras också behovet av lokaler. För att säkerställa ett effektivt lokalutnyttjande behöver kommunen vara flexibel, tänka långsiktigt och kunna anpassa lokaler efter verksamheternas behov. Detta kräver en väl definierad och kommunicerbar process som skapar utrymme för dialog och samarbete mellan nämnderna och förtroendevalda. -En av de största utmaningarna är att med rimliga medel, utan att försämra kvalitén, kunna ställa om, utöka eller minska lokaler i takt med att verksamheternas behov förändras.

Förstudier, lokaliseringsutredningar samt tillgång till byggbar mark och antagna detaljplaner är grundbultar för att kunna planera framåt. För att kommunen ska kunna skapa en tydlig framtidsutveckling är det viktigt att LRP kopplas till andra kommunala dokument och riktlinjer, såsom kommunstyrelsens planprioritering samt kommunens bostadsförsörjningsprogram och översiktsplan. En strategisk planering på alla nivåer är nödvändig för att möta behoven i LRP och säkerställa framdrift i projekten. Planen revideras årligen i samband med budgetprocessen för att säkerställa att den är uppdaterad.

Om det konstateras behov av lokaler som inte kan lösas inom det befintliga beståndet, ska detta lyftas i LRP där investeringsbehoven samlas och utgör underlag till den långsiktiga investeringsplanen.

Genom långsiktig och aktiv lokalplanering kan kommunen säkerställa att verksamheterna har nödvändiga lokalresurser vid rätt tidpunkt, på ett kostnadseffektivt sätt.

1. Utvärdering tidigare lokalresursplan

Efter granskning av föregående års LRP har några svagheter identifierats. Dessa har åtgärdats för att säkerställa att framtida projekt bättre matchar prognoserna och LRP blir ett renare och tydligare dokument.

Först och främst har planen kortats ner för att göra den lättare ta till sig. Planen behandlar numera främst process, behov och framtid. Avsnitt som berör bakgrund och övrig information om nämnderna har tagits bort eller komprimerats. Illustrationer och modeller har gjorts om för att ytterligare främja möjligheten att snabbt tillgodose sig information.

Ytterligare en identifierad svaghet är bristande kunskap och/eller förväntningar om plan- och byggprocessen; vilket har lett till att planering av projekt inte stämt överens med utfall och bidragit till otydlighet i rollfördelningen i tidiga skeden av projekt. För att åtgärda detta har processkartan för kommunal nybyggnation & större ombyggnation uppdaterats, och strategiska fastighetsenheten tagit ett samlat grepp kring projektens tidiga skeden.

En annan identifierad svaghet är prioriteringslistan; eftersom en antagen plan innebär att förvaltningarna arbetar med projekten som beslutats i linje med den långsiktiga investeringsplanen, finns det inget direkt behov av att prioritera projekten emellan varandra. I vilken ordning projekten genomförs styrs främst genom politisk ambition och förväntad demografisk utveckling vilket sammanfattas i investeringsbudgeten. Därför blir dialogen mellan tjänsteperson och förtroendevald mycket viktig.

Lokalgruppen (som under lokalstrategens ansvar, till uppgift att kontinuerligt följa upp kommunens behov av verksamhetslokaler) träffas fortsatt en gång per kvartal under ansvaret av lokalstrateg för att säkerställa att planen uppdateras löpande och planen är väl förankrad inom organisationen. Utöver detta har strategiska fastighetsenheten (som består av projektledare bygg, lokalstrateg, plan- och exploateringschef samt ekonomichef) löpande uppföljning av alla projekt som ligger i planen.

Som relativt liten kommun skapar svängningar i befolkningsprognosen en volatilitet som kan påverka en väsentlig del av kommunens ekonomi; på ett enstaka år kan behov vända från akut till relativt lugnt och vice versa. Det leder till en stor utmaning i att ta kloka, genomtänkta beslut som inte skadar kommunens finansiella ställning. För att undvika ekonomiska skador till följd av dessa parametrar behöver beslut underbyggas med mångfacetterade analyser. Bollebygd är en kommun med god tillväxttakt; tillväxten är dock inte linjär utan kraftigt beroende av byggplaner och konjunktur.

Ytterligare en faktor som påverkar planeringen, men som inte är direkt länkad till den tidigare planen, som också bör tas hänsyn till är ränte- och byggkostnadsläget. Senaste årens förändringar har resulterat i att projekt över lag innebär en ökad finansiell risk för kommunen då entreprenörernas ekonomiska ställning över lag försämrats. Samtidigt innebär ett minskat byggande att kommunen får bra anbud på de byggnationer som annonseras.

2. Befolkningsprognos

De senaste åren har prognoserna stämt relativt bra när hänsyn har tagits till hur många bostäder som faktiskt byggts, däremot har byggnationen i många fall överskattats vilket i sin tur har lett till att befolkningsutfallet har blivit betydligt lägre än prognosen.

När byggnationer försenas dämpas befolkningsökningen, det påverkar framför allt tillväxten av invånare i åldrar som bildar familj och skaffar barn. Därför behöver planering av antal platser i förskola och skola göras med hänsyn till planerad byggnation, i stället för att enbart lita på den trendbaserade befolkningsprognosen. När det gäller äldreomsorgen påverkas dock det bedömda behovet inte i särskilt stor utsträckning då flyttströmmarna bland äldre är mycket lägre. I Bollebygd kommer, precis som för riket i stort, antalet personer över 80 år öka kraftigt under kommande år. Behovet av äldreomsorg kommer att förändras och om tio år förväntas Bollebygds kommun att ha cirka 300 fler invånare som är över 80 år. De befolkningsprognoser som presenteras i denna plan är trendbaserade och bygger på antaganden utifrån utfallet för de tre senaste åren i kombination med prognoser för riket i stort gällande, exempelvis barnafödandet.

Befolkningens förväntade utveckling 2024–2033

Under prognosperioden 2024–2033 prognostiseras folkmängden i Bollebygds kommun öka med 488 invånare, från 9 733 till 10 221 personer. Flyttnettot förväntas bli i genomsnitt 61 personer per år och födelsenettot -12 personer per år. **Totalt ger detta en positiv förändring om 49 personer per år.** Antalet barn som föds förväntas bli 81 per år i genomsnitt under prognosperioden medan antalet avlidna skattas till 94 personer.

2.1 Befolkningsprognosens roll i planeringen

Befolkningsprognosen är en viktig faktor i lokalplaneringen. En ökning av befolkningen innebär vanligtvis att efterfrågan på infrastruktur och tjänster ökar, medan en minskning likaså ofta leder till minskad efterfrågan och behov av anpassningar. För att säkerställa att lokalplaneringen är hållbar, effektiv och väl anpassad till behoven är det viktigt att ta hänsyn till befolkningsprognosens effekter på lång sikt samt vilka konsekvenser dessa kan ha för den lokala samhällsutvecklingen.

Genom att lägga grunden för arbetet med LRP med en pålitlig befolkningsprognos skapas förutsättningar för en väldimensionerad och hållbar lokalplanering.

3. Roller, ansvar och organisering

Kommunstyrelsen har det övergripande kommungemensamma ansvaret för att styra och samordna kommunens förvaltningar samt övergripande ansvar för kommunens strategiska lokalresursplanering. Under kommunstyrelsen ligger från och med 2024 även *Strategisk fastighet* samt *Plan- och exploatering*. Det innebär att Kommunstyrelsen tagit över såväl projektledarskapet för investeringarna som beslutas i LRP som planarbetet för att säkerställa byggbar mark.

Teknik- och servicenämnden Förvaltar kommunens fastigheter och ytor. Större åtgärder görs genom reinvesteringar men nämnden ansvarar inte för genomförandet av projekten som beslutas i LRP. Nämnden upplåter lokaler åt kommunens verksamheter och svarar för den operativa planeringen i samverkan med nyttjande verksamheter. Nämnden ansvarar även för in- och uthyrning av externa lokaler.

Alla nämnder med lokalnyttjande verksamheter ansvarar för att redovisa sina lokalbehov. Nyttjande verksamheter ska delta aktivt i kommunens lokalresursplanering, söka möjligheter att effektivisera lokalanvändningen och medverka till att utrymmen kan avvecklas eller frigöras för annan användning. Nämnderna beskriver behovet av ny- eller ombyggnation. För att lyfta ett behov ska analyser som bygger på underlag utifrån statistik och/eller befolkningsprognos finnas. Behov förmedlas genom nämndernas representanter i Lokalgruppen.

Lokalgruppen har, under lokalstrategens ansvar, till uppgift att kontinuerligt följa upp kommunens behov av verksamhetslokaler. Medlemmarna i gruppen ska löpande hålla sig informerade om respektive nämnds behov av lokaler, bland annat sett till befolkningsutveckling, samlad statistik och erfarenhet av utfall över tid. Nämnderna analyserar och beskriver behovet av verksamhetslokaler inför revidering av LRP.

Bollebygds kommun ska genom samverkan tillhandahålla ändamålsenliga och resurseffektiva verksamhetslokaler samt upprätthålla en balans mellan lokalbehov och det tillgängliga lokalbeståndet i form av egna och inhyrda lokaler. Kommunen ska i huvudsak äga de fastigheter som långsiktigt behövs för kärnverksamheterna, under förutsättning att det är mest ekonomiskt fördelaktigt. Det kan också ha betydelse att äga om en fastighet har ett kulturhistoriskt värde, strategiskt läge eller liknande. Undantag kan göras för fastigheter där det finns särskilda skäl. Fastigheter, lokaler och andra resurser som ägs eller disponeras av Bollebygds kommun är gemensamma resurser. Vid förändringar i innehav eller användning ska kommunnyttan sättas före intresset hos enskild verksamhet. Det åligger samtliga verksamheter att bidra till en effektiv lokalanvändning och medverka till att utrymmen kan frigöras för annan användning eller avveckling. Fastigheter, lokaler och bostäder som inte behövs långsiktigt för Bollebygds kommuns verksamheter ska avvecklas, undantag kan till exempel vara om fastigheten har

ett kulturhistoriskt värde. Avveckling av fastigheter görs av verksamheten efter samråd och skriftligt godkännande från fastighetsstrategiska enheten.

Varje verksamhet inom Bollebygds kommun ansvarar för verksamheten som bedrivs i lokalen och betalar för sin lokalanvändning via internhyra. Internhyrorna är självkostnadsbaserade och utformade så att hyresgrundande kostnader kan särskiljas. Fastighetsenheten ansvarar med stöd av ekonomiavdelningen för beräkning av internhyrorna.

4. Lokalresursplan – processer

Processen nedan illustrerar framtagande av LRP:



Planen beskriver varje facknämnds behov av verksamhetslokaler ur ett tioårsperspektiv utifrån analys av statistik och befolkningsprognos.

Efter processen för antagandet av planen lämnas den över till Kommunstyrelsen för verkställighet i linje med processkartan för kommunal nybyggnation & större ombyggnation. Skarpa ekonomiska kalkyler görs efter beslutad lokalisering och inriktning, vilket sedan beslutas utifrån, varpå projektet inkluderas i kommunens investeringsbudget. Kostnader för utredningar i tidiga skeden (då utförandet fortfarande inte är specificerat) bör tas på driften och inte som ett investeringsprojekt.

5. Nämnderna och deras lokalbehov

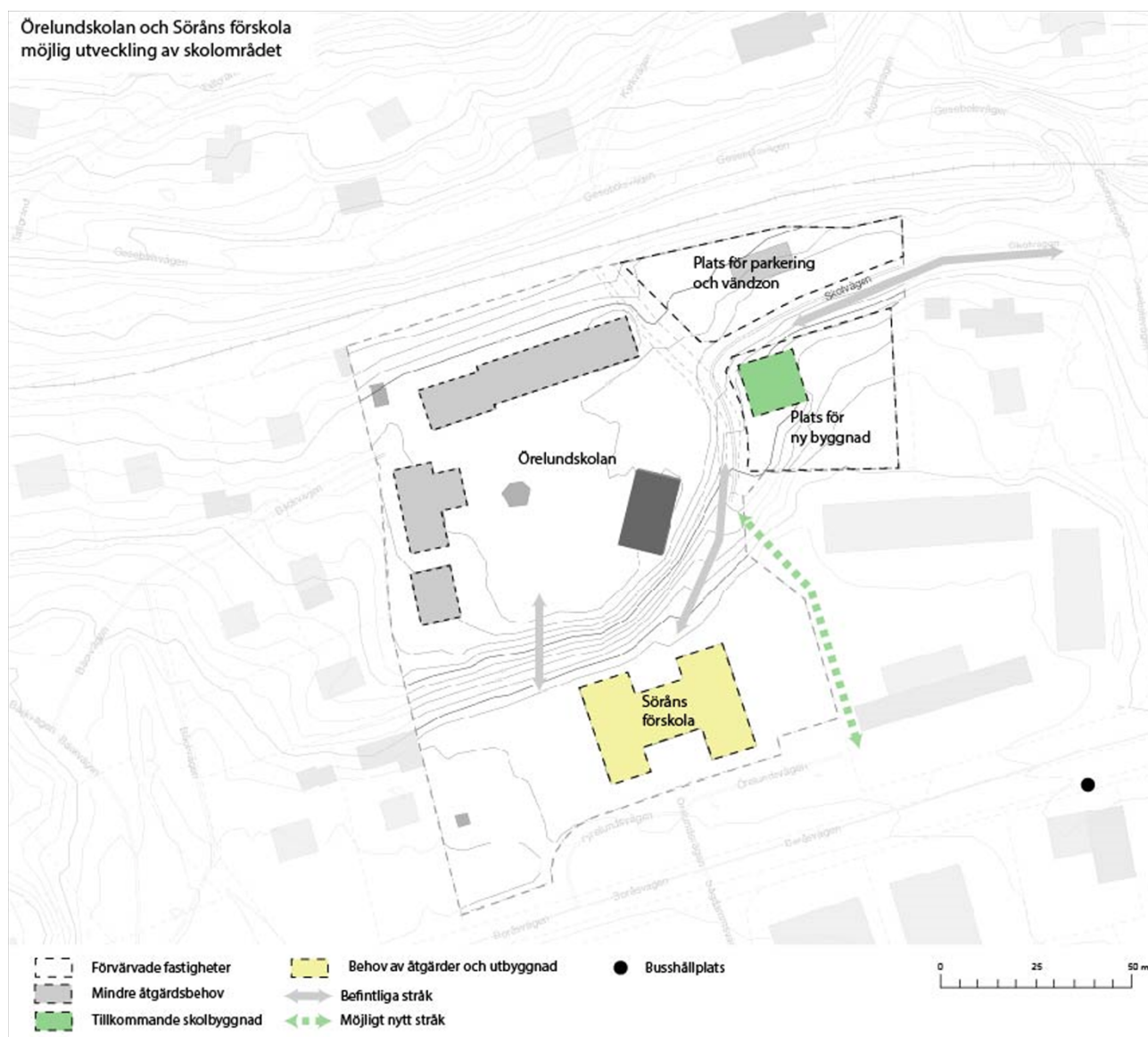
5.1 Utbildningsnämnden

I slutet av 2023 bodde det 9 733 invånare i Bollebygds kommun (varav barn i förskoleåldern (0–5 år) 666 st. och elever i grundskolan (6–15 år) 1 298 st.). I den trendbaserade befolkningsprognosen prognostiseras barnunderlaget till förskola att minska med 5 barn under perioden 2024–2033. Under samma period prognostiseras antalet barn och unga mellan 6 och 15 år minska med ca. 116 st. (se bilaga 1). Tas hänsyn till de byggplaner som finns för perioden 2026–2029 kan antalet yngre barn, främst i förskoleåldern antas öka mer än den trendbaserade prognosen indikerar. De senaste årens ekonomiska påfrestningar för hushållen, i kombination med en orolig omvärld används som förklaringar till ett lägre barnafödande och sedermera en utmaning för rikets skolor att bibehålla en kvalitativ verksamhet med ett minskat elevunderlag.

Som en konsekvens av att befolkningsprognosen för åldersgrupperna som Utbildningsnämnden bedriver sin verksamhet för har förändrats, har även lokalbehovet förändrats. Kommunen står inför en utmaning i att balansera det prognostiserade behovet med ett effektivt nyttjande av befintliga verksamhetslokaler – inte minst när det kommer till dimensionering av den nya 7-9:byggnaden på skolområdet.

Olsfors förskola, skola & bibliotek

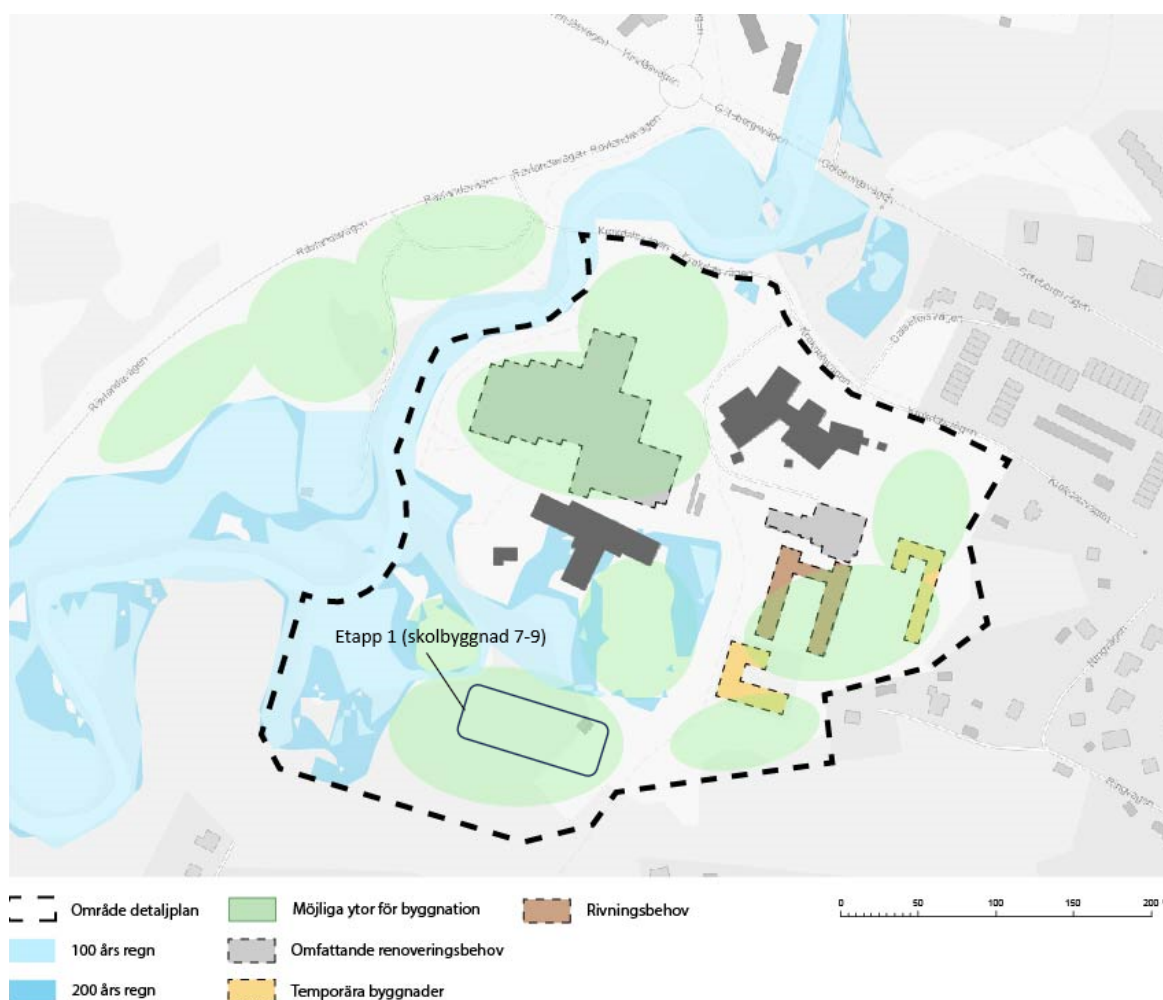
Kommunen äger två fastigheter i direkt anslutning till skolan i Olsfors. Dessa föreslås att riva och sedan bygga parkering, bibliotek och skollokaler. En utbyggnad av förskolan i Olsfors om ytterligare en ”hemvist” föreslås också; något som genomförs som ett eget, mindre projekt efter fördjupad behovsanalys. Det hade inneburit att de behov som föreligger löses till cirka halva kostnaden av vad det hade kostat att bygga en förskola i linje med uppdraget som gavs 2018. Tillsammans hade lösningen inneburit en totallösning för skola/förskola och bibliotek. Alla verksamheter får bättre och mer ändamålsenliga lokaler som också är rimliga i relation till planerad byggnation och demografisk utveckling. Se bild nedan för föreslagen placering:



Centralort förskola/skola/allaktivitetshall

Kommunfullmäktige har fattat beslut i frågan gällande lokalisering och av nya skolan. Första etappen blir en ändamålsenlig 7–9 skola. I samband med att eleverna i årskurs 7–9 flyttar från befintlig byggnad kan eleverna i F-3 flytta till den gamla 7–9 byggnaden som i sin tur etappvis byggs om för att passa yngre åldrar. "Längorna" rivs och F-3-modulerna avetableras. Plan- och exploateringsenheten arbetar parallellt med planprocessen för ny förskola på Fjällastorp. Det är viktigt att både ta hänsyn till den förväntade befolkningsutvecklingen och dess påverkan på elevunderlaget när skolområdet byggs om. Genom att bygga flexibelt och möjliggöra framtida anpassningar kan vi nyttja lokalerna på ett effektivt sätt på så väl kort som lång sikt.

Arbetet med allaktivitetshallen är fortfarande i mycket tidigt skede men utbildningsnämnden poängterar att behovet är akut för föreningar som nyttjar befintliga anläggningar. Även idrottsundervisningen har svårigheter med schemaläggning och flexibilitet med befintliga hallar. Därför behövs en tydlig inriktning snarast. Se bild nedan för karta av skolområdet och status på befintliga lokaler:



5.2 Socialnämnden

Socialnämnden, till skillnad mot utbildningsnämnden, kan med större säkerhet titta på datan i den trendbaserade befolkningsprognosen och dra konkreta slutsatser utifrån den. De medborgare som Socialnämnden bedriver sin verksamhet för är inte lika flyttbenägna och påverkas inte alls i samma utsträckning av nybyggnation av den art som planeras i kommunen. Samtidigt har svängningar i prognosen på lång sikt inte varit särskilt höga. De behov som förelåg och antogs i förra årets LRP är fortfarande aktuella.

Andelen personer som är över 80 år i Bollebygds kommun kan antas öka med cirka 50% till 2033.

I sitt yttrande poängterar socialnämnden fördelarna med en samlokalisering av hemtjänst, hemsjukvård, träffpunkt för äldre samt övrig förebyggande verksamhet.

Boendeformer för äldre

Idag finns ett särskilt boende i kommunen; Bollegården, med ca. 75 boendeplatser. Föregående års LRP fastslog att 32 nya platser behövs år 2032; den prognosen står sig fortfarande relativt väl men en ytterligare aspekt som måste tas i beaktning är hur Bollegården planeras nyttjas framöver. Om det befintliga äldreboendet förändras i sin karaktär behöver det också framgå i behovsbeskrivningen för ett nytt särskilt boende, som då påverkas i sin utformning. Socialnämnden har i tidigare LRP poängterat att det framtida behovet av lägenheter i särskilt boende påverkas bland annat genom hur bostadsbeståndet i kommunen utvecklas som stort, samt bostadsåtgärder som ökar möjligheterna till kvarboende i det egna hemmet och tillgång av korttidsplatser. En förutsättning för att en utbyggnad om cirka 32 platser på särskilt boende ska vara tillräckligt är att någon form av trygghetsboende tillkommer. Arbetet med nytt särskilt boende är pågående och under året förväntas lämpliga lokaliseringar tas fram samt ekonomiska jämförelser göras, vilket möjliggör ett politiskt inriktningsbeslut. De cirka 32 platser som behöver tillskapas bör inte ses som en definitiv utformning utan snarare som en lägstanivå. På längre än tio års sikt kommer behovet med stor sannolikhet öka - något som bör tas i beaktning när det beslutas hur stort boende som skall byggas.

Antal platser på särskilt boende behöver utökas i riket som stort, likaså i Bollebygd. Behovet av vård och omsorg varierar över tid och det är svårt att förutse exakt vilka insatser som behövs i framtiden, därför är en flexibel utformning att föredra vid utökningen av nya platser såväl som de befintliga. Det är inte kostnadseffektivt att bygga små boenden vilket är viktigt att ta med i beräkningarna inför utökningen av platser. Eftersom behovet av platser är så stort i hela riket är det sannolikt att kommunen kan hyra ut platser till andra kommuner vid överkapacitet av lokaler. Samtidigt håller trenden i sig att äldre i större utsträckning bor kvar i hemmet, en betydligt lägre andel av 80+ bor idag på äldreboende jämfört med 10 år sedan (13,4% 2013 jämfört med 10,2% 2023), om trenden håller i sig kommer det innebära att färre platser behöver tillkomma.

Lokaler för hemtjänst och hemsjukvård

Med ökad andel äldre behövs också fler medarbetare inom verksamheten. Med det följer ett större behov av personalutrymmen, förråd och kontor. Hemtjänsten har idag sina lokaler på Stationsvägen vilket fungerar på kort sikt men innebär utmaningar om personalstyrkan utökas. Detta innebär stora

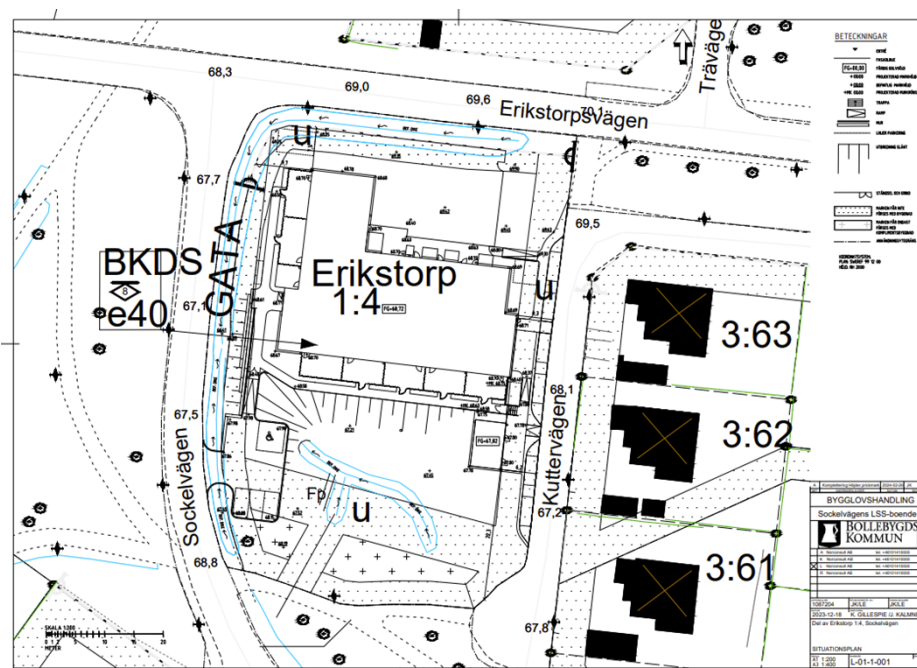
utmaningar då prognosen indikerar ett ökat antal individer i behov av vård i hemmet. Även hemsjukvården behöver alltså utökas i takt med en ökande andel äldre i befolkningen. De båda verksamheterna har ett nära samarbete, vilket innebär att det vore en fördel att förlägga respektive verksamhets hemvist i anslutning till varandra.

Träffpunkt för äldre lyfts också som en viktig fråga som bör tas hänsyn till när en långsiktig lösning för hemtjänstens och hemsjukvårdens lokaler planeras. Om ett trygghetsboende skulle tillskapas menar Socialnämnden att det vore önskvärt att nämnden hyr in sig i fastigheten. Det skulle kunna möjliggöra att samlokalisera hemtjänst, hemsjukvård, träffpunkt och övrig förebyggande verksamhet.

Boende för personer med funktionsnedsättning

I kommunens verksamhet inom funktionsnedsättning finns två typer av bostäder med särskild service; gruppboende och serviceboende. Boende i bostad med särskild service beviljas enligt lag om stöd och service till vissa funktionsnedsatta (LSS) och personer som beviljas boende har det som sitt boende på obegränsad tid, vilket ofta innebär livet ut.

En **gruppboende** är en boendelösning för personer som har omfattande tillsyns- och omvårdnadsbehov som innebär att kontinuerlig närvaro av personal är nödvändig. Det finns idag en gruppboende i kommunen med sex lägenheter och gemensamma utrymmen. I LRP från tidigare år lyftes behovet av ett nytt gruppboende. Detta projekt ligger hos Kommunstyrelsen för färdigställande. Preliminär tid för färdigställande av boendet är kvartal 4, 2025. Boendet innefattar sex stycken bostäder samt gemensamma ytor och personalutrymmen. Se bild nedan för utformning:



Målgruppen förväntas öka och på sikt behövs ytterligare en gruppboende.

En **servicebostad** är en boendelösning enligt LSS för personer som har behov av stöd i sin vardag men inte i samma utsträckning som personer med behov av gruppboende. Serviceboende enligt LSS i Bollebygds kommun är organiserat med satellitlägenheter i centralorten där socialnämnden hyr majoriteten av Bollebo och sedan hyr ut i andrahand till de boende. I nuläget finns det 15 lägenheter och behovet av ytterligare lägenheter är stort. Ett alternativ för att tillgodose behovet hade varit att förvaltningen tecknar avtal med en privat aktör som bygger lägenheter, men det förutsätter att ett lämpligt projekt planeras.

Ett av behoven som lyfts och prioriterats mycket högt är en lösning på IFO:s lokaler. Det har tidigare lagts fram förslag till alternativa lokaler men dessa hade kostat väldigt mycket att anpassa, samtidigt som en bättre och mer långsiktig lösning kan jobbas fram då kommunen kommer längre i andra lokalfrågor. IFO:s lokaler är en viktig del i kedjan men svår att lösa på ett effektivt sätt med det befintliga beståndet. För att verksamheten ska kunna upprätthålla sekretess och ha plats för samtal och möten görs ombyggnation under 2024 i befintligt kommunhus. Lösningen är inte optimal men behöver göras för att förbättra situationen något. Projektledare hos kommunstyrelsen driver projektet i samråd med operativa fastighetsenheten.

5.3 Teknik- och servicenämnden

Teknik- och serviceförvaltningen har idag de flesta av sina administrativa arbetsplatser på Råssa. Det finns ett underskott av kontorsarbetsplatser vilket medför att medarbetare och/eller verksamheter som har samordningsvinster splittras; till exempel har enheterna måltid och lokalvård sina kontor på Bollebygds skolan. Nämnden ser ett stort behov av att samlokalisera ledningsgruppen och tillskapa mötesrum genom en utbyggnad av kontorslokalerna på Råssa.

Teknik- och servicenämnden förespråkar att delen av fastigheten på Hembygdsvägen 5, som idag nyttjas som krisförråd, nyttjas för återbruk och cirkulära kontorsmöbler. Den återstående delen av fastigheten, närmst järnvägen, föreslås användas som kompletterande förråd av teknik- och serviceförvaltningen. Detta hade värdesäkrat maskiner och förbättrat den tekniska livslängden samtidigt som nämnden då inte ser ett behov av att bygga ytterligare förråd på Råssa.

5.4 Kommunstyrelsen & Bygg- och miljönämnden

Plan- och exploateringsenheten samt Bygg- och miljöförvaltningen sitter idag i externt hyrda lokaler som sagts upp. Dessa ska frånträdas 31/12–2024. Kommunstyrelsen gav 2024-04-16 ett uppdrag till Teknik- och servicenämnden att i samråd med Lokalstrateg säkerställa att enheterna har lämpliga lokaler att flytta till. Arbetet är pågående och de alternativ som finns innebär alla en stor ekonomisk

besparing. Högst sannolikt är att hyra lokaler av en extern hyresvärd under en tillfällig period, för att sedan flytta igen då etapp ett i kommunhusprojektet är färdigställt. Etapp ett kan påbörjas i närtid och ett lämpligt första steg är att tillskapa kontorsplatser på göteborgsvägen 19. Byggnation kan starta omgående efter beviljat bygglov, under förutsättning att det prioriteras i investeringsbudgeten. Genom en sådan lösning får enheterna permanenta, ändamålsenliga lokaler som smidigt kan knyta an till en ny kommunhusbyggnad.

5.5 Kontorsplatser - övergripande

Kommunens utgångspunkt är att de medarbetare som har kontorsarbete i första hand ska erbjudas att arbeta hemifrån. Trots det råder en utmaning när det gäller tillgången till lämpliga kontorsarbetsplatser och möteslokaler. Alla nämnder i kommunen saknar ändamålsenliga kontorslokaler, inklusive mötesrum.

I februari 2024 genomförde Lokalstrateg en workshop med avsikt att kvantifiera behovet av lokaler och kartlägga önskemål om den allmänna utformningen av ett nytt kommunhus. Alla nämnder var representerade och totalt antal deltagare var 20. Sammanfattningsvis kan medarbetarna i stor utsträckning tänka sig att sitta i gemensamma landskap, så länge de sitter tillsammans med sin enhet. Vissa enheter har restriktioner som gör att de behöver egna kontor, till exempel av sekretesskäl. Bristen på mötesrum påtalades, och var också den punkt som återkom allra mest. För sammanställning av materialet, se bilaga 4.

Lokalstrateg har också genomfört en undersökning för att kvantifiera behovet av antal kontorsplatser i ett nytt kommunhus; totalt sett behöver 144 medarbetare få plats i ett nytt kommunhus. Justerat utifrån beläggningsgrad och hemarbete innebär det en beläggning om 105 personer. Om höjd också tas för nyanställningar på 10 års sikt innebär det att det behövs 113 kontorsplatser.

Ett nytt kommunhus dimensionerat för 113 kontorsplatser kan alltså inrymma samtliga förvaltningar exklusive Teknik och serviceförvaltningen. Kommunen har då möjlighet att lösa flera behov i en och samma byggnad vilket hade inneburit flera samordningsvinster.

I början av året köpte kommunen fastigheten Flässjum 1:32 (adresserna Göteborgsvägen 19 samt Ballebovägen 1). Lokaliseringen bedöms som mycket lämplig för utökning av kontorsplatser och fastigheten är tillräckligt stor för att rymma ett helt nytt kommunhus. En utökning av kontorsplatser kan göras etappvis där fokus i ett första läge kan vara att minska de inhyrda kontorsplatserna på Vinkelvägen och Stationsvägen.

6. Analys samt behov av revidering

Genom att analysera den tidigare LRP, hur projekten fortlöpt och hur behoven förändrats går det att dra följande slutsatser:

- Kommunen har kommit en bit på vägen med de behov som lyftes i den tidigare planen. Projekten har flutit på i snabbare takt än tidigare år.
- Rollerna i de tidiga skedena har blivit tydligare.
- Förändringar i befolkningsprognosen har påverkat delar i behoven, främst för utbildningsnämnden.
- Kommunen har svårigheter att lösa flera av de lokalbehov som finns idag utan större om-/nybyggnation. Bedömningen är dock sådan att flera av behoven kan mildras genom etappvis byggnation, till exempel tillskapandet av kontorsplatser. Den ekonomiska risken mildras också genom etappvis utbyggnad.

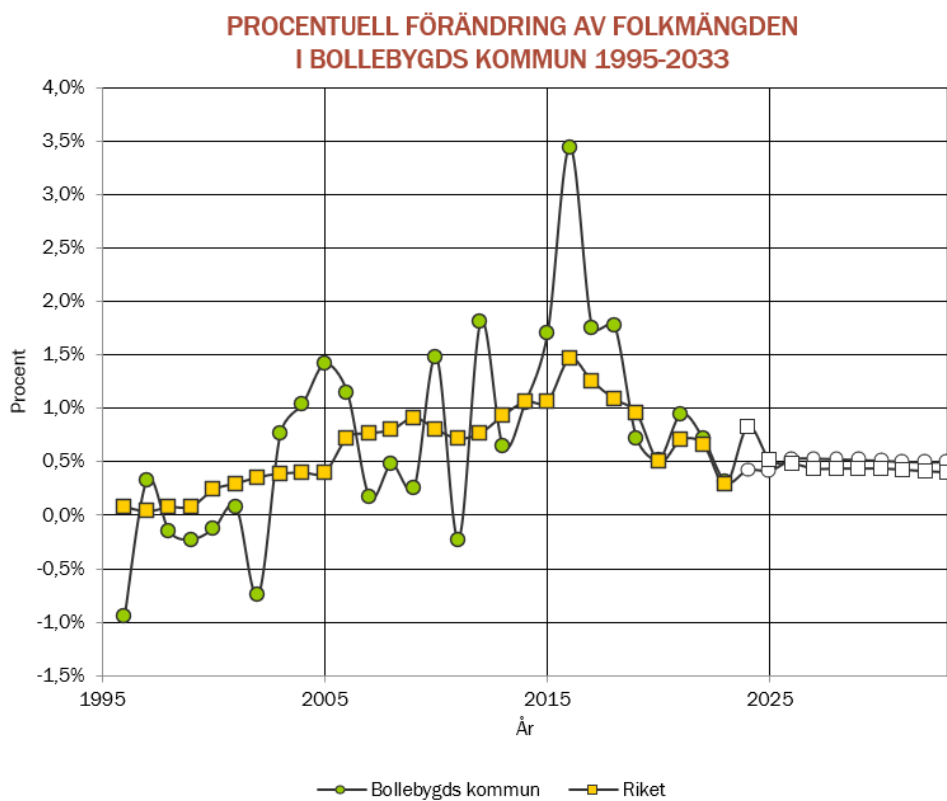
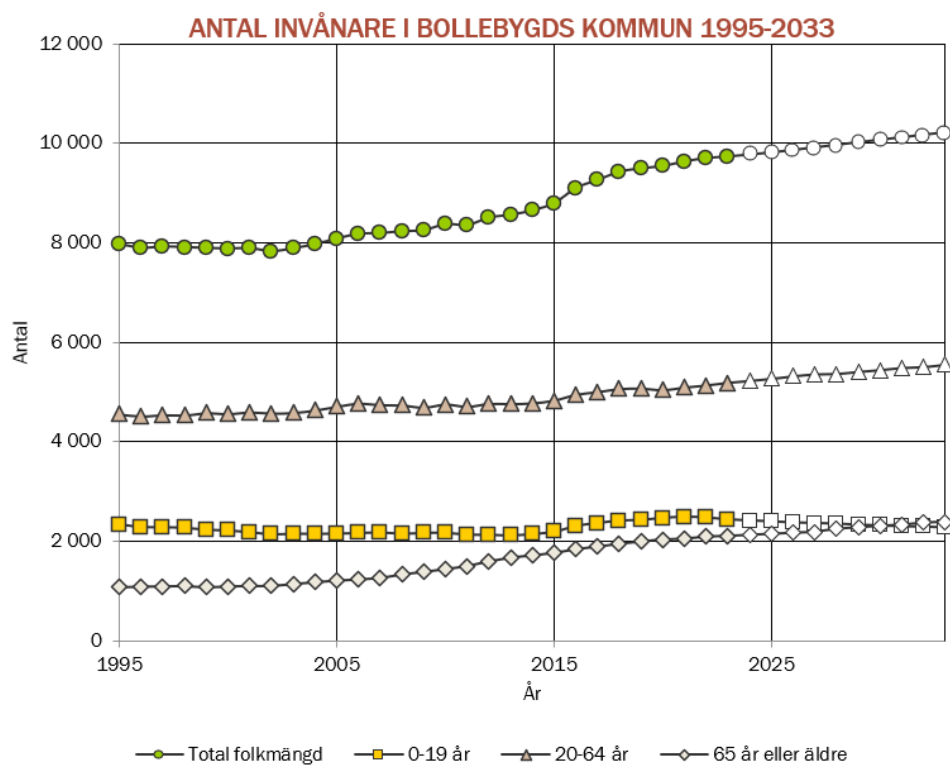
Genom att följa upp projekten och säkerställa pålitliga genomförandetider och projektbudgetar skapas förutsättningar för samspel mellan investeringsbudgeten och LRP på ett effektivt sätt. Det är ett pågående arbete som redan bidragit till bättre tydlighet. Det faktum att vissa av de tidigare presenterade behoven inte genomförts än är inte endast negativt. Med avstamp i den prognostiserade demografiska utvecklingen får politiken möjlighet att besluta kring viktiga frågor med mer aktuell information.

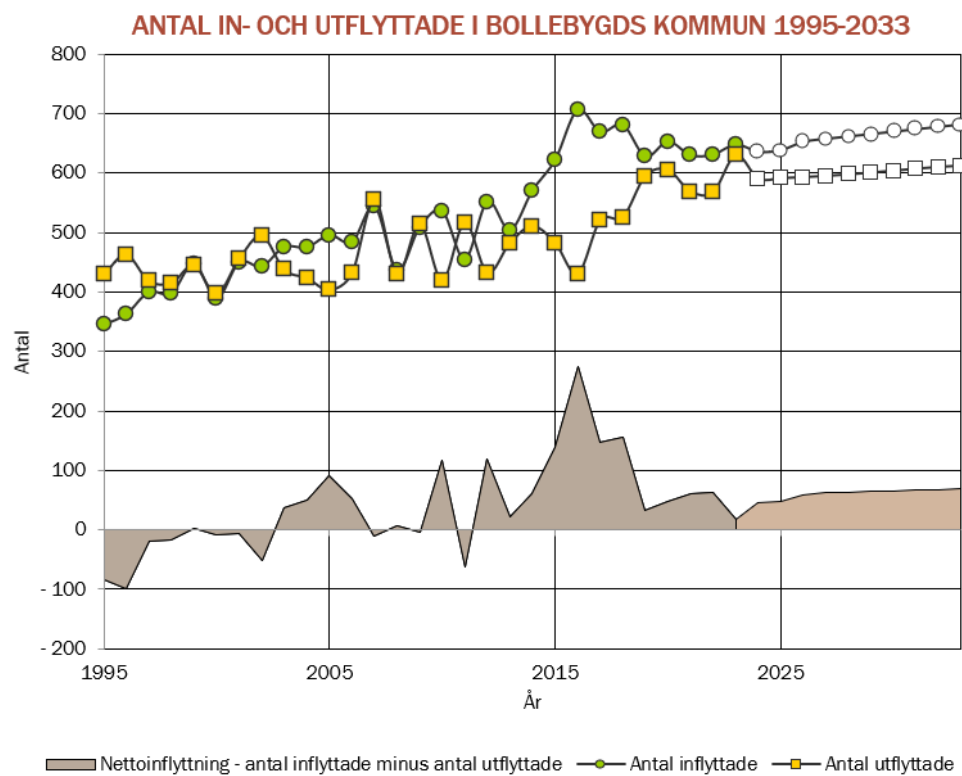
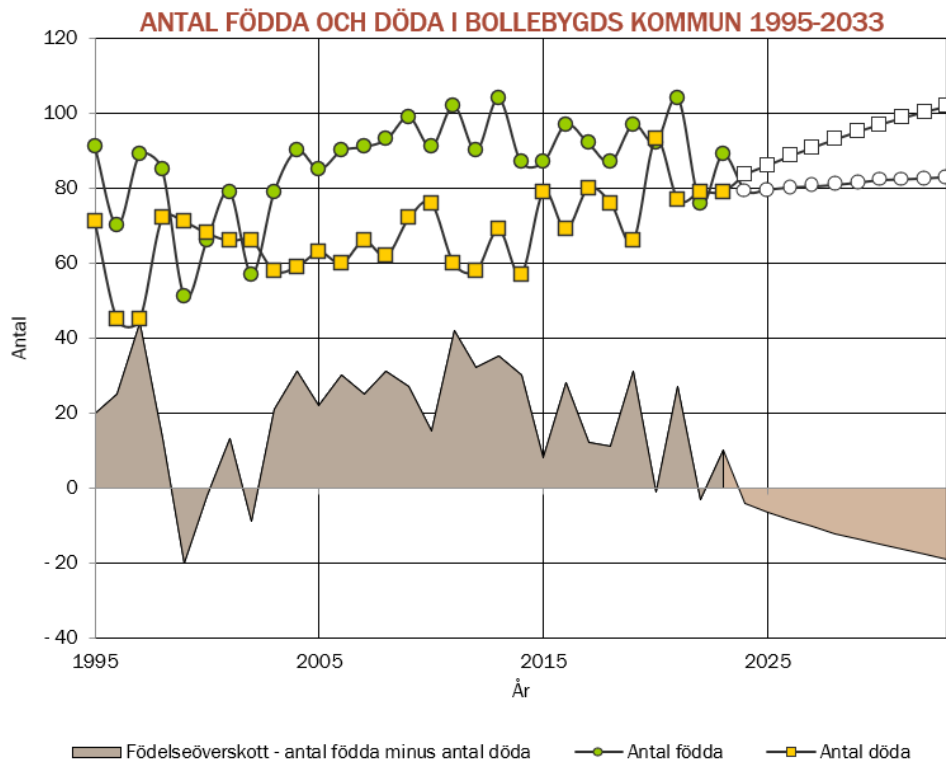
För att LRP och projektarbetet ska bli ännu bättre och tydligare kommer den strategiska fastighetsenheten fortsätta arbetet med att tydliggöra roller för att minska risken för flaskhalsar under de tidiga skedena. Lokalstrateg arbetar också i nära dialog med de förtroendevalda för att säkerställa att den politiska ambitionen återspeglas i genomförandet av projekten.

Genom att fortsätta utveckla projektarbetet och LRP får kommunen bättre förutsättningar att fatta kloka beslut som möjliggör effektivisering, förbättrad arbetsmiljö och kommunal service.

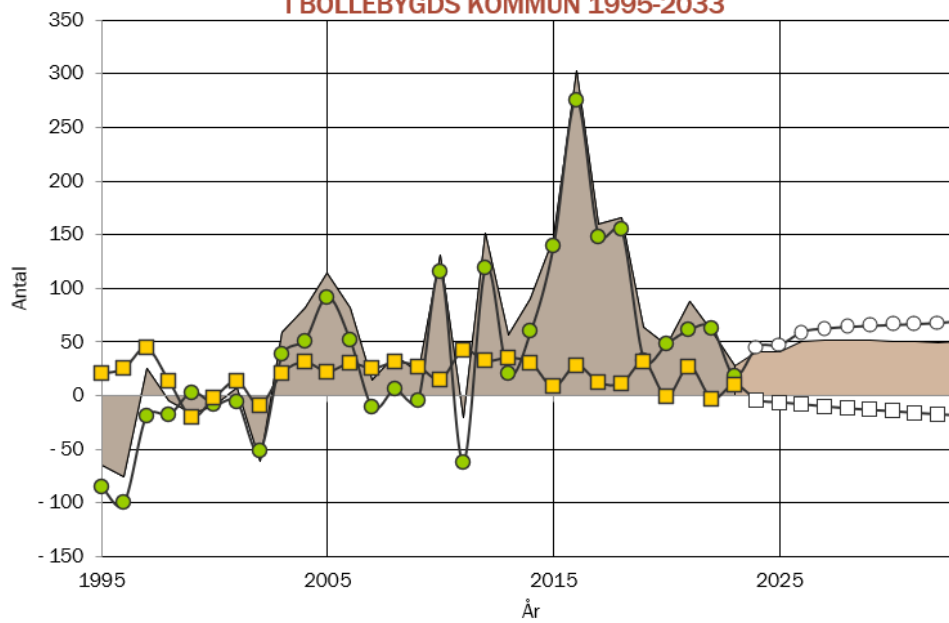
7. Bilagor

Bilaga 1 – Befolkningsprognos (trendbaserad)

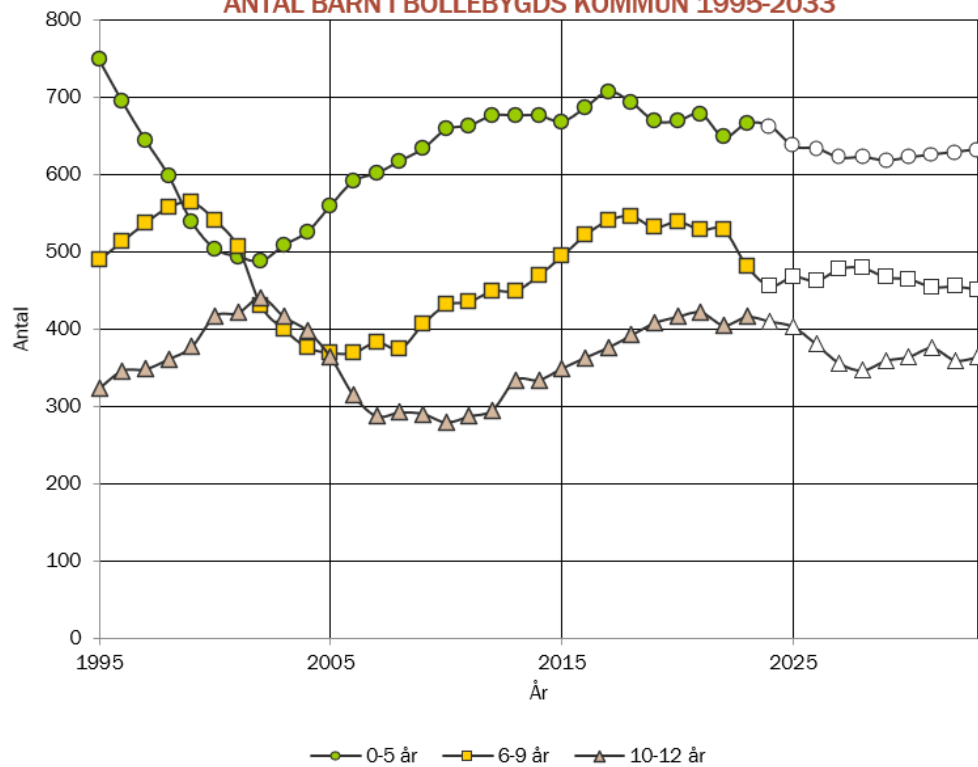




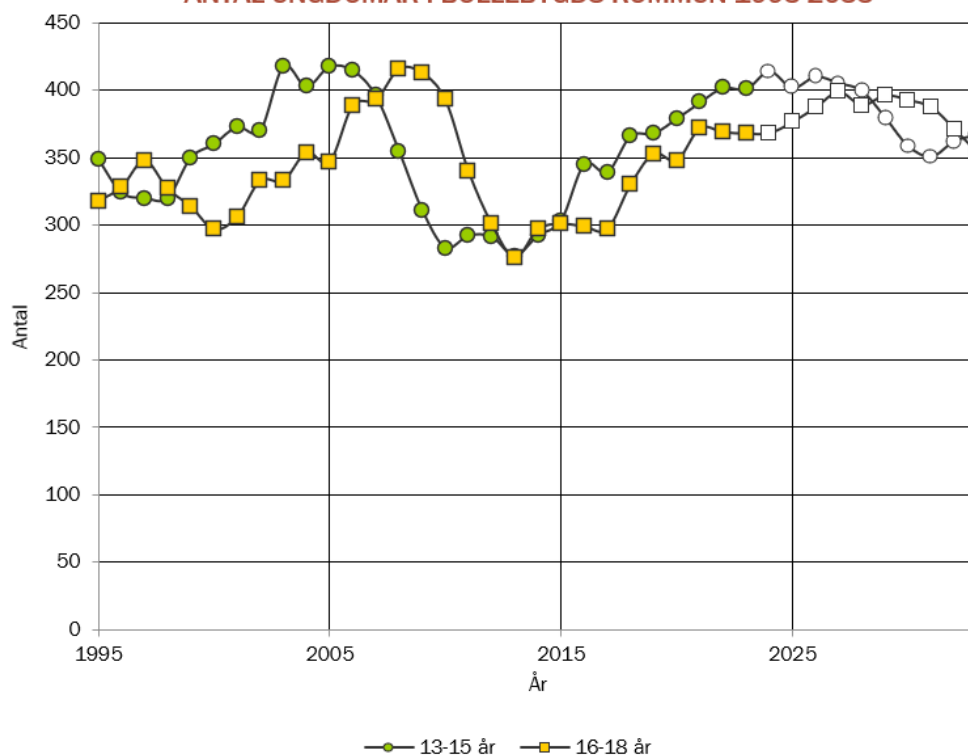
FLYTTNETTO OCH FÖDELSEÖVERSKOTT I BOLLEBYGDS KOMMUN 1995-2033



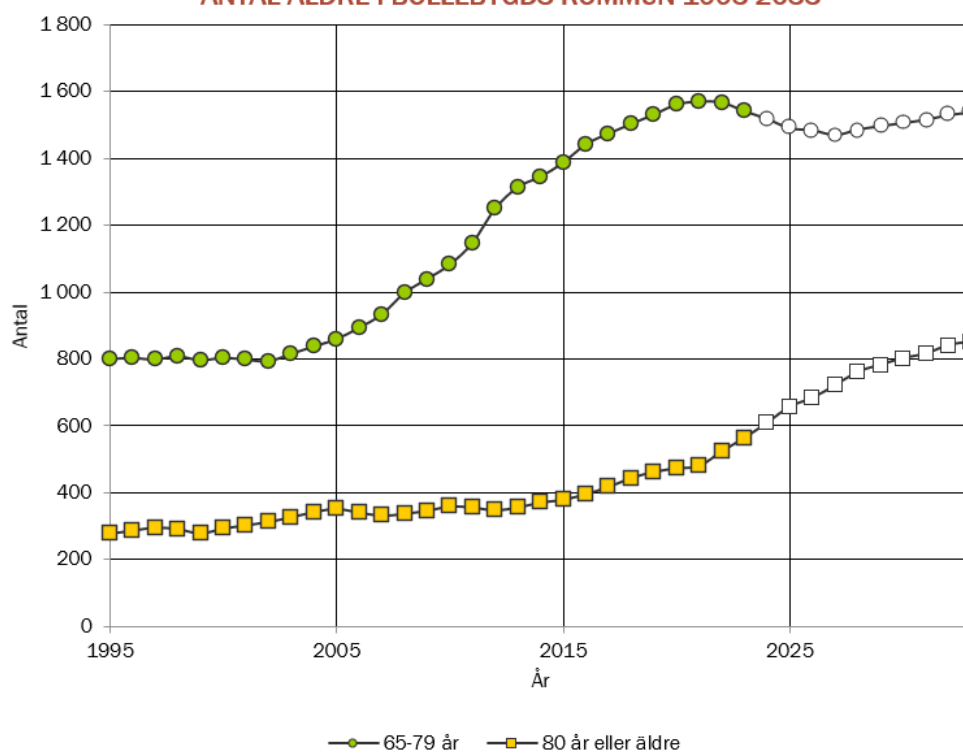
ANTAL BARN I BOLLEBYGDS KOMMUN 1995-2033

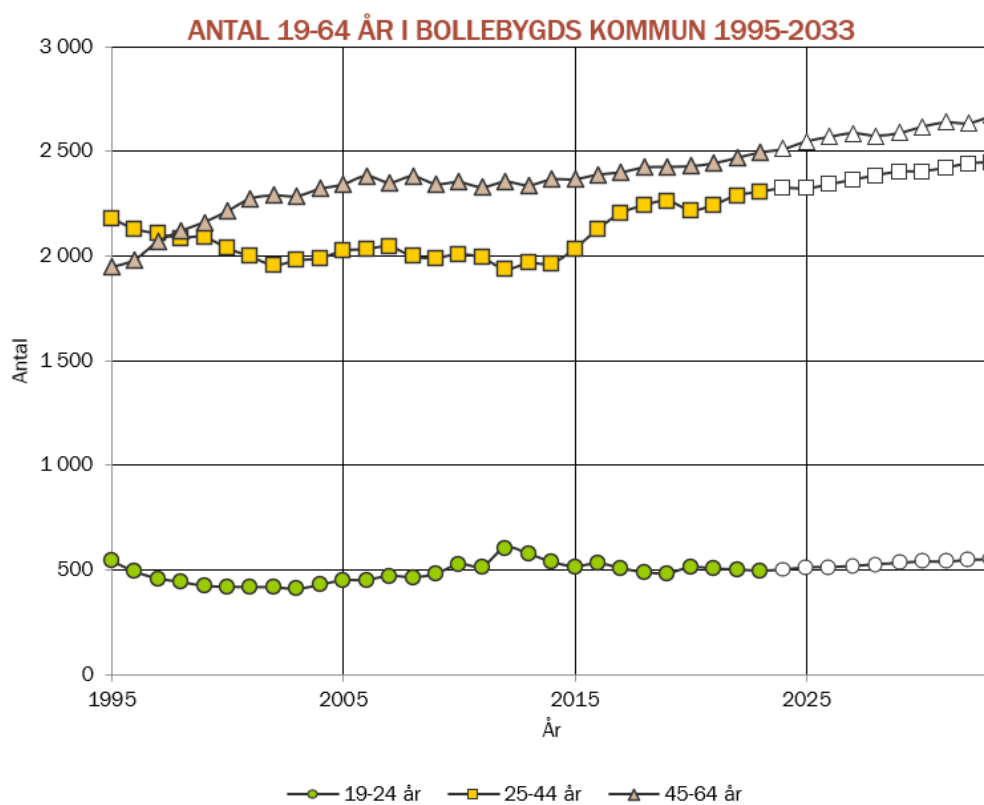


ANTAL UNGDOMAR I BOLLEBYGDS KOMMUN 1995-2033



ANTAL ÄLDRE I BOLLEBYGDS KOMMUN 1995-2033



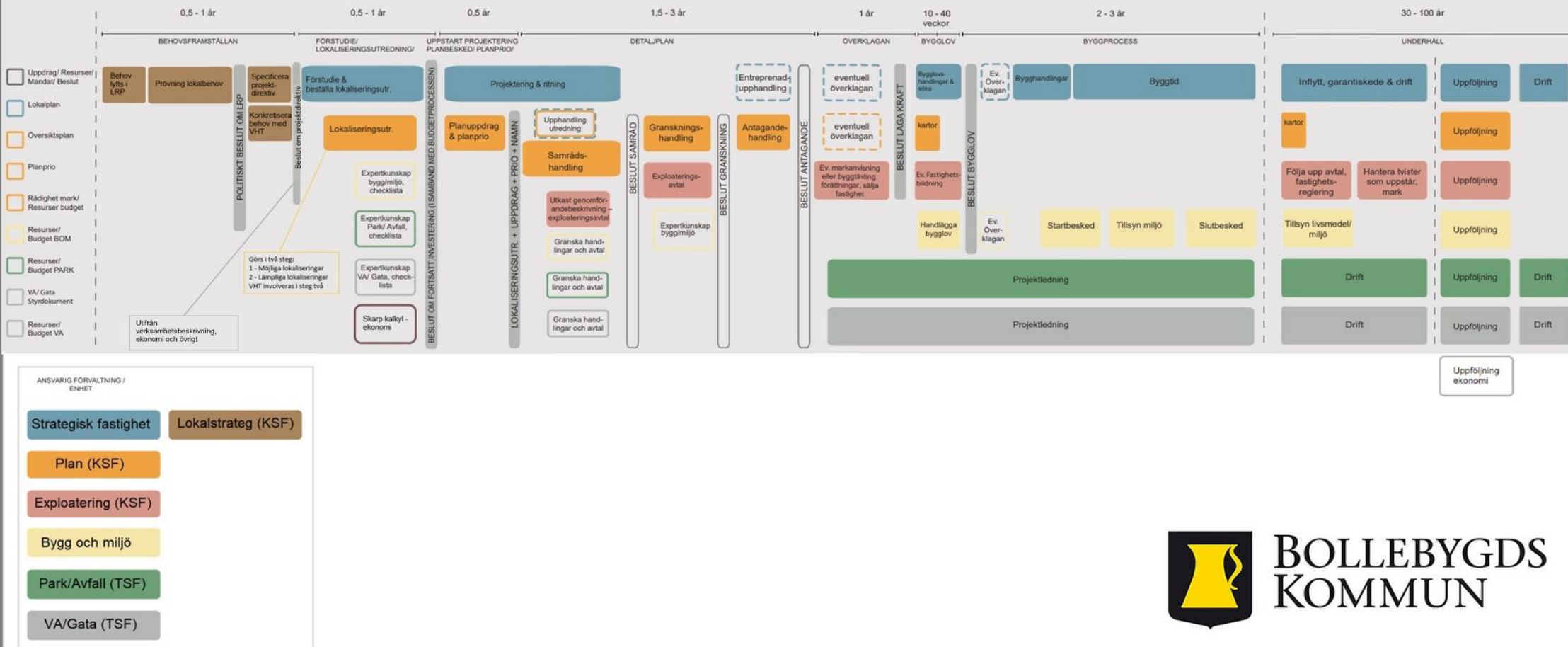


Bilaga 2 – Status för projekt i långsiktig investeringsplan (exkl. VA)

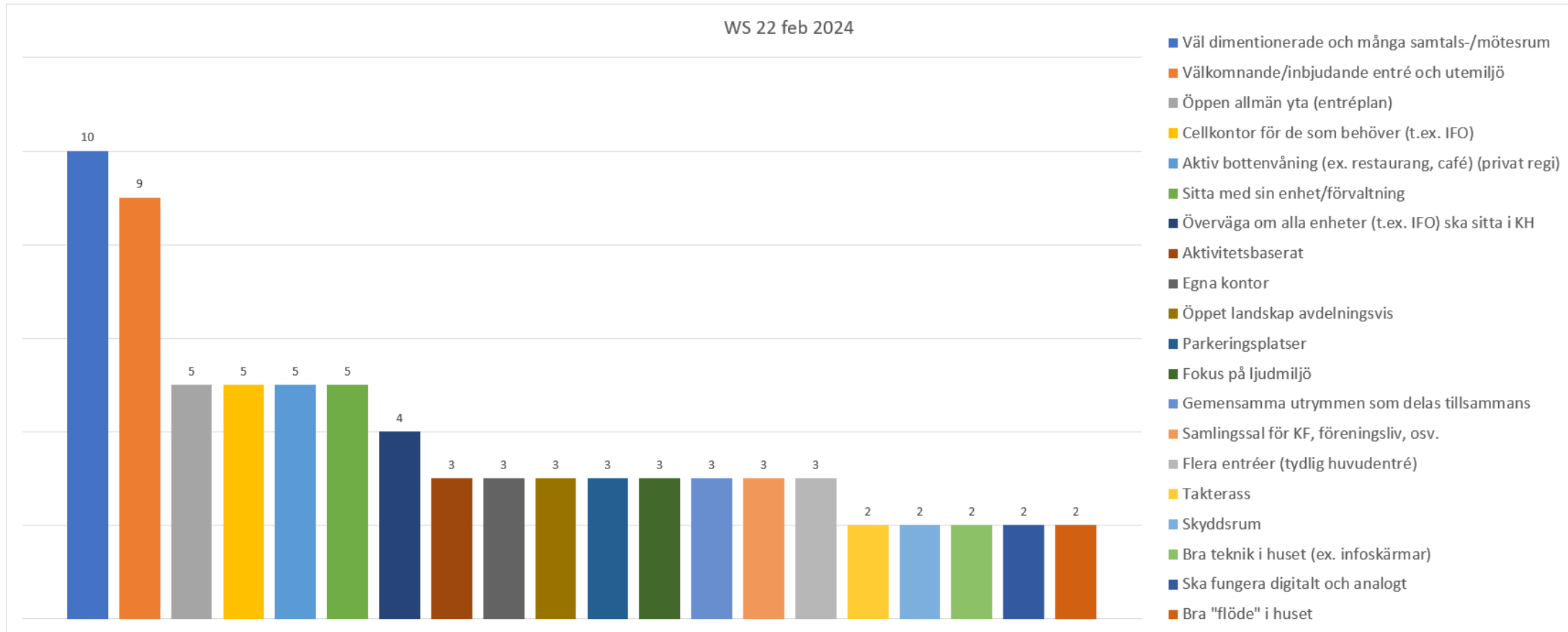
Status för projekt i långsiktig investeringsplan											
Uppdaterad 2024-09-17											
Under behovsframställan											
Förstudie											
Projektering											
Detaljplan											
Byggnation											
Nämnd	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Inom 10 år	Status	Prel. Beräknad totalkostnad (mnkr.)	
Kommunstyrelsen/övergripande										Kommunstyrelsen	80
Kommunhus etapp 1									Mark inköpt, etapp 1 i bef. byggnad kan påbörjas inom kort då detaljplan och bygglov finns.	80	
Kommunhus etapp 2									Mark inköpt, Etapp 2 behöver behovsframställan och detaljplaneändring.	80	
Socialnämnden										Socialnämnden	160
Gruppbostad LSS Autism									Entreprenören tar fram bygghandlingar. Byggnation startar under 2024, färdigställs 2025.	40	
Kontor IFO									Tillfällig lösning i befintligt kommunhus. Eventuell långsiktig lösning vid färdigställande av etapp 1; nytt kommunhus.	X	
Särskilt boende									Lokaliseringsutredning pågår i samband med behovsframställan, följs av inriktningsbeslut. Behöver gå snabbt, annars kommer vi behöva tillfälliga lösningar. Finns planuppdrag.	120	
Kontor hemsjukvård & hemtjänst, Träffpunkt för äldre									Behöver hitta en inriktning snarast. Eventuellt i kombination med särskilt boende.	X	
Gruppbostad LSS, traditionell									Specificeras ytterligare framöver. Socialnämnden utreder.	X	
Serviceboende satellitlägenheter									Avvaktar möjlighet att hyra t.ex. en trappuppgång i hyreshus av privat bostadsutvecklare.	X	
Utbildningsnämnden										Utbildningsnämnden	500
Skola/bibliotek/parkering Olsfors									Intern projektering, rivningslov ansöks inom kort. Behöver detaljplaneändring. Finns planuppdrag.	40	
Förskola Olsfors									Finns planuppdrag. Behöver behovsframställan.	X	
Ny förskola centralort									Finns planuppdrag. Följer tidplanen för särskilt boende.	70	
Ny skola etapp 1 (ny 7-9 byggnad)									Preliminär tidplan. Behöver ingen detaljplaneändring. Intern projektering pågår.	210	
Ny skola etapp 2 (ombyggnation bef. 7-9)									(Preliminärt) etappvis ombyggnation	120	
Allaktivitetshall									Behöver uppdrag inför behovsframställan.	60	
Teknik- och servicenämnden										Teknik- och servicenämnden	10
Lagerlokal (värdesäkring och förvaring)								X	Kan lösas inom befintligt bestånd om Hembygdsvägen inte nyttjas till annat.	X	
Ombyggnad Råssa									Färdigställs september 2024.	10	
Total										750	

Bilaga 3 – Processkarta för kommunal nybyggnation & större ombyggnation

Processkarta för kommunal nybyggnation & större ombyggnation



Bilaga 4 – Återkommande svar, Workshop nytt kommunhus





12. Nya Bollebygds skolan 7-9 - beslut om förstudie KS2024/260

§126

KS2024/260

Nya Bollebygds skolan 7-9, beslut om förstudie**Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen beslutar att genomföra förstudie av ”Nya Bollebygds skolan 7-9”.

Ärendet

Det befintliga högstadiet uppfyller inte verksamhetens behov och en ny högstadieskola behöver byggas. I samverkan mellan företrädare för utbildningsnämnden, kommunstyrelsen och verksamheten har en behovsbeskrivning tagits fram och nästa steg i projektet är att genomföra en förstudie. Utifrån de beskrivna verksamhetsbehoven och befolkningsprognosen föreslås att den nya skolan ska vara 5-parallellig med maxkapacitet på 450 elever (30 i varje klassrum) och med en optimal kapacitet för 375 elever (25 elever per klassrum).

I förstudien kommer verksamhetsbehoven ligga till grund för placering av den nya skolbyggnaden vilket i sin tur kommer leda fram till om det ska vara en tillbyggnad eller fristående nybyggnad.

I förstudien kommer det att genomföras miljöutredning mark (föroreningar), trafikbullerutredning samt geoteknisk utredning.

I förstudiefasen ska även hänsyn tas till miljökrav samt gröna obligationer.

Inom skolområdet kommer det att ske förändringar över tid och för att lättare se över förändringarna ska även illustrationsritningar upprättas i detta uppdrag. Det kommer även upprättas beskrivningar och andra underlag för att få fram en bra kalkyl till återstående projektering och produktion.

Tidplan

Grovt uppskattad tidplan över kommande aktiviteter;

Aktiviteter	Uppskattad tidplan
Upphandling konsulter till förstudie	September 2024
Projektering förstudie	Oktober 2024 – februari 2025
Upphandling konsulter förfrågningsunderlag (FFU) (ramhandlingar)	Mars/april 2025
Projektering FFU till totalentreprenad	Augusti 2025
Upphandling totalentreprenad	December 2025
Projektering av entreprenör	April 2026
Produktion av skolan	Augusti 2026

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Besiktning	September – oktober 2028
Verksamheten flyttar in	November 2028
Skolstart	VT2029

Den beräknade kostnaden att genomföra förstudien är 2,5 mnkr. Kostnaden för nästa steg i processen projektering beräknas uppgå till samma belopp. För att inte få stopp i processen föreslås att 5 mnkr fördelas i investeringsbudgeten för både förstudie och projektering, vilket föreslås göras i samband med att kommunfullmäktige beslutar om budget 2025-2027, under hösten 2024. I dagsläget görs bedömningen att totala kostnaden för projektet uppgår till mellan 200 och 250 mnkr beroende på utformning där kostnadsdrivande aspekter handlar om främst dimensionering av de praktiska och estetiska lokalerna där en lokalisering i nära anslutning till befintliga lokaler kan innebära samnyttjande och därmed en lägre totalkostnad.

En viktig aspekt inför byggnation av ny 7–9 är framtida behovet av elever. Nuvarande skola har 5 paralleller och bedömts vara för liten mot bakgrund av de tidigare befolkningsprognoserna och det har förts diskussioner om att den nya skolan ska ha 6 paralleller. I dagsläget görs dock bedömningen att antalet elever snarare kommer minska än öka om det inte sker en kraftig utökning av antalet nyproducerade bostäder i kommunen. I tabellerna nedan som är hämtad från den senaste befolkningsprognosen framgår antalet elever samt hur stora klasser en 5- respektive 6-paralleller skulle innebära.

Antal elever 2023-2033										
2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
401	414	402	410	406	400	380	359	351	362	367

I dagsläget går ca 380 elever på högstadieskolan, vilket innebär ett bortfall på ett 20-30-tal elever. Det kan t.ex. handla om att de är folkbokförda i kommunen men går i skola på annan ort eller att de deltar i särskilt anpassad grundskola. Tabellerna nedan förutsätter att 100 % av eleverna deltar i ordinarie undervisning, vilket alltså innebär en buffert.

Antal elever per klass 5 parallell										
År	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
7	28,2	25,7	28,6	27,1	24,7	24,4	22,6	23,0	26,6	23,7
8	26,8	28,0	25,6	28,4	27,0	24,7	24,4	22,7	23,1	26,5
9	27,8	26,7	27,8	25,6	28,3	26,9	24,7	24,4	22,8	23,2

Antal elever per klass 6 parallell										
År	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
7	23,5	21,4	23,9	22,6	20,6	20,3	18,8	19,2	22,1	19,7
8	22,4	23,3	21,4	23,7	22,5	20,6	20,3	18,9	19,3	22,1
9	23,2	22,3	23,2	21,3	23,5	22,4	20,6	20,4	19,0	19,3



Den nya skolan beräknas stå klar inför vårterminen 2029 och då beräknas alltså antal elever vara ca 3-4 färre per klass även om samtliga folkbokförda elever skulle delta i ordinarie undervisning.

För att ta höjd för en kraftigt ökad byggnadstakt kan i förstudien även utrymme lämnas för en framtida utbyggnad. I dagsläget görs dock bedömningen att det är osannolikt att det kommer byggas så mycket att den föreslagna dimensioneringen kommer vara för liten.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att genomföra förstudie av ”Nya Bollebygds skolan 7-9”.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Förstudie - Nya Bollebygds skolan 7-9
- Behovsbeskrivning Nya Bollebygds skolan 7-9_2024-09-19

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Behovsbeskrivning

Stadsområde

Bollebygd

Projekt

Nya Bollebygdskolans 7-9

Ansvarig

Helena Hallqvist Johansson, Magnus Svanberg

Datum

2024-09-19

Revideringsdatum

xx

Innehåll

Behovsbeskrivning.....	1
Bakgrund.....	3
Nuläge.....	3
Problembeskrivning.....	4
Vision/Verksamhetsidé.....	4
Verksamhetens målgrupp.....	4
Personal.....	4
Specifikt för den nya lokalen.....	4
Ytor och lokaler	5
Arbetsmiljö.....	8
Belysning.....	8
Ljudklimat.....	8
Funktionskrav.....	8
Geografisk placering.....	8
Förråd, cyklar och barnvagnar	8
Sophantering och återvinning	8
IT	8
Säkerhet - Trygghet.....	9
Lås, Larm och Passersystem	9
Utemiljö.....	9
Angöring.....	10
Jämställdhetsperspektiv	10
Tillgänglighet	10
Barnperspektiv	10
Övrigt.....	10

Bakgrund

Nuläge

Bollebygds skolan 7-9 är en 5-parallellig högstadieskola med 15 klasser och ca 375 elever. Skolan är kommunens enda högstadieskola och tar emot elever från kommunens fyra mindre f-6 skolor. Eleverna blandas i nya klasser vid starten i åk 7. Lärarna arbetar och sitter i ämneslag. Dessa ämneslag är utspridda i skolans lokaler, för att öka vuxennärvaron på hela skolan. Personalen sitter i ämneslag, där Ma-No lärare sitter i ett arbetsrum, PREST ämnena delar rum, Sv och SO lärare delar arbetsrum och språklärare delar arbetsrum, alltså 4 olika arbetsrum för personalen.

Lektionssalarna som ofta är dimensionerade för 24 elever är i nuläget för trånga och det är i vissa fall svårt att obehindrat röra sig mellan bänkar för att hjälpa elever. Ventilationen är också otillräcklig. Det finns i nuläget 14 vanliga undervisningssalar, en bildsal, tre NO salar som är utrustade med el och vatten varav två med dragskåp. Dessa salar är dock mindre och en hel klass går inte att rymma i dessa salar. Det finns också ett angränsande rum (institution) för beredning av lösningar mm. som innehåller både disk, vatten och dragskåp. Det finns också där ett ventilerat skåp för farliga ämnen och skåp för att förvara gasol/gaser i. Skolan har 4 slöjdsalar, två för trä och metallslöjd, med tillhörande metallverkstad och dessutom två textilsalar. Då vi i nuläget säljer undervisning till våra f-6 skolor så behövs dessa 4 slöjdsalar. I en ny skola så kan lokalernas antal halveras för att endast inrymma högstadiets undervisning i slöjd. När det gäller skolans Hem och Konsumentkunskaps undervisning så finns det två undervisningssalar med 8 kök i varje sal/ lokal, ett dessutom anpassat för elever med funktionsvariationer. Dessa två som i nuläget är helt fulla är angeläget att även ha i en ny skola, för att få plats med den undervisning som ligger på högstadiet och som ska läggas mot andra ämnen vid schemaläggning.

Det finns en flexgrupp som idag består av två rum dit elever som har behov av att få extra stöd går. Där finns platser för ca 20 elever.

Skolan inrymmer också en lokal för vår särskilda undervisningsgrupp där det finns 12 elevplatser och där 3-4 personal arbetar. Dessa elever har ofta hela sin skoldag eller delar av denna i gruppens lokal (ett större klassrum)

Musiksalen med tillhörande grupprum behövs också i en nybyggd skola då den befintliga musiksalen i nuläget är helt fulltecknad.

I nuläget så säljer vi praktisk estetiska ämneslektioner till kommunens f-6 skolor och vid ett ökat elevantal så blir det ännu trängre och ohållbart att kunna möta detta behov.

Skolans "uppehållsrum" som också innehåller ett café är en naturlig samlingsplats som vi önskar att även ha i en ny skola.

Framåt ser vi behov av tre nya lektionssalar med tillhörande grupprum utöver det vi i dagsläget har. Vi behöver dessutom grupprum till skolans alla undervisningssalar.

Problembeskrivning

Skolans lokaler är för trånga för den verksamhet som bedrivs, skolans klassrum är inte dimensionerade ventilationsmässigt utefter beläggning och dessutom för varma under sommarhalvåret. Det finns heller inte möjlighet att möta antalet elever som beräknas komma till skolan framöver. Det saknas grupprum till hälften av skolans klassrum och dessutom är det lyhört mellan de flesta klassrum, så klasserna stör varandra om de till exempel har genomgång eller ser på film. Viktigt med grupprum för att alla elever ska få sin rätt till stöd tillgodosedd.

Konferensrum saknas, eller en gemensam lokal där hela personalgruppen kan samlas.

Vision/Verksamhetsidé

Alla elever ska bli behöriga till gymnasiet.

Alla elever ska få en utbildning som präglas av trygghet och studiero.

Alla elever ska kunna läsa och använda det svenska språket på ett rikt och nyanserat sätt.

Verksamhetens målgrupp

Elever åk 7-9

Elever och personal (lärare, elevstödjare, speciallärare, SYV, administratörer elevhälsa, biträdande rektor och rektor) ska få tillgång till en god arbetsmiljö där eleverna har möjlighet att utvecklas mot målen och personalen kan göra ett gott jobb.

Personal

Arbetsplatser:

- Riktiga ergonomiska arbetsplatser med ljusinsläpp och god ventilation.

Personalrum:

- I nuläget finns ett personalrum som behöver vara större för att all personal ska kunna värma mat och få en andhämtningspaus. Där behöver finnas disk/vattenmöjligheter, spis/ugn samt kyl, frys och mikrovågsugn. Det behöver finnas bord att kunna äta vid och soffor för en paus. Gärna med möjlighet att kunna gå ut och ta en paus. Toaletter och möjlighet till ombyte behöver finnas.

Specifikt för den nya lokalen

Nya skolan ska vara en högstadieskola med årskurs 7-9 och vara 5 parallelligt. Varje klassrum ska vara dimensionerade för 30 elever. Det ska gå max 450 elever på skolan men önskvärt är grupper om 25 elever i varje klass men med möjlighet att öka klasstorleken till max 30 elever. Till varje klassrum ska finnas minst ett grupprum.

Det ska finnas plats för en särskild undervisningsgrupp (ca 15 elever) med tillhörande personalarbetsplatser samt tambur och toaletter.



Det ska finnas plats för en flexgrupp (en sal) där elever kan få stöd och som gränsar till arbetsrum med arbetsplatser för speciallärare.

Det ska finnas plats för elevhälsans personal (skolsköterska, 2 kuratorer och skolpsykolog samt SYV), centralt placerad i skolan

Det ska finnas ämnesspecifika salar för Hem och konsumentkunskap (2 salar), Trä och metallslöjd, textilslöjd, Bild, musik och NO salar (3 st) med tillhörande institutioner.

Det ska finnas en expedition med arbetsrum för rektor, biträdande rektor, 2 skoladministratörer och den ska ligga vid huvudingången till skolan, med god överblick kring vilka som kommer till skolan. Arkiv och förråd i anslutning.

Det ska finnas ett personalrum centralt placerad i skolan.

Det ska finnas arbetsrum till all personal, med ergonomiska och ljusa lokaler fördelade skolans olika delar.

Ytor och lokaler

Personal:

- *Personalrum i mitten av skolan (centralt placerad)*
- *Vilorum personal*
- *Mycket viktigt med bra akustik + ljusinsläpp. Ljusa lokaler med stora fönsterytor och god ventilation*

Personalrum som behöver vara större för att all personal ska kunna värma mat och få en andhämtningspaus. Där behöver finnas disk/vattenmöjligheter, spis/ugn samt kyl, frys och mikrovågsugn. Det behöver finnas bord att kunna äta vid och soffor för en paus. Gärna med möjlighet att kunna gå ut och ta en paus. Toaletter och möjlighet till ombyte behöver finnas.

Arbetsplatser: Riktiga ergonomiska arbetsplatser med ljusinsläpp och god ventilation. Stora ljusa arbetsrum kopplade/i närhet till undervisningssalar, så att t ex matte/No lärarna har sitt arbetsrum i närheten av de klassrum som de undervisar i (ämnessalar för NO)

Expedition:

- *Två arbetsrum intill varandra för rektorer. Absolut krav!*
- *Expedition och skolledning, centralt placerade. Mottag av besökare mm*

Administration

- *Två rum för administration. Arbetsplats med fönster mot verksamheten (öppningsbar lucka)i ena rummet och fönster ut mot utemiljön jalousigardin ev låsbart*
- *Värdeskåp för nycklar, datorer och liknande*
- *Förråd för förbrukningsmaterial. Plats för kopiator.*

Från skolans expedition ska det vara enkelt att bevaka de som vistas kring och också passerar skolans huvudentré. För elevernas trygghet är det viktigt att det finns



möjlighet till utblick från personalrummet över skolgården. Dolda platser ska undvikas och goda siktlinjer ska eftersträvas för en ökad indirekt vuxennärvaro. Lokalutformningen ska underlätta för att vuxna ska kunna ha uppsikt och närhet till eleverna. Personalrummets plats önskas vara centralt placerad i mitten av skolan.

Elevhälsa:

Anpassade rum/lokaler till skolsköterska, 2 kuratorer och SYV. Det ska finnas kylmöjlighet för vaccin och läkemedel, samt väntrum och vilorum för elever.

Undervisningssalar:

- *Stora ljusa undervisningssalar*
- *Arbetsrum kopplade till undervisningssalarna*
- *Positivt med glasväggar till grupprum*
- *Grupprum kopplat till alla klassrum*

Ämnesspecifika salar

- ***Bild:***
 - *Arbetsytor + tillhörande diskbänkar/vatten. OBS!! Mycket viktigt med bra ljussättning i klassrummet.*
 - *Utrymme/förråd kopplat till klassrum.*
 - *Keramikugn och drejskiva*
- ***NO:***
 - *Anpassade salar för laborationer i NO, där dragskåp, vatten och el finns och möjlighet till demonstrationer finns.*
 - *I angränsande rum ska det finnas en prepp i Kemi på ca 30 m², beläget vid en yttervägg med dragskåp, ventilerat skåp för gasol och vatten (diskbänk), diskmaskin samt skåp för farliga kemikalier/metaller osv..*
 - *Prepp i biologi och fysik gemensamt ca 50 m² med vatten, eluttag och arbetsrum nära/kopplat till lektionssalar.*
- ***Två nya Hkk salar***
 - *I varje sal 8 kök.*
 - *Anpassat kök för funktionsvariation,*
 - *Skafferi och tillhörande institution för tvätt, hygien och torkskåp*
 - *Arbetsplats för lärare i anslutning till salen*
- ***Två nya Slöjdsalar***
 - *En sal för trä och metallslöjd. I anslutning ska det finnas en metallverkstad och ett målarrum med vatten och god ventilation. Virkesförråd i anslutning och spånsug placerad i rum på utsidan för att minimera ljud. Det behöver finnas ett ventilerat skåp för färger/lösningsmedel och gasol/gas*
 - *Eluttag för spänning 400V till maskiner*



- En sal för textilslöjd med god belysning och förvaring

- **SO:**
 - Ämnesspecifika salar med kopplade grupprum. Ämnesspecifikt menas interaktiva projektorer med touchfunktion på Whiteboard samt vanliga kartor att dra ner från tak. Om möjligt kopplad institution/prepp likt NO-salar för laborationer i geografi
- **Musik:**
 - En musiksall med 2 kopplade grupprum, ljuddämpande material, eluttag och förråd/institution

En studio/Flex för att kunna hjälpa elever i behov av stöd:

- arbetsplatser för ca 15 elever där även speciallärares arbetsplatser ligger i anslutning till denna (3 personalarbetsplatser) samt ett grupprum.

Särskild undervisningsgrupp

- Sal för "Särskild undervisningsgrupp" med **egen ingång**, med egen tillgång till toalett och vatten (RWC) kapprum

Aktivitetsrum för elever

- Möjlighet att flexibelt ordna aktiviteter för eleverna såsom t ex pingis mm
- Kafédel för samvaro

Städ:

- Materialval för städ. hygienytor lättstädad hållbart material.

- **Övriga aspekter att fundera över:**

- Kombinerat kopiering/materialrum
- Rekreatiionsytor utomhus för elever för rastaktiviteter.
- Skolbibliotek önskvärt
- Uppehållsrum med elevskåp och toaletter

Arbetsmiljö

Tänk på att verksamheten står för flyttbara ergonomiska hjälpmedel. Det är bra att tänka på dessa och få med från början så det förbereds för el.

Belysning

Allmän belysning, miljöbelysning, dagsljus, god färgåtergivning.

Ljudklimat

Ska uppnå ljudklassen för lokaler enligt BBR. Ska vara bra akustik för att dämpa ljuden och minska störningar.

Funktionskrav

Geografisk placering

Nya skolan ska placeras på skolområdet och man behöver se över placering av den nya skolan. Det kan antingen bli en tillbyggnad eller ett fristående byggnad.

Förråd, cyklar och barnvagnar

Ett förråd i anslutning till personalrummet för att ställa in utemöbler på vinterhalvåret om det finns en utegård där utemöbler står på sommarhalvåret (så de inte blir utsatta för sabotage).

Sophantering och återvinning

I dagsläget finns det redan ett åv-hus men utifrån placering av den nya skolan behövs eventuellt ett nytt åv-hus byggas för verksamheten. Det som gäller för det nya åv-huset är att det ska finnas plats för att sortera olika fraktioner och plats för att förvara grovsopor för vidare transport till återvinningsstation. Återvinningshuset ska placeras nära nya skolan. På väggen i åv-huset ska det finnas plats för förvaring av stege. Det ska även dras in vatten och avlopp dras i åv-huset. Det ska vara lätt att dra in och ut kärl, vilket innebär att undvika trösklar.

IT

Skolans arbete kommer att ske med digitala redskap både för elever, pedagoger och övrig personal. Det kommer att finnas en person som hanterar redskap på skolan och det bör finnas ett utrymme för detta. I anslutning till detta ett klassat förråd för förvaring av utrustning.

Generellt behöver skolan ha mycket god uppkoppling via Wi-Fi för att skapa en flexibel arbetsmiljö. Vi ser gärna att det även finns ett öppet nätverk som kan användas av besökare på skolan. Låsbara laddskåp på några platser i skolan kan göra det möjligt att lämna sin enhet. Av vikt är att det generellt finns tillräckligt med uttag för att kunna ladda all utrustning som används av skolan.

Säkerhet - Trygghet

Från skolans expedition ska det vara enkelt att bevaka de som vistas kring och också passerar skolans huvudentré. För elevernas trygghet är det viktigt att det finns möjlighet till utblick från personalrummet över skolgården. Dolda platser ska undvikas och goda siktlinjer ska eftersträvas för en ökad indirekt vuxennärvaro. Lokalutformningen ska underlätta för att vuxna ska kunna ha uppsikt och närhet till eleverna. Personalrummets plats önskas vara i mitten av skolan.

Byggnaden ska förberedas med kanalisation för kameraövervakning på såväl utsida som insida. Se över växtligheten runt skolan och öppna upp så det blir mer insyn på skolgården från t ex vägen

Behövs ett säkerhetsrum/säkerhetsskåp som man kan förvara känsligt dokument i såsom NP och liknande i anslutning till expeditionen.

Krav på timerfunktion till eluttag i personalkök samt i Hkk salarna, ev andra utrymmen i samråd med verksamheten.

Lås, Larm och Passersystem

Väl fungerande skalskydd och passersystem ska finnas i skolan.

Låssystem ASSA ARX. Innerdörrar ska bestyckas med handtagsläsare som i nya f-6.

Cylinder skall vara befintligt system som skolområdet har.

Utemiljö

Ska finnas väderskydd för sol/regn/vind såsom skärmtak, pergola osv.

Solskydd i söderläge, mörkläggningsgardiner inomhus, glas med reflektionsskydd, hindra instrålning men svårt att se in utifrån.

Bra belysning för att inte skapa otrygga miljöer och dolda hörn både dag- och kvällstid samt minska skadegörelse.

Ska finnas samlingsyta ex. bänkar och bord eller gradäng

Se över en ny aktivitetsplan och basketkorgar/plan. Samråd i samråd ihop med verksamheten.

Det ska finnas grönska med lättskötta planteringar.



Önskemål att kunna utnyttja ån och skapa en vacker utemiljö och kunna använda miljön för att experiment kring vatten.

Orienteringstavla över skolan som är belyst

P-plats för funktionsvariation.

Parkering för cyklar och liknande

Wifi tillgängligt utomhus

Angöring

Viktigt att beakta angöring utifrån ett säkerhetsperspektiv:

- Lastintag, angöring för transporter av kontorsmaterial.
- Avlämningsplats för taxiplats/färdtjänst.
- Zon för vårdnadshavare att lämna och hämta med bil på ett säkert sätt.

Jämställdhetsperspektiv

Tillgänglighet

Skolan ska vara tillgänglighetsanpassad där elever och personal vistas. Ska finnas hiss för skolans elever och personal inomhus.

Barnperspektiv

Genom att bygga ändamålsenliga lokaler.

Övrigt

Inkludera eleverna i framtagandet av konst kopplat till bygget.

Inventering kring vilka maskiner/utrustning som kan flyttas med till nya skolan.

Använda sig av cirkulärt återbruk av möbler i skolan.

Önskemål av bergvärme för att ta vara av kylan under varmare perioder.



Kommunstyrelseförvaltningen

Said Dawodi |
0734647043 | said.dawodi@bollebygd.se

Kommunstyrelsen

Förstudie nya Bollebygds skolan 7-9

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att genomföra förstudie av ”Nya Bollebygds skolan 7-9”.

Ärendet

Det befintliga högstadiet uppfyller inte verksamhetens behov och en ny högstadieskola behöver byggas. I samverkan mellan företrädare för utbildningsnämnden, kommunstyrelsen och verksamheten har en behovsbeskrivning tagits fram och nästa steg i projektet är att genomföra en förstudie.

Utifrån de beskrivna verksamhetsbehoven och befolkningsprognosen föreslås att den nya skolan ska vara 5-parallellig med maxkapacitet på 450 elever (30 i varje klassrum) och med en optimal kapacitet för 375 elever (25 elever per klassrum).

Uppdrag

I förstudien kommer verksamhetsbehoven ligga till grund för placering av den nya skolbyggnaden vilket i sin tur kommer leda fram till om det ska vara en tillbyggnad eller fristående nybyggnad.

I förstudien kommer det att genomföras miljöutredning mark (föroreningar), trafikbullerutredning samt geoteknisk utredning.

I förstudiefasen ska även hänsyn tas till miljökrav samt gröna obligationer.

Inom skolområdet kommer det att ske förändringar över tid och för att lättare se över förändringarna ska även illustrationsritningar upprättas i detta uppdrag. Det kommer även upprättas beskrivningar och andra underlag för att få fram en bra kalkyl till återstående projektering och produktion.

Tidplan

Grovt uppskattad tidplan över kommande aktiviteter;

Aktiviteter	Uppskattad tidplan
Upphandling konsult till förstudie	September 2024
Projektering förstudie	Oktober 2024 – februari 2025
Upphandling konsult förfrågningsunderlag (FFU) (ramhandlingar)	Mars/april 2025
Projektering FFU till totalentreprenad	Augusti 2025
Upphandling totalentreprenad	December 2025
Projektering av entreprenör	April 2026
Produktion av skolan	Augusti 2026

Besiktning	September – oktober 2028
Verksamheten flyttar in	November 2028
Skolstart	VT2029

Budget

Den beräknade kostnaden att genomföra förstudien är 2,5 mnkr, kostnaden för nästa steg i processen projektering beräknas uppgå till samma belopp. För att inte få stopp i processen föreslås att 5 mnkr fördelas i investeringsbudgeten för både förstudie och projektering, vilket föreslås göras i samband med att kommunfullmäktige beslutar om budget 2025-2027, under hösten 2024.

I dagsläget görs bedömningen att totala kostnaden för projektet uppgår till mellan 200 och 250 mnkr beroende på utformning där kostnadsdrivande aspekter handlar om främst dimensionering av de praktiska och estetiska lokalerna där en lokalisering i nära anslutning till befintliga lokaler kan innebära samnyttjande och därmed en lägre totalkostnad.

Bedömning

En viktig aspekt inför byggnation av ny 7–9 är framtida behovet av elever. Nuvarande skola har 5 paralleller och bedömts vara för liten mot bakgrund av de tidigare befolkningsprognoserna och det har förts diskussioner om att den nya skolan ska ha 6 paralleller. I dagsläget görs dock bedömningen att antalet elever snarare kommer minska än öka om det inte sker en kraftig utökning av antalet nyproducerade bostäder i kommunen. I tabellerna nedan som är hämtad från den senaste befolkningsprognosen framgår antalet elever samt hur stora klasser en 5- respektive 6-paralleller skulle innebära.

Antal elever 2023-2033

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
401	414	402	410	406	400	380	359	351	362	367

I dagsläget går ca 380 elever på högstadieskolan, vilket innebär ett bortfall på ett 20-30-tal elever. Det kan t.ex. handla om att de är folkbokförda i kommunen men går i skola på annan ort eller att de deltar i särskilt anpassad grundskola. Tabellerna nedan förutsätter att 100 % av eleverna deltar i ordinarie undervisning, vilket alltså innebär en buffert.

Antal elever per klass 5 parallell

År	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
7	28,2	25,7	28,6	27,1	24,7	24,4	22,6	23,0	26,6	23,7
8	26,8	28,0	25,6	28,4	27,0	24,7	24,4	22,7	23,1	26,5
9	27,8	26,7	27,8	25,6	28,3	26,9	24,7	24,4	22,8	23,2

Antal elever per klass 6 parallell

År	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
7	23,5	21,4	23,9	22,6	20,6	20,3	18,8	19,2	22,1	19,7
8	22,4	23,3	21,4	23,7	22,5	20,6	20,3	18,9	19,3	22,1
9	23,2	22,3	23,2	21,3	23,5	22,4	20,6	20,4	19,0	19,3



Den nya skolan beräknas stå klar inför vårterminen 2029 och då beräknas alltså antal elever vara ca 3-4 färre per klass även om samtliga folkbokförda elever skulle delta i ordinarie undervisning.

För att ta höjd för en kraftigt ökad byggnadstakt kan i förstudien även utrymme lämnas för en framtida utbyggnad. I dagsläget görs dock bedömningen att det är osannolikt att det kommer byggas så mycket att den föreslagna dimensioneringen kommer vara för liten.

Barnkonsekvensanalys

Detta uppdrag har inte någon negativ påverkan på barnen utan kommer när den nya skolan är klar innebära många fördelar såsom bättre arbetsmiljö och nya, ändamålsenliga lokaler.

Beslutsunderlag

Behovsbeskrivning nya Bollebygdsskolan 7–9, daterad 2024-09-19

Skickas till

Ekonomiavdelningen, utbildningsnämnden

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren

Förvaltningschef

Said Dawodi

Projektledare



13. Taxa för upplåtelse av offentlig plats,
Bollebygds kommun (bordlagt ärende) (kf
fattar slutligt beslut) KS2024/195



§135

KS2024/195

Taxa för upplåtelse av offentlig plats

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att bordlägga ärendet till kommunstyrelsens nästa sammanträde, då nuvarande taxa ska skickas med i kallelse.

Ärendet

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

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

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

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

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.



Förslag till beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

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

Ledamöternas förslag till beslut

Ulf Rapp (S) föreslår att ärendet bordläggs till kommunstyrelsens nästa sammanträde, då nuvarande taxa ska skickas med i kallelse.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag, varav ett förslag om bordläggning.

Ordföranden frågar först om ärendet ska bordläggas eller avgöras på dagens sammanträde, och finner att ärendet bordläggs.

Beslutsunderlag

- §117 KSAU Taxa för upplåtelse av offentlig plats (kf fattar slutligt beslut)
- § 51 TSN, taxa offentlig plats
- Taxa för upplåtelse av offentlig plats, Bollebygds kommun

Skickas till

Kanslichef

Paragrafen är justerad



§51

TSN2024/46

Taxa för upplåtelse av offentlig plats, Bollebygds kommun

Beslut

Teknik- och servicenämndens förslag till kommunfullmäktige

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

Teknik- och servicenämndens beslut

Följande redaktionella ändringar görs i förslag till taxa:

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

Ärendet

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

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

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

Ekonomiska förutsättningar

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

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



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

Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut

Teknik- och servicenämndens förslag till kommunfullmäktige

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

Ledamöternas förslag till beslut

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

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

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

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

Skickas till

Kommunfullmäktige

Paragrafen är justerad



Gäller för:

Dokumentansvarig: Förvaltningschef
Teknik- och serviceförvaltningen

Dnr : **TSN2024/46-2**

Taxa för upplåtelse av offentlig plats, Bollebygds kommun

Innehåll

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

1. Inledning

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

2. Avgifter för att använda offentlig plats

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

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

3. Allmänna bestämmelser

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

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

4. Taxa

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

Taxa för upplåtelse av offentlig plats

Fastställd av kommunfullmäktige 2005-04-28, reviderad avseende taxa för torgplats kommunfullmäktige 2005-09-29, att gälla fr o m 2005-10-01.

§ 1 Lagrum

Lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m m innehåller föreskrifter om ersättning för användning av offentliga platser.

§ 2 Tillämpning

För användning av offentlig plats och för område som kommunen jämställt med offentlig plats har kommunen rätt att ta ut en avgift enligt de grunder som kommunfullmäktige beslutat om.

Denna taxa innehåller grunder för att beräkna avgifter för upplåtelse av offentliga platser inom detaljplanelagda områden.

Vid aktiviteter på offentlig plats krävs i vissa fall tillstånd från polisen. Kommunen har rätt att ta ut avgift först när polistillstånd lämnats. Därutöver kan avgift tas ut för användning av salutorg.

§ 3 Förskott

Avgiften skall erläggas i förskott

§ 3 Moms

Taxan är om inget annat anges mervärdesskattebefriad.

§ 4 Indexreglering

Avgifterna indexregleras den 1 januari varje år med den förändring som SCB:s konsumentprisindex (KPI) genomgått det närmast föregående året.

§ 5 Avgifter

Försäljningsändamål	Högsta avgiftsbelopp	Anmärkning
Kiosker m m		
Kiosker (konfektyr, glass, tobak och tidningar)	15 000 kr/år	
Gatukök	15 000 kr/år	
Gatukök med lokal	17 000 kr/år	
Liten försäljningsvagn	1 000 kr/mån	
Gångbaneserveringar, restaurangverandor och friluftsserveringar	100 kr/kvm/säsong	Säsong 1 april – 31 oktober
Lotterikiosker	50 kr/vecka	
Torg och torgplatser		
Fast torgplats (helår)	Tre dagar/vecka 325 kr/löpmeter Två dagar/vecka 275 kr/löpmeter En dag/vecka 225 kr/löpmeter	
Fast torgplats	Tre dagar/vecka 190 kr/löpmeter Två dagar/vecka 160 kr/löpmeter En dag/vecka 130 kr/löpmeter	
Tillfällig torgplats	30 kr/löpmeter/dag	
El	30 kr/dag	Högsta anslutning 2,0 kW. Exkl. moms
Gästgivartorget (försäljningsplatsen)	2 000 kr/dag	El 1 kr/kWh exkl. moms (extra ordinär verksamhet såsom tivoli, orkester m m)
Del av Gästgivartorget	5 kr/kvm/dag	
Övriga försäljningsändamål		
Julgransförsäljning	700 kr	
Reklam m m		
Affischpelare, reklamtavlor, skyltskåp, montrar	250 kr/kvm affischyta/år	Vid uppsättande på fastighet exkl. moms
Byggetableringar		
Upplagsplatser, byggnadsställningar, bodar, provisoriska byggnader och containrar o dyl	1,50 kr/kvm/vecka	
Byggskyltar	25 kr/kvm skyltyta och påbörjad månad	

Annat ändamål

Cirkus	1000 kr/plats/dag	Exkl. renhållning
Mötestält	2 kr/kvm/dag	
Minigolfbanor	2500 kr/plats/år	
Utställningar samt annat utnyttjande av allmän plats	4,50 kr/kvm/dag	



14. Mål och budget 2025-2027 för Bollebygds kommun (kf fattar slutligt beslut) KS2024/282



Kommunstyrelseförvaltningen

Daniel Aronsson | Ekonomichef
0734-64 70 06 | daniel.aronsson@bollebygd.se

Kommunfullmäktige

Mål och budget 2025-2027 för Bollebygds kommun

Förslag till beslut

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

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

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

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

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

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

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

Ärendet

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

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

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

Kommunens budget brukar delas upp i driftbudget och investeringsbudget:

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

Investeringsbudget: Här planeras större projekt som att bygga nya skolor, renovera vägar eller investera i nya IT-system.

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

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

Beslutsunderlag

Budgetförslag från (S) (M) (V) och (MP) daterat 2024-10-22

Skickas till

Ekonomiavdelningen, revisionen, samtliga nämnder, Stiftelsen Bollebygds Hyresbostäder

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren

Förvaltningschef

Daniel Aronsson

Ekonomichef

Mål och budget 2025-2027

Förord

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

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

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

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

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

I 2025 års budget gör vi klart: Bollebygd ska fortsätta erbjuda god service till sina invånare. Vi ska bevara och utveckla våra skolor, stödja familjer, skapa trygghet och förbereda våra unga för ett gott liv. Våra äldre ska känna sig trygga och värdigt omhändertagna.

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

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

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

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

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

Socialdemokraterna, Moderaterna, Miljöpartiet de Gröna, Vänsterpartiet

Övergripande riktlinjer

Enligt kommunallagen ska kommuner:

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

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

Riktlinje för god ekonomisk hushållning

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

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

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

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

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

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

Riktlinje för resultatutjämningsreserv (RUR)

Avsättning

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

Användning

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

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

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

Vision och mål

Vision Bollebygds kommun 2035

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

Leva och bo i Bollebygds kommun

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

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

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

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

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

Här trivs vi och lever gott!

Arbeta och verka i Bollebygds kommun

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

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

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

I samverkan går vi framåt!

Värdegrund

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

Mål och uppdrag

Skola

Vi står inför en utmaning som inte bara handlar om att bygga nya väggar och salar, utan om att bygga framtiden. Den nuvarande Bollebygdskolan är inte längre tillräcklig.

Trångboddheten påverkar våra lärare, vår personal, och i förlängningen våra barn. Vi vet att lärandets miljö är avgörande för hur varje elev formas, utvecklas och blomstrar. Därför fortsätter vi arbetet med den nya skolan, inte bara för att skapa moderna klassrum, utan för att skapa en plats där alla elever kan mötas av de bästa pedagogerna, välutbildade och kompetenta.

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

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

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

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

Företagande

Företagande är en av de mest avgörande frågorna för vår kommuns framtid, och vi måste ta ansvar för att skapa de förutsättningar som krävs för att företag ska vilja etablera sig, växa och stanna kvar hos oss. När företag väljer att investera i vår kommun, bidrar de inte bara till att skapa arbetstillfällen, utan också till att bredda utbudet av tjänster och möjligheter för våra invånare. Det handlar om att skapa ett samhälle där alla kan bidra och där alla får chansen att växa.

Vi måste se till att det finns fler byggklara tomter för företag, så att arbetsmarknaden kan expandera och fler människor får möjlighet till en meningsfull sysselsättning. Samtidigt måste vår dialog med företagen stärkas. Det offentliga ska vara en pålitlig partner, där både förvaltning och politiker möter företagen med respekt och förståelse. Våra politiker måste vara tillgängliga, och besked ska ges snabbt och tydligt där det är möjligt.

Myndighetsutövningen ska vara serviceinriktad. Vi kan inte vänta oss att företagen ska navigera byråkratin på egen hand – vi måste säkerställa att resurser finns för att underlätta deras väg in i kommunen, i dialog och i beslut.

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

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

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

Personalförsörjning – attraktiv arbetsgivare

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

Vi behöver skapa en arbetsmiljö som präglas av tillit och samarbete. Genom att stärka våra anställda och erbjuda kontinuerlig kompetensutveckling, ska vi bygga en arbetsplats där våra medarbetare inte bara trivs, utan kan utvecklas och känna stolthet över sitt arbete. En organisation byggd på dialog och förtroende är nyckeln till en hållbar framtid.

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

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

Fritid

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

Vi nöjer oss inte med det som redan finns, utan kämpar också vidare med äldre initiativ. Rinnaområdet ska utvecklas till ett levande fritids- och friluftsområde, en plats där naturen

möter människans behov av rekreation och aktivitet. Föreningslivet, en vital del av vår demokrati, ska stärkas, och vårt föreningsråd ska utvecklas till ett dynamiskt forum för dialog och samarbete.

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

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

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

Hållbarhet, samhällsutveckling och miljö

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

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

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

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

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

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

Kollektivtrafik

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

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

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

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

Finansiella mål

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

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

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

Kommunfullmäktiges mål- och uppdragssammanställning

Kommunfullmäktiges mål

Skola

Förskolor och skolor i Bollebygds kommun ska systematiskt utveckla utbildning och undervisning för att nå höga och jämna resultat.

Merparten av följande nyckeltal ska visa på positiv progression jämfört med tidigare år, samt ett högre utfall jämfört med sjuhäradskommunerna och riket:

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

Företagande

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

Indikatorer:

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

Attraktiv arbetsgivare:

Samtliga nämnder ska arbeta med insatser för att bidra till målet om att Bollebygds attraktivitet som arbetsgivare ska förbättras. Målet följs upp genom årlig medarbetarenkät

- Utfall i HME totalindex ska vara över 80, vilket motsvarar genomsnittet i riket.

Fritid:

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

Indikatorer:

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

Hållbarhet, samhällsutveckling och miljö

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

Indikatorer:

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

Kollektivtrafik

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

Finansiella mål

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

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

Kommunfullmäktiges uppdrag 2025

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

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

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

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

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

Kommunstyrelsen får i uppdrag att genomföra en inventering av möjlig kommunal mark för bostadsbyggande i Olsfors och Töllsjö samt ekonomiska underlag för genomförande.

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

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

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

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

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

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

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

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

Utreda förutsättningar och behov av utbyggd förskola i Olsfors.

Budgetförutsättningar 2025–2027

Befolkningsutveckling 2023–2027

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

Tabell 1 Befolkningsprognos 2023–2027

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

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

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

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

Volymförändringar

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

Tabell 2 Volymförändringar 2025–2027 (mnkr)

Verksamhet	2025	2026	2027
Förskola	-1,0	-0,3	-1,2
Förskoleklass	0,6	-1,0	0,5
Fritidshem	-0,6	-0,5	-0,2
Grundsärskola	0,0	1,5	1,5
Grundskola	-3,6	0,0	-1,7

Gymnasieskola	-0,9	1,5	1,5
Summa per år	-5,4	1,2	0,5
Utjämnning 2 år	-2,7	-2,1	0,8

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

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

Lön-/ prisuppräknings

Som grund för lön-/prisuppräknings används den av SKR framtagna prisindex för kommunal verksamhet (PKV). En generell budgetuppräknings för lönerörelsen görs så att kompensation kan ges upp till 2,9 % för 202. Det finns en stor osäkerhet kring var märket på arbetsmarknaden hamnar, och det kan därför bli aktuellt att korrigera budgetavsättningen för 2025. För åren 2026–2027 beräknas kostnaden för lönerörelsen till 2,5 % per år. Budgeten för lönerörelsen hanteras centralt och fördelas till nämnderna under innevarande år efter utfallet i löneöversynen där avsatt budget utgör högsta möjliga kompensationen till nämnderna.

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

Tabell 3 lön-/prisuppräknings (mnkr)

	2024	2025	2026	2027
Lönerörelse	14,5	10,5	9,0	10,0
PKV övrig förbrukning	2,3%	2,4%	2,5%	2,6%
Indexuppräknings	4,1	4,5	4,7	4,9
Summa lön-/indexuppräknings	18,6	14,9	13,4	14,4

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

Tabell 4 indexering 2025 (tkr)

	2025
Kommunstyrelsen	723
Utbildningsnämnden	2 733
Socialnämnden	896
Revisionen	5
Bygg- och miljönämnden	10
Teknik- och servicenämnden	178
Summa	4 544

Detta innebär att budgeten för 2025 är satt utifrån 2024 års lönerörelse och med 2025 års prisnivåer.

Pensionskostnader

Tabell 5 nedan beskriver de pensionskostnader som prognosticeras för planperioden. Pensionskostnader avser samtliga pensionskostnader exkl. alternativlösningar.

Tabell 5 pensionskostnader 2024-2027

	2024	2025	2026	2027
Avgiftsbestämd del	23,1	22,8	23,2	24,3
Förändring av pens. avsättning	9,0	0	-1,5	-1,4
Pensionsutbetalningar	7,8	8,3	8,5	8,6
Finansiell kostnad	5,9	2,4	0,8	2,0
Löneskatt	11,1	8,1	7,5	8,1
Summa kostnader	57,0	41,7	38,6	41,5

2022 var pensionskostnaden 28,8 mnkr, vilket innebär att kostnaderna har ökat kraftigt fram till 2024 för att därefter minska något. Anledningen till kostnadsökningen beror dels på ett nytt avtal som tecknats av SKR och de fackliga parterna, dels värdesäkring av pensionsavsättningarna till följd av den höga inflationen 2022-2023. Under 2025 förutspås effekten av inflationen minska och pensionskostnaden beräknas minska med 15,2 mnkr, dock kvarstår kostnadsökningen från 2022 till följd av det nya pensionsavtalet.

Kapitalkostnader

Investeringsbudgeten som är antagen av kommunfullmäktige uppgår under åren 2025–2027 till 160,0 mnkr exkl. markinköp, se vidare under kapitlet om investeringsbudget.

I samband med att beslut om investeringsbudget godkänns även de kapitalkostnader som investeringen för med sig för de skattefinansierade investeringsprojekten. Det innebär att nämnderna kompenseras i form av utökad budgettram genom s.k. teknisk justering. För att kunna genomföra de justeringarna behöver en central pott avsättas under finansförvaltningen så att det finns budgetmedel att omfördela vid tillkommande investeringar. För avgiftsfinansierade verksamheter (avfall och VA) ska kostnadsökningen finansieras inom den taxa som fastställs, och kompenseras därför ej.

Tabell 6 förändring av kapitalkostnader (mnkr)

	2025	2026	2027
Investering	73,1	22,4	22,4
Nya lån	25	0	0
Kapitalkostnader	2,3	3,2	0,7

Investeringsverksamheten för de skattefinansierade verksamheterna under perioden 2025–2027 driver alltså ett ökat lånebehov på 25 mnkr och ökade kapitalkostnader på sammanlagt 6,2 mnkr för år 2027. För att finansiera de taxefinansierade verksamheterna behövs lån på ytterligare ca 40 mnkr varav 15 mnkr avser 2025.

Driftskonsekvens av långsiktiga investeringsbehoven

De långsiktiga investeringsbehoven som beskrivs i kapitlet nedan ligger utanför beslutad investeringsbudget och uppgår till närmare 1 mdr. Flera av de identifierade investeringsbehoven under 10-årsperioden kan komma att börja generera utgifter under planåren 2025–2027 även om de i dagsläget inte är medräknat i investeringsbudgeten. Genomförs samtliga identifierade långsiktiga investeringsbehov uppgår kapitalkostnaden till ca 60 mnkr per år om nuvarande finansiella mål uppfylls givet en ränta på 4%.

Förändringsuppdrag

Hela kommunsektorn står inför stora demografiska utmaningar, för att klara av dessa behöver alla kommuner ställa om och arbeta för att nå en effektivare verksamhet utan att genomföra kortsiktiga besparingar eller nedskärningar. Samtliga nämnder behöver därför genom verksamhetsutveckling med stöd av t.ex. digitalisering nå en effektivare verksamhet för att på så sätt frigöra resurser som kan satsas på att möta kommunens framtida välfärdsutmaningar. För 2025 sätts förändringsuppdraget för utbildningsnämnden till 0,7 mnkr vilket motsvarar ca 0,2 % av budgeten. För övriga nämnder och för åren 2026–2027 är förändringsuppdraget satt till 1,0 % och fördelas enl. tabell 7. Utbildningsnämndens förändringsuppdrag för 2025 är alltså sänkt vilket beror på de utmaningar nämnden har att anpassa verksamheten till färre elever.

Tabell 7 Förändringsuppdrag per nämnd (mnkr)

	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	0,8	0,8	0,8
Utbildningsnämnden	0,7	3,3	3,3
Socialnämnden	2,2	2,2	2,2
Teknik- och servicenämnden	0,2	0,2	0,2
Bygg- och miljönämnden	0,1	0,1	0,1
Summa	4,0	6,6	6,6

Intäktsprognos

I tabell 8 presenteras en intäktsprognos för 2024–2027 som baseras på SKRs skatteunderlagsprognos per den 4/10 2024. Intäktsprognosen är baserad på att invånarantalet ökar i samma takt i Bollebygds kommun som i resten av landet dvs 9 766 invånare 1 november 2024, vilket alltså är något lägre än kommunens egen befolkningsprognos.

Tabell 8 Intäktsprognos 2024–2027 (mnkr)

	2024	2025	2026	2027
Skatteintäkter	565,3	591,0	620,5	647,4
Inkomstutjämningsbidrag	80,5	84,7	89,0	92,9
Kostnadsutjämnning	-2,5	-5,3	-5,3	-5,3
Regleringsbidrag	29,8	25,6	22,1	16,6
LSS-utjämnning	-4,6	-5,6	-5,6	-5,7
Slutavräkning 2021	2,4	2,4	0,0	0,0
Fastighetsavgift	24,0	25,3	25,3	25,3
Summa skatter och bidrag	694,9	718,0	745,8	771,1

Utifrån denna skatteunderlagsprognos görs bedömningen att resultatutjämningsreserven (RUR) ej kan nyttjas i det fall ett negativt balanskravsresultat uppstår 2025.

Prioriteringar och omfördelningar

Tabell 9 Prioriterade satsningar 2025–2027 (mnkr)

Nämnd och ändamål	mnkr	Kommentar
Kommunstyrelsen	4,6	
El/fastighetsdrift	0,1	Ökade kostnader för fastighetsdrift/el
Friskvårdsbidrag	1,4	Höjning av friskvårdsbidraget till 3.000 kr
30-årsfest	0,1	Enbart 2025
Microsoft licenser	0,3	
BRÅ-samordnare/beredskap	0,4	
Utredningsbudget	0,5	Driftsbudget för tidiga utredningar vht-lokaler
HR-medarbetare	0,8	
Tillköp kollektivtrafik	1,0	
Socialnämnden	3,1	
Hyra Bollegården	0,2	Ökad underhållskostnad, 0,2 mnkr per år 2024–2027
El/fastighetsdrift	0,1	Ökade kostnader för fastighetsdrift/el
Uppräkning utöver index	0,5	
Millenium	0,2	
Externa placeringar LSS	2,9	
Placeringar BOU	0,7	
Bemanningscontroller	0,3	
Bemanningsplanerare	0,3	
Avgår dygnsvilan	-2,0	Extra tillskott under 2024 avgår
Föreningsbidrag kvinnojour	0,1	
Bygg- och miljönämnden	0,5	
Samordnare	0,4	
Digitalisering	0,1	
Utbildningsnämnden	2,4	
El/fastighetsdrift	0,7	Ökade kostnader för fastighetsdrift/el
Millenium	0,1	
Skolskjuts	1,0	
Digitala lärverktyg	0,5	
Pedagogiska måltider	0,1	
Teknik- och servicenämnden	0,6	
El/fastighetsdrift	0,1	Ökade kostnader för fastighetsdrift/el
Hyra Tingkullen	-0,9	Nettoeffekten vid flytt från Tingkullen
Utredningar drift	0,2	
Rivning	0,5	Enbart 2025
Utvecklingsledare	0,8	
Lägre kostnader politisk vht	-0,1	

Summan av de prioriterade satsningarna uppgår till 11,2 mnkr eller ca 1,6 % av verksamheternas totala kostnader.

Sammanställning av budget 2025, preliminära ramar 2026–2027

Utifrån dessa budgetförutsättningar och enligt de prioriteringar som görs i denna budget sätts nämndernas ramar enligt tabell 10 för år 2025 samt preliminära ramar för åren 2026 och 2027.

Tabell 10 Sammanställning budget 2025, preliminära ramar 2026–2027 (mnkr)

	Budget 2024	Budget 2025	Prel ram 2026 2027	
Kommunfullmäktige	1,5	1,6	1,6	1,6
Revision*	0,9	1,0	1,0	1,0
Valnämnd	0,5	0,0	0,2	0,0
Överförmyndare	0,8	0,8	0,8	0,8
Kommunstyrelsen	77,8	80,9	80,1	79,4
Utbildningsnämnden	337,1	338,3	335,0	331,7
Socialnämnden	228,0	229,2	228,7	226,7
Teknik- och servicenämnden	23,8	24,6	23,9	23,7
Bygg- och miljönämnden	10,9	11,3	11,2	11,1
Ofördelad budget	3,6	4,0	4,0	4,0
Indexjustering		0,0	4,7	9,6
Lönerörelse**	1,4	10,9	20,9	30,9
Finansförvaltning**	5,4	-8,8	-11,9	-9,0
Volymtillskott UN/SN		0,0	-2,1	-1,3
Tillkommande kapitalkostnader**		2,7	5,9	6,6
Summa kostnader	691,7	696,5	703,9	716,8
Summa skatteintäkter och bidrag	692,6	718,0	745,8	771,1
Resultat	0,9	21,5	41,9	54,3
Resultat i procent	0,1%	3,0%	5,6%	7,0%

*Budgetförslag för revisionen lämnas av kommunfullmäktiges presidium

**Fördelas till nämnderna genom tekniska justeringar

Verksamheternas kostnader uppgår till 696,5 mnkr och ett budgeterat resultat på 21,5 mnkr vilket motsvarar 3,0 % av skatteintäkter och bidrag. Budgeten för verksamheternas nettokostnad höjs med 0,6 % mellan år 2024 och 2025. Skattesatsen på 21,59 % lämnas oförändrad.

Avstämning av finansiella målen

De finansiella målen är 3 % av skatteintäkter och statsbidrag samt 40 % självfinansieringsgrad.

Resultatmålet utvärderas genom rullande 4-års period. I tabell 11 görs en sammanställning av de aktuella årens resultat som visar att det budgeterade resultatet visserligen uppnår 3 % för året 2025 men mot bakgrund av de svagare resultaten år 2023-2024 blir det svårt att nå målet för 2025 och 2026.

Tabell 11 Sammanställning god ekonomisk hushållning 2024–2027

	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Resultat	44,5	4,5	-3,7	21,5	41,9	54,3
Gen. bidrag och skatteint.	641,1	666,0	697,3	718,0	745,8	771,1
Resultat per år	6,9%	0,7%	-0,5%	3,0%	5,6%	7,0%
Resultat rullande 4-årsperiod	5,2%	5,0%	3,9%	2,5%	2,3%	3,9%

Resultaten för år 2023 och 2024 har för Bollebygds del, precis som för samtliga kommuner och regioner i riket, präglats av en historiskt stor pensionskostnadsökning till följd av den höga inflationen. Mellan år 2022 och 2023 ökade pensionskostnaden med ca 50 % från 35 mnkr till 52 mnkr. För 2024 prognosticeras ökningen bli ytterligare 7 mnkr, totalt för de två åren är det alltså kostnader på 41 mnkr som belastat resultaten.

Utöver pensionskostnaden har 2023 och 2024 även präglats av försämrade resultat till följd av utrangering av äldre utredningar som redovisats som tillgångar samt rättning av redovisningsfel bakåt i tiden.

I ett vidare perspektiv görs därför bedömningen utifrån dessa händelser samt kommunens samlade finansiella ställning att det råder god ekonomisk hushållning utifrån det budgeterade resultatet på 3 % 2025.

Investeringsbudget 2025–2027, samt långsiktig plan

Investeringsbudgeten är indelad i två delar, budget för reinvesteringar resp. investeringsprojekt. Utöver det finns en plan med de identifierade investeringsbehoven under kommande år men där förutsättningarna för projekten ännu inte är tillräckligt klara för att besluta om investeringsbudget.

Reinvesteringsbudget

Reinvesteringsbudgeten är avsedd att ge ett handlingsutrymme för varje nämnd att genomföra mindre investeringsprojekt som i första hand avser att ersätta en tidigare gjord investering. Som huvudregel finansieras kapitalkostnaderna för reinvesteringarna av att tidigare genomförda investeringar slutavskrivs. För 2025–2027 beslutas reinvesteringsbudget enl. tabell 12.

Tabell 12 Reinvesteringsbudget 2025–2027

Reinvesteringar	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	4,0	4,0	4,0
Teknik- och servicenämnden	24,5	28,5	28,5
Fastighet	10,0	10,0	10,0
Gata	4,5	4,5	4,5
Avfall / park	1,0	1,0	1,0
Vatten och avlopp	9,0	13,0	13,0
Socialnämnden	1,6	1,6	1,6
Utbildningsnämnden	1,3	1,3	1,3
Summa reinvesteringar	31,4	35,4	35,4

Totala reinvesteringsbudgeten uppgår till strax över 30 mnkr om året. För socialnämnden samt utbildningsnämnden ingår medel för digitalisering i reinvesteringsbudgeten. För teknik- och servicenämnden ingår investeringar avseende pågående dödligt våld (PDV) i nämndens totala reinvesteringsbudget.

Investeringsprojekt

Budgeten för investeringsprojekt avser större objekt där kompensation alltid ges för kapitalkostnader. Om nämnd har avgående kostnader i form av t.ex. hyra räknas dessa av mot tillskottet för kapitalkostnader så att ingen överkompensation uppstår.

Investeringsbudgeten sätts totalt per projekt och kan löpa över flera år, en prognos görs för när investeringsutgiften uppstår men som huvudregel ombudgeteras investeringsprojekten mellan åren. Genom att anta investeringsprojekten enl. tabel 13 anses att investeringsbeslut för projekten har fattats och ansvarig nämnd har i uppdrag att genomföra projekten inom beslutad projektbudget.

Tabell 13 Investeringsprojekt 2025–2027

Investeringsprojekt	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	28,0	0,0	0,0
Skola 7-9 - förstudie/projektering	5,0		
Gruppbostad LSS*	23,0		
Teknik- och servicenämnden	29,3	0,0	0,0
-Varav skattefinansierad	22,2	0,0	0,0
Omklädningsrum idrottshall*	4,7		
Elljusspår Rinna	3,0		
Belysning gata	4,0		
Frystorkad mat	1,0		
Solceller	4,7		
Avfall - Avläsningsutrustning ÅVC	0,1		
VA - Digitala vattenmätare	0,5		
VA - Lås- och larmsystem	1,0		
VA - Processlösning reningsverk	5,5		
Åsastugorna	4,8		
Socialnämnden	0,5	0,0	0,0
Möblering ny gruppbostad LSS	0,5		
Summa investeringsprojekt	57,8	0,0	0,0
-Varav skattefinansierad	50,7	0,0	0,0

*Avser tidigare fattade investeringsbeslut, där prognos är gjord för ombudgetering till 2025 enl tabell 14

Tabell 14 Pågående investeringsprojekt 2025

Pågående investeringsprojekt	-2025	Totalt	Återstår
Renovering idrottshall	10,3	15,0	4,7
Gruppbostad LSS	14,0	37,0	23,0
Åsastugorna	0,8	5,6	4,8

Sammanställning av investeringsbudget 2025–2027

Totalt uppgår alltså investeringsbudgeten per nämnd för 2025–2027 enl. tabell 15.

Tabell 15 Sammanställning av investeringsbudget 2025–2027

Totalt investeringar	2025	2026	2027
Kommunstyrelsen	32,0	4,0	4,0
Teknik- och servicenämnden	53,8	28,5	28,5
Socialnämnden	2,1	1,6	1,6
Utbildningsnämnden	1,3	1,3	1,3
Summa investeringar	89,2	35,4	35,4
-Varav skattefinansierad	73,1	22,4	22,4

Kommunfullmäktige beslutar om en investeringsbudget per projekt. Nämnden har mandat att göra omfördelningar mellan projekt som understiger 5 mnkr. Omfördelning får dock ej göras från reinvesteringsanslag.

Långsiktig investeringsplan

Utöver ovanstående investeringsbudget har ett antal olika investeringsbehov identifieras. Dessa finns med i budgetdokument för att ge en samlad bild av kommunens totala planerade investeringstakt under en längre tidsperiod så att kommunfullmäktige kan sätta adekvata långsiktiga finansiella mål för god ekonomisk hushållning. De planerade investeringsprojekten framgår i tabellen nedan och avser under en tioårsperiod. Summan för de planerade investeringsprojekten uppgår till ca 1 mdkr.

Planerade projekt	Kostnad
Kommunhus	80
Skolområdet Olsfors	40
Ny förskola	70
Ny skola	330
Ny allaktivitetshall	60
Äldreboende	120
Gruppbostad LSS	40
VA Olsfors-Bollebygd	100
Nytt avloppsreningsverk	150
Summa	990

I takt med att förutsättningarna klagörs fattas investeringsbeslut och därmed flyttas investeringen över till budgeten för investeringsprojekt. Det kan göras i samband med nytt budgetbeslut eller vid annat särskilt tillfälle om det är mer lämpligt, t.ex. vid större och komplicerade investeringsbeslut i form av ny skola eller nytt avloppsreningsverk.

Strategiska markinköp och exploateringar

Under åren 2025–2027 beräknas inte några exploateringsprojekt genomföras. Om det blir aktuellt avsätts budget för detta genom att en exploateringsplan tas fram. Avseende strategiska markinköp avsätts 25 mnkr per år som disponeras av kommunstyrelsen.

Ekonomiska sammanställningar

Specificering av budgetförändringar per nämnd

Kommunstyrelsen

Ram 2024	77,8
Avgår digitalisering detaljplan	-0,5
Avgår bredband	-0,5
Avgår solceller	-0,2
Helårseffekt organisation 2024	-0,2
Förändringsuppdrag	-0,8
Indexering	0,7
El/fastighetsdrift	0,1
Friskvårdsbidrag	1,4
30-årsfest	0,1
Microsoft licenser	0,3
BRÅ-samordnare/beredskap	0,4
Utredningsbudget	0,5
HR-medarbetare	0,8
Tillköp kollektivtrafik	1,0
Ram 2025	80,9

Socialnämnden

Ram 2024	228,0
Avgår statsbidrag 2024	-0,8
Hyra Bollegården	0,2
Förändringsuppdrag	-2,2
Indexering	0,9
El/fastighetsdrift	0,1
Uppräkning utöver index	0,5
Millenium	0,2
Externa placeringar LSS	2,9
Placeringar BOU	0,7
Bemanningscontroller	0,3
Bemanningsplanerare	0,3
Avgår dygnsvilan	-2,0
Föreningsbidrag kvinnojour	0,1
Ram 2025	229,2

Bygg- och miljönämnden

Ram 2024	10,9
Förändringsuppdrag	-0,1
Samordnare	0,4
Digitalisering	0,1
Ram 2025	11,3

Utbildningsnämnden

Ram 2024	337,1
Avgår statsbidrag 2024	-0,5
Volymförändring	-2,7
Förändringsuppdrag	-0,7
Indexering	2,7
El/fastighetsdrift	0,7
Millenium	0,1
Skolskjuts	1,0
Digitala lärverktyg	0,5
Pedagogiska måltider	0,1
Ram 2025	338,3

Teknik- och servicenämnden

Ram 2024	23,8
Helårseffekt organisation 2024	0,2
Förändringsuppdrag	-0,2
Indexering	0,2
El/fastighetsdrift	0,1
Hyra Tingkullen	-0,9
Utredningar drift	0,2
Rivning	0,5
Utvecklingsledare	0,8
Lägre kostnader politisk vht	-0,1
Ram 2025	24,6

Resultatbudget	Prognos	Budget	Plan	Plan
	2024	2025	2026	2027
Verksamhetens intäkter	124,0	127,7	131,6	135,5
Verksamhetens kostnader	-782,9	-785,1	-796,5	-813,6
Avskrivningar	-33,6	-34,0	-35,0	-36,0
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	0,0
Verksamhetens nettokostnader	-692,5	-691,4	-699,9	-714,1
Skatteintäkter	566,3	593,4	620,5	647,4
Generella statsbidrag och utjämning	131,0	124,6	125,3	123,7
Finansiella intäkter	3,0	3,0	3,0	3,0
Finansiella kostnader	-11,4	-8,1	-7,0	-5,7
Resultat efter skatteintäkter och finansnetto	-3,7	21,5	41,9	54,3
Extraordinära poster	0	0	0	0
Uttag resultatutjämningsreserv				
Årets resultat	-3,7	21,5	41,9	54,3

Balansbudget	Prognos	Budget	Plan	Plan
	2024	2025	2026	2027
Tillgångar				
Anläggningstillgångar	633	688	688	688
Omsättningstillgångar	120	127	132	130
Summa tillgångar	753	814	820	818
Eget kapital, avsättningar och skulder				
Eget kapital vid årets början	413	409	431	473
Årets resultat	-4	21	42	54
Summa eget kapital	409	431	473	527
Avsättningar	91	91	89	88
Långfristiga skulder	150	190	155	100
Kortfristiga skulder	104	104	104	104
Summa skulder	253	293	258	203
Summa Eget kapital, avsättningar och skulder	753	814	820	818

Finansieringsbudget	Prognos 2024	Budget 2025	Plan 2026	Plan 2027
Löpande verksamhet				
Årets resultat	-4	21	42	54
Justering för av - och nedskrivningar	34	34	35	36
Kassaflöde från löpande verksamheten	30	55	77	90
Investeringsverksamhet				
Investering i materiella tillgångar	-57	-89	-35	-35
Försäljning av materiella tillgångar	0	0	0	0
Investering i finansiella tillgångar	0	0	0	0
Försäljning av finansiella tillgångar	0	0	0	0
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-57	-89	-35	-35
Finansieringsverksamhet				
Förändring långfristiga skulder	15	40	-35	-55
Förändring långfristiga fordringar	0	0	0	0
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	15	40	-35	-55
Årets kassaflöde	-12	6	6	0
Likvida medel vid årets början	41	29	35	42
Likvida medel vid årets slut	29	35	42	42



15. Svar på motion (C) om nytt kommunhus
(kf fattar slutligt beslut) KS2023/287



§128

KS2023/287

Svar på motion (C) om nytt kommunhus

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

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

Ärendet

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

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

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

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

Beslutsgång

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

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Motion

Bygg ett nytt kommunhus

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

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

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

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

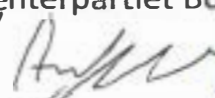
Bygg 5 våningar högt, godkänd höjd enligt detaljplan, med 2 våningar garage/skyddsrum nergrävda under. 1 garagevåning för kommunens bilar och en våning för övriga boendes fordon, 2 till 3 våningar för kommunal verksamhet, eventuellt 1 våning för särskilt boende, Bollegården är i dag för litet, och längst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

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

Motion

Bygg nytt kommunhus enligt ovanstående

För Centerpartiet Bollebygdsregionen


Roland Andersson Yvonne Andrén

Bollebygd 231116



16. Beslut om att inte söka ny projektperiod
för Europa Direktkontor i Bollebygds kommun
KS2012/51



§131

KS2012/51

Beslut om att inte söka ny projektperiod för Europa Direktkontor i Bollebygds kommun

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen beslutar att Bollebygds kommun, vid nästa utlysning för ny period med Europa Direktkontor, inte ska ansöka om att ha ett Europa Direktkontor i kommunen.

Ärendet

I februari 2012 beslutade kommunstyrelsen att Bollebygds kommun skulle göra en ansökan till EU-kommissionen för att starta ett Europa Direktkontor i Bollebygd. Bollebygds kommun har genom ett uppdrag från EU-kommissionen sedan 2013 drivit ett Europa Direktkontor i Bollebygd. Kontoret har haft sin utgångspunkt i Bollebygd men arbetat för samtliga kommuner i Sjuhärad.

Det övergripande syftet med ett kontor i ett geografiskt område är att underlätta för medborgaren att få tillgång till information om EU:s verksamheter på olika områden och i synnerhet kunskaper om hur EU påverkar deras vardag. Kontorets uppgift är att främja ett aktivt europeiskt medborgarskap. Europa Direkt kontoren är allmänhetens ingångsport till EU och ska bidra till att väcka intresse för EU-frågor genom att sprida information och väcka debatt.

Finansiering av kontoret har skett via EU, Västra Götalandsregionen (VGR) och Bollebygds kommun gemensamt. Övriga kommuner i Sjuhärad har inte varit med och delfinansierat. Projektledaren har efterfrågat ökad finansiering från övriga kommuner utöver det Bollebygds kommun redan lägger in i dagsläget för att kunna öka aktiviteten och samverkan i regionen. Frågan om att dela på den summa Bollebygd kommun redan går in med per år har inte lyfts av projektledaren med övriga kommuner. Frågan om delfinansiering inför kommande projektperiod har lyfts av både kommundirektör och kommunstyrelsens ordförande i olika forum inom Boråsregionen, där man visat på vad Europa Direktkontoret gör och efterhört om intresse finns från övriga kommuner att vara med och delfinansiera kontoret. Ingen av kommunerna har visat intresse för att vara med och delfinansiera.

Inför förslag till beslut har kommunstyrelseförvaltningen efterhört från övriga förvaltningar hur de ser på de insatser som Europa Direktkontoret genomför idag i kommunen och hur ett eventuellt avvecklande av kontoret skulle påverka deras berörda verksamheter. Genomgången gjordes med verksamheter inom kommunstyrelseförvaltningen och utbildningsförvaltningen som är de som främst berörs och har arbetat/arbetar tillsammans med Europa Direkt-kontoret. Det finns dock inga specifika önskemål eller synpunkter om att kontoret måste vara kvar i Bollebygds kommun. Om Europa Direkt-kontoret inte skulle vara kvar i Bollebygd får det alltså ingen större



negativ påverkan på övriga förvaltningar.

Utlysningen för nästkommande projektperiod förväntas komma ut under första halvåret 2025.

För att vara berättigad det fulla bidraget från EU-kommissionen förväntas kontoren utföra ett antal aktiviteter varje år. För att möta upp detta krävs en hundraprocentig arbetsinsats, vilket också förväntas av kommissionen. Det innebär att Bollebygds kommun som värdkommun behöver delfinansiera projektet med personalresurser. Bollebygds kommun går in som delfinansiär med ca 200 tkr, 135 tkr i lönekostnad och resterande i overheadkostnader såsom chef och administration, telefon, dator, kontorsplats, julklapp m.m.

Då intresset för att delfinansiera och utveckla samverkan kring Europa Direkt i övriga kommuner i Sjuhärad inte finns och det inte bedöms få någon negativ inverkan på Bollebygds kommun internt om kontoret avvecklas finns inget som talar för att kommunen ska ansöka om en ny projektperiod vid kommande utlysning. Allmänheten bedöms inte påverkas i någon större utsträckning om kontoret avvecklas. Den kostnad Bollebygds kommun har som medfinansiär bedöms kunna göra större nytta i annan verksamhet och kan ses som en effektivisering som kommunstyrelsen beslutar att genomföra från år 2026.

Förslag till beslut

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att Bollebygds kommun, vid nästa utlysning för ny period med Europa Direktkontor, inte ska ansöka om att ha ett Europa Direktkontor i kommunen.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Beslut om att inte söka ny programperiod för Europa Direkt

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

§ 38

KS2012/51

Europa Direkt-kontor

Bollebygds kommun har under flera år arbetat med barn och ungdomsdemokrati och vill skapa förutsättningar för att på ett lättillgängligt sätt visa på de möjligheter som finns för att kunna ta del av EU:s utbud av utbildning, volontärsarbete, sysselsättning och arbetsmarknad och för att kunna öppna upp kanaler mellan kommun, regionen och Europa.

EU-kommissionen söker var fjärde år partners till informationsnätverket Europa Direkt. Utlysningen för ansökan förväntas komma ut under andra halvåret 2012. Det övergripande syftet med att inrätta ett kontor i ett geografiskt område är att göra det lätt för medborgaren att få tillgång till information om EU:s verksamheter på olika områden och i synnerhet kunskaper om hur denna verksamhet påverkar deras vardag. Kontorets uppgift är att främja ett aktivt europeiskt medborgarskap. De är allmänhetens ingångsport till EU och ska bidra till att väcka intresse för EU-frågor genom att sprida information och väcka debatt.

För ärendet aktuella handlingar

- Europa Direkt-kontor, kommunkansliets tjänsteskrivelse, 2012-02-01

Beredande organs förslag

- Kommunstyrelsens arbetsutskott, 2012-02-08 § 1

Yrkande

Stefan Edvardsson (M) yrkar att kommunstyrelsen beslutar att kontorets placering ska vara på Krafthuset i Bollebygds kommun.

Roland Parneving (M), Margaretha Almqvist-Malmsjö (M) och Peter Rosholm (S) yrkar avslag på Stefan Edvardssons yrkande.

Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på arbetsutskottets förslag till beslut och finner att kommunstyrelsen bifaller detsamma.

Ordförande ställer proposition på Stefan Edvardssons yrkande om tillägg och finner att kommunstyrelsen avslår detsamma.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att Bollebygds kommun ska ansöka om att inrätta ett Europa Direkt-kontor vid nästa utlysning som sänds ut av det internationella programkontoret.

Kommunstyrelsen ger kommunkansliet i uppdrag att undersöka intresset i övriga Sjuhäradskommuner kring att samverka om ett Europa Direkt-kontor med geografisk placering i Bollebygds kommun.

