

Tid: kl. 13:00

Plats: Tingshuset, Bollebygd

**Ordförande**

Ulf Rapp (S)

**Ledamöter**

Daniel Persson (SD), vice ordförande

Ingridh Anderén (M), 2:e vice ordförande

Beatrice Ekelund (S)

Helena Thelin (S)

Stefan Hederdal (M)

Peter Gregorics (FR)

Cecilia Carlhson (KD)

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)





1. Upprop
2. Val av protokollsjusterare  
**Ärendet i korthet**  
Förslag digital signering: Tisdag 17 december kl 11.
3. Remiss; Trafikförsörjningsprogram 2026-2029 - Kollektivtrafikstrategi för Västra Götaland - yttrande (KS2024/284) Annika Eriksson, näringslivsutvecklare 13:00
4. Remiss; Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor - yttrande (KS2024/285) "-"
5. Svar på medborgarförslag om utökning av bussrutt 110 mellan Bollebygd och Erikstorp (KS2023/123) "-"
6. Arkitekturstrategi för Bollebygds kommun - beslut om uppdrag (KS2024/264) Anna Dahlbäck, planarkitekt 13:30
7. Planbesked Flässjum 3:77 (KS2024/290) Erika Eliasson, samhällsplanerare 13:50
8. Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 - yttrande till Trafikverket (KS2024/308) Anna Lund, plan- och exploateringschef 14:00
9. Ansökan från Bollebo om rivning av Vinkelvägen 9-37 och Göteborgsvägen 30 (kf fattar slutligt beslut) (KS2024/295) Daniel Aronsson, ekonomichef 14:10
10. Samverkansavtal ungdomsmottagningen i Västra Götaland (KS2024/257)
11. Arkivmyndighetens tillsyn 2024 - svar från kommunstyrelsen (KS2024/186)
12. Uppföljning av aktiviteter och mål regional avfallsplan och klimat2023 - redovisning av måluppfyllnad (inga handlingar) Monica Holmgren, kommundirektör  
**Ärendet i korthet**  
20 min ca inkl frågor.
13. Redovisning av delegeringsbeslut  
**Delegeringsbeslut**
  - KS2024/56-4 Upphandling: Handledningstjänster
  - KS2024/157-1 Upphandling av Digitala presentkort
14. Meddelanden



**Anmälningar**

- KS2024/1-80 Beslut från delregional nämnd södra 19 november 2024 -  
Samverkansavtal avseende ungdomsmottagning i Bollebygds kommun
  - KS2024/1-81 Bollebygd beslut med rättelse med bilagor
- 15.** Information från politiska uppdrag (inga handlingar)
- 16.** Kommundirektören informerar (inga handlingar)

### 3. Remiss; Trafikförsörjningsprogram 2026-2029 - Kollektivtrafikstrategi för Västra Götaland - yttrande KS2024/284



§149

KS2024/284

## **Remiss; Trafikförsörjningsprogram 2026-2029 - Kollektivtrafikstrategi för Västra Götaland - yttrande**

### **Beslut**

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen antar förslag till yttrande, skapat 2024-11-07, som sitt eget och översänder det till Västra Götalandsregionen.

### **Ärendet**

Västra Götalandsregionen (VGR) har tagit fram ett förslag till Trafikförsörjningsprogram för 2026–2029 samt förslag till Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Den strategiska planen kompletterar det långsiktiga trafikförsörjningsprogrammet.

Syftet med programmet är att uppnå förbättrad och hållbar tillgänglighet inom regionen, med fokus på ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. VGR har sänt ut programmet på remiss för att samla in synpunkter och rekommendationer från olika intressenter, inklusive kommuner, kollektivtrafikaktörer och samhällsorganisationer. Programmet bygger på tre centrala målområden: attraktiv kollektivtrafik, jämlika förutsättningar och klimatsmart kollektivtrafik i kombination med andra färdmedel.

Remissförslaget innehåller 8 frågor för Trafikförsörjningsprogrammet samt 7 frågor för Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor där Bollebygds

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



kommun lämnar yttranden.

### **Ledamöternas förslag till beslut**

Ulf Rapp (S) föreslår att kommunstyrelsen antar förslag till yttrande, skapat 2024-11-07, som sitt eget och översänder det till Västra Götalandsregionen. Förslaget antas.

### **Beslutsunderlag**

- Svar på remissförslag av strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Trafikförsörjningsprogram 2026–2029 - Västra Götalands kollektivtrafikstrategi
- Strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogram

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Paragrafen är justerad**

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

Annika Eriksson | Näringslivsutvecklare  
0734-64 70 08 | annika.eriksson@bollebygd.se

Dnr : **180369**

Västra Götalandsregionen

## **Svar på remissförslag av strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor**

### **Sammanfattning av ärendet**

Västra Götalandsregionen (VGR) har tagit fram ett förslag till Trafikförsörjningsprogram för 2026–2029 samt förslag till Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Den strategiska planen kompletterar det långsiktiga trafikförsörjningsprogrammet.

Syftet med programmet är att uppnå förbättrad och hållbar tillgänglighet inom regionen, med fokus på ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. VGR har sänt ut programmet på remiss för att samla in synpunkter och rekommendationer från olika intressenter, inklusive kommuner, kollektivtrafikaktörer och samhällsorganisationer. Programmet bygger på tre centrala målområden: attraktiv kollektivtrafik, jämlika förutsättningar och klimatsmart kollektivtrafik i kombination med andra färdmedel

Remissförslaget innehåller 8 frågor för Trafikförsörjningsprogrammet samt 7 frågor för Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor där Bollebygds kommun lämnar yttranden.

### **Yttrande**



**Hur ser ni på planens möjligheter att bidra till trafikförsörjningsprogrammets mål om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar?**

Bollebygd anser att den strategiska planen har potential att stödja mer jämlika förutsättningar inom kollektivtrafiken, vilket vi ser som mycket positivt. Planen omfattar åtgärder för ökad tillgänglighet och inkludering för grupper med särskilda behov, såsom barn, ungdomar, äldre och personer med funktionsnedsättning. Detta överensstämmer väl med trafikförsörjningsprogrammets målsättningar. Samtidigt är vi dock mer reserverade kring planens möjligheter att fullt ut tillgodose resor till viktiga serviceutbud som vårdcentraler och familjecentraler för de som saknar bil, särskilt i områden med begränsad kollektivtrafik som Töllsjö, Hultafors och Olsfors. Det är viktigt att dessa behov också uppmärksammas i genomförandet.

**Upplever ni att det som beskrivs kring grupper och individers förutsättningar att ta del av kollektivtrafiken på jämlika villkor stämmer överens med era erfarenheter?**

Beskrivningarna i planen stämmer överens med kommunens erfarenheter. Flera av de målgrupper som omnämns, särskilt ungdomar och barn, behöver ökad tillgång till kollektivtrafik för att kunna delta i fritidsaktiviteter och sociala sammanhang. Kommunen ser positivt på planens ambitioner att förbättra tillgängligheten och möta de specifika behov som finns.

**Upplever ni att de aktiviteter/insatser som beskrivs i planen kopplat till grupper och individer med svagt skydd, stämmer med era erfarenheter?**

De föreslagna insatserna för att skapa en trygg och tillgänglig kollektivtrafik för utsatta grupper känns både relevanta och välgrundade.

**Är någon/några av de prioriterade insatserna som ni anser är särskilt angelägna att arbeta med?**

Bollebygds kommun ser positivt på att inkludera barn och unga i dialogen om kollektivtrafikens utveckling. Detta kan bidra till en bättre anpassning utifrån ungdomars specifika behov

**Är det något som bör förtydligas/saknas?**

Det behövs ytterligare förtydliganden kring konkreta åtgärder för att skapa ökad tillgång till kollektivtrafik för fritidsresor. Även ett tydligare stöd för föreningar och ungdomsråd som kan bistå i att lyfta de specifika behov och önskemål som barn och unga har, kan förstärka planens effektivitet.

**Är det något som bör tas bort?**

Alla delar i planen upplevs som relevanta för att stärka kollektivtrafikens tillgänglighet och jämlikhet. Därför är inget som vi anser bör tas bort.

**Övriga synpunkter?**

För att öka möjligheterna för ungdomar att resa kollektivt till och från sina fritidsaktiviteter efterlyser kommunen särskilda satsningar på kvälls- och helgtrafik, samt ökad samverkan med kommuner i Sjuhärad för att trygga tillgängligheten till kollektivtrafiken även i mer glesbefolkade områden. Detta skulle vara ett viktigt steg mot en kollektivtrafik som bidrar till ökad social hållbarhet och jämlika förutsättningar för våra ungdomar i regionen.

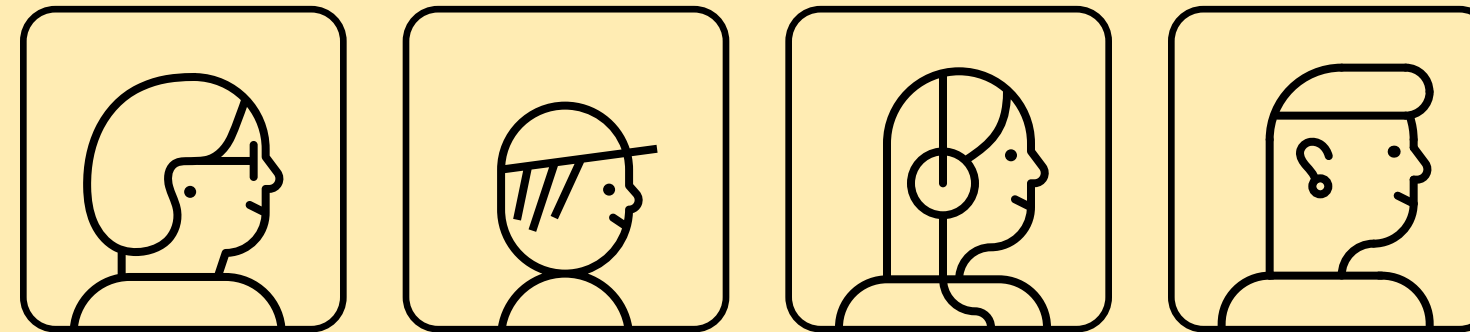
BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelsen

Ulf Rapp (S)  
Kommunstyrelsen ordförande

Monica Holmgren  
Förvaltningschef





**Remissversion**

# Trafikförsörjningsprogram 2026–2029

Västra Götalands kollektivtrafikstrategi

# Innehåll

<b>Inledning och förutsättningar</b> .....	<b>3</b>
<b>Mål</b> .....	<b>9</b>
Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland .....	11
Målområde: Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet .....	12
Målområde: Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar .....	15
Målområde: Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust .....	17
Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till måluppfyllelse .....	20
Uppföljning .....	20
<b>Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud</b> .....	<b>21</b>
<b>Kommersiell trafik</b> .....	<b>25</b>
<b>Kollektivtrafikens ekonomi</b> .....	<b>27</b>
<b>Ansvar, roller och regionala styrdokument</b> .....	<b>29</b>

# Inledning och förutsättningar

# Inledning och förutsättningar

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling och beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken under kommande fyraårsperiod<sup>1</sup>. Programmet är styrande för Västra Götalandsregionens verksamheter och vägledande för övriga aktörer i Västra Götaland.

Den övergripande inriktningen är att utveckla en attraktiv, hållbar och resurseffektiv kollektivtrafik i hela Västra Götaland på lång sikt. Under programperioden fram till 2029 råder ekonomisk återhållsamhet. Fokus är främst att ta hand om den befintliga kollektivtrafiken och möjliggöra ökad tillgänglighet genom anpassade, smarta och nya lösningar i kombination med andra färdmedel och i samverkan med kommuner, statliga myndigheter och övriga aktörer. Ambitionen är att nå måluppfyllelse inom de ekonomiska ramar som regionfullmäktige beslutar. Genomförandet ska vara hållbart ur de tre hållbarhetsperspektiven; ekonomiskt, socialt och miljö.

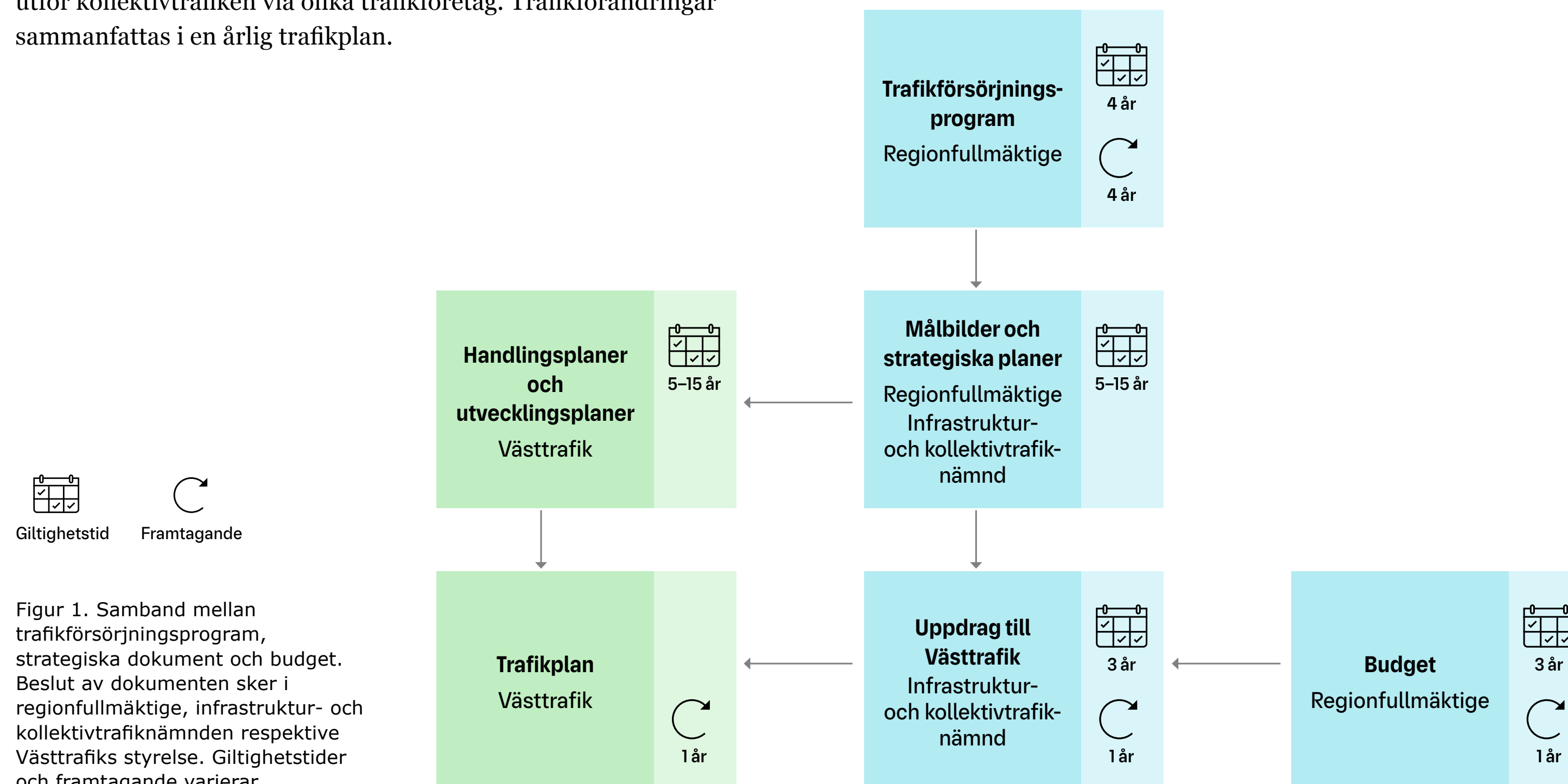
Trafikförsörjningsprogrammet är ett verktyg för att bidra till Västra Götalands vision Det goda livet samt Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi (RUS). Programmet utgår från RUS:ens långsiktiga prioritering *Knyta samman*, som syftar till att skapa en hållbar och förbättrad tillgänglighet och ett transport-effektivt samhälle där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig samhällsplanering.

1. Kollektivtrafiklagen (2010:1065) anger att varje regional kollektivtrafikmyndighet ska fastställa mål för kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram som ska uppdateras vid behov.

Tillgänglighet är ett exempel på kollektivtrafikens och det hållbara resandets samhällsnytta, andra är exempelvis tillväxt, minskad miljöpåverkan, förbättrad hälsa, minskad trängsel och genom överflyttning av resor från bil till kollektivtrafiken minskar antal skadade i trafiken.

Utifrån regionfullmäktiges budget och trafikförsörjningsprogrammet ger infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden uppdrag till Västtrafik som i sin tur upphandlar, planerar och utför kollektivtrafiken via olika trafikföretag. Trafikförändringar sammanfattas i en årlig trafikplan.

Kopplat till trafikförsörjningsprogrammet finns ett antal styrdokument som konkretiserar hur genomförandet av programmet ska gå till. Dessa revideras vid behov (se figur 1).



Figur 1. Samband mellan trafikförsörjningsprogram, strategiska dokument och budget. Beslut av dokumenten sker i regionfullmäktige, infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden respektive Västtrafiks styrelse. Giltighetstider och framtagande varierar.

## Behov och förutsättningar

För att planera för tillgänglighet med kollektivtrafik behövs kunskap om rådande befolkningsstruktur, invånarnas resmönster och behov samt olika förutsättningar.



# 87%

bor i städer/tätorter



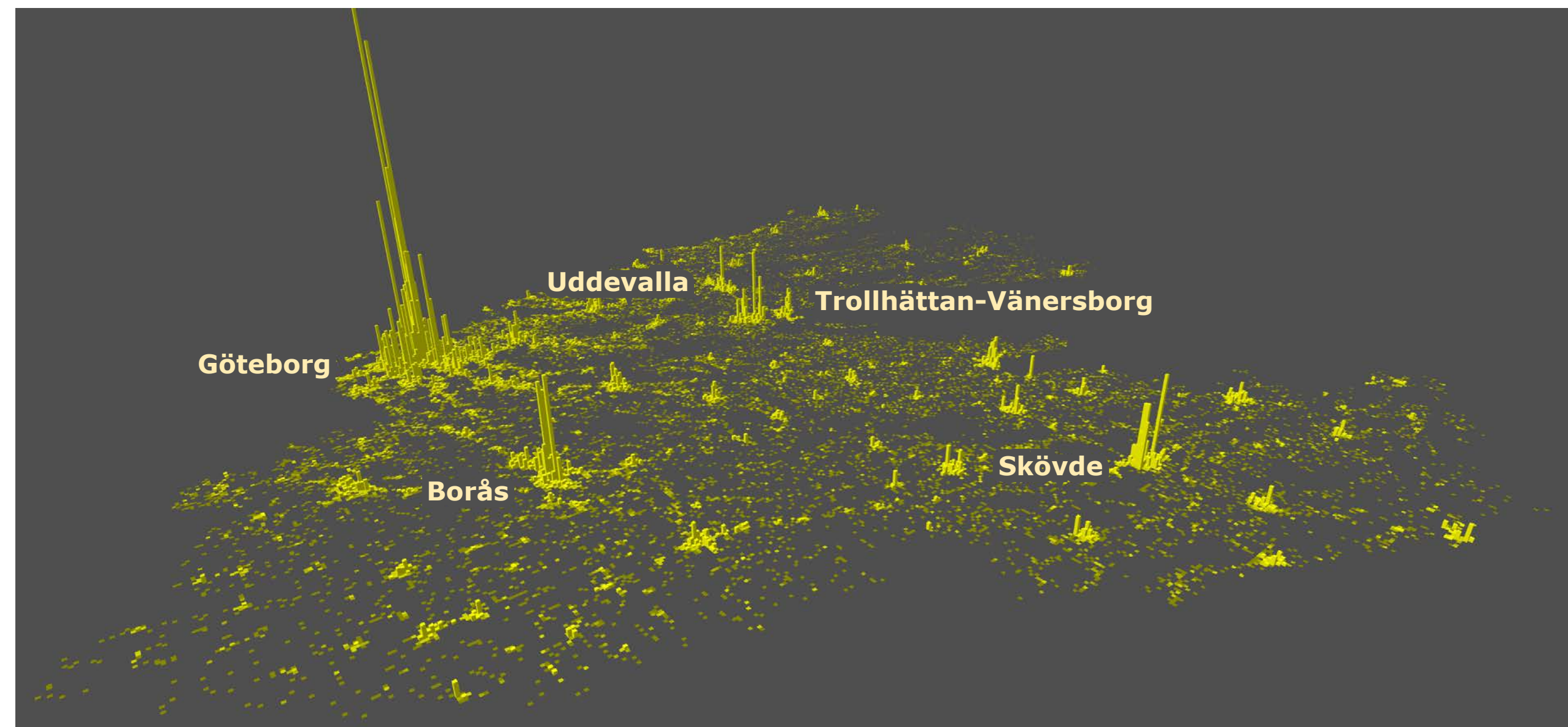
# 13%

bor i småorter/landsbygder

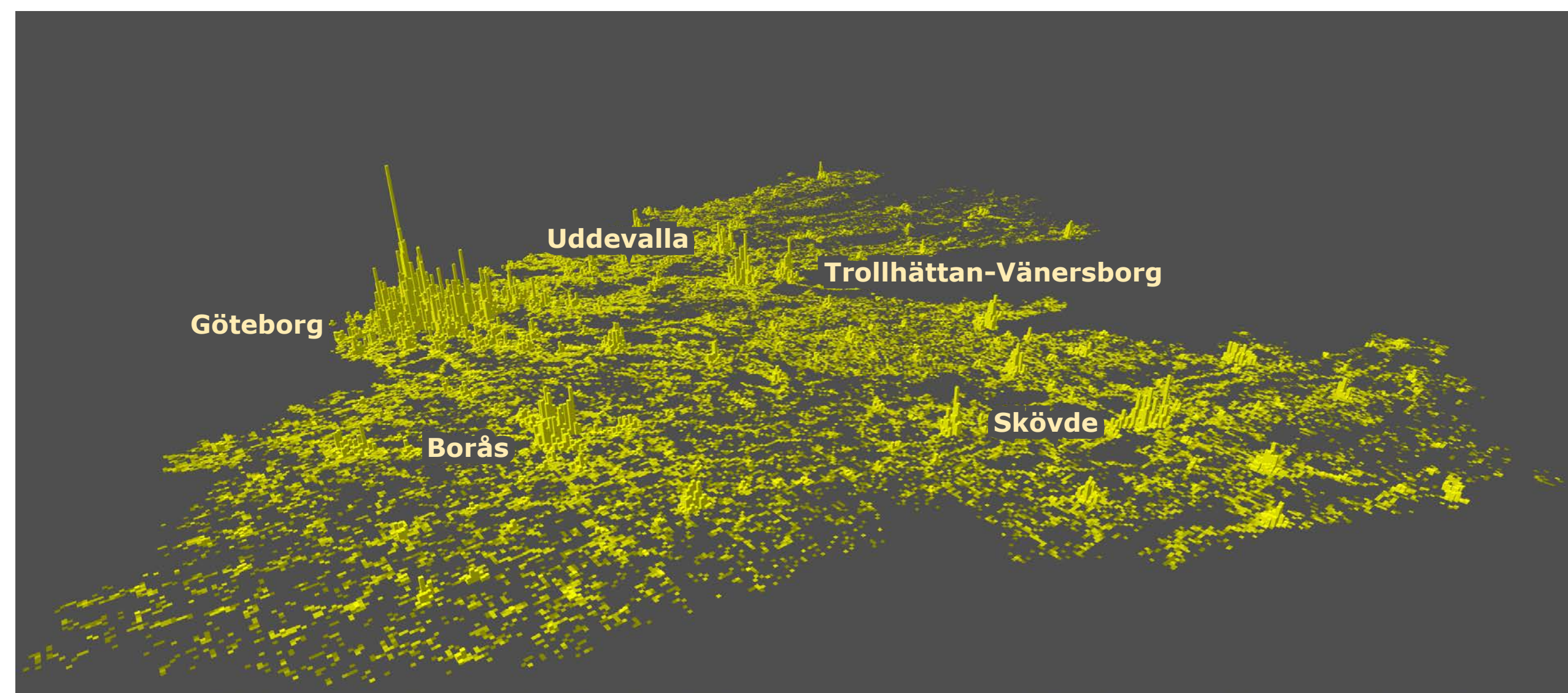
I Västra Götaland bor drygt 1,7 miljoner invånare varav cirka 87 procent av befolkningen bor i städer/tätorter och övriga 13 procent i småorter eller på landsbygderna. I genomsnitt bor det 72 invånare/km<sup>2</sup> i Västra Götaland. Det är betydligt glesare i jämförelse med de övriga två storstadsregionerna, Stockholm med 360 invånare/km<sup>2</sup> respektive Skåne med 124 invånare/km<sup>2</sup>. Befolkningen är relativt ojämnt fördelad över länets 49 kommuner med en större koncentration kring de fyra regionala kärnorna; Göteborg, Borås, Trollhättan-Vänersborg-Uddevalla och Skövde. Här finns ofta ett större utbud av arbetstillfällen, utbildning, samhällsservice, kultur med mera. Göteborgsregionen har en särskild

betydelse för hela länet genom sin roll och funktion som centrum för exempelvis arbetsmarknad, transport, logistik, innovation och forskning.

Koncentrationen av arbetsplatser är tydlig i jämförelse med den relativt utspridda bebyggelsen. Arbetsplatserna är koncentrerade till kommuncentra och enskilda större arbetsplatser i mindre orter. Cirka 75 procent av samtliga sysselsatta arbetar i någon av länets kommunhuvudorter. Befolkningsstätheten och arbetsplatsers geografiska lokalisering har stor påverkan på resandeströmmarna och kollektivtrafikplaneringen. Exempelvis för möjligheten att skapa en resurseffektiv kollektivtrafik.



Figur 2. Figuren visar var människor arbetar i Västra Götaland

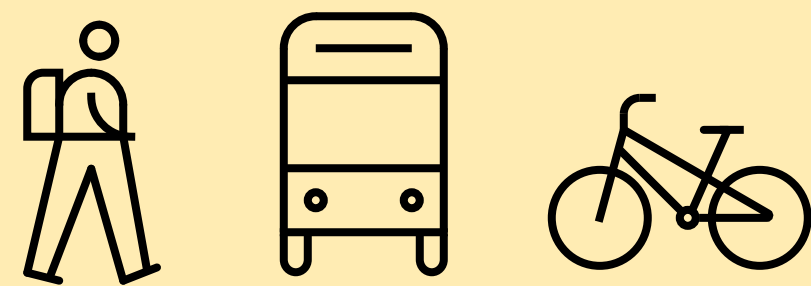


Figur 3. Figuren visar var människor bor i Västra Götaland



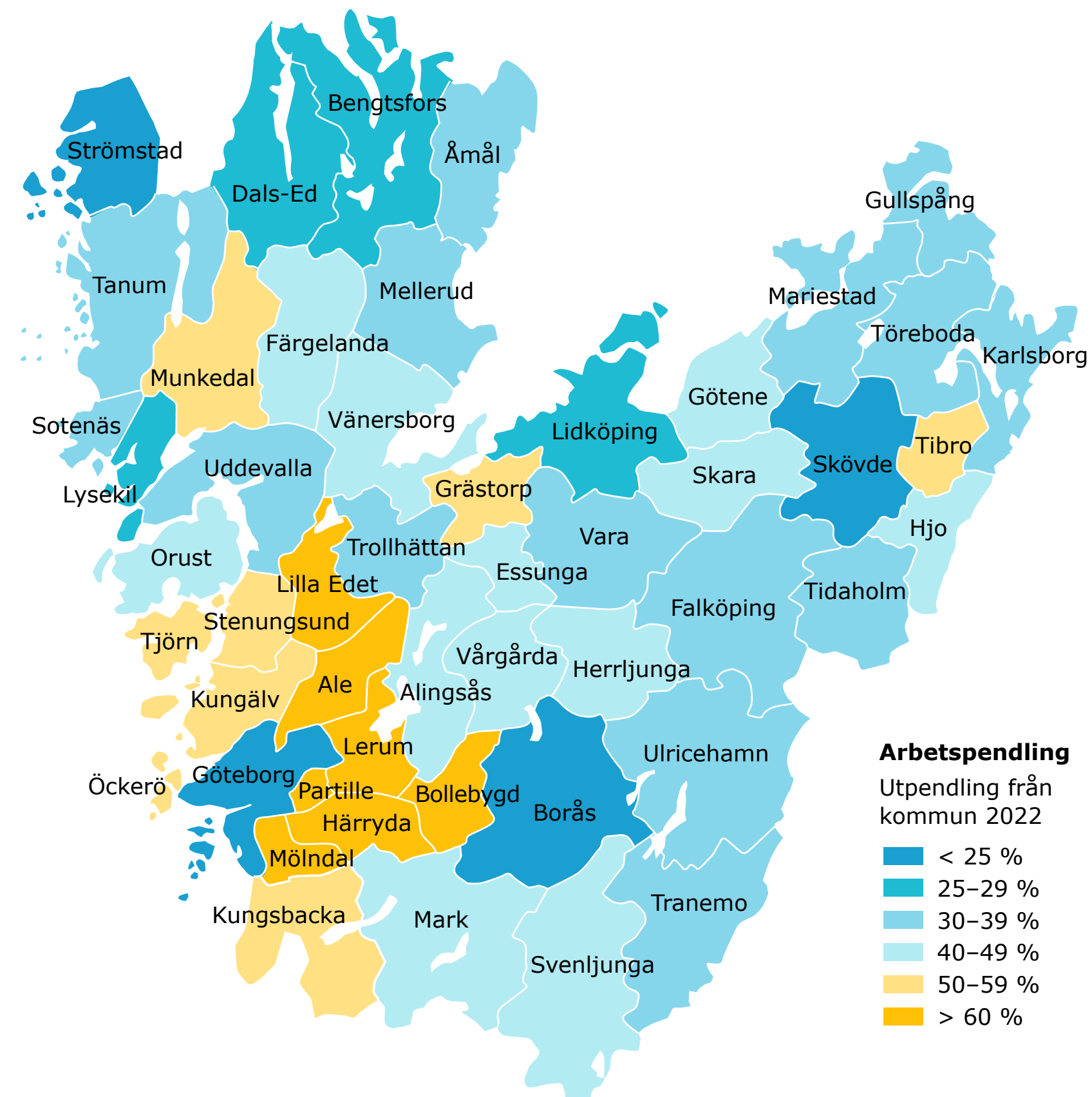
De flesta arbets- och studieresor görs lokalt inom den egna kommunen. Cirka två tredjedelar av Västra Götalands 870 000 sysselsatta arbetar i sin hemkommun. Om en arbets- eller studieresa sker till en annan kommun definieras det som en pendlingsresa. Nedan redovisas hur pendlingen ser ut i Västra Götaland.

Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor i Västra Götaland var 31 procent i juli 2024 (rullande 12-månader). Andelen som har gång som huvudsakligt färdmedel är cirka 8 procent och motsvarande siffra för cykel är 7 procent. Marknadsandelen för hållbart resande, det vill säga kollektivtrafik, gång och cykel var 41 procent i juli 2024 (rullande 12-månader). Bilen har störst marknadsandel. Det är stora variationer inom länet vad gäller marknadsandelar. Det är framför allt i de regionala kärnorna, där kollektivtrafiken kan användas för de flesta vardagsresorna, som marknadsandelarna för kollektivtrafik överstiger 20 procent.

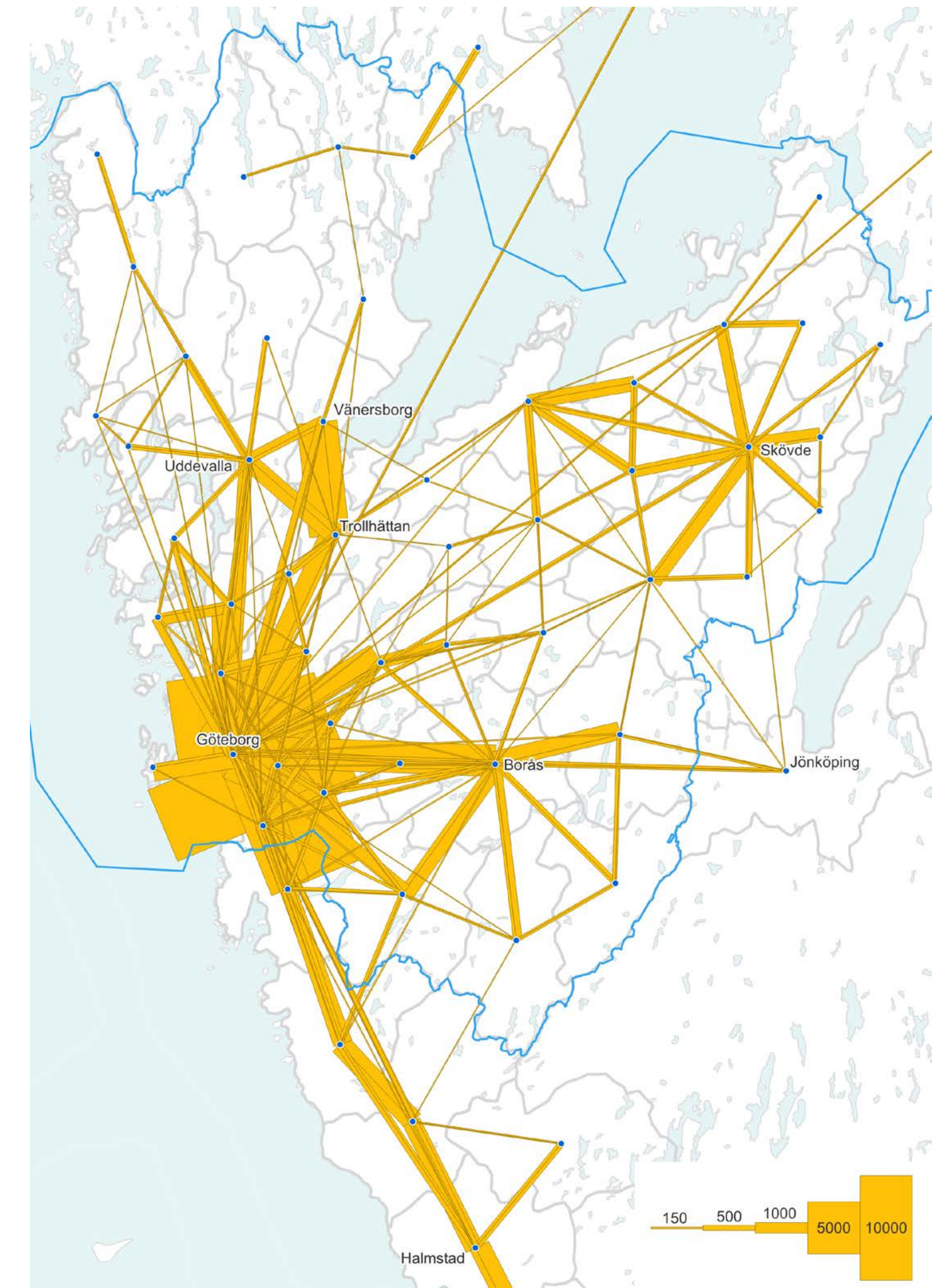


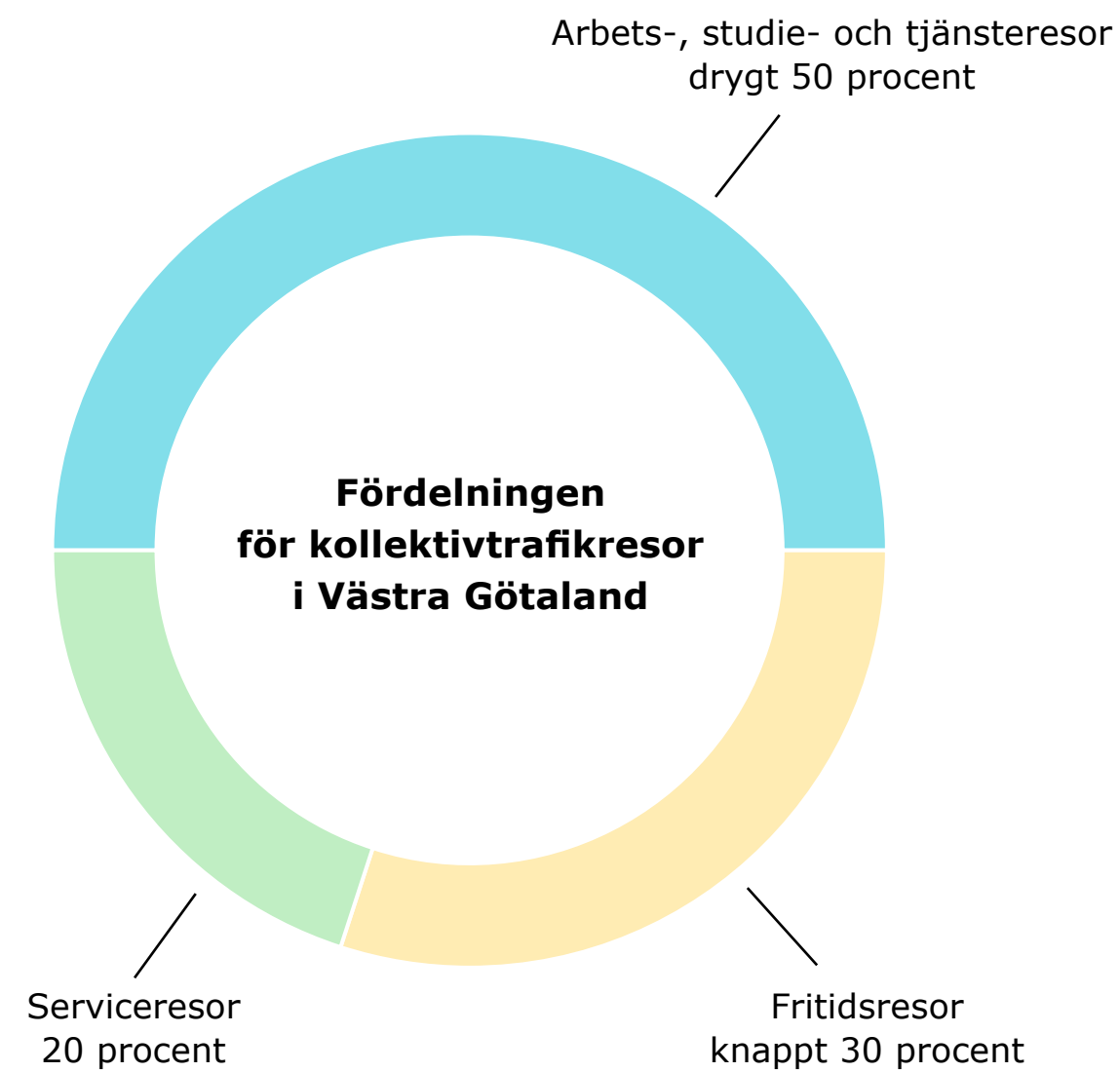
Marknadsandel för hållbart resande

**41 %**



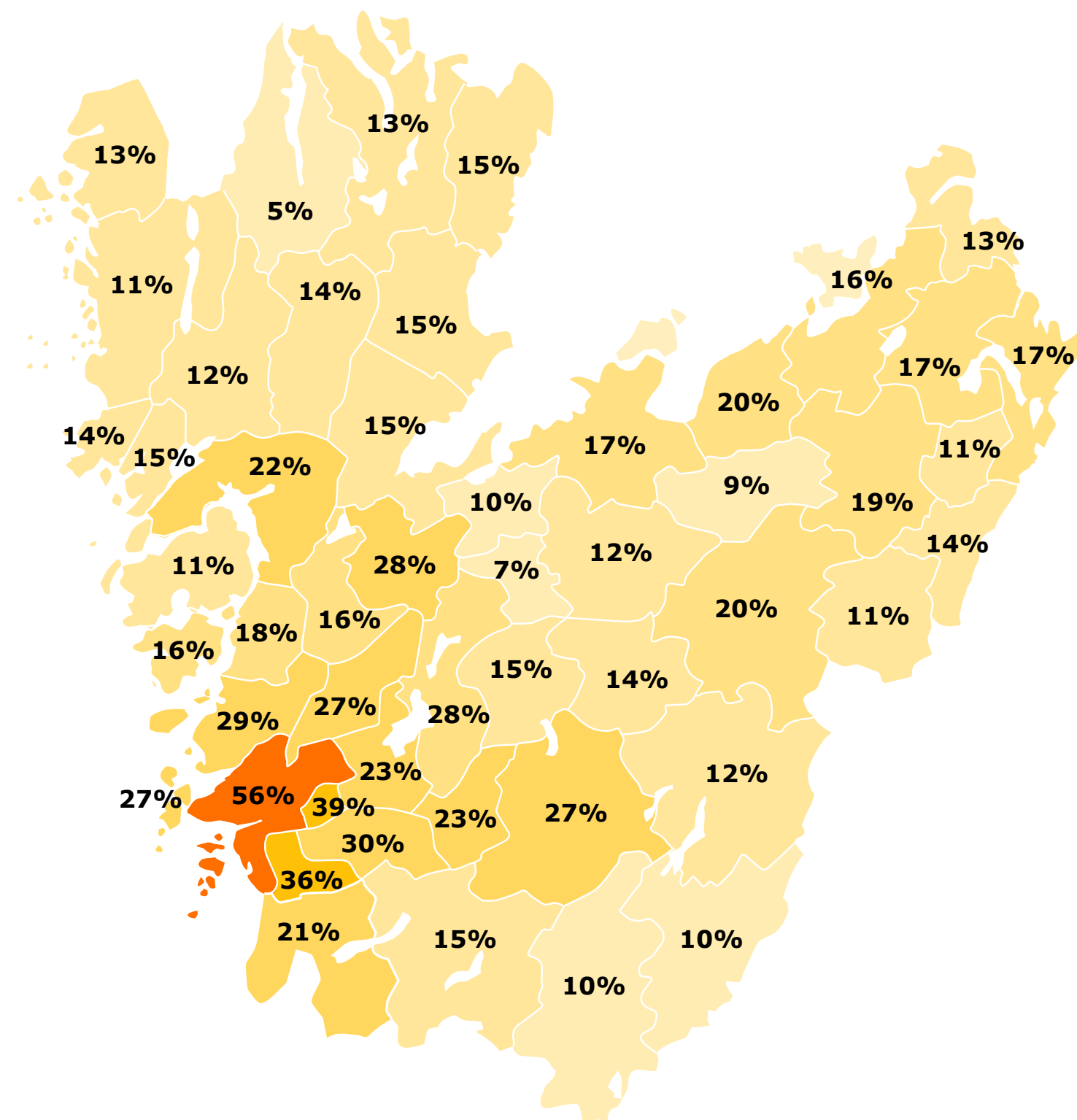
Figur 4. Andel arbetspendlare per kommun (vänster) respektive alla relationer med fler än 150 arbetspendlare över kommungräns som utgår från kommuner i Västsverige (höger)  
Källa: SCB, kartan bearbetad av VGR



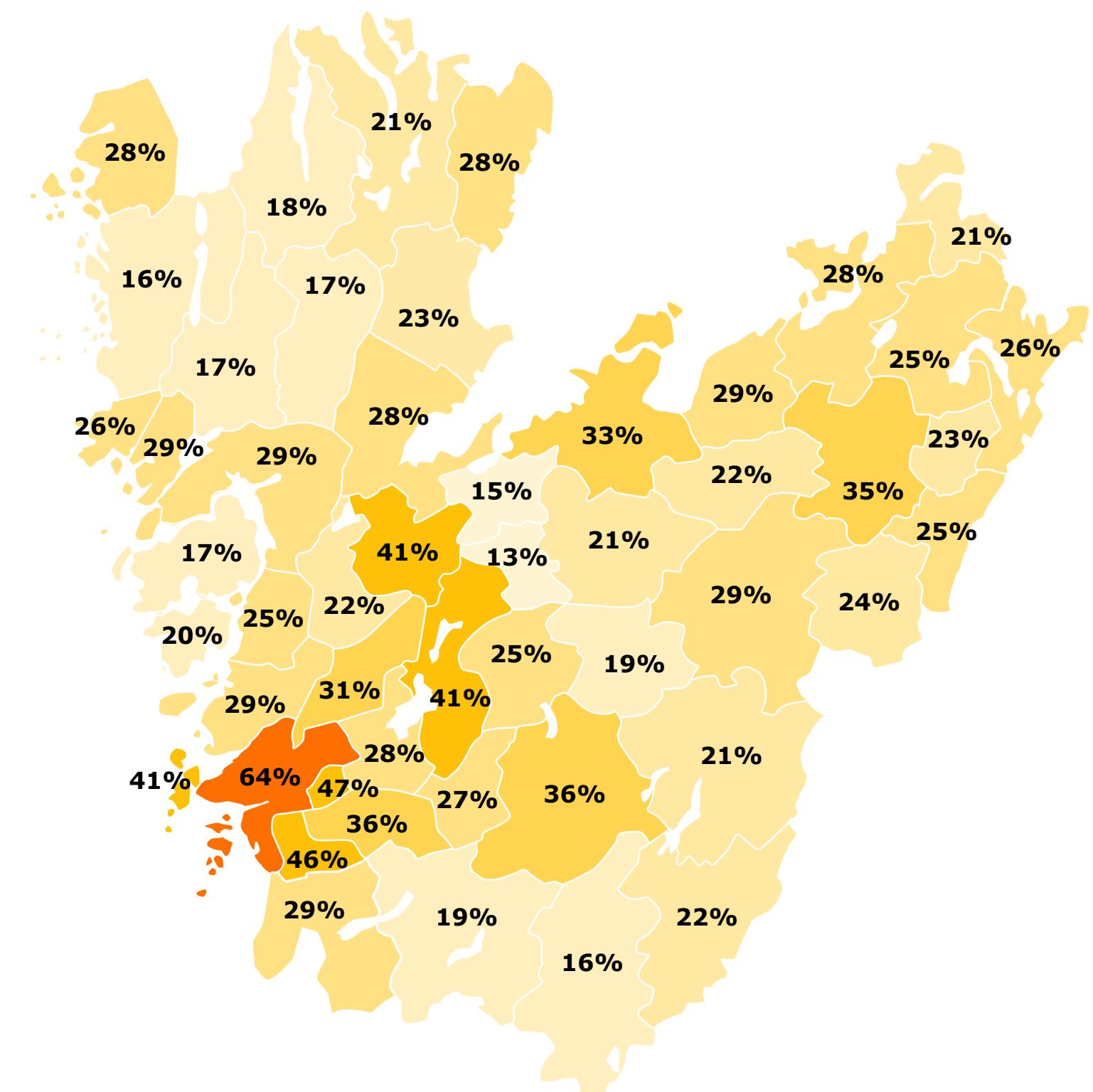


Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt 40 procent av alla resor i Västra Götaland, oavsett färdmedel. Övriga 60 procent av resorna fördelas ungefär lika mellan ”serviceresor” respektive ”fritidsresor”. Ärendefördelning för enbart kollektivtrafikresor ser något annorlunda ut. Arbets-, studie- och tjänsteresor utgör drygt hälften av alla kollektivtrafikresor medan fritidsresor utgör knappt 30 procent och serviceresor resterande 20 procent.

Totalt sett sker drygt 320 miljoner resor med kollektivtrafik i Västra Götaland (inklusive Kungsbacka) per år. Två tredjedelar av resorna sker i stadstrafiken i Göteborg-Mölndal-Partille. Sett till antalet personkilometer står längre resor, ofta över flera kommungränser, för cirka hälften av alla resta kilometer.



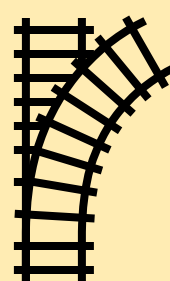
Figur 5. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel (kollektivtrafik jämfört med totala antalet kollektivtrafik- och bilresor) per kommun. Källa: Kollektivtrafikbarometern.



Figur 6. Andel hållbara resor (kollektivtrafik, gång och cykel jämfört med totala antalet resor) per kommun. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Olika grupper har både olika behov och olika förutsättningar. Exempelvis är äldre en grupp som gör väsentligt färre resor till arbete och studier. Barn, kvinnor, personer med funktionsnedsättning, låginkomsttagare och äldre reser i högre grad lokalt och är mer beroende av kollektivtrafiken för sin mobilitet.

Personer med funktionsnedsättning möter i större grad hinder med att resa med kollektivtrafiken än personer utan funktionsnedsättning.



Det finns idag stora brister i järnvägsinfrastrukturen på flertalet ställen. Västra Götalandsregionen har för nationell infrastrukturplan prioriterat följande åtgärder:

1. Dubbelspårig järnväg Göteborg–Borås
2. Fler spår på Västra stambanan Göteborg–Alingsås
3. Dubbelspår Göteborg–Oslo
4. Satsningar på samtliga regionala järnvägar.

Transportinfrastruktur är en viktig förutsättning för utvecklingen av kollektivtrafiken, samt för hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland.

När storstadsområden växer och förtätas behöver stomnätet byggas ut, med fler spårdragningar och fler spårfordon. Västra Götalandsregionen och Västtrafik har också behov av nya depåer för både buss och spårfordon för att kunna utveckla kollektivtrafiken på ett konkurrensneutralt och kostnadseffektivt sätt.

En god infrastruktur för gång och cykel är viktig för att öka andelen hållbart resande, samt för att möjliggöra kombinationsresor med dessa färdmedel och kollektivtrafik. För att skapa en sammanhängande helhet samt för att främja kombinationsresande mellan cykel och kollektivtrafik krävs diverse åtgärder kring kollektivtrafiken såsom pendelparkering för cykel, cykelgarage och anslutande cykelvägar. För att tillgängliggöra kollektivtrafiken för fler behöver fler hållplatser och vägen dit tillgänglighetsanpassas.

## Underlag för framtagandet

Som underlag för revideringen av trafikförsörjningsprogrammet togs en förutsättningsrapport fram. Utöver den har en särskild kartläggning av utbudet till större arbetsplatser genomförts. Processen har även inneburit samråd med olika intressenter, det har gjorts en hållbarhetsbedömning samt gjorts en prövning av barnets bästa. Rapporterna finns att läsa på VGR:s webb<sup>2</sup>.

Med stöd i kunskaper och slutsatser från arbetet ovan togs en strategisk inriktning fram, där Västra Götalandsregionen tillsammans med kommunalförbunden kom överens om principiellt innehåll och ramar för programmet.

Utifrån inriktningen har trafikförsörjningsprogrammet arbetats fram.

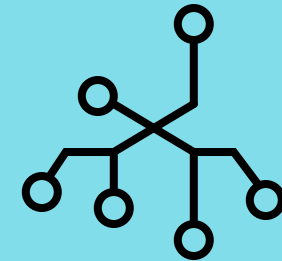
---

2. [www.vgregion.se](http://www.vgregion.se)

# Mål

## Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland

I trafikförsörjningsprogrammet finns ett övergripande mål om hållbar och förbättrad tillgänglighet samt tre målområden med nio måttsetta mål som samlat bidrar till det övergripande målet. Målen är både var för sig och tillsammans ambitiösa målsättningar. För varje målområde beskrivs prioriterade åtgärder som VGR och Västtrafik, och ibland andra parter, behöver fokusera på och samarbeta kring för att skapa förändring och nå målen.



### Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

### Mål:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 35% 2029 (31% 2023), för arbets- och studieresor 49% (44% 2023)
- Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45%, (39% 2023)
- Andel invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 30 minuter ska vara Y% (tas fram under remissperioden)
- Andel invånare som upplever att det är prisvärt att resa med kollektivtrafik ska minst vara 33% (33% 2023)

### Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats



### Målområde:

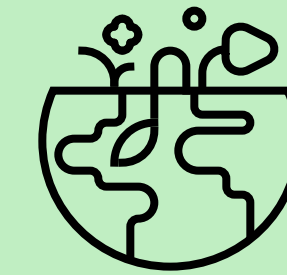
Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

### Mål:

- Alla fordon och 800 prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (637 hållplatser 2023)
- Antalet processer, innovations- och utvecklingsprojekt där sociala analyser görs ska öka (mätetal tas fram under remisstiden)

### Prioriterade åtgärder:

- Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar
- Utveckla arbetet med sociala analyser
- Utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga
- Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete



### Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

### Mål:

- Andelen hållbara resor ska öka till 45% (41% 2023)
- Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst bibehålla dagens nivå till 2029 (46,7% 2023)
- Utsläppen av koldioxid per personkilometer ska minska med 89%\* jmf med år 2006 (71% 2023)

### Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap

**Prioriterad åtgärd:** Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

\*) Siffran kan komma att påverkas av ny EU-lagstiftning som kan kräva ändrad beräkningsfaktor för el, men ambitionsnivån är i enlighet med miljö- och klimatstrategin.

## Övergripande mål: Hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland

Transportsystemet och kollektivtrafiken har stor betydelse för människors tillgänglighet och bidrar till att tillväxt och utveckling kan ske i hela Västra Götaland. Samtidigt står transporter för cirka en fjärdedel av Västra Götalands klimatpåverkande utsläpp. En omställning behöver ske vad gäller drivmedel men framförallt av hur behoven av tillgänglighet och mobilitet tillgodoses.

En omställning till ett transporteffektivt samhälle som i högre grad bygger på att människor har nära till viktiga målpunkter är avgörande för att i större utsträckning kunna minska resbehov, påverka färdmedelsandelar och göra kollektivtrafik, gång och cykel till självklara val för allt fler.

Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål handlar om att verka för hållbar tillgänglighet genom att erbjuda invånarna resmöjligheter med kollektivtrafiken i kombination med andra hållbara färdmedel, utifrån människors olika behov och de varierande geografiska förutsättningarna i regionen.

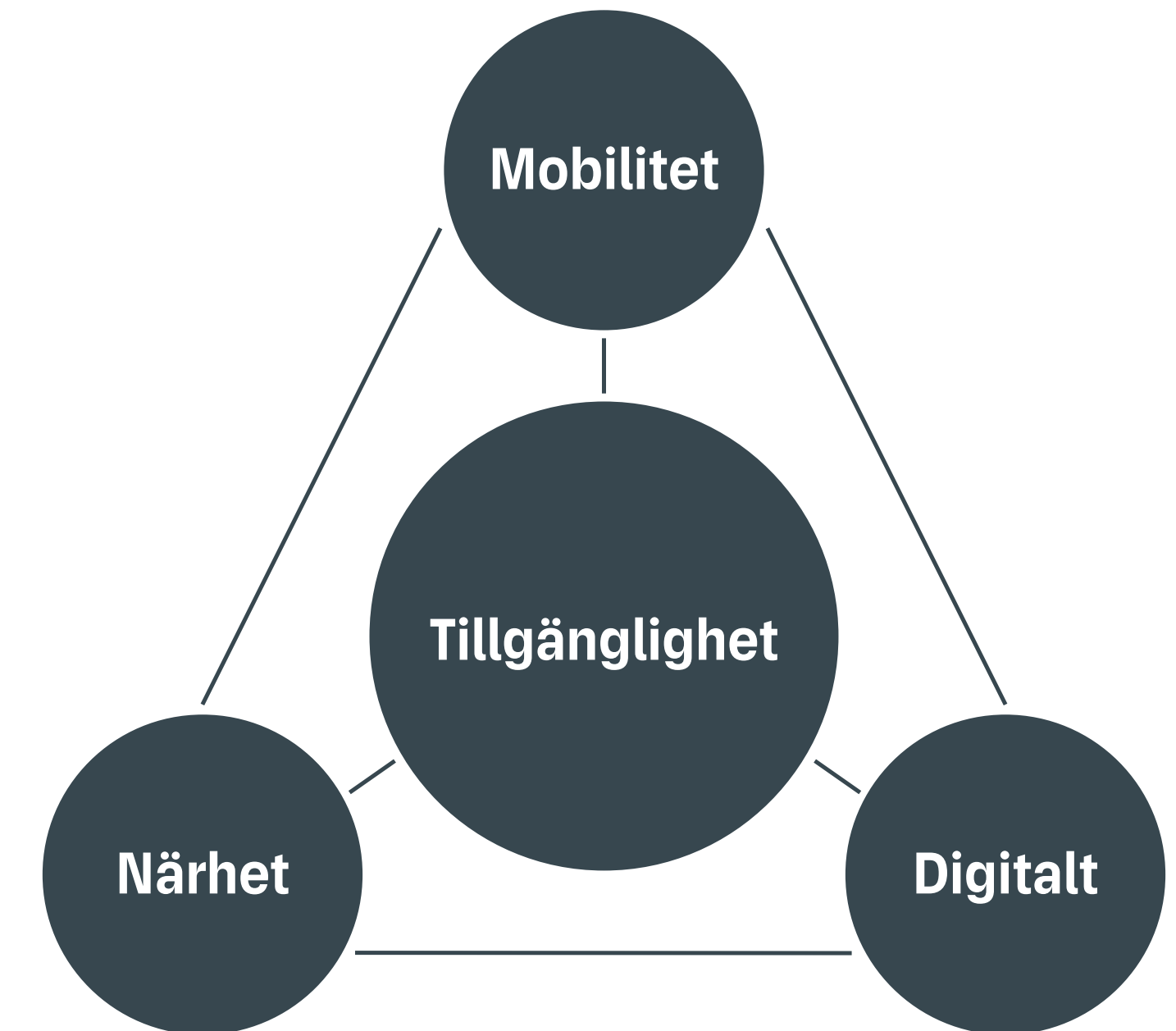
Att gå i riktning mot en hållbar tillgänglighet betyder ett skifte mot att i högre grad planera för att möjliggöra ett minskat resbehov genom nära planering, digitala lösningar och att de resor som görs i allt högre utsträckning sker med hållbara färdmedel.

Detta trafikförsörjningsprogram föreslår inte några nya större satsningar, utan tillgängligheten ska i stora delar utvecklas genom resurseffektiva lösningar och inom de budgetramar som regionfullmäktige beslutar.

### Tillgänglighet som begrepp

I trafikförsörjningsprogrammet definieras tillgänglighet som möjligheten att ta del av något som antingen är eftersträvat eller nödvändigt, så som arbete, utbildning, service och kultur.

Tillgänglighet kan åstadkommas på tre sätt, genom nära lokalisering (rumsligt nära), genom mobilitet/rörlighet (tidsmässigt nära) och digitalt (virtuellt nära i tid och rum). Delarna påverkar också varandra. Till exempel påverkar målpunkters lokalisering och bredbandsutbyggnad behovet av fysisk mobilitet, men också att det som erbjuds går att ta del av. Exempelvis att människor har råd, kunskap och möjlighet att använda transportsystemet och de digitala lösningar som finns.



Figur 7. Samband mellan rumslig, tidsmässig och digital tillgänglighet.

Målområde:

## Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

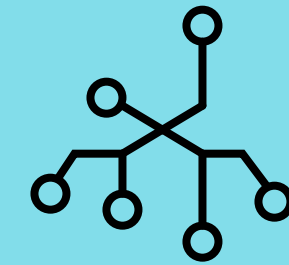
Kollektivtrafiken har betydelse i människors liv, för att kunna ta sig till arbete och studier men också andra målpunkter. Ökade marknadsandelar för kollektivtrafik möjliggör ett transporteffektivt samhälle, minskade utsläpp och minskad trängsel vilket kan frigöra platser/områden för alternativ användning. För programperioden är målsättningen att öka marknadsandelen till 35 procent, för att sikta mot branschmålet om 40 procent.

För att människor ska vilja och kunna åka med kollektivtrafiken är det avgörande att den är attraktiv, med bra utbud och hög kvalitet. Ett grundläggande utbud av kollektivtrafik över tid, utifrån geografiska och platsspecifika förutsättningar, innebär en långsiktighet för invånarna. Kollektivtrafiken ska, oavsett trafiklösning, vara enkel att använda och i möjligaste mån fungera i ett integrerat system vad gäller information, beställning, biljetter med mera.

Arbets- och studiemöjligheter tillsammans med mycket annan service samt kultur- och fritidsaktiviteter är ofta koncentrerade till större tätorter, kommunhuvudorter och städer. Genom att utveckla kollektivtrafik till och från omkringliggande landsbygder kan en ökad andel invånare resa med kollektivtrafik till arbete, studier, service, fritids- och kulturaktiviteter.

En av kollektivtrafikens styrkor är möjligheten att nyttja tiden under resan. Att kunna arbeta och studera ombord förutsätter god uppkoppling mot mobila bredbandstjänster.

Utöver utbud, resmöjligheter, och restider är en viktig del för den upplevda kvaliteten att det känns tryggt och tillförlitligt att resa i kollektivtrafiken. Undersökningar visar att det främsta skälet för att resenärer ska uppleva trygghet i kollektivtrafiken handlar om att kunna lita på att komma fram i tid. Detta handlar om att trafiken går i tid, att byten fungerar, tydlig information och lösning vid störningar. För att detta ska fungera behöver kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. Det behövs också fortsatta insatser för att säkra kompetensförsörjning i kollektivtrafiken, förbättrade system och utvecklad resenärsinformation, både av planerad trafik och vid störningar.



### Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

### Mål:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka på sikt med kortsiktig ambition att minst vara 35% 2029 (31% 2023), för arbets- och studieresor 49% (44% 2023)
- Andelen invånare som anger att de kan lita på att de kommer fram i tid ska öka till 45%, (39% 2023)
- Andelen invånare som kan nå en kommunhuvudort med kollektivtrafiken inom 30 minuter ska vara Y% (tas fram under remissperioden)
- Andel invånare som upplever att det är prisvärt att resa med kollektivtrafik ska minst vara 33% (33% 2023)

## Prioriterade åtgärder som ska bidra till målområdet

### Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar

Kollektivtrafikens utbud ska fortsätta att utvecklas i hela regionen i den takt som resandeutveckling och regionfullmäktiges budgetramar tillåter. I ett regionalt perspektiv är det prioriterat att utöka öppettiderna i de utpekade stråken för att möjliggöra arbets- och studiependling, tidigare på morgonen och senare på kvällen. Ett succesivt införande föreslås under programperioden där vardagar är mest angeläget följt av helger. (För mer om principer kring utbudet se avsnitt *Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud*).

Tidigare beslutade målbilder och planer konkretiserar kollektivtrafikens utveckling gällande tågtrafik och stadstrafik i Västra Götalands kärnor:

#### *Målbild Tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen*

Målbild tåg 2035 beskriver utvecklingsambitionen för den regionala tågtrafiken i Västra Götaland som är ryggraden i det regionala kollektivtrafiksystemet och knyter samman Västra Götaland. På kort sikt är det prioriterat att nyttja den potential för både förbättrad och förändrad trafikering som Västlänkens successiva öppnande ger från och med 2026. Ett fortsatt påverkansarbete för en utbyggd järnvägsinfrastruktur i Västra Götaland är avgörande för att nå målbildens ambitioner om ett ökat tågresande. Det påbörjade arbetet med att möjliggöra nya stationer enligt Västtågsutredningen fortsätter också under de kommande åren.

Under programperioden kommer en ny reviderad målbild för tågtrafik att tas fram.

#### *Målbild koll 2035 – Göteborg/Mölndal/Partille*

En mer kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik i storstadsområdet är en förutsättning för tillväxt och utveckling i både området i sig och i Västra Götaland som helhet. Satsningarna i målbilden ska leda till att restiderna kortas med 20–25 procent och att kapaciteten ökar med 70 procent. Under programperioden är det prioriterat att fortsätta planering, säkerställa finansiering och byggstart av en ny ”Allélänk” för att avlasta spårvägssystemet. Därtill att arbeta med ett stegvis införande av konceptet metrobuss samt att fortsatt samverka för förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

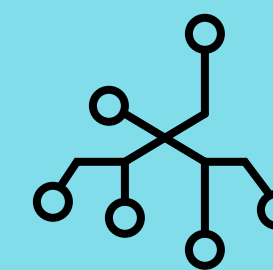
#### *Kollektivtrafikplaner i Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla*

Planerna pekar ut riktningen för att stödja hållbar region- och stadsutveckling, möta kommunernas befolkningstillväxt och uppnå en ökad marknadsandel för hållbara resor. Utvecklingen i respektive område sker i samverkan mellan Västtrafik, Västra Götalandsregionen och berörda kommuner.



# 47 %

av befolkningen bor i de regionala kärnorna (Göteborg/Mölndal/Partille, Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla)



#### **Målområde:**

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

#### **Prioriterade åtgärder:**

- Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås



”

Genom att prioritera vägen till och från hållplats kan tillgängligheten och attraktiviteten öka i hela Västra Götaland

### Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet

I samband med planering av nya områden och större förändringar i den fysiska miljön finns störst möjlighet att skapa förutsättningar för hållbara färdmedelsval. Kommunerna har med bland annat stöd av den fysiska planeringen, parkeringspolicy och parkeringsavgifter möjlighet att främja hållbara resor, i både ett lång- och kortsiktigt perspektiv. Med fler bostäder och verksamheter koncentrerade till det utpekade nätet (se sidan 24) förbättras förutsättningarna för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. När fler människor bor och arbetar inom gångavstånd från kollektivtrafiknätet ges fler människor möjlighet att resa med kollektivtrafik.

Tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna kopplat till kommunernas planarbeten är en viktig del i att få samhällsplanering och kollektivtrafik att gå hand i hand. För att främja gång- och cykeltrafik är det viktigt att bland annat bygga gång- och cykelbanor, cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och förbättra trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

I regionens kärnor och särskilt i Göteborg med omnejd finns stora utmaningar kopplat till kollektivtrafikens framkomlighet. Det bidrar till att kollektivtrafiken blir mindre förutsägbar och att

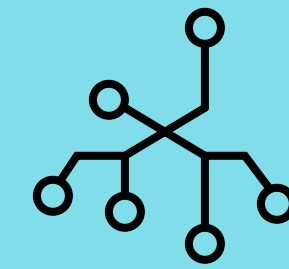
restiden ökar, vilket påverkar attraktiviteten. Det behövs ökad samverkan med framförallt kommuner och Trafikverket för att förbättra framkomligheten.

De senaste årens arbete för att höja både kunskap och medvetenhet om roller, ansvar och kollektivtrafikens planeringsförutsättningar bland parterna behöver fortsätta och samverkan utvecklas ytterligare. En prioriterad fråga är att underlätta och möjliggöra kollektivtrafik och andra hållbara resor i tidigt skede vid nyetableringar/utbyggnader av bostäder och verksamheter.

### Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats

Genom att prioritera vägar till och från hållplatsen men också anslutningsmöjligheter i form av exempelvis fler pendelparkeringar för bil och cykel kan tillgängligheten och attraktiviteten öka i hela Västra Götaland.

Under programperioden vill VGR med Västtrafik tillsammans med kommunerna, Trafikverket och övriga berörda aktörer gemensamt verka för att öka tillgängligheten och attraktiviteten till, från och på hållplatser. Arbetet bör ta hänsyn till de varierande förutsättningar som råder i länet. Med fördel kan hållplatsområden och andra kollektivtrafikmiljöer bidra positivt till den gestaltade livsmiljön.



#### Målområde:

Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet

#### Prioriterade åtgärder:

- Fortsätta utveckla utbudet enligt fastställda principer och prioriteringar
- Samverka för god samhällsplanering och kollektivtrafikens framkomlighet
- Utvecklingsarbete kring vägen till och från hållplats
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås



Målområde:

## Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

Det finns stora sociala och ekonomiska skillnader i Västra Götaland, där vissa grupper och områden är mer beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande än andra. Äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, barn, ungdomar och personer i hushåll med lägre inkomster är oftare beroende av kollektivtrafik för sin resa. Vissa grupper möter också större hinder i kollektivtrafiken.

Planering av kollektivtrafik påverkar människors liv och möjlighet att ta del av samhällets utbud och på så vis påverkar det även jämlikheten. För att säkerställa att planering och genomförande av kollektivtrafiken görs med medvetenhet om olika gruppers behov och förutsättningar behöver systematiska analyser av sociala faktorer vara en integrerad del i beslutsunderlag.

Ambitionen på sikt är att göra sociala analyser i samtliga processer och projekt i syfte att bidra till jämlika förutsättningar. Under programperioden fokuseras arbetet till de mest prioriterade projekten och processerna.



**Målområde:**

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

**Mål:**

- Alla fordon och 800 prioriterade hållplatser ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning (637 hållplatser 2023)
- Antalet processer, innovations- och utvecklingsprojekt där sociala analyser görs ska öka (mätetal tas fram under remisstiden)

## Prioriterade åtgärder som ska bidra till målområdet

### Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar

Arbetet med att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning behöver fortsätta. Det handlar om ytterligare Anpassningar såväl som att säkerställa att de åtgärder som görs fungerar, exempelvis ramper, skyltar och utrop på fordonen. Hållplatser behöver inventeras för att säkerställa tillförlitligt underlag, både för fortsatt planering för åtgärder och för att kunna informera resenärer som är beroende av tillgänglighetsanpassningar.

### Utveckla arbetet med sociala analyser

Genom att identifiera och analysera olika gruppers behov och förutsättningar möjliggörs mer medvetna beslut. Det arbete med att göra sociala konsekvensanalyser som har påbörjats i förstudier inför upphandling av kollektivtrafik är ett sådant exempel. Arbetet behöver utvecklas till att även omfatta beslutsskedena så att det blir tydligt för beslutsfattare vilka konsekvenser olika alternativ får för olika resenärgrupper. Arbetet behöver också utvecklas och systematiseras i fler processer i kollektivtrafikplaneringen under programperioden, exempelvis trafikplaneprocessen, viktiga innovations- och utvecklingsprojekt, revidering av målbild tåg 2035, kollektivtrafikplaner och trafikplikt.

### Utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga

Det finns skillnader i inflytande och delaktighet mellan olika grupper i samhället och även inom grupper. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och

vilka som känner sig delaktiga. Barn är en grupp som har särskilt svårt att göra sin röst hörd; det saknas upparbetade forum för dialog med barn, de omfattas inte av kollektivtrafikbarometerns undersökningar och får sällan riktad information eller ges möjlighet till dialog. Barnkonventionen slår fast att "barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad". Här behöver arbetssätt och systematik utvecklas.

### Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete

Rädsla att utsättas för brott samt risker kopplat till trafiksäkerhet är två viktiga parametrar kopplat till trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken. Vissa typer av brott och vissa trafiksäkerhetsrisker är större för vissa grupper. Exempelvis är det vanligare bland äldre kvinnor att råka ut för fallolyckor ombord. Kvinnor är i högre grad utsatta för sexualbrott och män är mer utsatta för misshandel.

Det finns behov av att utveckla det brottsförebyggande arbetet, bland annat genom att vidareutbilda förare i deras ansvar ombord på fordonen. Mycket av det brottsförebyggande arbetet sker i samverkan med kommun och andra aktörer och här behöver ett fortsatt arbete ske. Det handlar bland annat om att få trygga miljöer i och kring kollektivtrafiken. Västtrafiks trygghetskoordinatorer är viktiga resurser för kommunsamverkan.

Arbetet med trafiksäkerhet behöver fokusera på att minska hastighetsöverträdelser, samverka med kommunerna kring utformning av kollektivtrafikens miljöer samt kampanjer för ökad bältesanvändning.



#### Målområde:

Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar

#### Prioriterade åtgärder:

- Utveckla och säkerställa funktionen av tillgänglighetsanpassningar
- Utveckla arbetet med sociala analyser
- Utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga
- Utveckla och samverka kring trafiksäkerhet och brottsförebyggande arbete
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

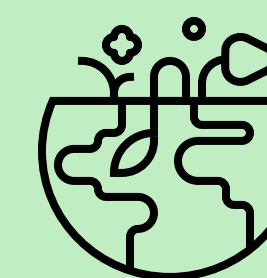


Målområde:

## Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

För att kollektivtrafiken ska vara hållbar över tid behöver den vara klimatsmart, resurseffektiv och robust. Det innebär att satsningar och omställning behöver göras utifrån den aktualiserade *Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland*, men även att befintlig kollektivtrafik är så resurseffektiv som möjligt. Kollektivtrafiken behöver dessutom vara robust och fungera både över tid och i tider av kris och nödläge. Kollektivtrafiken behöver också fungera i ett förändrat klimat.

Kollektivtrafikens intäkter och kostnader ökar årligen, driven av satsningar, investeringar och resandeutveckling. De senaste årens utveckling där kostnaderna ökat i snabbare takt än intäkterna motiverar åtgärder för att få en bättre balans mellan kostnader och intäkter. Detta för att möjliggöra framtida satsningar på kollektivtrafiken men också för att få ut mer måluppfyllnad och nytta för investerade medel. För programperioden är målsättningen att självfinansieringsgraden minst bibehålls på dagens nivå för att på sikt återgå till minst 50 %.



### Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

### Mål:

- Andelen hållbara resor ska öka till 45% (41% 2023)
- Självfinansieringsgraden ska öka på sikt med kortsiktigt ambition att minst bibehålla dagens nivå till 2029 (46,7% 2023)
- Utsläppen av koldioxid per person-kilometer ska minska med 89%\* jmf med år 2006 (71% 2023)

## Prioriterade åtgärder som ska bidra till målområdet

### Fortsatt elektrifiering

Ett viktigt steg i att göra kollektivtrafiken mer klimatsmart är att, i enlighet med miljö- och klimatstrategin, fortsätta omställningen till eldrift som framför allt bidrar till minskade utsläpp av koldioxid. Genom att först och främst i samband med upphandling av ny trafik ställa krav på eldrift eller annat drivmedel som medför låga koldioxidutsläpp kan målet om minskat utsläpp av koldioxid per personkilometer uppnås.

Elektrifieringen av trafiken får dock inte ske på bekostnad av dåliga arbetsvillkor hos dem som tillverkar fordonens komponenter, exempelvis batterier. Det är därför angeläget att verka för hållbara leverantörsled.

Uppdraget kring civil beredskap kan innebära att en viss andel av trafiken behöver ske med andra drivmedel än el. Det kan vara nödvändigt att se över om den trafiken i så fall ska undantas målen.

### Fortsätta utveckla det kombinerade resandet

Utveckling av det hållbara och kombinerade resandet bidrar till hållbar tillgänglighet. Möjligheten att kombinera olika färd sätt utifrån olika behov kan medföra att, om inte hela så åtminstone delar av, resan kan ske med ett hållbart transportmedel. Om fler väljer mer hållbara och yteffektiva färdmedel, framför allt i våra städer, bidrar det även till minskad trängsel i stadsrummet.

Vid korta avstånd är cykel oftast det mest effektiva färdmedlet. För längre resor kan cykel komplettera kollektivtrafiken och bidra till en förbättrad tillgänglighet. En systematisk integrering av kollektivtrafik och cykel<sup>3</sup> kan möjliggöra ett kapacitetsstarkt och flexibelt resealternativ både i städer och på landsbygden. Överflyttning till gång, cykel och annan mikromobilitet gör också att mer plats skapas ombord på fordonen för de som behöver resa med kollektivtrafiken.

Genom att skapa lösningar och goda förutsättningar för att kombinera olika färdmedel, såväl privata som delade, kan det hållbara resandet öka. Kombinationsresan ökar upptagningsområdet för kollektivtrafiken samtidigt som restiderna minskar för första och/eller sista kilometern, som ofta står för en betydande del av den totala restiden. Det behövs ett helhetsgrepp för att komplettera kollektivtrafiken med andra färd sätt.

Åtgärder som kan främja kombinationsresandet kan exempelvis vara utveckling av digitala verktyg, pendelparkeringar för bil och cykel, möjlighet att ta med cykel på tåg, en tydlig kommunikativ profil för kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik, ökad gång- och cykelbarhet till hållplats med mera.



#### Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

#### Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

3. I Strategisk plan för ökad cykling beskrivs och konkretiseras hur detta ska ske. Se [www.vgregion.se](http://www.vgregion.se) för mer information.



### Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid

I syfte att uppnå en hållbar finansiering av kollektivtrafiken behövs åtgärder för att intäkter och kostnader ska utvecklas mer balanserat.

Utveckling och effektivisering av kollektivtrafiken i alla steg, från upphandling till genomförande och drift, ska fortsätta. Här ingår en bred palett med exempelvis fordonskrav, trafikupplägg, insatser för ökad framkomlighet i kombination med ny teknik och lösningar. Med fördel kan fler branschgemensamma lösningar sökas och tillämpas för ökad kostnadseffektivitet.

Åtgärder för intäktssäkring är fortsatt prioriterat. Precisa aktiviteter och utformning ansvarar Västtrafik för. Erfarenheter från utökade biljettkontroller utgör ett underlag för arbetet.

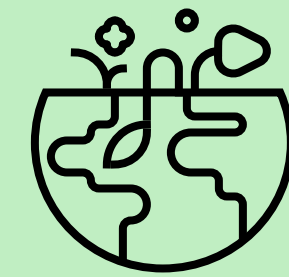
Under programperioden ska ett utvecklingsarbete genomföras kring principer och förhållningssätt för att på sikt återgå till en självfinansieringsgrad på minst 50 %. Exempel här kan handla om att i beslutsunderlag tydliggöra hur olika satsningar och investeringar påverkar självfinansieringsgraden på kort och lång sikt samt att ta fram rutiner för uppföljning och mätbara indikatorer/nyckeltal.

Det är angeläget att fortsätta arbeta för flera finansieringskällor, exempelvis statlig medfinansiering, för att begränsa depå- och fordonsinvesteringarnas andel av Västtrafiks kostnadsmassa. VGR behöver tillsammans med övriga kollektivtrafikmyndigheter och branschen i sin helhet fortsatt driva påverkansarbete för att möjliggöra detta.

### Systematisera arbetet med civil beredskap

Kollektivtrafik utgör en samhällsviktig verksamhet. Det innebär att Västra Götalandsregionen och Västtrafik enligt lag ska säkerställa att kollektivtrafik för samhällsviktiga funktioner och målpunkter, inom regionen och dess direkta närhet, ska fortsätta att fungera även vid kris och katastrof, både i freds- och krigstid. VGR/Västtrafik ska även kunna ge stöd till Försvarsmakten avseende transportresurser, genomföra sjukhustransporter samt bistå och kunna genomföra storskalig utrymning.

För att kunna uppfylla detta behöver Västra Götalandsregionen och Västtrafik fortsätta påbörjade aktiviteter, utveckla och systematisera arbetet med civil beredskap för att säkerställa att det finns en robust verksamhet och resurser som fungerar i händelse av kris eller krig.



#### Målområde:

Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust

#### Prioriterade åtgärder:

- Fortsatt elektrifiering
- Fortsätta utveckla det kombinerade resandet
- Utveckla åtgärder för hållbar finansiering av kollektivtrafiken över tid
- Systematisera arbetet med civil beredskap
- Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till att uppsatta mål nås

## Verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling som bidrar till måluppfyllelse

Att verka för och genomföra forskning, innovation och utveckling (FOI) syftar till att få den kunskap som behövs för att hitta lösningar på både små och stora utmaningar och omsätta dem i praktiken. FOI ska leda till nya, bättre och kostnadseffektiva lösningar, processer och tjänster för en hållbar tillgänglighet och ge större nytta för invånarna.

FOI ska ses som verktyg för samtliga målområden i trafikförsörjningsprogrammet och är nödvändiga för att målen ska nås. Det förutsätter en tillåtande miljö som uppmuntrar forskning och innovation där flera aktörer kan verka tillsammans. Västra Götalandsregionen och Västtrafik behöver både arbeta med forskning, innovation och utveckling i sin ordinarie verksamhet och vara en arena för att nya lösningar ska kunna utforskas, testas och efter utvärdering implementeras.

Det handlar både om att förbättra den befintliga kollektivtrafiken (göra saker bättre) och att hitta nya lösningar (göra bättre saker). Därtill finns ett behov av att skapa utrymme för förändring genom att etablera verktyg och processer för att bättre förstå och verka för en möjlig framtid (se kollektivtrafikens roll på nya sätt). Att se kollektivtrafikens roll på nya sätt innebär att hitta nya utgångspunkter för hur vi tar oss an utmaningar kopplat till bland annat sjunkande servicenivåer på landsbygd, begränsade resurser och klimatet. Det behövs aktiviteter och insatser i samtliga delar och tillsammans med flera aktörer.

Genom praktiska tester kan lärdomar dras av vad som fungerar bra och mindre bra, vilka konsekvenser det medför, uppskattning av kostnader, vad som behöver utvecklas vidare samt vad som inte ska arbetas vidare med. Utveckling av nya produkter, tjänster eller arbetssätt blir till innovationer först när de skalats upp i större volymer, spridits och kommit till användning i större sammanhang och konkreta verksamheter.

## Uppföljning

Målen i programmet följs upp årligen. Efter två år sker en mer omfattande uppföljning och utvärdering. En särskild plan för uppföljning ska tas fram som följer Västra Götalandsregionens modell "Lärande uppföljning och utvärdering" för redovisning av måluppfyllelse, genomförande och aktiviteter. Uppföljningen sker i de flesta fall via etablerade nationella och regionala datakällor och undersökningar.

Tabell 1. Olika lärandenivåer inom forskning, innovation och utveckling.

Typ av lärande	Typ av åtgärd/intervention	Exempel
Göra saker bättre	Utveckla, optimera och effektivisera befintlig trafik	Ruttoptimering med AI, digitalisering av Närtrafiken, elektrifiering, samordning skoltrafik, framkomlighetsåtgärder
Göra bättre saker	Förändra strukturer, nya trafik- och mobilitetslösningar	Närtrafik, dynamisk kollektivtrafik, kombinationsresor, integrering med andra färdstätt, ToGo
Se kollektivtrafikens roll på nya sätt	Skapa utrymme för förändring, etablera verktyg och processer för att bättre förstå och verka för en möjlig framtid	Framtidsprototyper, nya och andra finansieringsmöjligheter, en integrerad fysisk planering och kollektivtrafikplanering, att utforska och utmana invanda roller och mandat

# Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud



”

Alla invånare ska ha minst ett grundläggande utbud

## Principer och prioriteringar för kollektivtrafikens utbud

Regionfullmäktiges budget sätter ramarna för hur mycket medel som ska gå till kollektivtrafiken. Vilket kollektivtrafikutbud som erbjuds baseras sedan på vilken efterfrågan och resandepotential det finns i ett område, stråk eller en resrelation. Finns det en stor efterfrågan och ett stort resandeunderlag erbjuds ett högre utbud med många turer och linjer. Är det en lägre efterfrågan och ett lägre resandeunderlag erbjuds färre resmöjligheter.

Västra Götalandsregionen erbjuder en lägstanivå av tillgänglighet med kollektivtrafik till regionens invånare i form av ett grundutbud. Framtagna principer och nivåer för det grundläggande utbudet säkerställer att kollektivtrafiken i Västra Götaland planeras på ett så likartat sätt som möjligt. Grundutbudet anger vilket utbud som invånarna minst kan förvänta sig utifrån geografiska och demografiska förutsättningar, men kan vara betydligt högre där det finns en större efterfrågan på kollektivtrafikresor.

Grundutbudet ska vara långsiktigt för att skapa trygghet i att resmöjligheterna kommer att finnas kvar över tid. Det kan därmed utgöra grund för var samhällsutveckling bör ske för att bidra till fler hållbara resor över tid.

Arbets- och studiependling ska prioriteras, men där det erbjuds ett bra utbud skapas även resmöjligheter för andra resor som service- och fritidsresor. Med studiependling avses resor till högskola, gymnasieskola och grundskola. Resurseffektiva lösningar eftersträvas vilket innebär att merparten av invånarna ska kunna använda kollektivtrafiken till arbete och studier. Kollektivtrafik kan dock inte garanteras på individnivå.

Ökad tillgänglighet till gymnasieskolor kan innebära bättre förutsättningar att välja de utbildningar som ungdomar önskar och öka möjligheten att fullfölja sina studier. Gymnasieelevers

resmöjligheter med kollektivtrafik behöver särskilt belysas när kollektivtrafiken utvecklas. VGR/Västtrafik ska tillsammans med kommunerna verka för att anpassa trafiken och hitta gemensamma kostnadseffektiva lösningar för att öka tillgängligheten för gymnasieelever. Noteras bör att merparten gymnasieelever redan idag kan gå, cykla eller åka kollektivtrafik till sin gymnasieskola. Det är tills vidare inte möjligt för VGR/Västtrafik att tillgodose kollektivtrafiklösningar för alla gymnasieelever på individnivå.

Utvecklingen av kollektivtrafik behöver skifta fokus från den administrativa geografin till den funktionella i syfte att underlätta för invånarnas resebehov.

## Grundutbud landsbygder

För landsbygder utanför tätorter ska minst en resmöjlighet tur och retur per vardag erbjudas till en kommunhuvudort. Trafiken är i första hand anropsstyrd och syftet är att erbjuda möjlighet till serviceresor, som att handla, besöka läkare eller liknande.

Kollektivtrafiken med båt i skärgård- och kustlandskapet är en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse. Platsspecifika förutsättningar behöver fortsatt prägla utbudet i båttrafiken och avgöras i fall till fall.

## Grundutbud mellan tätorter

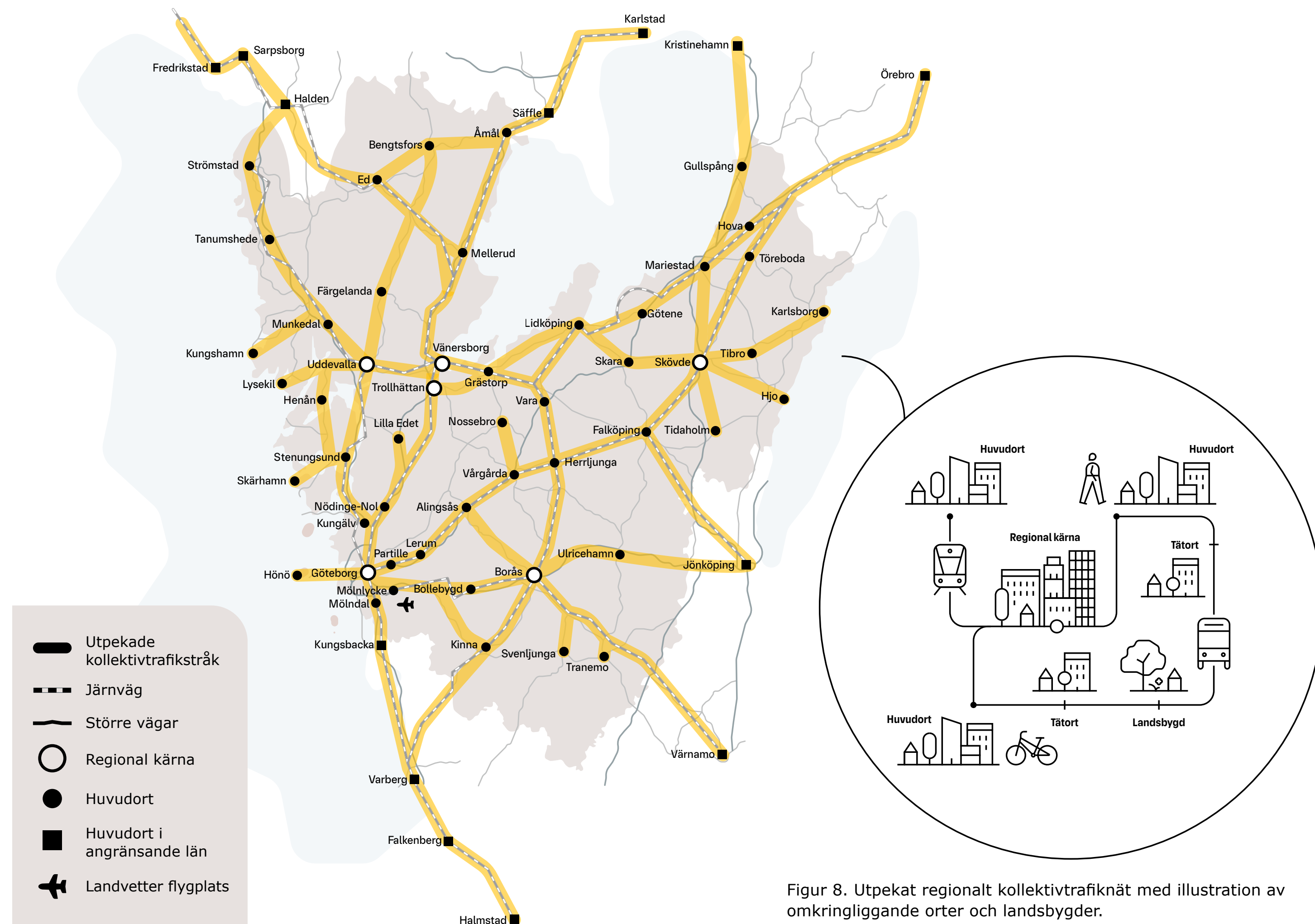
Samtliga tätorter ska erbjudas ett lägsta grundutbud med resmöjligheter till kommunhuvudort. Grundutbudet varierar utifrån orternas storlek. Turerna är linjelagda, men kan vara anropsstyrda i relationer där eller vid tider då få reser.

För övriga resrelationer mellan tätorter finns det inte något fastställt grundutbud. Här är det efterfrågan på kollektivtrafikresor som avgör vilket utbud som erbjuds.

## Utpekade regionala kollektivtrafiknät

Det utpekade regionala kollektivtrafiknätet ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter.

Nätet knyter samman kommunerna i Västra Götaland och deras huvudorter, Landvetter flygplats samt grannregionerna inklusive Norge. Tågtrafiken utgör stommen i nätet med busstrafik som komplement där det saknas tågförbindelser.



Figur 8. Utpekade regionala kollektivtrafiknät med illustration av omkringliggande orter och landsbygder.

Ett minsta utbud och öppettider ska erbjudas i hela nätet. Syftet är att i huvudsak skapa goda förutsättningar att kunna arbets- och studiependla med kollektivtrafik, även utanför de vanligaste pendlingstiderna. För att kollektivtrafiken ska kunna vara ett attraktivt alternativ ska timmestrafik på vardagar och varannantimmemestrafik övrig tid mellan klockan 6-22 eftersträvas.

I relationer med större resande, där grundutbudets kapacitet inte räcker till, erbjuds ett högre utbud och mer generösa öppettider, baserat på efterfrågan.

Det utpekade regionala nätet syftar i första hand till att skapa attraktiva resrelationer mellan kommunhuvudorter. Här är kortare restider och kollektivtrafikens restidskvot jämfört med bil viktigt att arbeta med. Dock kan utbudets utformning behöva anpassas till vad som är den bästa lösningen utifrån lokala och geografiska förutsättningar, till exempel snabba turer med få stopp, lite långsammare turer med fler stopp eller en mix av båda i relationer med stort resandeunderlag.

För att så många invånare som möjligt ska få tillgång till det utpekade regionala nätet behöver möjligheterna att ta sig till och ansluta till nätet utvecklas. Det kan vara pendelparkeringar, ökad cykelbarhet till hållplatser, matartrafik etcetera.

## Utbud inom regionala kärnor och större tätorter

Inom de regionala kärnorna och större tätorter finns det underlag för att kunna erbjuda kollektivtrafik inom tätorterna. Där finns det också potential och är nödvändigt att fler väljer yteffektiva transportmedel, som kollektivtrafik, för att minska trängseln.

Västtrafik har tagit fram riktlinjer för vilket kollektivtrafikutbud som bör erbjudas inom tätorter. Öppettider, turutbud och trafiklösning varierar beroende på hur stor orten och hur tät bebyggelsen är. Riktlinjerna revideras vid behov.

För de regionala kärnorna finns det särskilt framtagna målbilder och planer för hur kollektivtrafiken ska utvecklas.

Tabell 2. Sammanfattning av utbudet i olika geografier.

Geografi	Grundläggande minsta utbud och öppettider	Trafiklösningar	Prioriterade resor
Landsbygder	1 tur- och returreisa (flera tidsfönster) mån-fre	Anropsstyrd trafik ex. Närtrafik	Till kommunhuvudort/större orter/hållplats i utpekad nät Syfte: Serviceresor
Tätorter 200-499 invånare	2 turer per riktning mån-fre + Närtrafik	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, serviceresor
Tätorter 500-999 invånare	5 turer per riktning mån-fre	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, serviceresor
Tätorter >1000 invånare	10 turer per riktning mån-fre 5 turer per riktning lör-sön	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/hållplats i utpekad nät Syfte: Arbets- och studiependling, service och i viss mån fritidsresor
Utpekad regionalt nät mellan kommunhuvudorter	16 turer per riktning* mån-fre, 06-22 8 turer per riktning* lör-sön, 06-22	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Till kommunhuvudort/grannregioner Syfte: Arbets- och studiependling, service- och fritidsresor
Inom regionala kärnor och större tätorter	Utbud i enlighet med kollektivtrafikplaner/Västtrafiks riktlinjer för trafikering	Linjelagd trafik, kan vara anropsstyrd	Arbets- och studiependling, service- och fritidsresor

\* Utveckling av utbudet sker succesivt under programperioden utifrån ekonomiska förutsättningar. För länsgränsöverskridande relationer är inriktningen för utbudet 10 turer per riktning/vardag samt 5 turer per riktning /helgdag.

# Kommersiell trafik

Trafikföretag har enligt kollektivtrafiklagen rätt att etablera linjelagd kollektivtrafik på kommersiell grund. Trafikföretag har också rätt till konkurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter och hållplatser. Principer för tillträde till infrastrukturen finns framtaget i dokumentet ”Principer för tillträde till bytespunkter<sup>4</sup>”, som Västra Götalandsregionen har tagit fram tillsammans med trafikföretagens branschföreningar.

Det är kollektivtrafikmyndigheten i varje region som ansvarar för att värdera samhällsnytta och beslutar om vilken kollektivtrafik som ska handlas upp och därmed kunna skattefinansieras. Inför

4. Se [www.vgregion.se](http://www.vgregion.se).

all upphandling av kollektivtrafik tas beslut om allmän trafikplikt av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden kan också besluta om att avstå trafikplikt. Det sker då nämnden anser att trafikförsörjningsprogrammets trafik- och samhällsmål kan nås genom kommersiell trafik. Samtliga mål och riktlinjer i trafikförsörjningsprogrammet gäller både kommersiell och upphandlad kollektivtrafik. Dokumentet ”Kriterier för trafikplikt” beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt och har tagits fram av Västra Götalandsregionen i dialog med kollektivtrafikbranschens parter.



Information kopplat till kommersiell trafik finns på [www.vgregion.se/kollektivtrafik](http://www.vgregion.se/kollektivtrafik)

- Kriterier för trafikplikt – beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt.
- PM Principer för tillträde till bytespunkter.
- Förteckning av kommersiell regional kollektivtrafik. Publiceras löpande.

För att underlätta marknadsanalys för kommersiell trafik ska Västtrafik i samband med samråd inför upphandling av trafik tillhandahålla en öppen redovisning av data över bland annat antal resande och intäkter för utgående avtal. Trafikföretagen kan med hjälp av detta underlag avgöra om det finns potential för kommersiell trafik eller inte. Generellt kan sägas att förutsättningarna för kommersiell trafik bedöms vara störst på de sträckor där det sker många sällanresor, utan behov av att byta vidare till det övriga kollektivtrafiksystemet.

# Kollektivtrafikens ekonomi

## Nuläge

Kollektivtrafiken i Västra Götaland finansieras i huvudsak av biljettintäkter och skattemedel i form av regionbidrag till Västtrafik. 2024 är regionbidraget till Västtrafik 6 242 miljoner kronor jämfört med 3 039 miljoner kronor 2012. Utbud, kvalitets- och miljöförbättringar och resande har ökat kraftigt under den här perioden. Västtrafiks totala budget för 2024 omfattar cirka 11 800 miljoner kronor.

Självfinansieringsgraden beskriver intäkternas andel av kostnaderna och var tidigare ungefär 50 procent i Västra Götaland. Under pandemin minskade intäkterna och behovet av bidrag ökade. Västtrafiks självfinansieringsgrad under 2023 var 46,7 procent.

I biljettintäkterna ingår även kommunala tillköp, exempelvis seniorkort. Dessa tillköp är skattefinansierade och den totala "skattefinansieringsgraden" är därmed högre än om enbart regionbidraget beaktas.

5. Tas fram under remissperioden.

## Kostnadsutveckling

Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar årligen, vilket främst beror på ökade kostnader för den befintliga trafiken, investeringar i nya fordon och depåer samt satsningar på utvecklad eller ny trafik. Kostnaderna för den befintliga trafiken ökar främst genom det kostnadsindex som Västtrafiks trafikavtal med trafikföretagen är kopplade till.

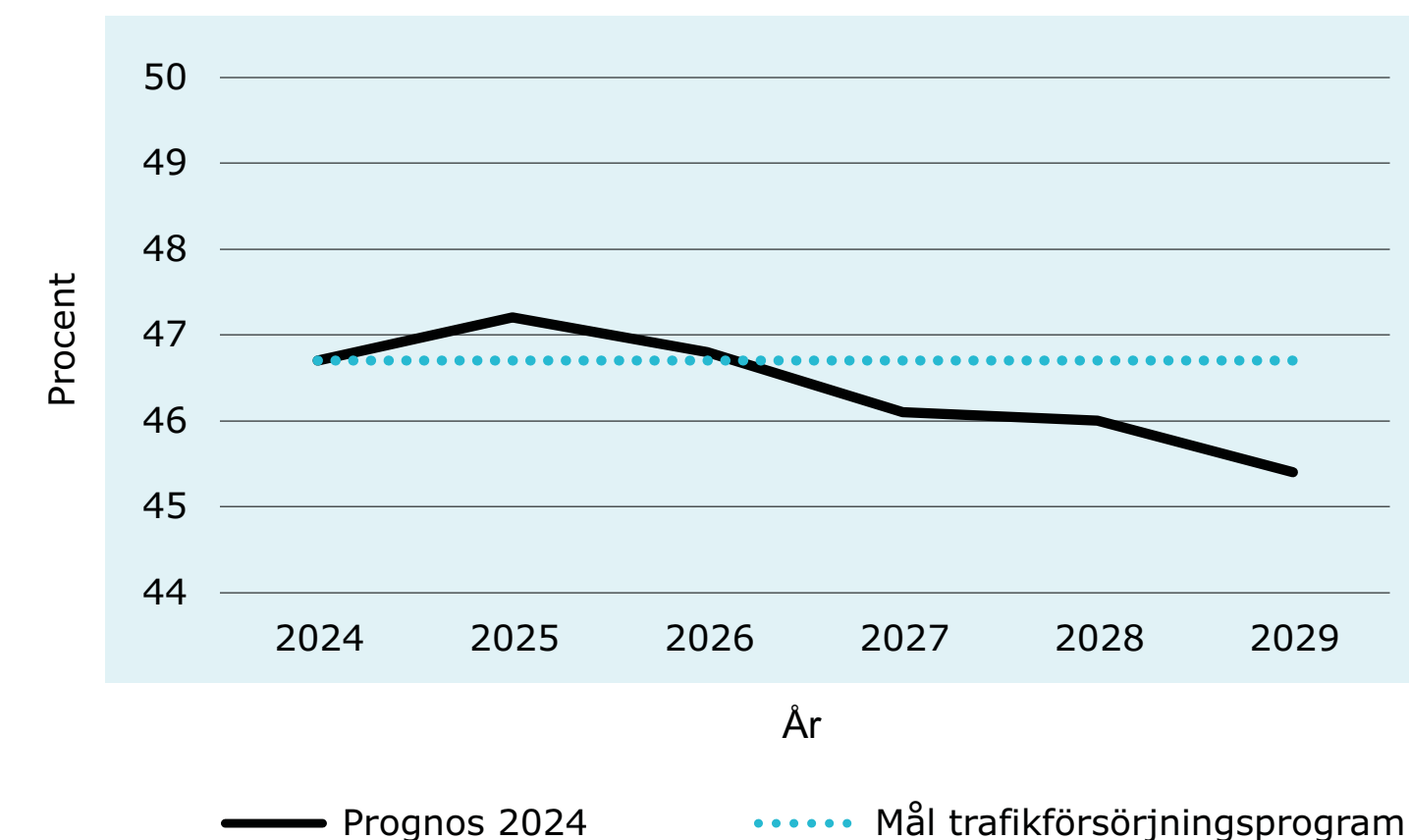
Trafikförsörjningsprogrammets mål att kollektivtrafiken ska vara attraktiv, bidra till geografisk tillgänglighet och jämlika förutsättningar i länet innebär också att kostnaderna för kollektivtrafiken kommer att öka. Med stöd i mål om resurseffektivitet och självfinansieringsgrad bedöms regionbidraget för kollektivtrafiken öka med i genomsnitt XX<sup>5</sup> procent per år under perioden fram till 2029.

## Självfinansieringsgraden

I figur 9 beskrivs utvecklingen av självfinansieringsgraden enligt Västtrafiks prognos till 2029. Trafikförsörjningsprogrammets

mål är att minst bibehålla nuvarande nivå, vilket innebär en ökning med cirka 1,3 procentenheter jämfört med prognosen. Detta innebär ett behov av flertalet åtgärder på intäkts- och/eller kostnadssidan. Se sidan 19.

Figur 9. Utveckling av självfinansieringsgrad, prognos respektive mål.



# **Ansvar, roller och regionala styrdokument**



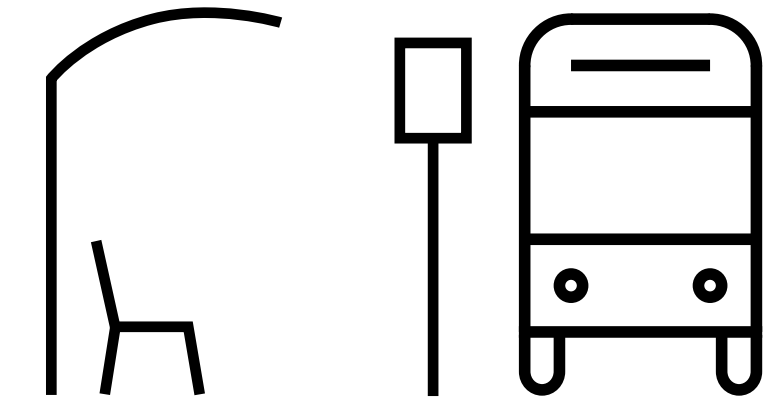
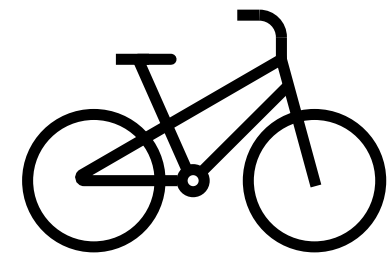
# Ansvarsfördelning och roller

Västra Götalandsregionen har huvudansvaret för kollektivtrafiken men det är många aktörer som är med och bidrar till en fungerande kollektivtrafik och att målen i trafikförsörjningsprogrammet kan nås. Ingen aktör har full rådighet, utan det krävs ett samspel och en fungerande samverkan.

Trafikförsörjningsprogrammet är styrande för Västra Götalandsregionens och Västtrafiks arbete med att utveckla kollektivtrafiken, utifrån de ramar som fastställs i regionfullmäktiges budget. Trafikförsörjningsprogrammet är också vägledande för kommuner och Trafikverket i deras roll som väghållare och ansvarig för kommunal samhällsplanering. I tabellerna nedan redogörs översiktligt om olika aktörers ansvar och bidrag i förhållande till programmets tematiska målområden.

	Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden	Västtrafik	Förvaltningen Fastighet, stöd och service (FFSS)
<b>Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ger uppdrag till Västtrafik.</li> <li>• Beslutar om biljettpriser.</li> <li>• Beslutar om kollektivtrafikplaner för stadstrafiken.</li> <li>• Verkar för och finansierar forskning och innovation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planerar och upphandlar kollektivtrafik.</li> <li>• Verkar för konkurrenskraftig kollektivtrafik i täta geografier, utökade öppettider i utpekade regionala nät, tillförlitlig trafikinformation, beteendepåverkande åtgärder.</li> <li>• Ansvarar för att sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov.</li> <li>• Verka för och genomföra forskning och innovation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bygger, förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer.</li> <li>• Ansvarar för hållplatsutrustning (undantaget realtid).</li> </ul>
<b>Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beslutar om strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.</li> <li>• Ger uppdrag till Västtrafik.</li> <li>• Verkar för och finansierar forskning och innovation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planerar och upphandlar trafik.</li> <li>• Tar fram handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor, genomför åtgärder enligt planen.</li> <li>• Bidrar till kommunens brottsförebyggande arbete kopplat till kollektivtrafikens miljöer.</li> <li>• Verkar för att upphandla fordon som är tillgänglighetsanpassade samt att anpassningarna fungerar.</li> <li>• Verkar för att anpassa prioriterade hållplatser i samverkan med väghållare och FFSS.</li> <li>• Verkar för att utveckla dialog med invånare med särskilt fokus på barn och unga.</li> <li>• Verka för och genomföra forskning och innovation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer.</li> <li>• Anpassar prioriterade hållplatser i samverkan med väghållare.</li> <li>• Bidrar till kommunens brottsförebyggande arbete kopplat till kollektivtrafikens miljöer.</li> <li>• Ansvarar för hållplatsutrustning och information på hållplatser.</li> </ul>
<b>Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurseffektiv, klimatsmart och robust</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beslutar om strategisk plan för minskad miljö- och klimatpåverkan från kollektivtrafiken.</li> <li>• Ger uppdrag till Västtrafik.</li> <li>• Verkar för och finansierar forskning och innovation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tar fram handlingsplan för minskad miljö- och klimatpåverkan, genomför åtgärder enligt planen.</li> <li>• Verkar för att säkerställa goda arbetsvillkor i alla led.</li> <li>• Verkar för bättre möjligheter att kombinera kollektivtrafiken med andra transportslag samt beteendepåverkande åtgärder.</li> <li>• Verka för och genomföra forskning och innovation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler, hållplatser, hållplatsutrustning samt strategiska buss-, spårvagns- och tågdepåer.</li> <li>• Ser till att depåer är anpassade för ett förändrat klimat.</li> </ul>

Tabell 3. Aktörer för vilka trafikförsörjningsprogrammet är styrande, samt deras olika ansvar och roller.

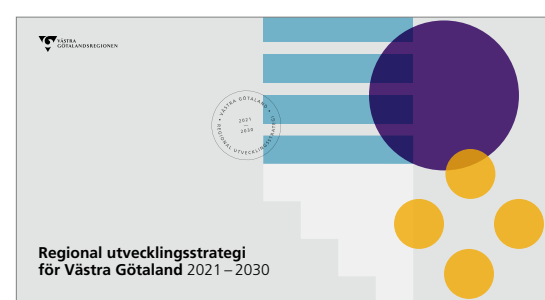


	Kommuner	Trafikverket
<b>Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansvarar för den kommunala väginfrastrukturen, kollektivtrafikens framkomlighet samt drift och underhåll av gator.</li> <li>• Ansvarar för hållplatsytor på kommunalt vägnät.</li> <li>• Ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling.</li> <li>• Har befogenhet över bland annat parkeringsavgifter och parkeringstal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansvarar för den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen, kollektivtrafikens framkomlighet samt drift och underhåll av vägar och järnvägar.</li> <li>• Ansvarar för hållplatsytor på statligt vägnät och järnvägens plattformar och plattformsförbindelser.</li> </ul>
<b>Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansvarar för att hållplatsytor samt vägen till och från hållplats på kommunala gator är trygga och anpassade för personer med funktionsnedsättning.</li> <li>• Ansvarar för brottsförebyggande arbete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansvarar för hållplatsytor samt vägen till och från hållplats på statliga vägar.</li> <li>• Ansvarar för järnvägens plattformar och plattformsförbindelser samt trafikinformation på stationer</li> </ul>
<b>Kollektivtrafiken i kombination med andra färdmedel ska vara resurs-effektiv, klimatsmart och robust</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansvarar för gång- och cykelbanor i kommunala vägnätet, mark vid bytespunkter, ytor för pendelparkeringar och infartsparkeringar.</li> <li>• Ansvarar för att gator tål ett förändrat klimat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansvarar för gång- och cykelbanor i statliga vägnätet, ytor för pendelparkeringar.</li> <li>• Ansvarar för att vägar och järnvägar tål ett förändrat klimat</li> </ul>

Tabell 4. Aktörer för vilka trafikförsörjningsprogrammet är vägledande, samt deras olika ansvar och roller.

# Västra Götalandsregionens styrande strategier och kopplingen till trafikförsörjningsprogrammet

Trafikförsörjningsprogrammet är ett av Västra Götalandsregionens fyra övergripande styrdokument. Prioriteringar och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet samspelar och bidrar till de övriga strategierna:



## Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030

Den regionala utvecklingsstrategin har som mål att Västra Götaland ska vara ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Strategin innehåller fyra långsiktiga prioriteringar respektive fyra kraftsamlingar. Trafikförsörjningsprogrammet bidrar främst till den långsiktiga prioriteringen att knyta samman Västra Götaland med förbättrad tillgänglighet och hållbara resor. Kollektivtrafiken har också en viktig roll i övriga prioriteringar och kraftsamlingar.




## Västra Götalands kulturstrategi och kulturplan 2024-2027

Strategins fem utvecklingsområden med tillhörande prioriteringar styr mot ett fritt, rikt och starkt kulturliv i hela Västra Götaland. Kollektivtrafiken bidrar till att utveckla resmöjligheterna i hela länet vilket möjliggör för fler att ta del av kulturutbudet, särskilt barn och ungdomar.



## Strategi för omställning av hälso- och sjukvården i Västra Götalandsregionen 2023-2027

Strategin pekar ut inriktningen för hela Västra Götalandsregionens hälso- och sjukvård. Trafikförsörjningsprogrammet samspelar med strategin genom att bidra till ökad tillgänglighet till bland annat målpunkter för hälso- och sjukvården.



2024-03-08

# **Förslag till "Strategisk inriktning för Trafikförsörjningsprogram 2026- 2029"**

## Inledning

Strategisk inriktning beskriver på en övergripande nivå hur kollektivtrafiken ska utvecklas under kommande programperiod. Mätbara mål, indikatorer och exakta ambitionsnivåer finns inte med i den strategiska inriktningen utan kommer först i remissversionen av programmet.

Enligt *Samverkansformerna för kollektivtrafik* ska Beredningen för hållbar utveckling (BHU) ställa sig bakom strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogrammet. Med den strategiska inriktningen som grund kommer en remissversion av trafikförsörjningsprogram 2026-2029 att tas fram.

Under hösten 2023 har dialog i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) hållits, där utgångspunkterna för dialogen varit dagens strategiska inriktning och grundläggande principer. Samråd har även hållits under hösten med grannregioner, berörda myndigheter och intresseorganisationer, där den strategiska inriktningen diskuterats.

Bilagor är samrådsredogörelse, prövning och analys av barnets bästa samt hållbarhetsbedömning.

## Strategisk inriktning för kommande program

Följande fem punkter föreslås utgöra grunden för kommande program som styr utvecklingen av kollektivtrafiken. Västra Götalandsregionens budget avgör sedan takten på genomförandet.

### 1. Hållbar och förbättrad tillgänglighet nytt övergripande mål

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) syftar till att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Kollektivtrafiken är ett medel och möjliggörare i omställningsarbetet. Den bidrar till att tillväxt och utveckling kan ske i hela Västra Götaland, exempelvis i samband med nya större etableringar där nya behov av persontransporter uppstår. RUS:ens långsiktiga prioritering *Knyta samman Västra Götaland* beskriver VGR:s inriktning och prioriteringar för att bidra till en *hållbar och förbättrad tillgänglighet* och ett transporteffektivt samhälle för ett öppet, sammanhållet och fossiloberoende Västra Götaland, där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig

samhällsplanering. Trafikförsörjningsprogrammet är ett verktyg för att bidra till RUS:ens långsiktiga prioriteringen knyta samman.

Trafikförsörjningsprogrammets bidrag blir att verka för hållbara och mer attraktiva resmöjligheter, utifrån lokala och regionala förutsättningar i hela Västra Götaland. Förutsättningarna i Västra Götaland ser olika ut i olika geografier och därför behöver lösningarna se olika ut beroende på var de genomförs. Likaså ser kvinnors och mäns, flickors och pojks resmönster, resbehov och värderingar olika ut och behöver väga lika tungt i kollektivtrafikplaneringen.

Kommande trafikförsörjningsprogram föreslås tydligare lyfta syftet med kollektivtrafiken, samtidigt som kopplingen till RUS:en blir tydligare, genom att bidra till *hållbar och förbättrad tillgänglighet*.

I begreppet *hållbar* inbegrips de tre hållbarhetsdimensionerna socialt, ekonomiskt och miljö. Det innebär att i allt från strategisk planering till upphandling och utförande av trafiken balansera de tre dimensionerna mot varandra.

Hållbar och förbättrad tillgänglighet är ett exempel på kollektivtrafikens samhällsnytta, andra är exempelvis, minskad miljöpåverkan, tillväxt, minskad trängsel och genom överflyttning av resor till kollektivtrafiken minskar antal skadade i trafiken. Tidigare utredningar för kollektivtrafiken i Västra Götaland visar på att en investerad krona i kollektivtrafiken ger cirka 1,75 kr tillbaka i samhällsnytta.

.

## **2. Kollektivtrafikens utbud bidrar till regional utveckling och tillväxt**

Trafikförsörjningsprogrammets prioriteringar vad gäller syfte och utbud av kollektivtrafiken är styrande för resmöjligheterna i Västra Götaland. Utbudet av kollektivtrafik är enkelt uttryckt högre där efterfrågan och befolkningstätheten är större. Ett garanterat utbud av kollektivtrafik i olika geografiska kontexter skapar en förutsägbarhet och trygghet för invånarna. Utvecklingen av kollektivtrafik behöver skifta fokus från den administrativa geografin till den funktionella i syfte att underlätta för invånarnas resebehov.

Kollektivtrafiken idag är inte fullt ut anpassad för de som arbetar utanför vanlig kontorstid. Inte heller för säsongsarbetare. Kostnadseffektiva lösningar eftersträvas vilket innebär att kollektivtrafik ska kunna användas av merparten för de som arbetar och studerar men inte för alla på individnivå.

### **Kollektivtrafikens främsta uppgift är att möjliggöra arbets- och studiependling**

De enskilt vanligaste reseärendena är kopplade till arbets- och studieresor. Det är också de resor som är relativt regelbundna och sker till målpunkter dit många vill resa samtidigt/kontinuerligt och som är förhållandevist enkla att kollektivtrafikförsörja. Utveckling av kollektivtrafik för andra resbehov är önskvärd i den mån ekonomiska resurser medger. Trafikeringen för arbets- och studiependling, framför allt i de större städerna, stödjer också resor för andra ändamål, som till exempel fritidsaktiviteter och service.

### **Grundläggande utbud**

Det grundläggande utbudets garanterade miniminivåer av trafik ligger fast. I glesa geografier prioriteras att det finns ett utbud snarare än snabba restider. I syfte att öka tillgängligheten, både faktisk och upplevd, behöver nuvarande trafik och alternativa kostnadseffektiva lösningar utvecklas. Exempelvis kan dagens Närtrafik göras mer tillgänglig med hjälp av digitala lösningar. Pågående tester och utveckling av mer dynamisk kollektivtrafik kan vara en lösning för områden med lägre befolkningstäthet. Vidare behöver det grundläggande utbudet utvecklas med ambitionen att tydligare koppla an till de prioriterade stråken.

Kollektivtrafiken med båt i skärgård- och kustlandskapet är en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse. Platspecifika förutsättningar behöver fortsatt prägla utbudet i båttrafiken och avgöras i fall till fall.

När skoltrafik upphandlas av Västtrafik kan den också användas av allmänheten, vilket kan förstärka det grundläggande utbudet. Det är därför eftersträvänsvärt att skoltrafiken i högre utsträckning kan nyttjas som allmän kollektivtrafik.

### **Utökat utbud i prioriterade stråk**

Principen med prioriterade stråk som binder samman kommunerna och viktiga kopplingar över länsgränsen kvarstår. Stråken omfattar samtliga kommunhuvudorter och ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter. Cirka 80 procent av befolkningen bor i direkt närhet av en hållplats i stråken. Den bärande tanken med prioriterade stråk är långsiktighet i trafikering, attraktivitet i relationer där det finns ett större resande under dygnet.

Jämfört med dagens program där ambitionen är 10 turer per riktning/vardag föreslås en utökning av trafiken i stråken, där tidigare och senare avgångar möjliggör för flera att arbets- och studiependla även utanför de allra vanligaste pendlingstiderna. Detta främjar också ökade resmöjligheter för exempelvis kultur- och fritidsresor och ger barn och ungdomar ökad

självständighet och lägger grunden för hållbara resvanor. En sådan utveckling av utbudet finns delvis redan med i beslutade målbilder och strategier ex. Målbild Tåg 2035. Genom att meranvända redan tillgängliga fordonsresurser på existerande sträckor/linjer ökar inte kostnaderna proportionellt jämfört med att öka i högtrafik eller helt nya linjer där inköp av nya fordon behövs. Ett utökat utbud ökar också attraktiviteten generellt vilket kan bidra till ett totalt ökat resande och högre intäkter. Utbudet ska balanseras mot kostnad/efterfrågan.

Större förändringar, som exempelvis kommande företagsetableringar, kan komma att påverka efterfrågan och därmed behov av att se över enskilda reserelationer i stråken. I övrigt kvarstår de som idag med undantaget att relationen Laxå-Kristinehamn, som i sin helhet startar och slutar utanför Västra Götaland, föreslås tas bort.

Det finns fortsatt flera relationer utöver stråken där utbudet motsvarar eller är högre jämfört med stråken. Exempelvis kan det röra sig om målpunkter som större arbetsplatser, sjukhus etcetera.

### **Stadstrafik i regionens kärnor/delregionala centrum**

Kollektivtrafiken i regionens kärnor/delregionala centrum utvecklas i enlighet med beslutade kollektivtrafikplaner. I storstadsområdet Göteborg/Mölndal/Partille behövs ett särskilt fokus på samverkan mellan stadsutveckling och kollektivtrafikens utveckling med tanke på trängsel och konkurrens om stadsutrymmet.

### **Västtrafik har uppdraget att ta fram riktlinjer för trafiken i tätorter**

Enligt nuvarande program har Västtrafik utarbetat riktlinjer för trafikering i tätorter som inte omfattas av stadstrafik i regionens kärnor. Detta uppdrag ligger kvar.

### **Förtydligande om ansvar för gymnasieelevers resmöjligheter**

Gymnasieelevers resmöjligheter med kollektivtrafik behöver särskilt belysas när kollektivtrafiken utvecklas. VGR/Västtrafik ska tillsammans med kommunerna verka för att anpassa trafiken och hitta gemensamma kostnadseffektiva lösningar för att öka tillgängligheten för gymnasieelever. Det är tills vidare inte möjligt för VGR/Västtrafik att tillgodose kollektivtrafiklösningar för alla gymnasieelever på individnivå.



### **3.Värna och utveckla kollektivtrafikens attraktivitet och kvalitet**

För att människor ska både vilja och kunna åka med kollektivtrafiken är kvaliteten på det som erbjuds avgörande. Att människor känner sig trygga i kollektivtrafiken är en av de viktigaste faktorerna, ihop med att det ska vara enkelt och begripligt. Trygghet är ett komplext begrepp men handlar exempelvis om att trafiken går i tid, att byten fungerar, tydlig information och lösning vid störningar, utformning av hållplatser och bytespunkter inklusive områden i anslutning till dessa, tydlig och begriplig information, begriplig prissättning, och bemötande från personal. En annan del av tryggheten handlar om att slippa känna rädsla att utsättas för brott.

Kollektivtrafikens kvalitet behöver utvecklas med resenären i fokus och med medvetenhet om olika gruppers behov i åtanke, som barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

#### **Kompetensförsörjning inom kollektivtrafikbranschen**

Förare, tågvärdar, service- och verkstadspersonal är centrala för att kollektivtrafiken ska fungera och drivas med hög kvalitet. Det råder sedan några år tillbaka kompetens- och personalbrist inom kollektivtrafikbranschen. Attraktiviteten behöver öka för att locka fler till branschen - både förare och tjänstepersoner, tågvärdar, verkstadspersonal med flera. Här behöver parterna tillsammans verka för att skapa en bransch som är attraktiv att arbeta inom. VGR har ett kompetensförsörjningsuppdrag och har således en viktig roll att spela även i att bistå kompetensförsörjningen inom kollektivtrafiken.

#### **Verka för, utveckla, implementera och samverka kring nya lösningar**

Kollektivtrafiken befinner sig sedan ett par år i ett läge med ökade kostnader. För att bibehålla och utveckla den hållbara tillgänglighet som kollektivtrafiken ger finns behov av att nyttja och utveckla lösningar som förbättrar, kompletterar, avlastar och effektiviserar den traditionella kollektivtrafiken. Här finns en stor utvecklingspotential, där VGR/Västtrafik behöver initiera och tillsammans med andra medverka till utvecklingen av kollektivtrafiken och hur mobilitetstjänster kan kopplas till kollektivtrafiken.

Integrering av kollektivtrafiken med andra transportslag är en förutsättning för att hela systemet och resan ska fungera. En bred tillgång till resealternativ ökar tillgängligheten och användbarheten för alla invånare.

#### **Förstärk kollektivtrafiken genom att kombinera olika färdmedel**

Den traditionella kapacitetsstarka kollektivtrafiken utgör stommen, där flexibla och kompletterande lösningar kan kopplas på. Anropsstyrda lösningar

samt cykel i kombination med kollektivtrafiken är några exempel. Att utveckla sätt kring hur kollektivtrafiken kan kompletteras med andra mobilitetsslag kan också bidra till att kollektivtrafiken blir mer tillgänglig och attraktiv för fler. Att avlasta kollektivtrafiken genom cykel och annan mikromobilitet, men också att sprida resandet över dagen ger ökad kostnadseffektivitet.

#### **Forskning och innovation samt våga testa nya lösningar och tekniker**

Forskning och innovation spelar en central roll för att kunna driva utvecklingen framåt i en hållbar riktning och det är även viktigt att testa saker i praktiken och inte bara i teorin. Genom att möjliggöra praktiska forskning och vara nyfikna på och ta till nya lösningar och tekniker kan uppsatta mål nås både i tätare och glesare geografier. Genom praktiska tester avseende våra resor, icke-resor och infrastrukturen kan lärdomar dras av vad som fungerar bra och mindre bra, vilka konsekvenser det medför, uppskattning av kostnader, vad som behöver utvecklas vidare samt vad som inte ska arbetas vidare med. Under praktiska tester kan förändringar och förbättringar genomföras i mindre skala tills en bra lösning finns på plats och kan implementeras i större skala.

## **4. Samverkan för god samhällsplanering och hållbart resande**

Samverkan mellan VGR/Västtrafik, kommuner, Trafikverket och övriga aktörer är avgörande för att skapa utvecklingsmöjligheter för hållbart resande. God samverkan kan leda till bättre lösningar för alla inblandade parter. Ett konkret förbättringsområde är vägar till och miljöer i anslutning till kollektivtrafiken. Genom att prioritera vägar till och från hållplatsen men också anslutningsmöjligheter i form av exempelvis fler pendelparkeringar för bil och cykel kan tillgängligheten och attraktiviteten öka i hela Västra Götaland. Med fördel kan hållplatsområden och andra kollektivtrafikmiljöer bidra positivt till den gestaltade livsmiljön. Möjligheter att prioritera och söka finansieringsmedel till åtgärder finns i regional plan för infrastruktur.

De senaste årens arbete för att höja både kunskap och medvetenhet om roller, ansvar och kollektivtrafikens planeringsförutsättningar bland parterna behöver fortsätta. Det är i de tidiga planeringsskedena av nya bostadsområden och infrastruktur, med målpunkter och serviceutbud, som de grundläggande förutsättningarna bestäms och här kan ytterligare samverkan ske.

Utöver ovan finns det olika åtgärder som aktörerna kan göra enskilt eller tillsammans i syfte att bidra till bättre förutsättningar för hållbart resande. Exempel på detta är åtgärder för bättre framkomlighet för kollektivtrafiken, påverkansarbete kring institutionella förändringar i form av lagstiftning, finansieringsformer av kollektivtrafik, parkeringspolicy etcetera.

## **5.Strategier och målbilder som stödjer genomförande av programmet**

Nuvarande trafikförsörjningsprogramms målbilder och strategier är en del av trafikförsörjningsprogrammet och konkretiserar vad som ska göras inom respektive område under de kommande åren. Beslutade strategier gäller tills vidare men revideras vid behov, till exempel vid avsevärt förändrade förutsättningar.

Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor revideras parallellt med trafikförsörjningsprogrammet. Revideringen innebär bland annat en strävan efter att det ska finnas en tydligare koppling mellan målen i trafikförsörjningsprogrammet och strategin samt att VGR:s mål för social hållbarhet inarbetas i strategin. Ny kollektivtrafikplan för Borås förväntas beslutas under våren 2024. Miljö- och klimatstrategin aktualiserades 2022 och är fortfarande aktuell. Övriga målbilder, det vill säga Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, Målbild Koll2035 (Göteborg/Mölndal/Partille) samt Kollektivtrafikplaner för Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla, revideras vid behov.

Regional plan för transportinfrastrukturen är en investeringsplan för transportinfrastruktur och är ett verktyg för att genomföra strategierna.

VGR:s strategi för ökad cykling i Västra Götaland är en del av regional plan för transportinfrastrukturen. Det pågår en aktualisering av cykelstrategin, som förväntas beslutas om under våren 2024. Cykelstrategin och cykling är, bland annat, en viktig aspekt ur hela resan-perspektivet. Relevanta delar integreras med trafikförsörjningsprogrammet.

## 4. Remiss; Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor - yttrande KS2024/285



**§150**

KS2024/285

## **Remiss; Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor - yttrande**

### **Beslut**

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen antar förslag till yttrande, skapat 2024-11-07, som sitt eget och översänder det till Västra Götalandsregionen.

### **Ärendet**

Västra Götalandsregionen (VGR) har tagit fram ett förslag till Trafikförsörjningsprogram för 2026-2029 samt förslag till Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Den strategiska planen kompletterar det långsiktiga trafikförsörjningsprogrammet. Syftet med programmet är att uppnå förbättrad och hållbar tillgänglighet inom regionen, med fokus på ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. VGR har sänt ut programmet på remiss för att samla in synpunkter och rekommendationer från olika intressenter, inklusive kommuner, kollektivtrafikaktörer och samhällsorganisationer. Programmet bygger på tre centrala målområden: attraktiv kollektivtrafik, jämlika förutsättningar och klimatsmart kollektivtrafik i kombination med andra färdmedel. Remissförslaget innehåller 8 frågor för trafikförsörjningsprogrammet samt 7 frågor för Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor där Bollebygds kommun lämnar yttranden.

Kommunstyrelseförvaltningens bedömning är att kommunen i yttrandet belyser de frågor som anses viktiga i utvecklingen av kollektivtrafiken i Bollebygds

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



kommun.

### **Ledamöternas förslag till beslut**

Ulf Rapp (S) föreslår att kommunstyrelsen antar förslag till yttrande, skapat 2024-11-07, som sitt eget och översänder det till Västra Götalandsregionen. Förslaget antas.

### **Beslutsunderlag**

- Svar på remissförslag av trafikförsörjningsprogram 2026-2029
- Svar på remissförslag av trafikförsörjningsprogram 2026-2029. Svar på remissförslag av strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor -remissversion

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Paragrafen är justerad**

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

Annika Eriksson | Näringslivsutvecklare  
0734-64 70 08 | annika.eriksson@bollebygd.se

Dnr : **180362**

Västra Götalandsregionen

## **Svar på remissförslag av strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor**

### **Sammanfattning av ärendet**

Västra Götalandsregionen (VGR) har tagit fram ett förslag till Trafikförsörjningsprogram för 2026-2029 samt förslag till Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Den strategiska planen kompletterar det långsiktiga trafikförsörjningsprogrammet.

Syftet med programmet är att uppnå förbättrad och hållbar tillgänglighet inom regionen, med fokus på ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. VGR har sänt ut programmet på remiss för att samla in synpunkter och rekommendationer från olika intressenter, inklusive kommuner, kollektivtrafikaktörer och samhällsorganisationer. Programmet bygger på tre centrala målområden: attraktiv kollektivtrafik, jämlika förutsättningar och klimatsmart kollektivtrafik i kombination med andra färdmedel

Remissförslaget innehåller 8 frågor för trafikförsörjningsprogrammet samt 7 frågor för Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor där Bollebygds kommun lämnar yttranden.

### **Yttrande**

#### **Hur ser ni på målstruktur och mål?**

Målstrukturen är tydligt och övergripande mål om hållbar och förbättrad tillgänglighet är väl förankrat. De tre målområdena – attraktiv kollektivtrafik, jämlika förutsättningar och klimatsmarta transporter – speglar regionens behov och är i linje med nationella och globala hållbarhetsmål. Dock skulle tydligare delmål för att mäta framstegen inom varje målområde kunna övervägas för att underlätta uppföljning och kontinuerlig förbättring.

**Hur kan er organisation bidra till hållbar och förbättrad tillgänglighet och att övriga mål i trafikförsörjningsprogrammet nås?**

Bollebygds kommun kan bidra genom att aktivt delta i samverkansinsatser som främjar hållbara resvanor och ökad tillgänglighet, exempelvis genom att utveckla pendelparkeringar och främja alternativa färdmedel som cykel och gång.

Kommunen kan också bidra genom att stödja initiativ som stärker sociala analyser och integrerar barn- och ungdomsperspektivet i beslutsprocesserna. Kommunen kan föra dialog med större etablerade företag och se över befintliga arbetstider för att på sikt matcha befintlig och tillkommande kollektivtrafik. Vid planering och byggnation av nya bostäder och företag bör tidig dialog föras med Västtrafik för att optimera placering av nya hållplatslägen.

Föreningsrådet, ungdomsrådet och pensionärsrådet i Bollebygds kommun kan aktivt sprida information om att närtrafik finns att tillgå samt bidra till att fler resenärer använder närtrafiken.

**Är någon/några av de prioriterade åtgärderna som ni anser är särskilt angelägna att arbeta med?**

Bollebygds kommun vill lyfta målområde 2 **"Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och bidra till geografisk tillgänglighet"** samt målområde 3 **"Kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar"**



Bollebygds kommun har både större och mindre tätorter och vi ser att attraktiviteten för kollektivtrafik minskar i de mindre tätorterna utifrån bristande tillgänglighet och jämlika förutsättningar. Vi anser att tillgänglighetsanpassningar och utbyggnad av kombinerade resmöjligheter (exempelvis för cykel och kollektivtrafik) är särskilt angelägna. Dessa åtgärder har potential att öka både det lokala och regionala resandet, samt att minska beroendet av biltransporter. För barn och unga och äldre är dessutom trygga resvägar och tillgänglighetsanpassade hållplatser av stor betydelse. För den äldre generationen är det av största vikt att det finns fysisk information att tillgå vid hållplatser när man inte har tillgång till digitala hjälpmedel som Västtrafiks To Go app för att bibehålla en jämlik kollektivtrafik

**Programmet har en ambition om att bidra till alla tre dimensioner av hållbar utveckling samt att tydligare lyfta barnrättsperspektivet. Hur tycker ni att det är omhändertaget?**

Bollebygds kommun välkomnar Västra Götalandsregionens övergripande mål om förbättrad och hållbar tillgänglighet, samt ambitionen att arbeta med social hållbarhet. Däremot vill vi framföra några synpunkter kring programmets avsaknad av specifika insatser för att underlätta för ungdomar i glesbygd att ta sig till fritidsaktiviteter.

Kommunen ser positivt på programmets mål om att öka tillgängligheten till kollektivtrafik och främja sociala analyser. Dock anser kommunen att programmet inte tillräckligt beaktar social hållbarhet för ungdomar som bor i glesbygdsområden. Ungdomars behov av att kunna delta i fritidsaktiviteter är centralt för deras sociala utveckling och välbefinnande, men deras möjlighet att resa till aktiviteter är ofta begränsad på grund av bristfällig kollektivtrafik i dessa områden. Ungdomsrådet belyser särskilt att man löper stor risk att bli socialt utanför den gemenskap som fritidsaktiviteter kan ge när kollektivtrafiken inte kan nyttjas p.g.a. för få turer under em/kväll på linje 402 samt linje 122. Ungdomsrådet lyfter fram att alternativa transportsätt som att

gå och cykla kan medföra stora risker på de befintliga vägarna 1757 Bollebygd-Sandared och väg 1758 Bollebygd-Töllsjö. Detta innebär att programmet riskerar att inte fullt ut uppfylla sitt mål om jämlika förutsättningar.

Programmet har ambitionen att inkludera social hållbarhet och lyfta barn- och ungdomsperspektivet. I praktiken är ungdomars tillgång till fritidsaktiviteter en viktig aspekt av social hållbarhet som bör ses som en grundläggande del av jämlika livsvillkor. Idag får ungdomarna i Bollebygds kommun i större utsträckning förlita sig helt på sina föräldrar för att kunna ta sig till fritidsaktiviteter samt till och från hållplats för de ungdomar som bor i våra mindre tätorter vid studiependling. Vi rekommenderar därför att programmet inkluderar specifika åtgärder som säkerställer tillgänglig kollektivtrafik för ungdomar i glesbygden, särskilt på kvällar och helger när fritidsaktiviteter oftast äger rum.

Pensionärsrådet upplever samma utmaningar som ungdomsrådet pekar ut och lyfter utöver ökad turtäthet fler hållplatslägen för närtrafik. Idag träffas pensionärsrådet månadsvis vid Bollebygds skolan och ingen kan nyttja närtrafik dit då det inte finns ett hållplatsläge för närtrafik vid skolan. Det medför att flertalet har svårt att ta sig till mötena som utgör en stor social interaktion och det riskerar därmed att öka den ofrivilliga ensamheten.

För att uppnå bättre social hållbarhet föreslår kommunen följande:

Utökade kollektivtrafikavgångar till/från glesbygdsområden under kvällar och helger, specifikt riktade mot att stödja ungdomars deltagande i fritidsaktiviteter.

Flexibla och behovsanpassade lösningar, såsom anropsstyrd trafik eller samarbete med ideella föreningar, som kan säkerställa att ungdomar i glesbygd får tillgång till aktiviteter utanför skoltid. Uppföljning och analys av ungdomars resebehov i glesbygdsområden för att kontinuerligt anpassa

utbudet utifrån deras fritidsintressen och behov. Utöka turtätheten på linje 101 med halvtimmestrafik.

Föreningsråden lyfter utifrån barnrättsperspektivet, att vissa av fordonen saknar fästansordningar för rullstolar och att sänka fordonet vid av och påstigning fungerar ibland inte. Det gör att resenären i de fall utrustning inte fungerar får stå kvar vid hållplats och kan därmed inte ta sig till fritidsaktiviteter. Att chaufförer är extra lyhörda vid på- och avstigning är av stor vikt för personer med funktionsnedsättning.

För att kunna utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga föreslår ungdomsrådet att man tar bort fysiska undersökningar på buss då det upplevs som något påträngande, dock ställer man sig positiv till enkäter via To Go appen, alternativt på sitt resebevis med incitamentet att svarar du så kan du få rabatt på din nästa resa.

**I programmet finns två tabeller som översiktligt redogör ansvar och roller för några berörda aktörer för genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet. Är rätt aktörer med/saknas någon aktör? Är tabellerna tillräckligt tydliga?**

Tabellerna är tydliga och ansvarsfördelningen är omhändertagen för respektive aktör, dock saknar kommunen vilken instans man kan vända sig till på Västtrafik som rör vidare frågor och påverkan än på tjänstemannanivå.

**Upplever ni att innehållet i den strategiska inriktningen är omhändertaget i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet? (Frågan vänder sig främst till kommunalförbunden/kommunerna)**

Utifrån de fem punkter som föreslås utgöra grunden för kommande program som styr utvecklingen av kollektivtrafiken har Bollebygds kommun ett inspel

om punkt nr 2, **Kollektivtrafikens utbud bidrar till regional utveckling och tillväxt**

Det nuvarande utbudet inom kollektivtrafiken i våra mindre tätorter bidrar inte till regional utveckling och tillväxt, vi har större etableringar i tätorterna Hultafors och Olsfors. Dessa företag visar svårigheter på att växa fullt ut då arbetsgivare inte kan hänvisa till befintlig kollektivtrafik. De antal turer som finns på sträckan Bollebygd-Sandared kan inte idag nyttjas för arbetstagare som önskar använda kollektivtrafik för arbetspendling.

Punkt nr 3, **Värna och utveckla kollektivtrafikens attraktivitet och kvalitet.**

Ett område inom målområde 3 enligt strategin är att förstärka kollektivtrafiken genom att kombinera olika färdmedel.

Grundutbudet i våra tätorter gör att vi inte aktivt kan bidra till

resurseffektivisering och särskilt inte med kombinerade färdmedel.

Exempelvis saknas cykelbana mellan tätorterna Töllsjö och Bollebygd, sträckan har dessutom tung trafik vilket gör det olämpligt att cykla längs vägren. Ett ytterligare exempel är avståndet mellan Olsfors och Sandared som mäter ca 6 km, själva avståndet gör det möjligt att använda cykel som transportmedel men förutsättningarna för det är låga. Här finns inga cykelbanor längs med sträckan vilket också gör det olämpligt att cykla längs med befintlig väg då den är smal och krokig. Kommunen ser också svårigheter med att vilja anlägga ytterligare busshållplatser med förutsättningar att de befintliga hållplatserna finns kvar och inte tas bort. Bergadalen är ett område i Erikstorp där attraktiviteten behöver stärkas när det kommer till tillgänglighet till kollektivtrafik i syfte att fler ska välja att vilja resa med buss.

Bollebygds kommun vill särskilt lyfta den delen av strategin som nämner trygghet, att man kan lita på att trafiken går i tid och att byten fungerar. Här finner kommunen en otrygghet då anslutande förbindelser med kollektivtrafiken inte alltid stämmer överens vilket skapar en osäkerhet och den faktorn kan vara avgörande om man åker kollektivtrafik eller inte.

Ungdomsrådet upplever att resan känns trygg med buss och tåg men efterlyser mer belysning till och från hållplatslägen. Information kring ersättningsbussar kan bli något mer tydlig, i många fall fungerar det bra, ungdomsrådet önskar dock mer ersättningstrafik och inte hänvisning till nästkommande tur. För att kunna vara delaktig i den sociala gemenskapen lyfter man att fler turer på kvällar och helger på linje 402 och linje 122 (förslagsvis varannan timma) skulle möjliggöra mer samvaro med vänner och bidra till den sociala hållbarheten. För att öka attraktiviteten för kollektivtrafik föreslår ungdomsrådet att B/C zon införs omedelbart.

Utifrån trygghetsaspekten lyfter pensionärsrådet att chaufförerna behöver kunna vänta in tills att resenärerna har satt sig innan resan påbörjas, samt att man behöver kunna förlita sig på resenärer omkring alt, busschaufför för att kunna komma ombord med hjälpmedel såsom rullator och rullstol. Det är tydligt att dessa situationer framkallar stress hos resenärerna. Vid hållplatserna efterfrågas tydligare skyltar med tidtabeller då det är liten text på de fysiska anslagstavlorna. I Bollebygds centrum finns det en otydlighet var bussen avgår till Gbg och Borås, här efterfrågas tydligare skyltning om rätt hållplatsläge. För att öka på tryggheten och minska stressande moment för den äldre generationen lyfter pensionärsrådet särskilt vikten av att chauffören kör nära inpå plattformen för att minska det glapp som kan uppstå vid av- och påstigning.

### **Är det något som bör förtydligas/saknas?**

Bollebygds kommun rekommenderar att programmet förtydligar sina insatser för att säkerställa att ungdomar i glesbygd har tillgång till kollektivtrafik för att

delta i fritidsaktiviteter, något vi ser som en viktig del av att uppnå social hållbarhet och jämlika förutsättningar i hela regionen.

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelsen

Ulf Rapp (S)

Kommunstyrelsens ordförande

Monica Holmgren

Förvaltningschef



**Remissversion**

# Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor

En del av trafikförsörjningsprogrammet

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b>	<b>3</b>
<b>Bakgrund</b>	<b>5</b>
<b>Utgångspunkter – mål och lagar</b>	<b>8</b>
<b>Åtgärdsområden och prioriterade insatser</b>	<b>11</b>
Sociala analyser – systematiskt i planering och genomförande	13
Delaktighet – utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga	14
Hela resan fungerar – med fokus på personer med funktionsnedsättning, barn och äldre	15
Trygghet – kollektivtrafiken ska kännas trygg och vara säker	17



# Sammanfattning

# Sammanfattning

## Vad handlar planen om?

Invånarna i Västra Götaland har olika livsvillkor och förutsättningar. Kollektivtrafiken har en avgörande roll när det gäller att tillhandahålla tillgängliga transporter och är därmed ett viktigt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar i Västra Götaland. Det är ett långsiktigt arbete att åstadkomma en kollektivtrafik som bidrar till jämlika förutsättningar. Den strategiska planen beskriver viktiga områden där kollektivtrafiken såväl som kollektivtrafikplaneringen behöver utvecklas.

## Vad ska åstadkommas?

Den strategiska planen innehåller fyra åtgärdsområden med prioriterade insatser. Dessa presenteras i figur 1 och fördjupas i avsnittet Åtgärdsområden och prioriterade insatser.

Sociala analyser – i planering och genomförande	Delaktighet – utveckla dialog med särskilt fokus barn och unga	Hela resan fungerar – för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre	Trygghet – kollektivtrafiken ska kännas trygg och säker
Utveckla och bredda arbetet med sociala analyser	Utveckla arbetssätt och systematik för delaktighet, särskilt fokus på barn och unga	Utveckla tillgänglighet på och till och från hållplatser	Utveckla samverkan kring brottsförebyggande arbete och trafiksäkerhet
Öka kunskapen om olika gruppers behov och förutsättningar		Tillgängliga fordon	Säkerställa kompetens om utsatta grupper
		Utveckla bemötande, kommunikation och information	Åtgärder för ökad trafiksäkerhet
		Utveckla störningshantering och störningsinformation	
		Säkerställa kompetens om prioriterade grupper	

Figur 1. Den strategiska planens åtgärdsområden och prioriterade insatser

## Den strategiska planen är en del av trafikförsörjningsprogrammet

Den strategiska planen konkretiserar genomförandet av trafikförsörjningsprogrammets mål om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar. Ytterligare konkretiseringar görs sedan av Västtrafik i en handlingsplan. I figur 2 beskrivs hur trafikförsörjningsprogrammets mål och prioriterade åtgärder hänger ihop med den strategiska planens åtgärdsområden och prioriterade insatser samt i den handlingsplan som Västtrafik tar fram som en följd av den strategiska planen.



Figur 2. Den strategiska planen (beslutas av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden) i förhållande till trafikförsörjningsprogrammet (beslutas av regionfullmäktige) och den handlingsplan som Västtrafik beslutar om.

# Bakgrund

## Bakgrund

Västra Götalandsregionens mål för social hållbarhet slår fast att jämlikhet, delaktighet, transparens och ansvar ska genomsyra all verksamhet och alla beslut. Ingen människa ska lämnas utanför. Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt<sup>1</sup> och jämlikt samhälle, där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Det är ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum. Detta kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen<sup>2</sup>.

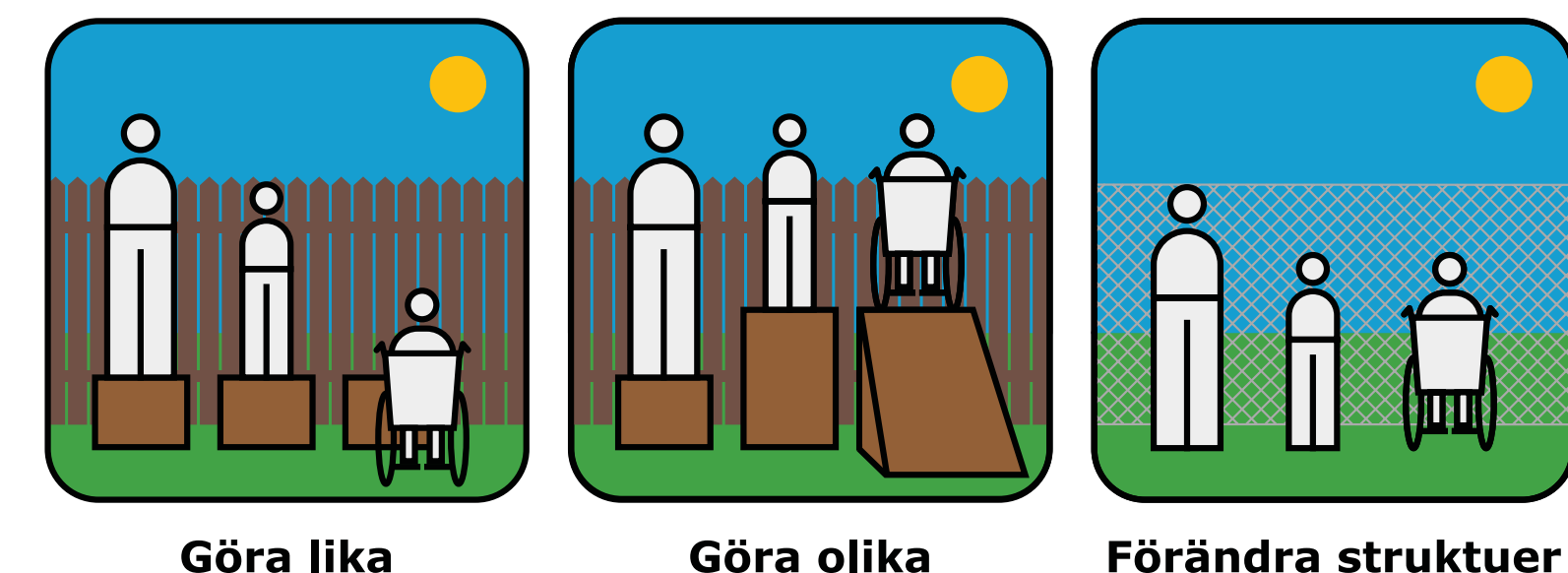
Invånarna i Västra Götaland har olika livsvillkor och förutsättningar. Alla ges inte samma möjlighet att delta i samhället. Transportsystemet spelar en viktig roll för att människor ska kunna ta del av och utöva sina mänskliga rättigheter, som rätten till arbete, utbildning, kultur och hälso- och sjukvård. Kollektivtrafiken har en avgörande roll när det gäller att tillhandahålla tillgängliga transporter och den är därmed ett viktigt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar i Västra Götaland.

Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram styr den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland. I trafikförsörjningsprogrammet finns ett målområde; kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar i Västra Götaland. Den strategiska planen för kollektivtrafik på jämlika villkor konkretiserar hur målområdet och de tillhörande målen ska nås.

Planen ger förutsättningar för att öka systematiken och utvecklingen av arbetsätt inom det arbete som redan pågår – från det tidiga planeringsstadiet där resurser fördelas, till själva resan och dess olika delar.

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor antogs 2018. Den har reviderats i samband med att trafikförsörjningsprogrammets revidering och har nu fått namnet Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Planen omfattar den allmänna kollektivtrafiken, det vill säga den som är öppen för alla och inte kräver särskilda tillstånd.

Figur 3. Jämlikhet på tre olika sätt; göra lika, göra olika eller riva hinder och förändra strukturer.



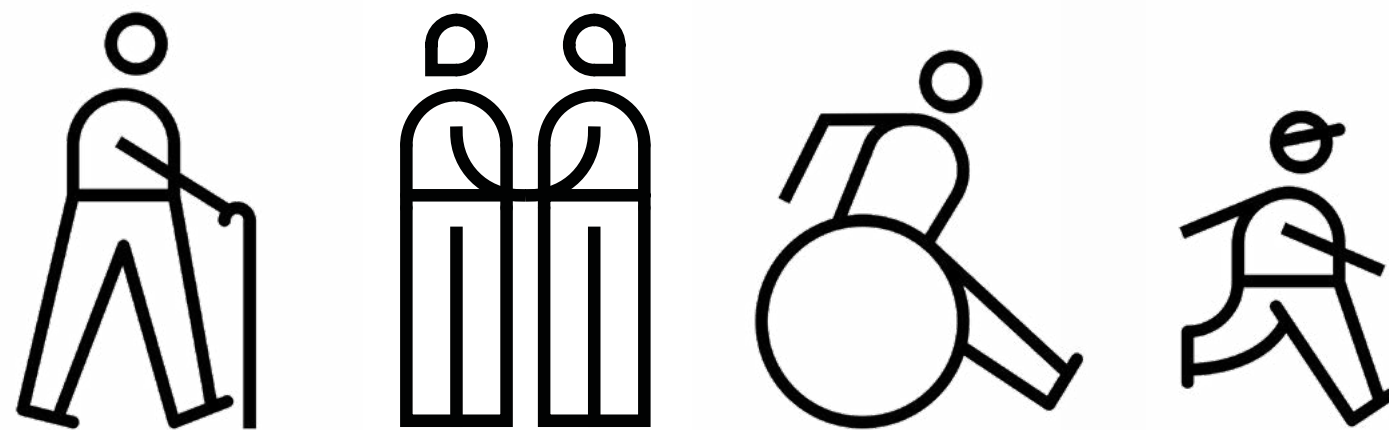
### Kollektivtrafik på jämlika villkor

Arbete med jämlikhet grundas i de mänskliga rättigheterna. Det innebär att alla människor är lika mycket värda och ska behandlas lika bra, oavsett kön, ålder, genus, könsidentitet, sexuell läggning, funktionsnedsättning, utbildning, social ställning, socioekonomiska förutsättningar, etnisk eller religiös tillhörighet.

En kollektivtrafik på jämlika villkor handlar om att ge människor likvärdiga möjligheter. Det innebär inte att göra lika för alla, utan att ge mer stöd och resurser till de grupper som behöver det, för att få ett jämlikt utfall. Det kan också handla om att riva de hinder och förändra de strukturer som skapar ojämlikhet från början. Figur 3 illustrerar jämlikhet på olika sätt.

1. Jämställdhet brukar definieras som att kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter. Jämlikhet är ett vidare begrepp som även omfattar lika möjligheter, rättigheter och skyldigheter i fler aspekter än två kön. I dokumentet används huvudsakligen begreppet jämlikhet som också inkluderar jämställdhet som en viktig del.

2. Västra Götalandsregionen (2020). Mål för social hållbarhet 2030 för Västra Götalandsregionen och de verksamheter som finansieras av Västra Götalandsregionen.



Kollektivtrafikresenärer är inte en homogen grupp, utan är människor med olika behov, förutsättningar och förmågor att använda de transporter som erbjuds. Några samhällsgrupper identifieras vara av särskild prioritet i arbetet med en kollektivtrafik på jämlika villkor. Det handlar om de delar av befolkningen som forskning och tidigare erfarenheter visar antingen är särskilt beroende av kollektivtrafik eller som löper större risk för att bli utsatta för diskriminering eller möta hinder i tillgången till kollektivtrafiken.

**Personer med funktionsnedsättningar, barn och äldre** är grupper som kan behöva olika typer av anpassningar för att kunna använda kollektivtrafiken. Samtidigt är de ofta beroende av kollektivtrafiken för sin dagliga mobilitet eftersom de av olika skäl saknar möjlighet att använda andra färdmedel. Utöver dessa

tre grupper bör särskild uppmärksamhet riktas mot **hbtqi+**-personer som löper risk att bemötas illa och/eller utsättas för trakasserier eller hatbrott på och i anslutning till kollektivtrafiken. Detsamma gäller personer med vissa typer av religiös klädsel eller andra attribut som kan antas ha koppling till en religion eller annan trosuppfattning. Även **socioekonomiskt** svaga grupper, som många gånger är beroende av kollektivtrafik, behöver prioriteras. Det finns också skillnader mellan **mäns** och **kvinnors** förutsättningar, erfarenheter och behov i användning av kollektivtrafiken som måste beaktas och lyftas i ett arbete för en kollektivtrafik på jämlika villkor.

Det är viktigt att poängtera att en persons erfarenheter och möjligheter inte bara formas av en enstaka kategori, som ålder eller kön, utan också av den komplexa kombinationen av olika sociala

och kulturella faktorer som påverkar deras liv. Det innebär att en person kan möta olika former av hinder beroende på hur dessa faktorer samspelar. Att synliggöra hur flera faktorer kan förstärka varandra kallas att använda ett intersektionellt perspektiv. Till exempel kan en utlandsfödd person med funktionsnedsättning möta fler hinder i kollektivtrafiken än en person med funktionsnedsättning som är född i Sverige.

# Utgångspunkter – mål och lagar

## Utgångspunkter – mål och lagar

I ett arbete med en kollektivtrafik på jämlika villkor är nedan listade måldokument och lagar viktiga utgångspunkter.

### Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030

Den regionala utvecklingsstrategin pekar ut riktningen för hur Västra Götaland ska utvecklas till 2030 och konkretiserar vad en sådan omställning innebär ur ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Den säger bland annat att Västra Götaland ska vara jämlikt och öppet. Mer konkret innebär det: *I det jämlika Västra Götaland deltar varje människa i samhället på jämställda och jämlika villkor. Samhället är inkluderande, transparent och invånarna känner sig delaktiga.*

I strategin pekas *Öka inkluderingen* ut som en viktig långsiktig prioritering för att klara omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Att öka inkluderingen handlar enligt den regionala utvecklingsstrategin om att skapa förutsättningar för alla individer att kunna vara aktiva i arbets- och samhällsliv. Varje människa ska kunna använda sin fulla potential i ett jämlikt och sammanhållet Västra Götaland. Det regionala utvecklingsarbetet ska vägledas dels av människors villkor, rättigheter och olika behov, dels av människors möjlighet till delaktighet.

### Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet styr den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland. Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor konkretiserar hur trafikförsörjningsprogrammets målområde om att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika villkor i Västra Götaland ska nås. Planen är ska ses som en del av programmet.

### Västra Götalandsregionens mål för social hållbarhet

Västra Götalandsregionens Mål för social hållbarhet 2030 ska tillsammans med Miljömål 2030 bidra till att skapa ett gott liv för varje människa på en välmående planet. Målen för social hållbarhet antogs år 2020. I samband med revidering av trafikförsörjningsprogrammet har de sociala målen brutits ned och operationaliserats utifrån hur relevanta de är för kollektivtrafiken. De sociala målen för 2030 har varit en viktig utgångspunkt för revideringen av denna strategiska plan.

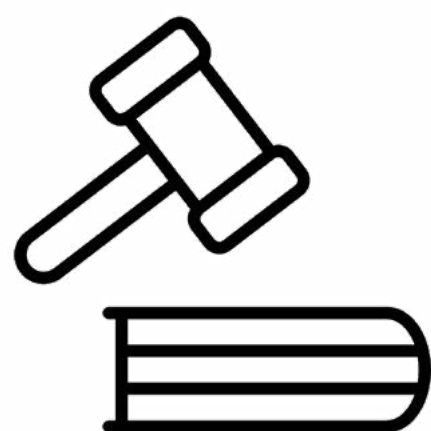
Måldokumentet konstaterar att Västra Götalandsregionen aktivt ska bidra till en socialt hållbar utveckling i den verksamhet som bedrivs samt i avtal och överenskommelser som sluts med andra

parter. Det ska märkas när Västra Götalandsregionen prioriterar, fattar beslut, arbetar främjande och förebyggande samt kommunicerar, samverkar och för dialog. Målen slår fast att mänskliga rättigheter och jämlikhet ska vara i centrum för Västra Götalandsregionens arbete.

I måldokumentet slås också fast att invånare i Västra Götaland har olika livsvillkor och förutsättningar. Alla ges till exempel inte samma möjlighet att vara delaktiga i samhället, att ta del av information eller att leva ett hälsosamt liv. Västra Götalandsregionen ska skapa jämlika förutsättningar för invånarna. Måldokumentet menar att regionen behöver riva hinder och hitta nya lösningar som fungerar för fler. För att klara det behöver kunskapen om människors förutsättningar och rättigheter öka.

God hälsa och välbefinnande	Jämlikhet och lika rättigheter	Tillit, trygghet och delaktighet
Främja hälsosam uppväxt och fullfölja studier	Främja kunskap om jämlikhet och mänskliga rättigheter	Främja ansvarstagande och transparent organisation
Främja hälsosamt åldrande och motverka ofrivillig ensamhet	Identifiera och analysera orättfärdiga skillnader	Främja frihet från våld, hot, kränkningar och tvång
Främja psykisk hälsa och förebygga suicid	Främja tillgänglig och inkluderande verksamhet	Främja medskapande och dialog
Främja goda levnadsvanor och hållbart arbetsliv		

Figur 4. Västra Götalandsregionens Mål för social hållbarhet med tillhörande delmål.



## Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagen (SFS 2008:567) har som syfte att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett kön, könsidentitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Enkelt uttryckt innebär diskriminering enligt diskrimineringslagen att någon missgynnas eller kränks utifrån diskrimineringsgrunderna. Diskriminering kan vara direkt eller indirekt. Även bristande tillgänglighet, trakasserier, sexuella trakasserier och instruktioner att diskriminera är former av diskriminering.

Diskriminering inom kollektivtrafiken kan till exempel vara kränkande bemötande, trakasserier, bristande tillgänglighet eller att information om hur en reser inte är tillgänglig för alla.

## Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter har som mål att ge barn, oavsett bakgrund, rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. Barnkonventionen klargör vilka rättigheter alla barn i hela världen har. I beslut och åtgärder som rör barn ska barnets bästa alltid beaktas. Barnkonventionen blev svensk lag 2020. Regioner och kommuner har en skyldighet att säkerställa de rättigheter barnet har enligt konventionen.

## Kollektivtrafiklagen

Kollektivtrafiklagen (2010:1065) ställer krav på att ett trafikförsörjningsprogram ska innehålla tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning samt redovisning av de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

## Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik

I lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik finns bestämmelser om hur kollektivtrafik ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning.

## Lagen om tillgänglighet till digital offentlig service

Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service, även kallad DOS-lagen, ställer krav på att offentliga aktörers webbplatser och mobila applikationer ska vara tillgängliga. Genom att följa en särskild europeisk standard kan webb och appar leva upp till kraven.



# Åtgärdsområden och prioriterade insatser

# Åtgärdsområden och prioriterade insatser

Den strategiska planen konkretiserar trafikförsörjningsprogrammets prioriterade åtgärder för att kollektivtrafiken ska bidra till jämlika förutsättningar. Trafikförsörjningsprogrammets prioriterade åtgärder har omformulerats till fyra åtgärdsområden i den strategiska planen:

- Sociala hänsyn – systematiskt i planering och genomförande,
- Delaktighet – utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga,
- Hela resan fungerar – med fokus på personer med funktionsnedsättning, barn och äldre,
- Trygghet – kollektivtrafiken ska kännas trygg och vara säker.

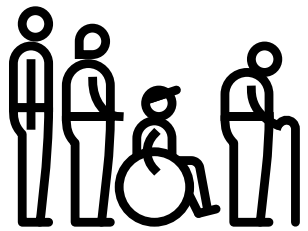
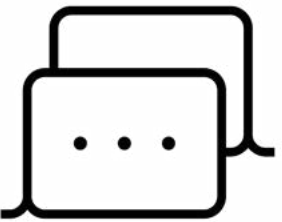
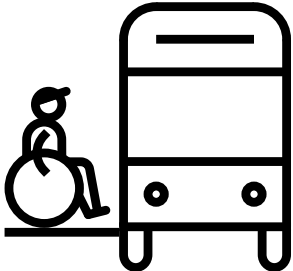

Dessa har sedan brutits ned i prioriterade insatser.

I följande avsnitt presenteras identifierade utvecklingsbehov för varje åtgärdsområde. Utvecklingsbehoven sammanfattas i ett antal prioriterade insatser som bedöms behövas för att bidra till en kollektivtrafik på jämlika villkor. De prioriterade insatserna kan ha flera sakägare och kräva samverkan mellan olika aktörer

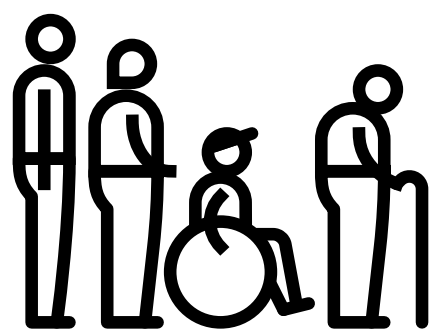
## Genomförande och uppföljning

Västtrafik har huvudansvaret för att omsätta målen i den strategiska planen i handling. Detta görs genom att Västtrafik tar fram en intern handlingsplan som beskriver de åtgärder som ska genomföras för att nå de uppsatta målen inom den utpekade tidsramen. Förvaltningen för fastighet stöd och service äger, förvaltar och underhåller hållplatsutrustning, resecentrum och depåer.

Den strategiska planen följs upp regelbundet i samband med att trafikförsörjningsprogrammet följs upp.

 <b>Sociala analyser</b> – i planering och genomförande	 <b>Delaktighet</b> – utveckla dialog med särskilt fokus barn och unga	 <b>Hela resan fungerar</b> – för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre	 <b>Trygghet</b> – kollektivtrafiken ska kännas trygg och säker
Utveckla och bredda arbetet med sociala analyser	Utveckla arbetssätt och systematik för delaktighet, särskilt fokus på barn och unga	Utveckla tillgänglighet på och till och från hållplatser	Utveckla samverkan kring brottsförebyggande arbete och trafiksäkerhet
Öka kunskapen om olika gruppers behov och förutsättningar		Tillgängliga fordon	Säkerställa kompetens om utsatta grupper
		Utveckla bemötande, kommunikation och information	Åtgärder för ökad trafiksäkerhet
		Utveckla störningshantering och störningsinformation	
		Säkerställa kompetens om prioriterade grupper	

Figur 5. Den strategiska planens åtgärdsområden och prioriterade insatser



## Sociala analyser – systematiskt i planering och genomförande

Att arbeta systematiskt med sociala analyser handlar om att synliggöra olika gruppers behov och förutsättningar i planering och genomförande av kollektivtrafiken som underlag för beslut. Det ingår också att beskriva konsekvenser som uppstår för olika grupper.

### Nuläge

Idag genomför Västtrafik sociala konsekvensanalyser i exempelvis förstudieprocessen inför upphandling av kollektivtrafik. Där sammanställs relevant faktaunderlag utifrån aspekter så som åldersstruktur, socioekonomi och viktiga målpunkter för olika grupper. Resultatet från den sociala konsekvensanalysen ingår i förstudiens planeringsunderlag vilket är en förutsättning för att systematiskt upphandla kollektivtrafiken med hänsyn till olika resenärgruppers behov och förutsättningar. Det kan exempelvis röra sig om att ändra tidtabellen för att bättre passa skolans öppettider eller att identifiera viktiga målpunkter som behöver trafikeras.

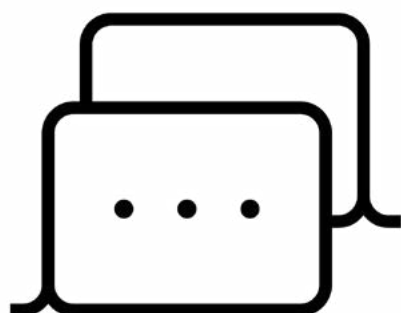
### Utvecklingsbehov

En utvärdering av förstudieprocessen har visat att det upplevs svårt att göra avvägningar och prioriteringar baserat på den sociala konsekvensanalysen i relation till andra prioriteringar. Därtill har utvärderingen visat att jämställdhets- och barnperspektiven behöver stärkas och integreras bättre. Här behövs ett utvecklingsarbete.

Arbetet med sociala analyser behöver också breddas till fler delar av verksamheten och göras mer systematiskt. För att göra det krävs att metoder, processer och arbetssätt ses över och förbättras och att kunskapen höjs. På sikt är ambitionen att göra sociala analyser i samtliga processer och projekt i syfte att bidra till jämlika förutsättningar.

### Prioriterade insatser

- **Sociala analyser går från att vara en aktivitet till ett arbetssätt** som är en del av ordinarie verksamhet. I den ordinarie verksamheten ska det sociala perspektivet lyftas redan från början i projektdirektiv eller liknande och finnas med i beslutsunderlag och beslut. En genomlysning behöver göras av hur befintliga arbetssätt och metoder kan integrera det sociala perspektivet och av vilka ytterligare metoder och arbetssätt som kommer att behövas inom Västtrafiks olika verksamheter.
- **Utveckla verktyget för social konsekvensanalys** för att bli mer användbart och användarvänligt. Därtill behöver både jämställdhets- och barnperspektivet stärkas. Till exempel behöver en mer omfattande analys av mäns och kvinnors resvanor och attityder, värderingar kopplat till resor och transporter integreras. En prövning av barnets bästa bör också inkluderas.
- **Öka kunskapen om olika gruppers behov och förutsättningar** för att kunna göra bättre analyser. Detta genom bland annat ny forskning och innovation, enkät- och resvaneundersökningar och dialog med regionens invånare (se åtgärdsområde delaktighet) och bred intern kunskapshöjning.



## Delaktighet – utveckla dialog med särskilt fokus på barn och unga

Sett ur ett samhällsligt perspektiv är det centralt att människor känner att de har möjlighet att vara delaktiga i det som berör dem, annars uppstår utanförskap och känslor av maktlöshet. I kollektivtrafikens planering och genomförande är delaktighet både en fråga om att människor ska få den information de behöver samt att få möjlighet att uttrycka sin åsikt och kunna påverka den kollektivtrafik som erbjuds.

Det finns skillnader i fördelningen av makt och inflytande mellan olika grupper i samhället. Vissa grupper har lättare att göra sig hörda om något inte fungerar eller inför att nya beslut ska tas. Detta ger en obalans i hur makt fördelas och vilka som känner sig delaktiga. Barn är en grupp som har särskilt svårt att göra sin röst hörd; det saknas utarbetade forum för dialog med barn, barn omfattas inte av kollektivtrafikbarometern och andra undersökningar och får sällan riktad information eller ges möjlighet till dialog. Barnkonventionen slår fast att ”barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör barnet. Hänsyn ska tas till barnets åsikter, utifrån barnets ålder och mognad”.

För att kunna erbjuda en jämlik kollektivtrafik med hög kvalitet krävs kunskap om och insikt i olika människors levnadsvillkor, tankemönster och förhållningssätt. Sådana kunskaper och insikter kräver en dialogkultur och ett ständigt pågående samtal för att människor som berörs av ett beslut ska ha tillgång till samma information och ha samma möjligheter att påverka. Detta är också en förutsättning för att besluten ska kunna uppfattas som legitima och därmed kunna genomföras med önskvärd effektivitet. För att kollektivtrafiken ska planeras och genomföras på ett jämlikt sätt är det centralt att säkerställa att kunskap hämtas in samt att berörda intressenter deltar i dialogen.

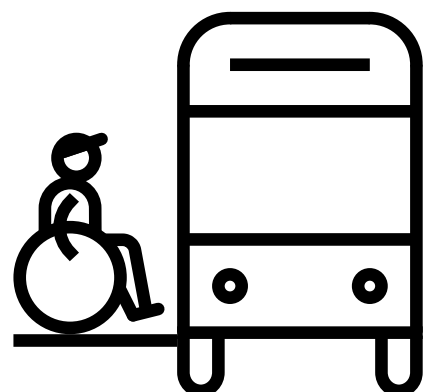
### Utvecklingsbehov

Dialog med invånare/det civila samhället sker idag på lite olika sätt. Invånare och resenärer har möjlighet att kontakta Västtrafik via *kundservice* eller *sociala medier*. Det finns även samverkansforum som *Aktiv involvering*, där representanter från funktionshinderrörelsen får bidra till utformandet av kollektivtrafiken. I någon mån sker även dialog via Västra Götalandsregionens och kommunernas olika *samråd och dialogforum*. Exempelvis genom ungdomsråd som kan ge sin bild.

Det saknas dock en systematik och till viss del även arbetssätt för att få kunskap om och insikt i olika människors levnadsvillkor, tankemönster och förhållningssätt. Detta gäller också möjligheten för människor som vanligtvis inte hörs att få sina röster hörda.

### Prioriterad insats

- Utveckla arbetssätt och systematik för att skapa delaktighet, med särskilt fokus på barn och unga.



## Hela resan fungerar – med fokus på personer med funktionsnedsättning, barn och äldre

Att hela resekedjan fungerar är något som är viktigt för alla resenärer. För personer med funktionsnedsättning, barn och äldre kan det vara avgörande för att de ska kunna resa med kollektivtrafiken.

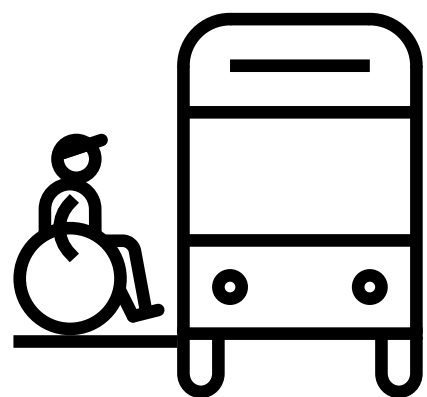
Det finns många olika typer av funktionsnedsättningar som på olika sätt innebär en nedsatt förmåga att fungera fysiskt, psykiskt eller intellektuellt. Socialstyrelsens definition av funktionsnedsättningar utgår ifrån olika svårigheter: att höra, att se, att röra sig, att tåla vissa ämnen och att bearbeta, tolka och förmedla information. Personer med funktionsnedsättning gör färre resor per dag än personer utan funktionsnedsättning. Det gäller både det totala resandet och resande med kollektivtrafiken. För dessa grupper kan den sociala och fysiska miljön i kollektivtrafiken innebära en rad hinder och barriärer. Det kan till exempel vara bristande utrop, otydlig trafikinformation, dålig funktionalitet på ramper och liftar, högt tempo eller trängsel, väntetid, ljus, buller, luft, allergener, nya och okända miljöer, dåligt bemötande samt otillräckligt stöd som ledsagning och kundservice.

Barns och ungas möjlighet att resa med kollektivtrafiken bidrar till ökad självständighet, kontroll och möjlighet att i högre utsträckning påverka och genomföra sina fritidsaktiviteter. Viktiga aspekter för att möjliggöra barns självständiga resande är bland annat att information och biljettsystem är anpassade för barn, bra bemötande från ombordpersonal och andra resenärer, att fordonen är säkra och trygga samt att hållplatser och vägen till och från hållplatserna är trafiksäkert utformade.

Att bli äldre innebär inte nödvändigtvis en funktionsnedsättning i sig, men risken att drabbas av en funktionsnedsättning ökar med stigande ålder. Många äldre förlitar sig på bilen som huvudsakligt transportmedel. Men gång och kollektivtrafik blir allt viktigare för den som inte längre kan eller vill köra bil. En väl fungerande kollektivtrafik är därför en viktig förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre.

För att uppnå en tillgänglig kollektivtrafik för alla resenärsgupper måste hela resekedjan fungera så att följande moment kan genomföras:

- Planera sin resa
- Köpa och använda biljett
- Möjlighet att ta sig till och från hållplats/bytespunkt
- Vistas och orientera sig på hållplats/bytespunkt
- Ta del av information
- Ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet



## Utvecklingsbehov

Tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre har kontinuerligt förbättrats under de senaste åren. Det är viktigt att fortsätta upprätthålla den tillgänglighet som finns idag och att fortsätta utveckla kollektivtrafiken så att den blir tillgänglig på lika villkor.

Nya riktlinjer för tillgänglighet på hållplats har tagits fram. Fortsatt arbete återstår för att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatsernas alla hållplatslägen. En ökad samverkan mellan de parter som delar ansvar för hållplatser krävs för att uppnå ökad tillgänglighet.

Riktlinjer för att ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet i kollektivtrafiken sammanställer riktlinjer gällande bland annat bemötande, rätten att resa med fordonen och resa med hjälpmedel. Syftet är att skapa tydlighet kring de förutsättningar som ska gälla för dem som reser med Västtrafik. Arbetet ska fortsätta med att följa upp och kvalitetssäkra leveransen inom avtalen.

Alla nyanskaffade fordon är tillgänglighetsanpassade och de äldre fordonen kommer att fasas ut över tid. Samtidigt är det viktigt att vidareutveckla tillgänglighetskraven för fordonen kontinuerligt och att säkerställa att alla tillgänglighetsanpassningar är i funktion.

Lagen om digital tillgänglighet till offentlig service har drivit på anpassningen och utvecklingen av Västtrafiks websida och app. Den fortsatta utvecklingen bör framförallt inriktas på utvecklade tjänster och utökade möjligheter att använda olika sinnen för att inhämta information. Det är också viktigt att ta hänsyn till de personer som av olika anledningar inte har tillgång till, eller förmåga att använda, digitala tjänster för exempelvis reseplanering eller biljettköp så att dessa inte utestängs från kollektivtrafiken.

En väl fungerande störningshantering i kollektivtrafiken är viktig för att resenärerna ska känna sig trygga. För barn och personer med syn- hörsel- och rörelsenedsättning samt för de som har svårt att bearbeta, tolka och förmedla information, kan en fungerande och tillgänglig störningshantering vara avgörande för resan.

## Prioriterade insatser

- Fortsatt arbete för att öka tillgänglighet på hållplatser behöver inledas. Detta genom att inventera de prioriterade hållplatsernas alla hållplatslägen för att säkerställa tillförlitlig information, både för fortsatt planering för åtgärder och för att kunna informera de resenärer som är beroende av tillgänglighetsanpassningar. Datalagringen bör utvecklas för smidig och tillförlitlig hantering.
- Öka samverkan med de parter som delar ansvar för hållplatser och vägen till och från hållplats för att uppnå ökad tillgänglighet.

- Bibehåll tillgängligheten på fordonen och fortsatt utveckla tillgängligheten vid nyanskaffningar och uppgraderingar/revisioner. Utveckla metoder för att säkerställa funktionen hos tillgänglighetsåtgärder, exempelvis ramper, skyltar och utrop, när fordonen är i trafik.
- Utveckla kommunikation och information. Grundläggande information bör vara välkomnande, enkel, läsbar, hörbar, taktil och finnas på teckenspråk.
- Utveckla websidan och appen när det gäller exempelvis biljettköp i förväg, anpassning för barn, information om tillgänglighet på fordon och hållplatser.
- Utveckla störningshantering och störningsinformation så att ersättningstrafiken fungerar för alla och informationen når fram och kan förstås av alla resenärer.
- Fortsätt utveckla och kvalitetssäkra personliga tjänster som underlättar resan, exempelvis ledsagning och bemötande.
- Utveckla utbildningar för att höja kompetensen kring funktionsnedsättningar och andra behov som kräver särskilt bemötande hos tjänstepersoner och personal som möter kunder. Involvera berörda resenärsgupper i utvecklingsarbetet för att säkerställa kvalitet på utbildningarna.



## Trygghet – kollektivtrafiken ska kännas trygg och vara säker

Trygghet kan i en kollektivtrafikkontext beskrivas som den upplevda känslan av att ha kontroll över faror, brister och funktioner ombord och i anslutning till kollektivtrafiken. Trygghet definieras som den upplevda risken att utsättas för något, medan säkerhet är den faktiska risken. Den upplevda känslan av trygghet eller otrygghet kan skilja sig från den verkliga risken att exempelvis utsättas för brott och ordningsstörningar. Känslor av otrygghet kan leda till begränsningar i individers dagliga mobilitet, och innebära att människor väljer bort att åka kollektivt eller begränsar sitt resande till vissa tidpunkter på dygnet. Upplevelsen av trygghet, men också den faktiska säkerheten, varierar mellan olika grupper, platser och tider på dygnet.

När det gäller risken att utsättas för brott samlar Västtrafik kunskap om vilka platser som är mer utsatta än andra och vilka typer av brott det rör sig om. Det används sedan som underlag för brottsförebyggande insatser.

Risken att utsättas för en trafikolycka i kollektivtrafiken är störst för fotgängare och cyklister i anslutande miljöer till kollektivtrafiken. I övrigt är det generellt mer trafiksäkert att resa med kollektivtrafiken än med bil.

För att kollektivtrafiken ska upplevas trygg och säker behöver hela resan beaktas. Följande faktorer är viktiga:

- miljöer befolkade av människor, både närvaro av personal och medresenärer,
- trafiksäker utformning av den fysiska miljön (både på hållplats och vägen till och från hållplats), där belysning, tydlighet, förutsägbarhet och överblickbarhet ingår,
- bra och tillgänglig information genom exempelvis realtidsinformation, reseplanerare, kartor och störningsinformation,
- trafiksäkerhet under färd, där exempelvis körstil och möjlighet till bältesanvändning är viktiga delar,
- god förvaltning och skötsel av hållplatser, stationer, bussar och tåg,
- bra bemötande från personal och medpassagerare

Västtrafik ansvarar för tryggheten och säkerheten ombord på fordonen. På hållplatser och terminaler är ansvaret delat med kommunerna. För vägen till och från hållplats bär väghållaren det huvudsakliga ansvaret. Förvaltningen för fastighet stöd och service ansvarar för utrustningen på hållplatserna.

### Utvecklingsbehov

Sedan lagen om kommunernas ansvar för det brottsförebyggande arbetet trädde i kraft 2023, har Västtrafiks trygghetsarbete ändrat fokus till att vara en viktig bidragande part i samverkan med aktörer som har uppdrag och mandat att hantera både sociala utmaningar och utmaningar kopplat till vissa platser och situationer. Arbetet behöver fortsätta och ske systematiskt. Det görs bland annat genom att identifiera tänkbara otrygghetsfaktorer och möjliggöra en effektiv informationsöverföring mellan berörda samverkanspartners. Västtrafiks trygghetskoordinatorer deltar vid kommunernas brottsförebyggande och trygghetsskapande forum, delar lägesbilder, deltar vid kommunernas trygghetsvandringar samt genomför och bidrar till andra trygghetsskapande insatser för Västtrafik.

Det finns även ett behov av att förbättra arbetet med ordningsstörningar och brott med fokus på särskilt utsatta grupper. Det handlar exempelvis om unga kvinnor och barn som utsätts för sexuella trakasserier, om människohandel och prostitution. Det krävs kunskapshöjande insatser till anställda inom kollektivtrafiken och utveckling av rapporteringsmöjligheterna för att förebygga och hantera dessa typer av brott.



När det gäller trafiksäkerhet har hastighetsöverträdelser och tvära inbromsningar kopplat till stress och pressade tidtabeller har ökat de senaste åren. Detta leder till risker för fotgängare och cyklister i anslutning till miljöerna kring kollektivtrafiken. Det leder även till exempelvis fallolyckor ombord på fordonen. Sedan 1999 finns krav på att bälte i buss ska användas om sådant finns, dock använder endast 50 procent av resenärerna i Västra Götaland bälte.

De olika väghållarna bär det huvudsakliga ansvaret för vägen till och från hållplatser. Västtrafik behöver fortsätta vara en pådrivande part och utveckla samverkan med de aktörer som ansvarar för området kring hållplatserna.

### Prioriterade insatser

- Utvecklad samverkan med kommun och andra viktiga samhällsaktörer utifrån ett brottsförebyggande- och trafiksäkerhetsperspektiv. Samverkan med kommun och andra aktörer pågår redan men behöver utvecklas och systematiseras. Det kan exempelvis ske genom Västtrafiks så kallade trygghetskoordinatorer. Det handlar också om att Västtrafik behöver vara en part i kommunernas planprocesser samt dela lägesinformation kring platser med bristande trafiksäkerhet.
- Brottsförebyggande arbete ombord på fordonen och på resecentra. Det handlar bland annat om att säkerställa kompetens hos anställda i kollektivtrafiken om att vissa grupper är mer utsatta för vissa typer av brott.
- Åtgärder för ökad trafiksäkerhet, som exempelvis att anpassa tidtabeller utifrån faktiskt körtid, utreda geofencing för att minska hastighetsöverträdelser och att verka för ökad bältesanvändning.





Dnr :KS2024/285-3

Kommunstyrelseförvaltningen

Annika Eriksson | Näringslivsutvecklare  
0734-64 70 08 | annika.eriksson@bollebygd.se

Kommunstyrelsen

## **Svar på remiss av trafikförsörjningsprogram 2026–2029 och remiss av strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar förslag till yttrande daterat 2024-12-10 och översänder det till Boråsregionen som sitt svar på remissen.

### **Ärendet**

Västra Götalandsregionen (VGR) har tagit fram ett förslag till Trafikförsörjningsprogram för 2026-2029 samt förslag till Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Den strategiska planen kompletterar det långsiktiga trafikförsörjningsprogrammet.

Syftet med programmet är att uppnå förbättrad och hållbar tillgänglighet inom regionen, med fokus på ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. VGR har sänt ut programmet på remiss för att samla in synpunkter och rekommendationer från olika intressenter, inklusive kommuner, kollektivtrafikaktörer och samhällsorganisationer. Programmet bygger på tre centrala målområden: attraktiv kollektivtrafik, jämlika förutsättningar och klimatsmart kollektivtrafik i kombination med andra färdmedel

Remissförslaget innehåller 8 frågor för trafikförsörjningsprogrammet samt 7 frågor för Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor där Bollebygds kommun gör yttranden.

**Bedömning**

Bedömning är att kommunen i yttrandet belyser de frågor som anses viktiga i utvecklingen av kollektivtrafiken i Bollebygds kommun.

**Barnkonsekvensanalys**

Barnkonventionen understryker vikten av att barns rättigheter tillgodoses, vilket också är en uttalad ambition i förslaget till trafikförsörjningsprogrammet. Förslaget innehåller specifika åtgärder för att öka barns delaktighet, till exempel genom att utveckla forum för dialog och inkludera barnens perspektiv i sociala analyser. Programmet syftar även till att stärka barnens trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken, med särskild hänsyn till trafikmiljöer nära skolor och hållplatser.

**Beslutsunderlag**

Trafikförsörjningsprogram 2026-2029.

Strategisk plan för kollektivtrafik på jämlika villkor.

**Skickas till**

Boråsregionen [info@borasregionen.se](mailto:info@borasregionen.se).

Yttrandet ska skickas **senast 2024-12-30**

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

Monica Holmgren

Annika Eriksson

Förvaltningschef

Näringslivsutvecklare



5. Svar på medborgarförslag om utökning av  
bussrutt 110 mellan Bollebygd och Erikstorp  
KS2023/123



§151

KS2023/123

## Svar på medborgarförslag om utökning av bussrutt 110 mellan Bollebygd och Erikstorp

### Beslut

#### Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen bifaller medborgarförslaget. Kommunen för vidare dialog med Västtrafik om att få behålla nuvarande ändhållplats samt att utöka med nya hållplatslägen utmed Erikstorpsvägen.

### Ärendet

Peter Nobelius föreslår i medborgarförslag daterat 2023-05-03 att Bollebygds kommun tillsammans med Västtrafik undersöker möjligheten att förlänga busslinje 110 med ytterligare hållplatser längs med Erikstorpsvägen och upp till Bergadalen. Kommunfullmäktige har överlämnat medborgarförslaget till kommunstyrelsen för handläggning och beslut. Kommunstyrelseförvaltningens handläggare har varit i kontakt med Västtrafik, Nobina samt plan- och exploateringsavdelningen.

Kollektivtrafikföretaget Nobina har provkört sträckan från Erikstorpsvägen upp till Bergadalen och finner att det är enklast möjligt att vända vid Skräddargårdshöjd. Västtrafik slår fast att de är tveksamma till att trafikera hela sträckan och föreslår att man tar bort nuvarande ändhållplats i Erikstorp för att kunna trafikera en ny föreslagen rutt. Kostnaden för ny rutt överstiger mervärdet av nya hållplatser då boende i Erikstorp riskerar att bli av med befintlig hållplats.

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande

Kontakt med samhällsplanerare visar att det bor 105 personer i Bergadalen, 191 personer på Skräddargårdshöjd och 225 personer i Erikstorp. Om befintlig ändhållplats tas bort bedöms det att boende på Tyftet får avsevärt längre avstånd till ny föreslagen hållplats. Den befintliga andel arbetande personal på Eriksgården samt Gaddenskolan uppgår till ca 55 personer som i nuläget har ett rimligt avstånd till nuvarande busshållplats i Erikstorp.

En vändslinga behöver byggas längs med sträckan och föreslagen plats från Västtrafik är Skräddargårdshöjd efter att Nobina har provkört sträckan med befintlig buss (linje 110). En vändslinga kostar ca 1,5 mnkr. 3 hållplatslägen totalt på sträckan föreslås i medborgarförslaget. Vartdera hållplatsläget har en kostnad på ca 500–700 tkr beroende på om man önskar hållplats med en ficka eller stopp på gata. Det skulle innebära totalt 5 hållplatslägen (vändslinga omfattar både av- och påstigning.) Vid ev. byggnation av vändslinga och hållplatslägen står Bollebygds kommun för hela kostnaden. Dock finns ingen anslagen budget för ändamålet idag.

Kommunstyrelseförvaltningen konstaterar att förslaget ligger i linje med det politiska uppdraget om att föra en proaktiv samverkan med Västtrafik kring att förbättra och utöka kollektivtrafiken i Bollebygds tätorter. Då kommunen ser en framtida utvecklingspotential av Bergadalen, kan delar av förslaget beaktas och undersökas vidare. Kommunen för fortfarande dialog om att få behålla nuvarande ändhållplats samt att utöka med nya hållplatslägen utmed Erikstorpsvägen.

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen bifaller medborgarförslaget. Kommunen för vidare dialog med Västtrafik om att få behålla nuvarande ändhållplats samt att utöka med nya

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



hållplatslägen utmed Erikstorpsvägen.

### **Beslutsgång**

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

### **Beslutsunderlag**

- Svar på medborgarförslag linje 110
- Medborgarförslag - Buss mot Erikstorpsvägen \_Bergadalen\_Bortredigerad
- Bilaga medborgarförslag 2023 - Buss mot Erikstorpsvägen\_Bergadalen

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Paragrafen är justerad**

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelseförvaltningen

Bollebygds kommun

Peter Nobelius

Datum: 3 maj 2023

## Medborgarförslag

### Avseende utökning av bussrutt 110 mellan Bollebygd och Erikstorp att gå hela vägen upp mot Bergadalen (längs Erikstorpsvägen).

**Förslag:** Förslaget innebär, i sin enkelhet, att kommunen tillsammans med Västtrafik undersöker möjligheten att förlänga buss 110's rutt med ytterligare hållplatser längs med Erikstorpsvägen och Bergadalen

**Bakgrund:** Förslaget är framtaget då man ser ett starkt ökande behov av fler busshållplatser i området. Detta för att korta ner avståndet till närmaste busshållplats och därigenom öka möjligheten att erbjuda kollektivt miljövänligt alternativ i stället för att ta personbil.

Det planeras att befolkningsunderlaget nu skall öka rejält i området framöver med de nya boendena som planeras i Bergadalen. Det antal vuxna som kan tänkas ta bussen istället för bilen till jobbet bör inte underskattas. Dessutom blir barnen i området äldre och mer rörliga och behöver möjlighet att ta bussen till skolan eller fritidsaktiviteter istället för att bli skjutsade eller gå långa sträckor. Man får även en tryggare väg hem när det börjar mörkna och slipper gå på ej upplysta gångbanor/grusvägar

Det ligger i allas intresse att en trygg kollektivtrafiken byggs ut, eller kan erbjudas fler, med en minimal investering, som dessutom ger en positiv miljöpåverkan långsiktigt.

**Önskemål:** Rent praktiskt så föreslås det från mig och flertalet boende i området att bussen (nr 110) på vägen till (eventuellt även ifrån) Erikstorps hållplats svänger upp höger mot Erikstorpsvägen / Bergadalen och stoppar på de tre nya hållplatserna som föreslagits. (Se bilagan med karta och föreslagen plats för nya hållplatser)

Bussen vänder därefter upp på höjden (vår sommar, höst, men möjligtvis ej vinter) och åker ner igen och avslutar som idag vid Erikstorps hållplats.



Efter samtal med en busschaufför på aktuell linje så står de oftast och väntar ca 10-12 minuter innan nästa buss skall gå. Detta visar att det redan idag finns utrymme tidsmässigt att inom nuvarande tidtabell, att utföra föreslagen ändring.

**Eventuellt:** Vintertid, eller vid allmän halka, dras den övre hållplatsen in och vändplatsen blir då istället utanför **Erikstorpsvägen 47**. Där finns på motstående sida en lämplig markbit att anlägga vändplan på för bussen och i tillägg kanske sätta upp ytterligare en återvinningscentral/anläggning för de som bor i området likt som vid Erikstorps busshållplats..

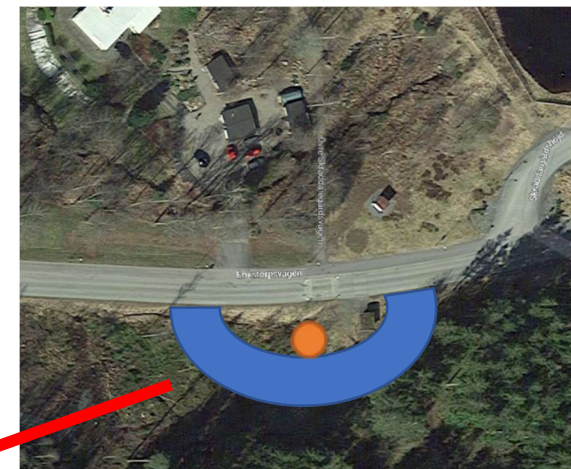
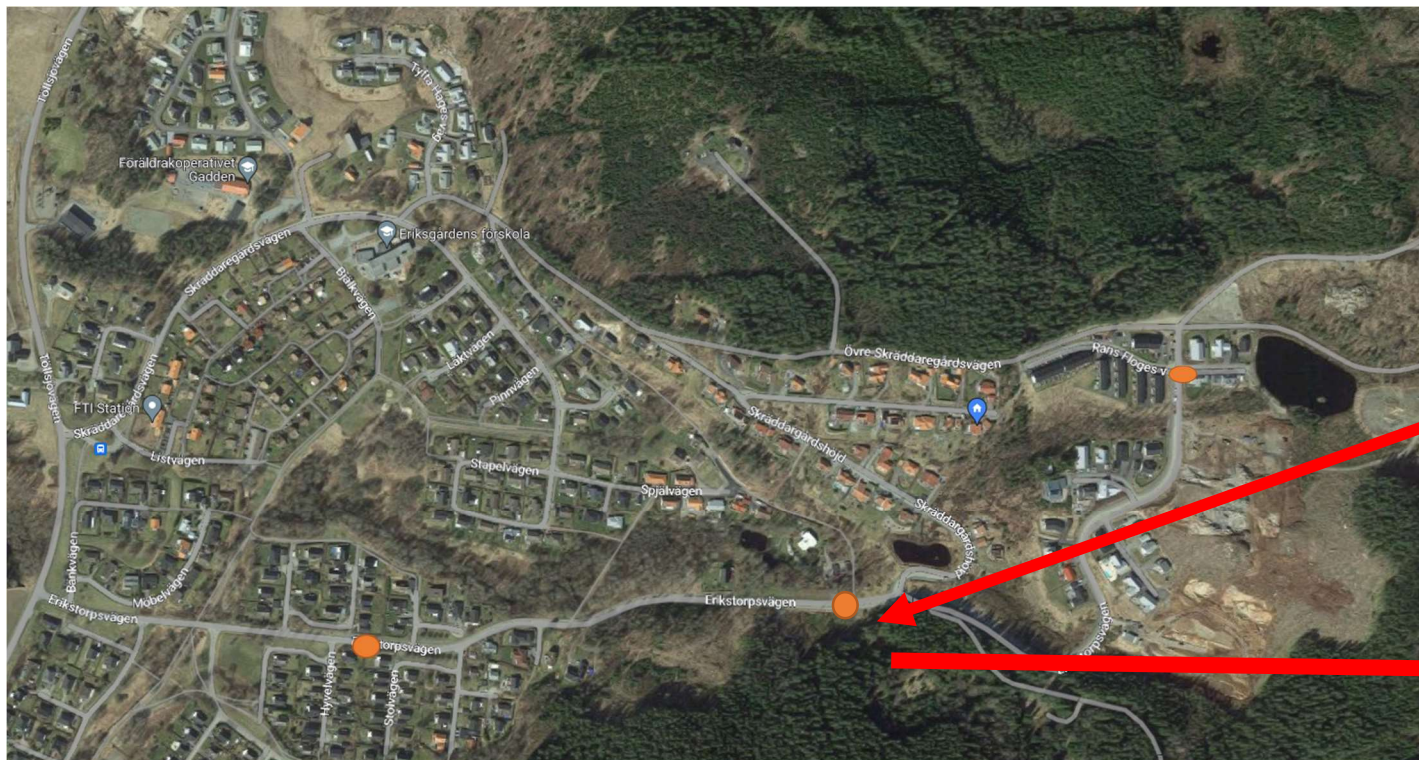
**Historik:** Efter samtal med flertalet övriga boende fann undertecknad även att kommunen och Västtrafik själva föreslagit en vändhållplats för ca 10 år sedan. Vändplatsen skulle då göras i anslutning till/på vår infart på Skräddargårdshöjd. Detta fann man då inte vara lämpligt och föreslog då ett område i närheten av där vi nu ånyo föreslår en vändplats (Erikstorpsvägen 47). Detta rann då ut i sanden och blev intet.

Förslaget är framtaget av mig samt är uppbackat av flertalet personer, boende i området, som även är aktiva inom Skräddargårdshöjds Samfällighetsförening.

Bilagor lämnas med detta medborgarförslag där vi visar rent geografiskt hur vi tänkt samt avstånden till nuvarande hållplats, som i fallet med de tillkommande fastigheterna på Bergadalen är 2 km och därutöver.



## Bilaga 1 till: Medborgarförslag – Utökande av busshållplatser i Erikstorp / Bergadalen



Förslaget innebär att anlägga tre (eller fler) hållplatser (markerat med orange markör) längs med Erikstorpsvägen.

Den första ungefär utanför korsningen Hyvelvägen, den andra utanför Erikstorpsvägen 47 och den tredje vid Rans Floges väg.

Pga lutningen i den övre delen av Erikstorpsvägen är det kanske inte lämpligt att anlägga hållplats i det mest lutande delarna.

Det kan även vara så att man får ha den övre Håll-/vändplatsen enbart trafikerad mellan mars och november pga möjlig problematik med halka.

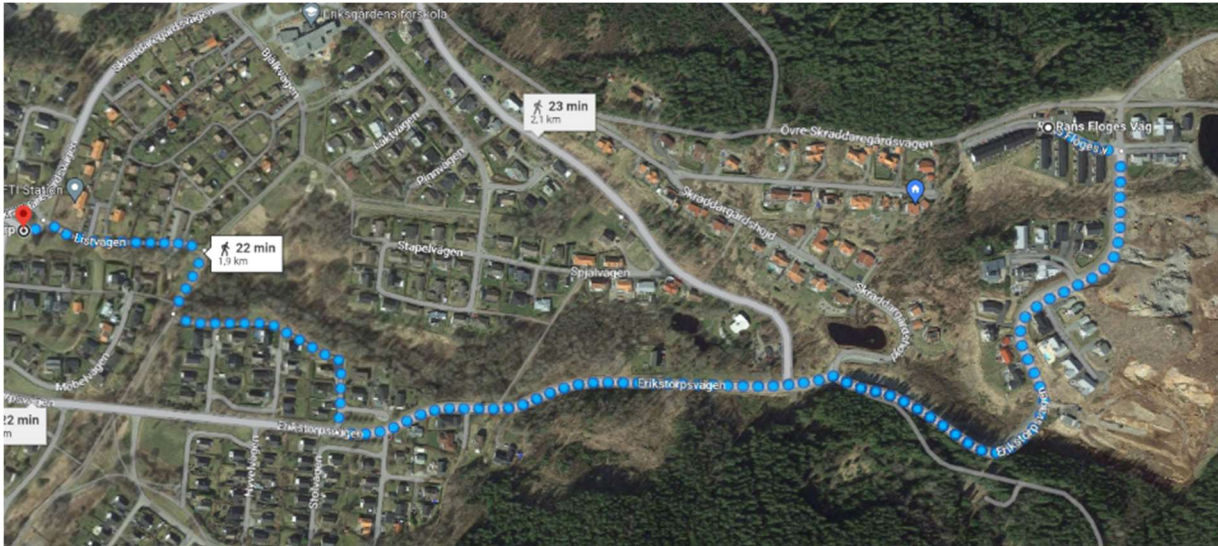
För att vända bussen ordentligt föreslås vidare att anlägga vändplats utanför Erikstorpsvägen 47 vid de tillfällen busen vänder där (vintervändplats).

Man kan även möjligtvis föreslå en ny utökad återvinningsanläggning likt som på Erikstorps busshållplats

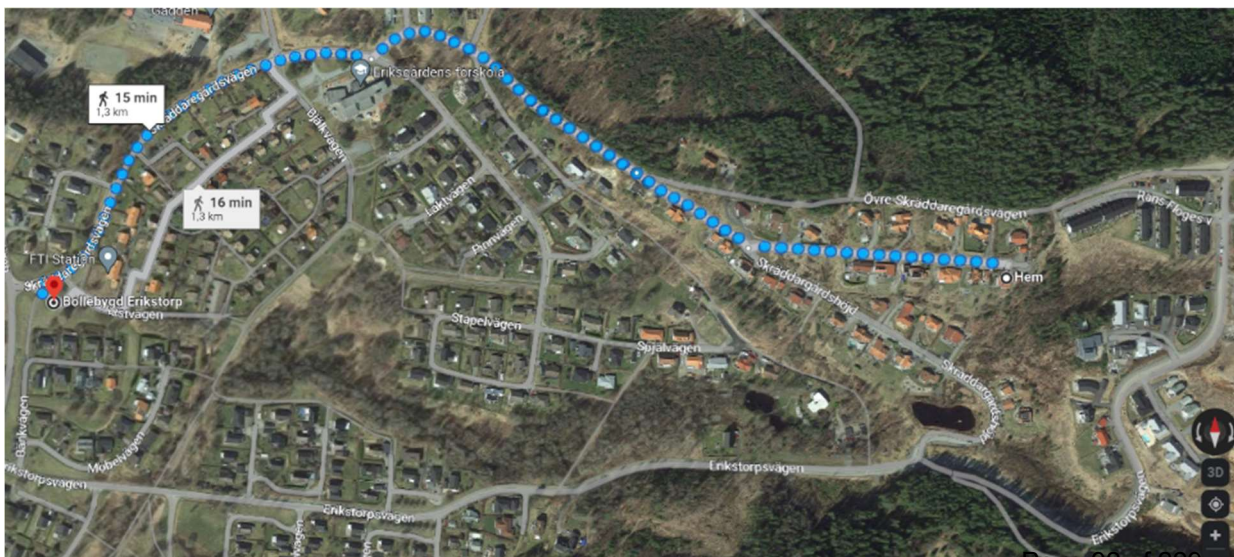
## Bilaga 2 till: Medborgarförslag – Utökande av busshållplatser i Erikstorp / Bergadalen

Uppvisning av aktuella avstånd per idag från Erikstorps Busshållsplats (vändplats)

**Till Rans Floges väg:** 1,9 KM (via Erikstorpsvägen)/ 22 minuters promenad



**Till Skräddargårdshöjd 24** (överst på gatan); 1,3 km och 15 minuters promenad ((dessutom stor del på grusad privat väg utan belysning)



## 6. Arkitekturstrategi för Bollebygds kommun - beslut om uppdrag KS2024/264

**§152**

KS2024/264

**Arkitekturstrategi för Bollebygds kommun - beslut om uppdrag****Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen ger kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta en Arkitekturstrategi för Bollebygds kommun.

**Ärendet**

När riksdagen antog "Politik för gestaltad livsmiljö" (Prop. 2017/18:110) fick Boverket i uppdrag att främja en hållbar och väl gestaltad livsmiljö genom bland annat samordning, kunskapsspridning och stöd till kommuner och regioner. Kommunernas arbete med arkitekturstrategier är en del av detta och ger riktlinjer för hur kommunernas vision för den byggda miljön ska uppnås.

Syftet med en arkitekturstrategi är att utgöra ett styrdokument för kommunens hållbara fysiska utveckling. Den vänder sig till kommunens politiker och tjänstepersoner vid plan-och bygglovgivning och utgör även ett dialogverktyg för att samtala om arkitektur för politiker och tjänstepersoner såväl som medborgare och externa aktörer. Genom arkitekturstrategin kan kommunen vara tydlig med sin intention för hur kommunen ska utvecklas gentemot exempelvis arkitekter, byggherrar och projektörer som verkar i kommunen. Vidare ger strategin en möjlighet att öka kunskapen om arkitektur och visa vad den kan bidra med i samhällets hållbara utveckling. I kontrast till ett centrumprogram berör arkitekturstrategin hela kommunen. En kommunövergripande strategi skapar förutsättningar för en enhetlig utveckling mellan olika områden och skillnad från

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande

ett platsspecifikt centrumprogram. Den erbjuder riktlinjer som kan anpassas till kommunens olika områden. Således engagerar den fler medborgare vilket kan öka delaktigheten.

Arbetet kan påbörjas genom workshop för tjänstepersoner och politiker för att forma strategins omfattning och arbetsprocess. Därefter inleds arbetet med att identifiera de särskilda kvaliteter (ofta beskrivna som värdeord) som strategin syftar till att säkerställa.

Arbetet med en arkitekturstrategi innebär initialt resurser i form av tid hos förvaltningen. Inom ramen för arbetet med en arkitekturstrategi planeras en kommuntäckande kulturmiljöinventering som utförs av upphandlad konsult. Kulturmiljöinventeringen är tänkt att finansieras till hälften av kommunen inom given budgetram. Resterande kommer att finansieras av länsstyrelsen genom att kommunen söker bidrag hos länsstyrelsen för framtagande av kunskapsunderlag för kulturhistoriska miljöer. Länsstyrelsen ska meddela senast i juni om bidraget blir beviljat eller inte. Enligt länsstyrelsens regler får inte åtgärden påbörjas innan bidraget är beviljat. Anbudet som förvaltningen har fått från konsulten är beräknad till 326 628 kr.

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen ger kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att upprätta en Arkitekturstrategi för Bollebygds kommun.

### **Beslutsgång**

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

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



**Beslutsunderlag**

- Arkitekturstrategi för Bollebygds kommun
- Information, Vad är en arkitekturstrategi

**Skickas till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande





Bild: Liljewall



# Arkitekturstrategi Bollebygd



# Upplägg

- Bakgrund till arkitekturstrategi
- Vad är en arkitekturstrategi?
- Vad är god arkitektur?
- Arkitekturstrategins nytta, process och innehåll
- Exempel från andra kommuner
- Underlag



# Regeringens proposition 2017/18:110

## Politik för gestaltad livsmiljö

**Regeringens förslag:** Nuvarande mål för en statlig politik för arkitektur, formgivning och design ska upphöra att gälla och ersättas med följande nationella arkitektur-, form- och designpolitiska mål:

Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.

Det ska uppnås genom att:

- hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden,
- kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids,
- det offentliga agerar förebildligt,
- estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas,
- miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla, och
- samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt.



# Varför en arkitekturstrategi?

Riksdagen: 2018  
biföljs proposition  
om politik för  
gestaltad livsmiljö



Boverket:  
vägledning om  
arkitekturstrategi



Länsstyrelsen och  
regioner: bistår med  
hjälp bl.a. med  
nätverksträffar



Kommunen: tar  
fram en  
arkitekturstrategi



Dialogverktyg,  
skapa samsyn och  
gemensam vision  
samt vägledning  
för befintlig  
bebyggd miljö  
och kommande  
projekt



Åtgärdsprogrammet för miljömålen –  
Utmaningar för ett hållbart Västra Götaland



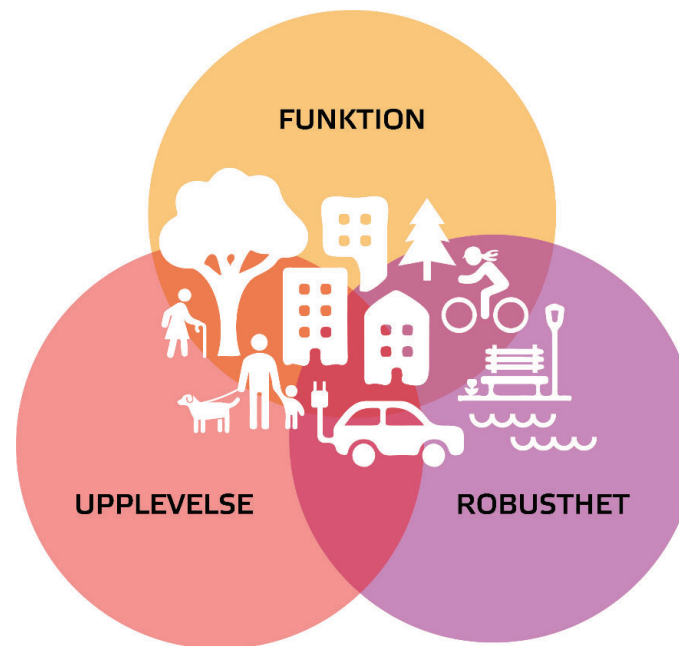
Åtgärder inom God bebyggd miljö och hållbar konsumtion



BK6: Kommuner tar fram arkitekturstrategi



# Vad är god arkitektur?

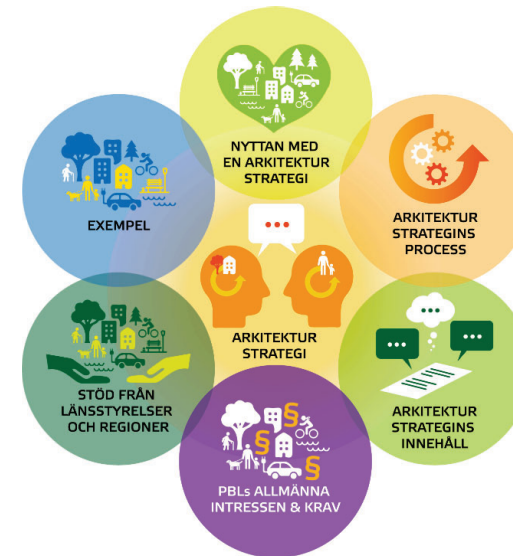


Arkitektur är allt mänskligt byggande och formande av den fysiska miljön, och omfattar stadsbyggnad, landskapsarkitektur, husbyggnad och inredningsarkitektur, alltså ett multidisciplinärt kunskapsområde



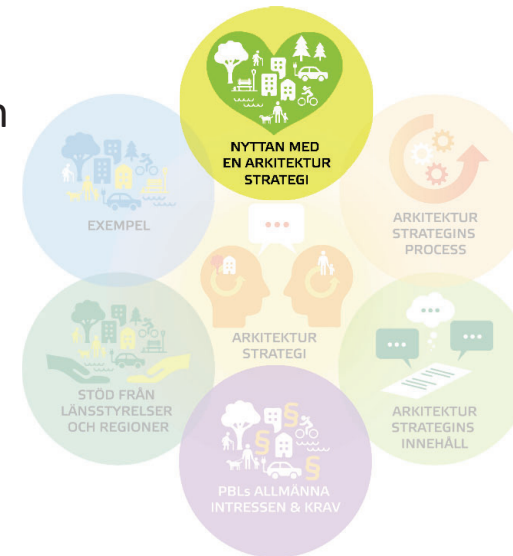
# Vad är en arkitekturstrategi?

- Ett dialogverktyg i kommunens samhällsbyggande
- Ett sätt att konkretisera översiktsplanen
- Ett stöd för att beskriva och samtala om arkitektur
- Ett sätt att arbeta med PBL:s allmänna intressen och krav
- Ett sätt att arbeta mot målet för gestaltad livsmiljö



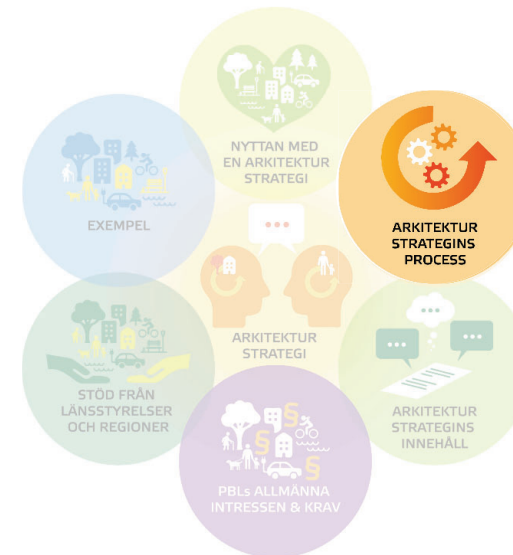
# Nyttan med en arkitekturstrategi

- Stöd för att möta kommunens utmaningar
- Ger politiker och tjänstepersoner en gemensam syn
- Ger förutsättningar till snabbt agerande
- Ger stöd till kommunens handläggare
- Ger ökad tydlighet gentemot marknadens aktörer



# Arkitekturstrategins process

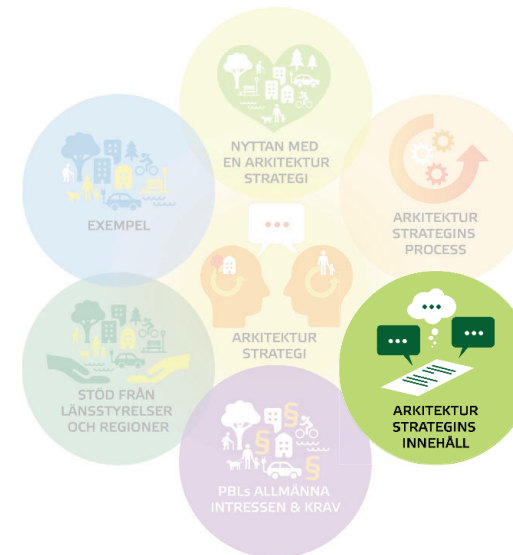
1. Analysera behoven
2. Välja om strategin ska tas fram som tillägg i ÖP eller som ett fristående dokument
3. Grunda i politiskt beslut
4. Organisera arbetet
5. Ta fram och förankra
6. Gå från ord till handling
7. Följ upp





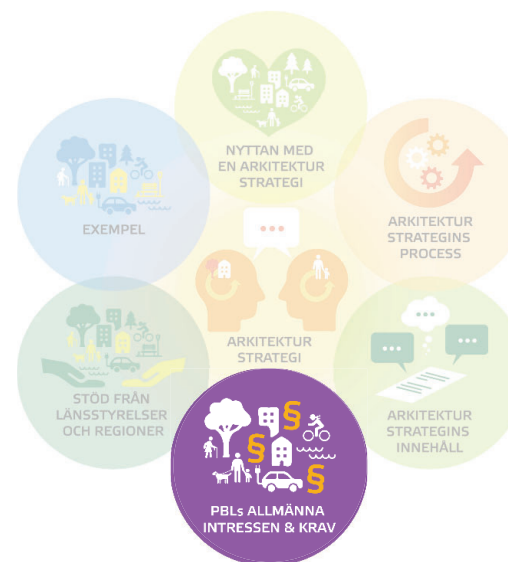
# Arkitekturstrategins innehåll

1. Vad är arkitektur?
2. Varför är arkitektur viktigt för oss och vilken skillnad kan den göra?
3. Hur når vi en omsorgsfullt gestaltad miljö?
4. Kommunens vision, styrkor och utmaningar
5. Förståelsen för befintlig miljö
6. Värden och kvaliteter att formulera sig kring
7. Ta stöd i PBL:s allmänna intressen och krav
8. Användning av dokumentet i olika kommunala processer



# PBL:s Allmänna intressen och krav

- Ändamålsenlig struktur
- Estetiskt tilltalande utformning
- Hänsyn till stads-och landskapsbilden
- Hänsyn till natur- och kulturvärden
- God helhetsverkan
- God färg, form och materialverkan
- Tillgänglighet
- Lämpligt för sitt ändamål
- Krav på tomter och allmänna platser
- Varsamhetskravet
- Förbud mot förvanskning



*Många av PBL:s allmänna intressen och krav kan ge stöd när en arkitekturstrategi tas fram. De ger kommunen förutsättningar och verktyg att konkretisera sitt arbete med en omsorgsfullt gestaltad livsmiljö*

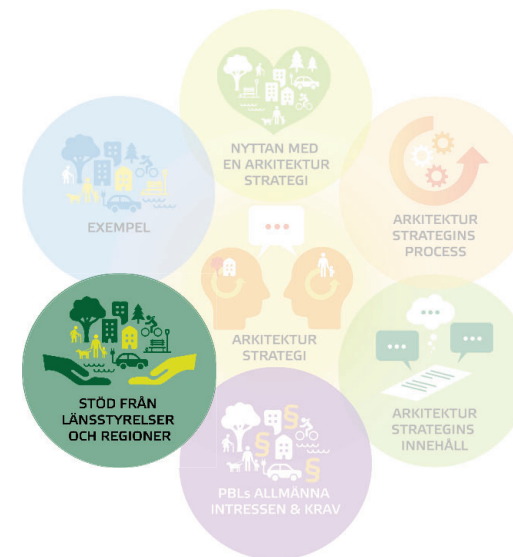


# Stöd från Länsstyrelser och regioner

- Bidra med ett bredare, regionalt perspektiv
- Koordinera arbetet kommuner emellan
- Bistå med kunskapsunderlag om regionala värden och hur kommunen relaterar till dessa

Dessutom:

Nätverksträff: Att arbeta med arkitekturstrategi



# Exempel 1 – ”Bygga på landet”

- **Avsändare:** Avesta, Norberg och Fagersta kommun
- **Typ av dokument:** Ett lokalt kunskapsunderlag som ger konkret vägledning för om- och nybyggnation i området.
- **Geografisk avgränsning:** Landsbygden i de tre kommunerna.
- **Varför intressant:** Exemplet visar hur kommunen kan välja att arbeta specifikt med arkitektur och byggnadskonst på landsbygden. Men även hur mindre kommuner kan samverka för att samordna sina resurser och kostnader. Lättläst och konkret, endast 8 sidor långt.
- **Ambition:** Att stödja och uppmuntra invånarna att bygga mer på landsbygden. Fungerar som ett stöd tidigt i processen, redan innan bygglov.



[bygga-pa-landet-2017.pdf \(avesta.se\)](https://www.avesta.se/bygga-pa-landet-2017.pdf)

# Exempel 2 – "Arkitektur och byggande i Örebro kommun"

- **Avsändare:** Örebro kommun
- **Typ av dokument:** Arkitekturstrategi framtagen som ett fristående dokument (ett dokument som formellt inte har tagits fram och processats enligt plan- och bygglagen). Strategin antagen av Programnämnd.
- **Geografisk avgränsning:** Hela kommunen.
- **Varför intressant:** Strategi som omfattar både stad och landsbygd. Lätt att zooma in i olika geografiska sammanhang och se vilka resonemang och förhållningsätt som gäller där. Frågorna och ställningstaganden har sitt ursprung i vad Örebros planavdelning hanterar i sina dagliga processer. Strategin lyfter och tar tydligt stöd i PBL för resonemang kring gestaltning. Startades en landsbygdsnämnd i samband med arbetet.

[Arkitektur och byggande i Örebro kommun.pdf \(orebro.se\)](https://orebro.se/arkitektur-och-byggande-i-orebro-kommun.pdf)



# Exempel 3 – "Arkitektur Uppsala"

- **Avsändare:** Uppsala kommun
- **Typ av dokument:** Arkitekturpolicy framtagen som ett fristående dokument (ett dokument som formellt inte har tagits fram och processats enligt plan- och bygglagen). Antagen av kommunfullmäktige.
- **Geografisk avgränsning:** Hela kommunen.
- **Varför intressant:** Ett kort och koncist dialogverktyg som är enkelt att använda i kommunens dagliga arbete med arkitektur. Policyn tar sin utgångspunkt i **sju begrepp** som tillsammans och var för sig definierar kvalitet i den byggda miljön: *Sammanhang, skala, grönt, befintliga värden, god livsmiljö, samverkan och tillgänglighet*. Varje avsnitt avslutas med en dialog kring "Hur gör vi?".

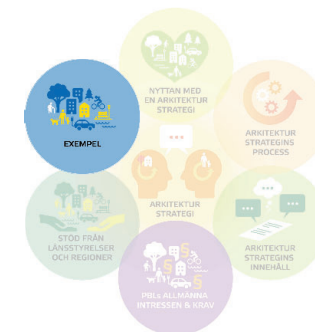


[arkitekturpolicy\\_webb\\_mars\\_2017.pdf\(uppsala.se\)](http://arkitekturpolicy_webb_mars_2017.pdf(uppsala.se))

# Exempel 4 – Arkitekturstaden Malmö

- **Typ av dokument:** Ändring av översiktsplanen genom tillägg. Antagen i kommunfullmäktige 31 maj 2018. Den nya planen ersätter i stort Handlingsplan för arkitektur och stadsbyggnad från 2005.
- **Geografisk avgränsning:** Hela kommunen.
- **Varför intressant:** Abstrakta resonemang till konkreta exempel på utformning, ett dialogverktyg, uttalade mål och 4 strategier för genomförande.

[malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd10ac1/1607002724887/Arkitekturstaden Malmö.webb.pdf](http://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd10ac1/1607002724887/Arkitekturstaden+Malmö.webb.pdf)



## Nio teser om arkitektur:

	STADEN	RUMMET	HUSET/PLATSEN
FUNKTION	Arkitekten ska tillföra värden till alla människor i Malmö	Arkitekten ska främja livet i stadens rum	Arkitekten ska vara inbjudande och tillgänglig
FORM	Arkitekten ska stärka Malmös särart	Arkitekten ska gestaltas i relation till sin omgivning	Arkitekten ska ge sinnliga upplevelser
FRAMTID	Arkitekten ska bidra till Malmös miljömässiga hållbarhet	Arkitekten ska kunna utvecklas över tid	Arkitekten ska äldras med skönhet och värdighet



# Exempel av underlag inför arbetet

- Kulturmiljöinventering - kulturmiljöprogram
- Landsbygdsprogram
- Strategier för näringsliv och handel
- Grönplan
- Stadsmiljöprogram
- Strategier för ekosystemtjänster eller de gröna och blå strukturerna
- Ortsanalyser som beskriver särdrag och platsers identitet

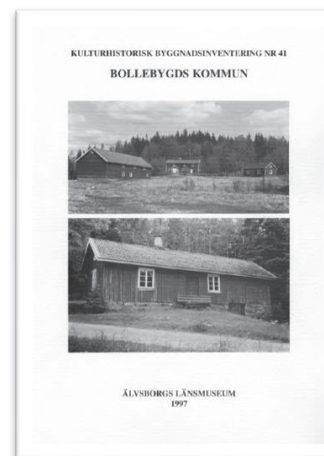
*”Arbetet med att ta fram en arkitekturstrategi börjar sällan med ett blankt papper. Det finns oftast redan kunskapsunderlag som lyfter och på olika sätt behandlar utformningen av den fysiska miljön, den gestaltade livsmiljön, och som beskriver vilka värden som finns att förhålla sig till” - Boverket*





# Vilka underlag har vi?

- Grönplan: Naturvärdesinventering, ekosystemtjänstanalys och sociotopskartering
- Ortsanalys av centrum (i centrumprogrammet)
- Kulturhistorisk byggnadsinventering, Älvsborgs Länsmuseum, 1997
- Strategi för näringsliv



## 7. Planbesked Flässjum 3:77 KS2024/290



**§153**

KS2024/290

## **Planbesked Flässjum 3:77**

### **Beslut**

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen ger ett positivt planbesked för ändring av detaljplan för fastigheten Flässjum 3:77, enligt Plan- och Bygglagens 5 kap. 2 § (2010:900).

### **Ärendet**

En ansökan om planbesked för ändring av detaljplan för fastigheten Flässjum 3:77 inkom 2024-08-27. Planändringens främsta syfte är att ändra tillåten markanvändning, från småindustriändamål till bostäder. Kommunen är skyldig att återkomma med planbesked senast 4 månader efter inkommen ansökan, om inget annat avtalats.

Exploatören är fri att påbörja planarbetet så snart plankostnadsavtalet är undertecknat. Plan- och exploateringsavdelningen är fortsatt ansvarig för granskning av planen, vilket de kommer göra i mån av tid. När planen beräknas antas beror en rad olika faktorer, men uppskattningsvis skulle en ändring av detaljplanen kunna antas någon gång under 2026.

Planen ska vara exploatörsdriven, vilket innebär att exploatören står för samtliga kostnader i samband med framtagande av detaljplaneändringen. Detta ska regleras genom ett plankostnadsavtal som ska undertecknas av exploatören innan planarbetet påbörjas.

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande

Planansökans föreslagna utveckling på Flässjum 3:77 anses vara i linje med gällande översiktsplan samt kommunens vision. Då det i dagsläget finns i en stor variation vad gäller funktioner i närområdet, anses byggnation av bostäder på fastigheten inte frångå områdets nuvarande karaktär. Fastigheten misstänks vara förorenad till följd av den verksamhet som tidigare bedrivits på platsen. Detta ställer krav på att sanering genomförs innan byggnation påbörjas, något som anses bidra positivt till den lokala miljön. Byggnation måste även anpassas till det skyddsavstånd som finns till följd av farligt gods längs med järnvägen norr om fastigheten. I övrigt har inga större risker med byggnation av bostäder på fastigheten kunnat identifieras i detta stadie. Plan- och exploateringsavdelningen rekommenderar därför att ett positivt planbesked ges. Detaljplanen föreslås ges en låg prioritering hos kommunen, där planen och dess tillhörande handlingar granskas i mån av tid.

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen ger ett positivt planbesked för ändring av detaljplan för fastigheten Flässjum 3:77, enligt Plan- och Bygglagens 5 kap. 2 § (2010:900).

### **Beslutsgång**

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

### **Beslutsunderlag**

- Ansökan om planbesked, Flässjum 3:77, tjänsteskrivelse
- Flässjum 3\_77, planbeskedsutredning

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Paragrafen är justerad**

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande

# Planbeskedsutredning/Planuppdragsutredning

**Syftet med mötet:**

Att avgöra om en ansökan om planbesked är lämplig och hur planen bör prioriteras.

**Fastighet**

Flässjum 3:77

**Plats, Datum**

Tingkullen samt över  
Teams, 2024-10-23

**Handläggare av ärendet:**

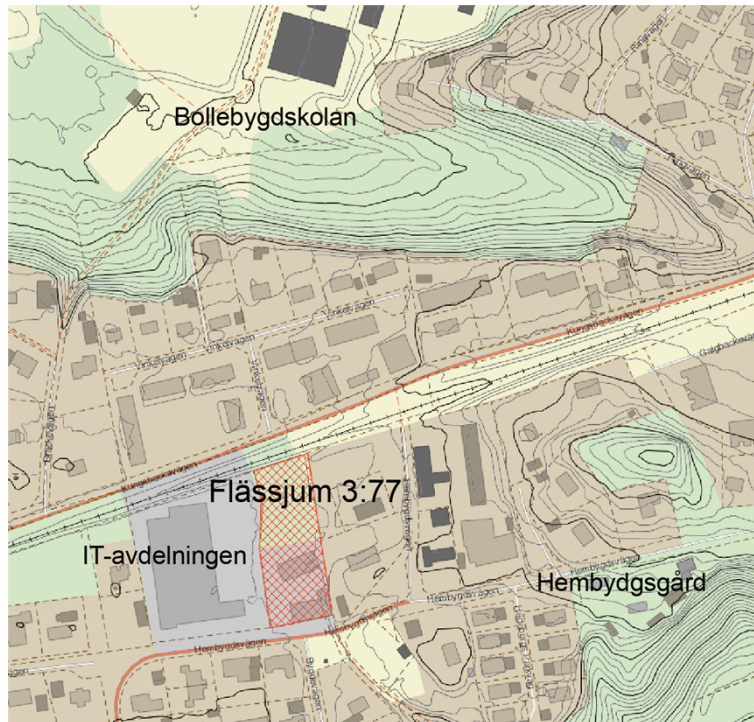
Erika Eliasson

**Kallade/Närvarande:**

- Erika Eliasson
- Anna Dahlbäck
- Anna Lund
- Kristina Bryngelsson
- Karl Fjällglim
- Peter Büchel
- Lotta Wiberg
- My Nilsson
- Markus Lilleberg

**Ej närvarande:**

- Cecilia Lundgren
- Anna Smillidotter



- Kristina Westberg
- Ann-Charlotte Lind
- Ulf Krüger

### **Bakgrund och handläggning**

Planbeskedsansökan inkom 2024-08-27. Planavdelningen bedömde att den var komplett. Planbesked ska ges senast 2024-12-27. För att detta ska kunna ske måste ärendet upp på KS, som senast, 2024-12-10 och då måste anteckningarna vara klara 2024-12-17.

ADS23 AB ansöker om planändring för att tillåta byggnation av bostäder i någon form på fastigheten Flässjum 3:77. En sådan ändring av användningen skulle innebära att en rad utredningar måste genomföras, vilket gör att plan- och exploateringsavdelningen har gjort bedömningen att ny detaljplan istället måste tas fram.

### **Plangrupp:**

Istället för en fast plangrupp kommer vi arbeta med samordningsmöten, där tjänstepersoner från olika avdelningar och professioner deltar för att ge input på planen, likt det mötet vi hade för att ta fram denna planbeskedsutredning.

### **Sammanfattande bedömning**

Planansökans föreslagna utveckling på Flässjum 3:77 anses vara i linje med gällande översiktsplan samt kommunens vision. Då det i dagsläget finns i en stor variation vad gäller funktioner i närområdet, anses byggnation av bostäder på fastigheten kunna passa väl med dess omgivning.

Fastigheten misstänks vara förorenad till följd av den verksamhet som tidigare bedrivits på platsen. Detta ställer krav på att sanering genomförs innan byggnation påbörjas, något som anses bidra positivt till den lokala miljön. Byggnation måste även anpassas till det skyddsavstånd som finns till följd av farligt gods längs med järnvägen norr om fastigheten. I övrigt har

inga större risker med byggnation av bostäder på fastigheten kunnat identifieras i detta stadiet.

Plan- och exploateringsavdelningen rekommenderar därför att ett positivt planbesked ges. Detaljplanen föreslås ges en låg prioritering hos kommunen, där planen och dess tillhörande handlingar granskas i mån av tid.

<b>SAMHÄLLSPLANERING OCH BYGGLOV (plan och bygglov)</b>	
<p>Är ansökans föreslagna utveckling förenlig med gällande översiktsplan?</p> <p>Behöver anpassningar göras för att den ska bli förenlig?</p>	<p>Ja, ansökan är förenlig med översiktsplanen. Fastigheten är inom översiktsplanens område T1, vilket tillåter en "mångfunktionell bebyggelse och karaktär med många olika servicefunktioner tillsammans med bostäder."</p>
<p>Är ansökans föreslagna utveckling förenlig med kommunens vision?</p> <p>Behöver anpassningar göras för att den ska bli förenlig?</p>	<p>Förslaget presenterat i planbeskedsansökan anses vara förenlig med kommunens vision.</p>
<p>Berörs annan relevant strategisk plan?</p>	<p>Nej.</p>
<p>Bör ett större grepp tas för att säkerställa att området blir del av en helhet?</p>	<p>Detta anses redan ha gjorts genom översiktsplanen.</p>
<p>Finns riktlinjer som ställer krav på exploaterings utformning?</p>	<p>Nej.</p>



Finns pågående eller kommande detaljplaner i närområdet? Hur samspelar föreslagen utveckling med dessa?	Nej.
Finns det bygglovsärenden inom eller angränsande till planområdet som är av relevans?	Nej.

<b>NATUR- OCH KULTURVÄRDEN (plan och miljö)</b>	
Hur berörs planen av Västra Götalands regionala handlingsplan för grön infrastruktur?	Fastigheten berörs inte av den regionala handlingsplanen för grön infrastruktur.
Påverkas riksintresse för naturvård, friluftsliv eller kulturmiljövård?	Nej.
Hur berörs planen av grönplan, naturvårdsplan eller gröna värden utpekade i ÖP?	Fastigheten har ej ingått i grönplanens inventering, då privata tomter inte inkluderats, inte heller i form av ett grönt stråk. Vi har i dagsläget inga indikatorer på att några höga naturvärden finns på fastigheten.
Berörs lagskyddad natur?	Vi har ingen vetskap om några sådana skydd inom eller i direkt anslutning till fastigheten.
Finns inmäta träd eller rödlistade arter i området?	Inga inventeringar har genomförts på fastigheten.

Finns känsliga eller skyddsvärda miljöer inom området?	Inga inventeringar har genomförts på fastigheten. I dagsläget finns dock ingen grund för att sådana värden kan antas att finnas på fastigheten.
Är planområdet lokaliserat inom ett vattenskyddsområde?	Nej.
Är planområdet lokaliserat inom strandskyddat område?	Nej.
Har området närhet till Sörån/Nolån eller andra känsliga naturområden som ställer högre krav på rening?	80 meter från fastighetsgräns börjar en brant lutning ner mot Nolån. Dagvatten från fastigheten kan därmed leda ner till ån, något som behöver granskas som en del av dagvattenutredningen.
Finns det risk för att föreslagen utveckling påverkar miljö kvalitetsnormer?	Fastigheten tillhör Nolåns avrinningsområde. De planerade bostäderna antas dock inte leda till några påtagliga utsläpp och är i sig en förbättring då byggnationen ställer krav på sanering av fastigheten.
Utgörs området av kulturlandskap?  Om ja, anses detta vara skäl till att föreslå annan lokalisering/genomföra en lokaliseringsstudie?	Nej.
Finns det behov av att kompensationsåtgärder genomförs?	-

Om ja, är det möjligt att samordna dessa med andra kommande eller nyligen genomförda kompensationsåtgärder?	
Påverkar ansökans föreslagna utveckling känd kulturmiljö eller fornlämningar?	Byggnation på fastigheten kan bidra till ett mer välkomnande och tryggare intryck.
Påverkar ansökans föreslagna utveckling landskapsbilden?	Nej.
Hur samspelar ansökans föreslagna utveckling med omkringliggande miljö och bebyggelse?	Detta beror på vilken typ av bostäder som byggs. Genom reglering i detaljplan anses det dock inte vara några större problem. Detta beror på att fastigheten väster om är verksamheter, öster om är en villa och sydöst är en elcentral. Det finns med andra ord en stor variation i området sedan tidigare.

<b>INFRASTRUKTUR OCH TRAFIK (plan och VA/gata)</b>	
Påverkas statligt vägnät?	Nej.
Påverkas riksintresse för kommunikation?	Nej.
Hur ser det berörda vägnätets kapacitet ut, idag	Vägnätets kapacitet anses vara god och exploatering av fastigheten Flässjum 3:77

och vid potentiell exploatering?	antas inte leda till några större försämringar.
Hur planeras angöring till planområdet lösas?	Angöring planeras från Hembygdsvägen, som är en enskild väg.
Hur långt är det till kollektivtrafik?  Förväntas en potentiell exploatering påverka behovet av kollektivtrafik?	200 meter gångavstånd till närmaste busshållplats, 900 meter till Bollebygds station.
Hur ser tillgången till parkering för bil och cykel ut idag och hur förväntas en potentiell exploatering påverka behovet?  Kan parkeringsfrågan antas lösas inom planområdet?	Parkering löses inom planområdet, i enlighet med gällande p-norm.
Finns GC-väg som kan nyttjas för att ta sig till och från planområdet?  Förväntas ansökans föreslagna utveckling att bidra till ett ökat behov av ny/förstärkt GC-väg?	Nej, men fotgängare och cyklister anses kunna dela vägbanan med övrig trafik. Vid promenad mot centrum finns gångbana från Galgbackevägen.
Finns kommunalt VA?	Kommunalt VA-när finns i området, men vattnet till fastigheten är avstängt.
Finns det ledningar inom området? (el, VA, fjärrvärme)	Ett ärende har skapats på Ledningskollen. Vi förväntar oss dock inte att några av de

Finns det ett behov av att dessa flyttas för att möjliggöra föreslagen utveckling?	företag kopplade till Ledningskollen äger ledningar på fastigheten.
Finns det anslutningspunkter för el? Behövs transformatorstation?	Ja, det finns anslutningspunkter.
Finns det brandvatten och brandposter nära?  Finns det behov av att reglera släckvatten på något sätt?	Ja.
Vem har ansvar för dagvattnet?	Kommunen ansvarar för dagvattnet. Fördröjning av något slag behöver ske inom fastigheten.
Hur ska sophantering hanteras inom området?	Beroende på vad för typ av bostäder som byggs och hur gatustrukturen utformas, behövs eventuellt miljörum tillkomma.
Behov av mobility management-åtgärder?	-

### **SAMHÄLLSSERVICE OCH SOCIALA VÄRDEN (plan)**

Hur berörs relevant samhällsservice, sett utifrån planens syfte? (avstånd och kapacitet på tex skola, förskola, handel, vård och lekplats)	Endast ett fåtal bostäder förväntas tillkomma, vilket inte förväntas innebära någon större belastning på befintliga samhällsstrukturer.  900 meter till närmsta mataffär, 800 meter till skola och förskola och 400 meter till
--	--

	lekplats, 100 meter till närmsta grönområde.
Krävs satsningar på samhällsservice för att möjliggöra planen?	Nej.
Hur ser rörelsemönstren ut genom planområdet idag?  Hur förväntas dessa påverkas av ansökans föreslagna utveckling?	-
Finns det sociala värden på platsen idag?  Förväntas platsens sociala värden påverkas, positivt eller negativt, av ansökans föreslagna utveckling?	Då området idag utgör en privat fastighet som är avgränsat med staket samt antas vara förorenad, anses platsen inte bidra till några sociala värden idag.
Hur upplevs gaturummet idag?  Hur förväntas ansökans föreslagna utveckling påverka gaturummet?	Byggnation på fastigheten kan bidra till ett mer välkomnande och tryggare intryck för den förbipasserande.
Finns det behov av att genomföra solstudie?	Detta beror på vilken typ av byggnation som planeras samt hur hög bebyggelse vi tillåter i detaljplanen.

### **STÖRNINGAR OCH RISKER (plan och miljö)**

Finns riskavstånd som påverkar planområdet?	Riskavstånd från järnvägen till följd av farligt gods.
Finns det översvämningsrisk inom området? (100- och 200-årsregn, instängda områden samt ytliga avrinningsstråk)	Nej endast ett mindre ytligt avrinningsstråk som passerar i dess norra kant, men då detta är inom skyddsavstånd från farligt gods anses detta inte utgöra ett problem.
Är bullernivåerna så pass höga att de kan komma att påverka en potentiell exploatering?	Bullernivåer kommer behöva utredas.
Finns det kända föroreningar inom området?  Finns det något som tyder på att det kan förekomma föroreningar inom området?	Ja. Delvis till följd av att bilmekaniker tidigare varit verksam här, men framför allt på grund av en stor mängd bilar i dåligt skick som varit stående under många år.
Finns det risk för skred eller ras inom området? (se SGI:s översiktliga kartering)	Nej.
Hur förhåller sig ansökans föreslagna utveckling till topografin?	Fastigheten och dess närmaste omgivning är i stort sett flack.
Finns det behov av masshantering för att möjliggöra föreslagen utveckling?  Kan massorna i så fall omhändertas inom området eller behöver omhändertagande ske	Vid en eventuell sanering kan masshantering bli aktuellt, alternativt vid byggnation av ett parkeringsgarage.

utanför planområdets gränser?	
-------------------------------	--

<b>GENOMFÖRANDE OCH EKONOMI (plan och MEX)</b>	
Lista vilka utredningar som antas behövas. Om nödvändigt, motivera.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buller</li> <li>• Vibrationer</li> <li>• Farligt gods</li> <li>• Markmiljö</li> <li>• Geoteknik</li> <li>• Dagvatten?</li> </ul>
Hur fördelas kostnader för utredningar och genomförande?	Exploatören bekostar alla utredningar samt tiden som kommunen lägger ner för att granska handlingar etc. Vid genomförande av plan aktualiseras frågan om inlösen av mark längs med Hembygdsvägen, samt eventuellt att exploatör köper mark av kommunen.
Hur ska eventuella planvinster fördelas? Vid planförluster ska skäl anges och hur underskottet ska täckas.  Vilka principer gäller för fördelning av kostnader och intäkter? Ekonomisk effektivitet; metoderna för att fördela kostnader och intäkter får inte vara så kostsamma att de ekonomiska fördelarna elimineras.	Kostnader erläggs enligt riktlinjer för exploateringsavtal.



<p>Ska det vara kommunalt huvudmannaskap för vägar och andra allmänna platser?</p>	<p>I dagsläget finns två mindre avsnitt av Hembygdsvägen som inte är kommunalt ägt. Eftersom kommunen sköter skötseln är det lämpligt att även denna del av vägen ägs av kommunen. Ett sätt att lösa detta är att inkludera dessa områden i planen, och att dessa då ges kommunalt huvudmannaskap.</p>
<p>Vem är ansvarig för drift, underhåll och utbyggnad av vägar och andra allmänna platser?</p>	<p>Är marken inom fastighetsägarens område ska denna utföra allt som kan tänkas tillhöra drift och dylikt. Kommunen ansvarar endast för områden som ligger på kommunens mark om inte annat är avtalat. Ibland går kommunen in via ett tecknat avtal och t.ex. snöröjer en gata.</p>
<p>Berörs Trafikverket vid genomförande? Krävs avtal?</p>	<p>Sannolikt inte. Om sprängning planeras kan det krävas att tillstånd söks hos Trafikverket till följd av närheten till järnvägen.</p>
<p>Behövs gemensamhetsanläggningar?</p>	<p>Gemensamhetsanläggning kan behövas för parkering/grönytor.</p>
<p>Finns det gällande avtal, servitut, markinköp etc?</p>	<p>Det finns ett servitut som eventuellt belastar fastigheten (15-IM3-30/142A.1), som avser väg samt vatten- och avloppsledningar. Om servitutet finns inom planområdet behöver detta antagligen upphävas och nytt upprättas. Detta måste i så fall inkluderas i</p>

	exploateringsavtal samt genomförandebeskrivningen.
Behövs exploateringsavtal?	Ja.
Påverkar nya vägar, cykelvägar osv genomförandet?	Hembygdsvägen kommer få en ökad belastning på grund av fler bostäder, utöver detta är det inget som kommer påverka genomförandet.
Går planen att genomföra med hänsyn till kostnader och samhällsnytta?	Ja.
Andra kostnadsdrivande faktorer?	-

### PROJEKTPLANERING (alla)

Vad bör den övergripande ambitionen och målsättningen vara?	Fastigheten är belägen i ett område med både villor och verksamheter, vilket bedöms bidra till en flexibilitet gällande möjlig användning. Fastigheten antas vara förorenad, vilket innebär att en byggnation kommer ställa krav på sanering, något som anses innebära en positiv utveckling för området i stort.
Vad anses vara lämpligt planförfarande i detaljplaneprocessen? (Standard eller utökat)	Standard.
Hur bör projektet prioriteras?	Inte högt prioriterad, vi granskar i mån om tid.

Skiljer sig avdelningarnas syn på hur projektet bör prioriteras?	
Hur bör tidplanen se ut?  Är tidplanen beroende av något?	Byggnationen kan inte påbörjas innan sanering av markföroreningar genomförts.
Om ett positivt planbesked rekommenderas: När förväntas planarbetet kunna påbörjas respektive antas?  Är tidplanen beroende av något?	Exploatören har rätt att påbörja planarbetet så snart plankostnadsavtal är undertecknat. När planen kan tänkas antas beror på en rad olika faktorer, exempelvis exploatörens egna tidplan, utredningarnas kvalitet och resultat samt kommunens möjlighet att prioritera granskning av handlingarna. Uppskattningsvis kan planen antas någon gång under 2026.  Byggnationen är beroende av att sanering av fastigheten genomförs, om detta anses nödvändigt enligt genomförd utredning.
När borde planen läggas i planenhetens verksamhetsplan?	-
Finns det behov av någon annan typ av ansvarsfördelning i projektet än den normala, alltså att planenheten projektleder planen? (utrednings-/projekteringsansvar etc.)	Planen är exploatörsdriven, vilket innebär att projektet leds av exploatören. Exploatören är även ansvarig för att ta fram samtliga av de utredningar som krävs. Kommunen är ansvarig för granskning av planen.



8. Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 - yttrande till Trafikverket KS2024/308



**§154**

KS2024/308

## **Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 - yttrande till Trafikverket**

### **Beslut**

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen beslutar anta förslag till yttrande som sitt eget och översända det till Trafikverket.

### **Ärendet**

Trafikverket har bjudit in till avgränsningssamråd inför Strategisk miljöbedömning i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Syftet med avgränsningen och avgränsningssamrådet är att inrikta miljöbedömningen på de miljöfrågor (miljöaspekter) som är relevanta för det aktuella planeringssteget, för att utgöra ett ändamålsenligt underlag för de beslut som fattas i det aktuella planeringssteget.

Jämfört med tidigare version av bedömningsgrunder, som användes i miljökonsekvensbeskrivningen av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–20335, avgränsas några aspekter helt eller delvis bort. En av de aspekterna som avgränsas bort är nationell plans effekter på skogsbruket. Trafikverket anser att planens inverkan på förutsättningarna för skogsbruket är försumbar.

Bollebygds kommun delar inte Trafikverkets bedömning om att nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 endast har en försumbar effekt på

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



skogsbruket. Detta är svårt att avgöra på förhand, varför Bollebygds kommunen inte anser att effekter för skogsbruket ska avgränsas bort som bedömningsgrund i miljöbedömningen för nationell plan.

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar anta upprättat förslag till yttrande som sitt eget och översända det till Trafikverket.

### **Beslutsgång**

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

### **Beslutsunderlag**

- samrådsunderlag, Trafikverket
- Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037
- Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037
- missiv, Trafikverket
- bilaga samråd

### **Skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Paragrafen är justerad**

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



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

Dnr : **180711**

Trafikverket

## **Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037**

### **Sammanfattning av ärendet**

Regeringen presenterade den 3 oktober 2024 proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Nu pågår ett förberedande arbete på Trafikverket inför regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Trafikverket har med stöd av 6 kap. § 5 miljöbalken samt § 2 miljöbedömningsförordningen (2017:966) gjort bedömningen att en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken ska genomföras vid framtagande av planförslaget. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas.

I samband med denna process hålls ett avgränsningssamråd. Avgränsningssamrådet avser miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och detaljeringsgrad, med hänsyn till de punkter som anges i 6 kap. 11-12 § § miljöbalken. Syftet med avgränsningen och avgränsningssamrådet är att inrikta miljöbedömningen på de miljöfrågor (miljöaspekter) som är relevanta för det aktuella planeringssteget, för att utgöra ett ändamålsenligt underlag för de beslut som fattas i det aktuella planeringssteget.



Bedömningsgrunderna är till stor del oförändrade från miljöbedömningen av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Bedömningsgrunderna kan komma att justeras ytterligare under miljöbedömningen, bland annat som en följd av samrådssynpunkter.

Jämfört med tidigare version av bedömningsgrunder, som användes i miljökonsekvensbeskrivningen av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, avgränsas några aspekter helt eller delvis bort:

1. trafiksäkerhet avgränsas bort, vilket tidigare var en del av människors hälsa.
2. befolkning är inte som tidigare en egen aspekt som handlade om fördelning av tillgänglighet i olika grupper. Befolkning (6 kap. 2 § p.1 miljöbalken) hanteras istället genom att där så är möjligt beskriva hur hälsopåverkan fördelas mellan olika grupper samt att effekter för det samiska folket belyses tillsammans med effekter för rennäring.
3. Effekter för skogsbruket som del av aspekten Mark – areella näringar avgränsas bort

För de två övre förändringarna är skälet en striktare tolkning av 6 kap. 2 § miljöbalken. För skogsbruket är skälet att planens inverkan på förutsättningarna för skogsbruket är försumbar.

Trafikverket bedömer att den något snävare avgränsningen jämfört med tidigare, innebär att miljökonsekvensbeskrivningen får en omfattning och detaljeringsgrad som är bättre anpassad till planens detaljeringsgrad, planens beslutsnivå och kunskapsunderlag.

## **Yttrande**

Bollebygds kommun delar inte Trafikverkets bedömning om att nationell plan för transport-infrastrukturen 2026-2037 endast har en försumbar effekt på skogsbruket. Detta är svårt att avgöra på förhand, varför Bollebygds kommun inte anser att effekter för skogsbruket ska avgränsas bort som bedömningsgrund i miljöbedömningen för nationell plan.

## BOLLEBYGDS KOMMUN

Ulf Rapp  
Ordförande

Monica Holmgren  
Förvaltningschef

Ärendenummer  
TRV 2024/124495  
Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum  
2024-11-20

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

Mottagare  
Se sändlista

Kopia till  
diariet.borlange@trafikverket.se

## Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

### Inbjudan till samråd om avgränsning (enligt 6 kap. 10 § miljöbalken) som del av strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

I enlighet med miljöbalken ges härmed de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen möjlighet att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning.

### Bakgrund

Regeringen presenterade den 3 oktober 2024 proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Nu pågår ett förberedande arbete på Trafikverket inför regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037<sup>1</sup>.

Trafikverket har med stöd av 6 kap. § 5 miljöbalken samt § 2 miljöbedömningsförordningen (2017:966) gjort bedömningen att en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken ska genomföras vid framtagande av planförslaget.

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas.

<sup>1</sup> <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktiga-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-2026-2037/>

Ärendenummer  
TRV 2024/124495  
Motpartens ärendenummer  
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum  
2024-11-20

## Avgränsningssamråd

Avgränsningssamrådet avser miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och detaljeringsgrad, med hänsyn till de punkter som anges i 6 kap. 11-12 §§ miljöbalken.

Syftet med avgränsningen och avgränsningssamrådet är att inrikta miljöbedömningen på de miljöfrågor (miljöaspekter) som är relevanta för det aktuella planeringsskedet, så att miljökonsekvensbeskrivningen blir ett ändamålsenligt beslutsunderlag.

Samrådet påbörjas innan Trafikverket fått uppdrag från regeringen. Ett skäl till detta är att synpunkter ska kunna beaktas i det fortsatta miljöbedömningsarbetet. Ett annat skäl är att propositionen tillsammans med erfarenheter från tidigare planrevideringar bedöms ge tillräckligt underlag för att göra en avgränsning. Om Trafikverket bedömer att regeringens uppdrag innehåller förutsättningar som väsentligen påverkar avgränsningen, hålls kompletterande samråd.

## Samrådsunderlag

Samrådsunderlag finns tillgängligt på Trafikverkets hemsida:  
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-2026-2037/ovriga-underlag-forslag-till-nationell-plan-20262037/>

Samrådsunderlaget består av en rapport samt en bilaga med bedömningsgrunder för aspekter.

Bedömningsgrunderna är till stor del oförändrade från miljöbedömningen av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Bedömningsgrunderna kan komma att justeras ytterligare under miljöbedömningen, bland annat som en följd av samrådssynpunkter.

## Lämnande av synpunkter

Trafikverket vill härmed erbjuda er möjlighet att yttra er över samrådsunderlaget som finns att tillgå på Trafikverkets hemsida på den adress som anges ovan.

Ärendenummer  
TRV 2024/124495  
Motpartens ärendenummer  
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum  
2024-11-20

Använd avsedd svarsmall som finns att ladda ned på adressen ovan.

Om ni inte avser lämna synpunkter förväntas inget svar.

Kommande planförslag eller utgångspunkter för planrevideringen ingår inte i avgränsningssamrådet. Sådana synpunkter lämnas i annan ordning, förslagsvis genom e-post till [planrevidering@trafikverket.se](mailto:planrevidering@trafikverket.se) eller där lämpligt tillfälle ges.

**Yttrandet skickas till [planrevidering@trafikverket.se](mailto:planrevidering@trafikverket.se)**

**Vänligen ange "Avgränsningssamråd" som ämne/rubrik.  
Yttrandet ska ha inkommit senast den 20 december 2024.**

## Övrigt

Kontaktperson: Linus Karlsson [planrevidering@trafikverket.se](mailto:planrevidering@trafikverket.se) eller 010-123 5917

Med vänlig hälsning

TRAFIKVERKET

Pär-Erik Westin

Projektledare

Ärendenummer  
TRV 2024/124495  
Motpartens ärendenummer  
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum  
2024-11-20

## SÄNDLISTA

Boverket

Energimyndigheten

Folkhälsomyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten

Jordbruksverket

Kemikalieinspektionen

Luftfartsverket

Länsstyrelsen Blekinge län

Länsstyrelsen Dalarnas län

Länsstyrelsen Gotlands län

Länsstyrelsen Gävleborg

Länsstyrelsen Hallands län

Länsstyrelsen Jämtlands län

Länsstyrelsen Jönköpings län

Länsstyrelsen Kalmar län

Länsstyrelsen Kronobergs län

Länsstyrelsen Norrbottens län

Länsstyrelsen Stockholms län

Länsstyrelsen Södemanlands län

Länsstyrelsen Uppsala län

Länsstyrelsen Värmlands län

Länsstyrelsen Västerbottens län

Ärendenummer  
TRV 2024/124495  
Motpartens ärendenummer  
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum  
2024-11-20

Länsstyrelsen Västernorrlands län

Länsstyrelsen Västmanlands län

Länsstyrelsen Västra Götalands län

Länsstyrelsen Örebro län

Länsstyrelsen Östergötlands län

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Naturskyddsföreningen

Naturvårdsverket

Region Blekinge

Region Dalarna

Region Gotland

Region Gävleborg

Region Halland

Region Jämtland Härjedalen

Region Jönköpings län

Region Kalmar län

Region Kronoberg

Region Norrbotten

Region Skåne

Region Stockholm

Region Sörmland

Region Uppsala

Region Värmland

Region Västerbotten

Ärendenummer  
TRV 2024/124495  
Motpartens ärendenummer  
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum  
2024-11-20

Region Västernorrland  
Region Västmanland  
Region Örebro län  
Region Östergötland  
Riksantikvarieämbetet  
Sametinget  
Sjöfartsverket  
Skogsstyrelsen  
Sveriges Geologiska Undersökning  
Sveriges kommuner och regioner  
Sveriges samtliga 290 kommuner  
Trafikanalys  
Transportstyrelsen  
Västra Götalandsregionen

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/124495, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2024-11-20, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

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.



RAPPORT

# Samrådsunderlag avgränsningssamråd

Strategisk miljöbedömning av  
nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

2024-11-20



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsunderlag avgränsningsområdet Strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Författare: Linus Karlsson, Cecilia Kjellander

Dokumentdatum: 2024-11-20

Ärendenummer: TRV 2024/124495

Kontaktperson: Linus Karlsson, Cecilia Kjellander

# Innehåll

<b>1 Inledning .....</b>	<b>5</b>
1.1 Strategisk miljöbedömning i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 .....	5
1.2 Undersökning .....	5
1.3 Avgränsning och avgränsningssamråd .....	5
1.4 Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 .....	6
1.5 Miljöbedömning i planrevideringen .....	7
1.6 Transportpolitiska mål, miljömål, klimatmål och andra utgångspunkter.....	8
<b>2 Miljöbedömningens inriktning och omfattning .....</b>	<b>9</b>
2.1 Integrering med fokus på relevanta beslut och vägval .....	9
2.2 Tänkbara vägval och beslut av betydelse .....	10
2.3 Miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsnivå .....	10
2.4 Mål-ledd bedömning .....	11
<b>3 Alternativ.....</b>	<b>12</b>
3.1 Jämförelsealternativ .....	12
3.2 Alternativ som övervägs i planeringen .....	14
3.3 Alternativ inom ramen för miljöbedömningen .....	14
<b>4 Avgränsningar .....</b>	<b>16</b>
4.1 Avgränsningar i rum .....	16
4.1.1 Miljöpåverkan i andra länder .....	16
4.2 Avgränsning i tid .....	16
4.3 Avgränsning i sak .....	16
4.3.1 Aspekter och bedömningsgrunder .....	17
4.3.2 Fokusområden.....	18
4.3.3 Kumulativa och sekundära effekter .....	22

*Denna rapport utgör underlag för avgränsningssamråd för strategisk miljöbedömning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för 2026-2037.*

*Information om samrådet samt hur synpunkter lämnas finns i utskickat missiv samt på [trafikverket.se](https://trafikverket.se)*

# 1 Inledning

## 1.1 Strategisk miljöbedömning i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Regeringen lade den 3 oktober 2024 fram proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (i fortsättningen benämnd infrastrukturpropositionen). Nu pågår ett förberedande arbete på Trafikverket inför regeringens uppdrag till att revidera gällande nationell plan till 2022-2033 och ta fram förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 (i fortsättningen benämnt planförslag).

Som en del av planrevideringen görs en strategisk miljöbedömning (fortsättningsvis benämnd miljöbedömning). Miljöbedömningens innehåll styrs av miljöbalken och syftar till att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas (6 kap. 1 § MB). Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är en del av miljöbedömningen, och den redovisar miljöeffekter av planförslag och alternativ. Den utgör beslutsunderlag vid framtagande och fastställande. Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll samt omfattning och detaljeringsgrad regleras i 6 kap. 11 § respektive 12 § MB.

## 1.2 Undersökning

Trafikverket har med stöd av 6 kap. § 5 miljöbalken samt § 2 och 6 § Miljöbedömningsförordningen (2017:966) gjort bedömningen att denna plan omfattas av kraven på strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken. Därför kommer inget undersökningssamråd (enligt 6 kap. § 6 miljöbalken) genomföras, utan miljöbedömningsprocessen startar med avgränsningen.

## 1.3 Avgränsning och avgränsningssamråd

Avgränsningen avser miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och detaljeringsgrad enligt 6 kap. 11-12 §§ MB.

Syftet med avgränsningen och avgränsningssamrådet är att inrikta miljöbedömningen på de miljöfrågor (miljöaspekter) som är relevanta för det aktuella planeringssteget, för att utgöra ett ändamålsenligt underlag för de beslut som fattas i det aktuella planeringssteget. Syftet är även att möjliggöra en mer effektiv och verkningsfull miljöbedömning samt att bidra till transparens i miljöbedömningsprocessen.

Samrådet påbörjas innan Trafikverket fått uppdrag från regeringen. Ett skäl att genomföra samrådet innan uppdraget är att synpunkter ska kunna beaktas i det fortsatta miljöbedömningsarbetet. Ett annat skäl är att propositionen tillsammans

med erfarenheter från tidigare planrevideringar bedöms ge tillräckligt underlag för att göra en avgränsning. Om Trafikverket bedömer att regeringens uppdrag innehåller förutsättningar som väsentligen påverkar avgränsningen, hålls kompletterande samråd.

Enligt miljöbalken ska ett avgränsningssamråd ske med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen (6 kap. 10 § MB). Trafikverket bedömer att landets samtliga kommuner, länsstyrelser och regioner omfattas samt vissa statliga myndigheter (se förteckning i missiv).

## **1.4 Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037**

I juni 2023 gav regeringen Trafikverket uppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag för planperioden 2026-2037<sup>1</sup>. Inriktningsunderlaget ligger till grund för infrastrukturpropositionen, vilken lades fram i oktober 2024. Efter beslut i riksdagen förväntas regeringen ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan för åren 2026-2037.

Av den totala ramen på 1 171 miljarder kronor föreslår regeringen att

- 607 miljarder kronor används till utveckling av transportsystemet
- 210 miljarder kronor används till vidmakthållande inklusive reinvesteringar av statliga järnvägar
- 354 miljarder kronor används till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar

Trafikverket förväntas föreslå hur ekonomiska medel enligt ovan fördelning kan användas till åtgärder inom vidmakthållande respektive utveckling. Gällande plan 2022-2033 är utgångspunkt.

---

<sup>1</sup> <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Inriktningsunderlag/>

## Faktaruta 1. Information om nationell plan och långsiktig planering av transportinfrastrukturen

---

Långsiktig planering av infrastruktur

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/>

Nationell plan 2026-2037

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-2026-2037/>

Underlag förslag till nationell plan 2026-2037

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-2026-2037/ovriga-underlag-forslag-till-nationell-plan-20262037/>

---

### 1.5 Miljöbedömning i planrevideringen

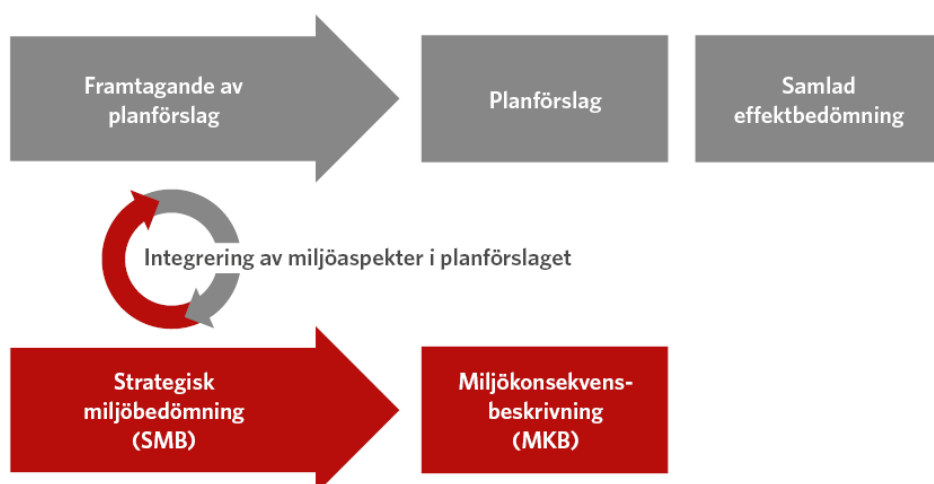
Miljöbedömningen sker parallellt med framtagande av planförslaget.

Miljökonsekvensbeskrivningen remitteras tillsammans med planförslaget (i enlighet 6 kap. 15 § miljöbalken). Miljökonsekvensbeskrivningen är underlag för regeringens fortsatta beredning och fastställelse av planen. Med miljökonsekvensbeskrivningen som stöd övertar regeringen miljöbedömningen och slutför den.

Med uppdraget till trafikverket att ta fram ett planförslag brukar det även följa krav på att en kort tid efter att planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen inlämnats, också presentera en redovisning av planförslagets samlade effekter. Effekter på miljön ingår som en delmängd i denna redovisning.

Tidsskillnaden mellan den samlade effektbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen innebär att miljökonsekvensbeskrivningen bygger på ett mer preliminärt underlag och ges mindre tid för analyser. Detta har betydelse för miljökonsekvensbeskrivningens detaljeringsgrad. Det motiverar också att miljöbedömningen fokuserar på integrering av miljö i relevanta vägval och beslut snarare än att beskriva och bedöma planförslagets effekter i detalj. I den samlade effektbedömningen finns möjlighet att vid behov fördjupa eller komplettera, samt bekräfta eller justera miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och slutsatser.

**Figur 1. Översiktlig processbild av planrevidering och miljöbedömning**



Figur 1. Miljöbedömningen (även benämnd Strategisk miljöbedömning) är en integrerad del av planeringsprocessen. Miljöbedömningen resulterar i en miljökonsekvensbeskrivning som redovisas tillsammans med planförslaget. Vanligtvis redovisas planförslaget samlade effekter en tid senare, enligt såsom uppdraget brukar vara formulerat.

## 1.6 Transportpolitiska mål, miljömål, klimatmål och andra utgångspunkter

Miljöbedömningen tar utgångspunkt i de transportpolitiska målen som omfattar det övergripande målet och de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. I de transportpolitiska målen ingår även etappmål för klimatpåverkande utsläpp. Hänsynsmålet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Därmed är miljömålen utgångspunkt för miljöbedömningen. Se avsnitt 2.4 Mål-ledd bedömning.

Regeringens infrastrukturproposition utgör utgångspunkt för miljöbedömningen, bland annat genom att ge vägledning för miljöbedömningens fokus samt relevanta vägval och beslut, se avsnitt 2.2 Dessutom kan det ur propositionen särskilt nämnas att regeringen ser att transportsektorn behöver utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen. Regeringen menar att det i huvudsak bör ske genom en elektrifiering av transporterna, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Vidare skriver regeringen att en ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan ökat trafikarbete, dvs. utan fler färdade fordonskilometer, med beaktande av de transportpolitiska principerna.



## 2 Miljöbedömningens inriktning och omfattning

Enligt miljöbalken 6 kap. 12 § ska miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad vara rimlig med hänsyn till:

1. bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
2. planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad,
3. var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig,
4. att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder, och
5. allmänhetens intresse.

Dessa punkter styr miljökonsekvensbeskrivningens innehåll vad gäller de punkter som anges i miljöbalken 6 kap. 11 §. Vidare är 6 kap. 12 § MB vägledande för hur miljöbedömningen anpassas till den aktuella planen och specifika förutsättningar.

### 2.1 Integrering med fokus på relevanta beslut och vägval

Miljöbalkens 6 kap 12 § motiverar tillsammans med syftesbestämmelsen 1 § att inrikta miljöbedömningen på att integrera miljöaspekter i planeringen för att göra avtryck i planförslaget. Detta har också varit inriktningen i miljöbedömningen i de senaste två planeringsomgångarna (2018-2029 samt 2022-2033). Ambitionen är att denna gång ta ytterligare steg i samma riktning.

Med miljöbedömningen strävar Trafikverket efter att integrera miljö i de beslut och vägval i planeringen som är relevanta för miljön. Dessa vägval och beslut identifieras i planeringen, både inledningsvis och under planeringens gång. Alternativ utformas, beskrivs och bedöms vid dessa vägval och beslutstillfällen. Således fokuserar miljöbedömningen på frågor där det finns rådighet, snarare än de delar av planen där avgörande vägval redan har beslutats eller beslutas i senare skeden.

Beslutsfattande målgrupper för miljöbedömningen:

- Trafikverket i arbetet att ta fram ett planförslag.
- Regeringen i beredning och fastställelse av planen.  
Miljökonsekvensbeskrivningen utgör beslutsunderlag.

## 2.2 Tänkbara vägval och beslut av betydelse

Utifrån såväl tidigare erfarenheter som infrastrukturpropositionen bedömer Trafikverket (i detta avgränsningsskede) att tänkbara vägval kan vara:

- Vidmakthållande väg och järnväg: prioriteringar av medel inom väg respektive järnväg. Ökning av medel, särskilt till väg, gör det än mer relevant att integrera miljö. Vidmakthållande av befintlig väg och järnväg har relativt stor potential för effekter som dessutom fås över hela den statliga infrastrukturen.
- Trimnings- och miljöåtgärder: Prioritering av medel mellan trimnings- och miljöåtgärder och namngivna investeringar (samt övrigt inom utvecklingsanslaget) samt prioritering inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder. Särskilt riktade miljöåtgärder har potential att ge positiva effekter för flera miljöområden.
- Namngivna investeringar: Prioritering av nya namngivna investeringar (tillkommande jämfört med gällande plan). Omprövning av namngivna investeringar i gällande plan. Prioritering av namngivna investeringar mellan byggstartsgrupper.

Vad gäller effekter som beror på vägval och beslut som tillhör kommande planeringsskeden kan detta beskrivas som osäkerheter eller vara föremål för medskick till kommande skeden.

Att integrera miljö i identifierade viktiga vägval och beslut innebär ett fokus på att beskriva effekter av alternativ som övervägs vid dessa vägval och beslut, snarare än effekter av planförslagets genomförande. Fokus på vägval och beslut i detta planeringsskede innebär också att avgränsningen av vilka miljöaspekter som är betydande kan göras snävare i enskilda vägval och beslut, se mer under kapitel 4 Avgränsning.

## 2.3 Miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsnivå

Miljökonsekvensbeskrivningen ska utgöra ett ändamålsenligt och användbart beslutsunderlag för regeringens beredning och fastställelse planen, inklusive att möjliggöra underlag för remissynpunkter till regeringen. Trafikverkets bedömning är att regering och remissinstanser primärt inte är behjälpta av en omfattande miljökonsekvensbeskrivning med hög detaljeringsnivå, det vill säga att många miljöområden beskrivs med hög precision. Istället är ambitionen att välja de mest relevanta miljöområdena i ljuset av de vägval och beslut som regeringen har att fatta.

Miljöbedömningen genererar underhandsdokumentation som är underlag i själva planrevideringen. Resultat av ingående analyser, inte minst av alternativ vid vägval och beslut, beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. Utkast av miljökonsekvensbeskrivningen utgör stöd i slutförandet av planförslaget.

Underlag för beslut som fattas i andra planeringsskeden eller prövningar överläts till dessa. Hit hör exempelvis frågor om framtida genomförande. Däremot kommer medskick till kommande planeringsskeden göras där det är påkallat.

## 2.4 Mål-ledd bedömning

Miljöbedömningen är, som tidigare miljöbedömningar, mål-ledd. Det innebär att inte endast beskriva planförslagets effekter, utan att också beskriva i vilken utsträckning planförslaget bidrar eller motverkar möjlighet till måluppfyllelse av relevanta mål. Utgångspunkten för den mål-ledda bedömningen är politiskt beslutade samhällsmål såsom transportpolitiska mål och miljömål eller på annat sätt uttryckta ambitioner inom miljö- och hållbarhetsområdet. Eftersom dessa vanligtvis är generella vad gäller koppling till eller beting för transportsystemet är målen operationaliserade till det svenska transportsystemet och den statliga transportinfrastrukturen. Trafikverksinterna mål och riktlinjer, såsom riktlinje landskap<sup>2</sup>, kan utgöra stöd i operationaliseringen av mål. Eftersom uttryckta mål och ambitioner ofta avser transportsystemet beskrivs hur planförslaget påverkar utvecklingen i transportsystemet i relation till dessa.

---

<sup>2</sup><https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7716aab03f0c427da48a85803038d995/riktlinje-landskap.pdf>

## 3 Alternativ

I miljöbalken (6 kap. 11 § p .2) föreskrivs att MKB ska innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. I denna planering och miljöbedömning formas alternativ inom ramen för framtagandet av planen snarare än alternativa planförslaget, se avsnitt 3.2.

Effekter av planförslaget och formade alternativ jämförs med ett jämförelsealternativ, se avsnitt 3.1 om jämförelsealternativ.

Utvecklingen i transportsystemet beror i stor utsträckning på sådant som ligger utanför nationell plan, såsom samhällsutveckling, teknik och beslutade styrmedel. Sådana förutsättningar och antaganden ligger utanför planens rådighet och därmed utanför vad miljöbedömningen kan påverka. Grunden för miljöbedömningen är de antaganden som ligger till grund för Trafikverkets basprognos, vilka är desamma för de alternativ som beskrivs. Dock kan känslighetsanalyser genomföras för att illustrera innebörd av andra antaganden, se 3.3

### Faktaruta 2. Information om Trafikverkets basprognos

---

Trafikverkets basprognos

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/trafikprognoser-och-trafikanalyser/Kort-om-trafikprognoser/>

---

### 3.1 Jämförelsealternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla uppgifter om miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs (6 kap. § 11 p. 3a MB). I denna miljöbedömning används benämningen jämförelsealternativ för att beskriva detta. Andra förekommande benämningar är i miljöbedömningssammanhang även nollalternativ och framskrivet nuläge. Skälet till att använda benämningen jämförelsealternativ är att det är samma benämning som används i övriga analyser i Trafikverkets planarbete.

Utformningen av miljöbedömningens jämförelsealternativ följer hur det utformas i andra analyser i planarbetet, till exempel underlag i form av samhällsekonomiska analyser och den samlade effektbedömning som görs av planförslaget. Syftet är att göra analyserna jämförbara.

Detta jämförelsealternativ är dock inte utformat för att beskriva den mest sannolika utvecklingen om planen inte fastställs och sedan genomförs (så som är brukligt i miljöbedömningar). Istället är detta ett alternativ, som baseras på de

förutsättningar som antas gälla om de utvärderade åtgärderna inte genomförs, utformat för att möjliggöra analys av de åtgärder som ingår i planförslaget inom ramen för rådighet. Trafikverket har definierat antaganden om dels vilka delar av gällande plan som genomförs även om planen inte fastställs, se nedan faktaruta, dels antaganden om socioekonomiska förhållanden, markanvändning, beslutad och aviserad politik och övriga parametrar (i enlighet med gällande basprognos).

### **Faktaruta 3. Antaganden om planens åtgärder i jämförelsealternativet**

---

#### **Namngivna investeringar (investeringar > 150 mkr)**

Namngivna investeringar som är pågående eller har ett byggstartsbeslut 1 januari 2025.

#### **Trimnings- och miljöåtgärder (investeringar < 150 mkr)**

Trimnings- och miljöåtgärder som ingår i verksamhetsplanen för 2025-2027.

#### **Vidmakthållande av väg och järnväg**

Vidmakthållande genomförs på nivå enligt gällande plan, och sedan med samma årliga nivå även efter 2033

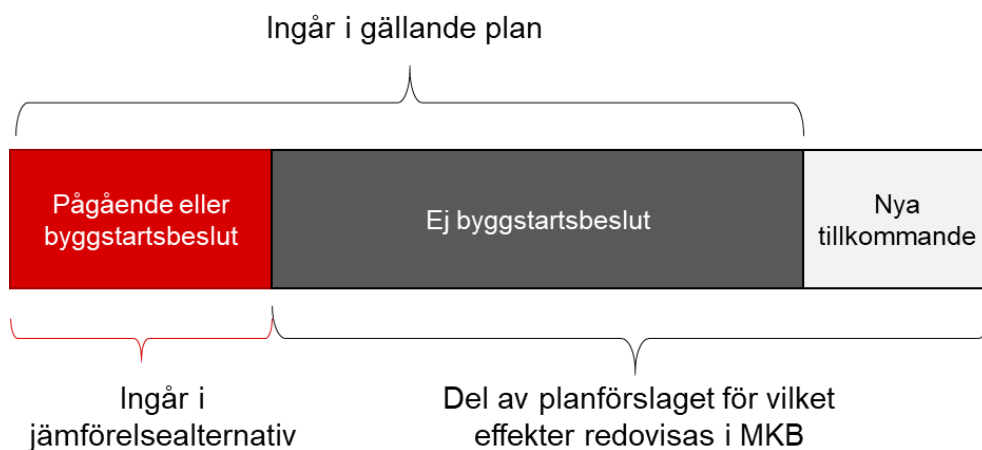
---

Det bör påpekas att jämförelsealternativet inte är identiskt med gällande plan. Jämförelsealternativet är inte heller en alternativ användning av medel till åtgärder i infrastrukturen, eftersom det motsvarar en betydlig mindre ekonomisk ram (endast delar av gällande plan ingår). Värdet med jämförelsealternativet är att det utgör grund för analyser som är beslutsrelevanta. Jämförelsealternativet är utformat för att spegla rådigheten i planeringen, det vill säga vilka delar av planen som potentiellt kan revideras. Det innebär att miljökonsekvensbeskrivningen inte redovisar effekter av planförslaget som helhet, utan endast av de delar av planförslaget som skiljer sig jämfört med jämförelsealternativet.

Ett exempel på detta är att namngivna investeringar som är pågående eller har byggstartsbeslut ingår i jämförelsealternativet, medan namngivna investeringar i gällande plan som inte har byggstartsbeslut inte ingår i jämförelsealternativet eftersom de (i enlighet med infrastrukturpropositionen) skulle kunna bli föremål för omprövning. Det är således endast effekter av namngivna investeringar som inte är byggstartsbeslutade som redovisas. Detta illustreras i figur 2.

Valt tillvägagångssätt (att beskriva effekter av det som skiljer planförslaget från jämförelsealternativet) skiljer sig från vad som är vanligt förekommande i miljöbedömningar där jämförelsealternativet beskrivs relativt nuläge, sedan alternativ mot nuläge för att sist jämföra samtliga alternativ med varandra. Detta tillvägagångssätt motiveras av förutsättningarna för denna planering, som till stor del är en revidering av gällande plan, och vilka beslut som kan tas i detta planeringsskede.

**Figur 1. Illustration av planförslag och jämförelsealternativ i namngivna investeringar**



*Figur 2. Illustration av vilka delar av planförslagets namngivna investeringar som ingår i jämförelsealternativ och vilka delar för vilka effekter beskrivs.*

### 3.2 Alternativ som övervägs i planeringen

Alternativ formas vid identifierade vägval och beslut som uppkommer längs planeringsprocessen. Effekter av alternativen beskrivs och bedöms som underlag till planeringen. Det valda alternativet motiveras och det beskrivs om och på vilket sätt miljöaspekter har haft inverkan. Alternativen som beskrivs och bedöms är därmed inte alternativa kompletta planförslag utan alternativ inom ramen för planförslaget. Trafikverket bedömer att för denna typ av planering och förutsättningar lämpar det sig bättre att forma alternativ inom ramen för planförslaget.

Inriktningen är att alternativgenerering sker som en integrerad del av planframtagandet genom att identifiera viktiga vägval i planarbetet, och för dessa ställa upp alternativ, se 2.2 Tänkbara vägval och beslut av betydelse. Exempel på sådana tänkbara alternativ är olika fördelning av åtgärdsramar eller prioriteringar inom de olika anslagen.

### 3.3 Alternativ inom ramen för miljöbedömningen

Utöver alternativ som övervägs i framtagandet av planförslaget kan miljöbedömningen komma att identifiera, beskriva och bedöma alternativ som inte övervägs. Syftet är att synliggöra alternativa lösningar eller visa på vad som skulle kunna uppnås, som ett underlag i fortsatt beredning och fastställelse av planen.

Sådana kan vara alternativ med högre miljöambitioner eller andra avvägningar, som av olika skäl inte övervägs i planeringen. Alternativ inom ramen för

miljöbedömningen kan också utformas och redovisas som känslighetsanalyser. Vilka känslighetsanalyser som kommer genomföras är i nuvarande avgränsningsskede inte bestämt. Ambitionen är att åtminstone göra två känslighetsanalyser. Den ena kan avse planförslagets robusthet för nolltillväxt av vägtrafik, det vill säga om vägtrafiken inte ökar enligt basprognosen, till exempel genom att redovisa hur den samhällsekonomiska lönsamheten ändras för väginvesteringar. Den andra känslighetsanalysen kan avse hur trafikens klimatpåverkan skulle förändras om namngivna väginvesteringar i gällande plan inte genomförs.

# 4 Avgränsningar

## 4.1 Avgränsningar i rum

Miljöbedömningen avser generellt miljöpåverkan och effekter inom Sveriges gränser. Den geografiska avgränsningen varierar mellan de olika aspekterna. Se bilaga Bedömningsgrunder för aspekter.

### 4.1.1 Miljöpåverkan i andra länder

Enligt Esbokonventionen och 6 kap. § 13 miljöbalken ska samråd ske med de grannländer där planen bedöms ha en betydande miljöpåverkan. Trafikverket har gjort en preliminär bedömning att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i andra länder. Bedömningen baseras på analys av åtgärder i gällande plan vilka bedöms ha försumbar påverkan på transporter i andra länder, och därmed en försumbar positiv eller negativ miljöpåverkan. Utifrån regeringens kommande uppdrag till Trafikverket kommer Trafikverket i samråd med Naturvårdsverket ta ställning till om ett eventuellt samråd.

## 4.2 Avgränsning i tid

Miljökonsekvensbeskrivningen använder generellt 2045 som jämförelseår. Det främsta motivet är att andra effektbedömningar använder 2045 som prognosår, med anledning av att Trafikverkets gällande basprognoser<sup>3</sup> har 2045 som huvudsakligt prognosår. Kompletterande kortare eller längre tidsperspektiv kan bli aktuellt, t.ex. med anledning att miljöpåverkan förändras väsentligt över tid eller årtal för relevanta mål.

## 4.3 Avgränsning i sak

Avgränsning i sak innebär en avgränsning av de miljöområden för vilka betydande miljöeffekter bedöms kunna uppstå. Dessa områden kallas ofta för aspekter, vilka listas i miljöbalken 6 kap. 2 §, Trafikverkets avgränsning av aspekter redovisas i 4.3.1 och i bilaga Bedömningsgrunder för aspekter.

Avgränsningen anpassas utifrån Trafikverkets inriktning att miljöbedömningen ska fokusera på att integrera miljöaspekter i vägval och beslut under framtagandet av planförslaget. Avgränsningen utgår också från miljöbalkens 6 kap. 12 § om att miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad ska vara rimlig med hänsyn till planens innehåll och detaljeringsgrad, skede i planeringsprocessen

---

<sup>3</sup> <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/trafikprognoser-och-trafikanalyser/Kort-om-trafikprognoser/>



samt att vissa frågor kan bedömas bättre i senare planeringsskeden eller i samband med andra planer.

Avgränsning i sak kan skilja sig mellan olika delar av planförslaget då olika åtgärder ger olika effekter samt kan ligga i olika beslutsskeden med olika kunskapsunderlag. Avgränsningen i sak kan således variera vid bedömning av alternativ i de olika vägval och beslut som sker. Avgränsning i sak (4.3.1 och bilaga) är alltså en ramavgränsning som kan komma att göras snävare utifrån för vilka miljöområden som betydande effekter kan uppstå och som kan bedömas vid det specifika vägvalet eller beslutet.

### **4.3.1 Aspekter och bedömningsgrunder**

Miljöaspekterna har olika dimensioner och det finns överlapp. Miljöaspekterna är i några fall uppdelade i delaspekter. Anledningen till detta är att vissa aspekter, när de tillämpas på transportsystemet, rymmer skilda delar vilka tjänar på att lyftas fram var för sig i bedömningen. De har anpassats för den aktuella tillämpningen, det vill säga det svenska transportsystemet och i synnerhet för tillämpning i miljöbedömning av nationell plan, genom att definieras, preciseras och avgränsas ytterligare med utgångspunkt ur lagstiftning, samhällsmål och andra samhällliga policys som kopplar såväl till transportsystemet som miljö- och hållbarhetsområdet. Aspekternas definition, avgränsning och precisering är dokumenterad i bilaga Bedömningsgrunder för aspekter.

Bedömningsgrunderna syftar bland annat till att:

- Utgöra avgränsning av miljöaspekterna (6 kap. § 2 MB) som är relevant för Nationell plan för transportsystemet 2026-2037.
- Redovisa systematik och på så sätt ge transparens i hur planens miljöpåverkan bedöms.
- Utgöra ett stöd för de sakområdesexperter som genomför miljöbedömningen.
- Bedömningsgrunderna utgör således också en metodbeskrivning. Bedömningsgrunderna i sin helhet redovisas i anslutning till miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket tog 2012<sup>4</sup> fram bedömningsgrunder för miljöaspekter i miljöbedömning av nationell plan, vilka vidareutvecklades 2017<sup>5</sup> och 2020<sup>6</sup>.

Trafikverket bedömer att bedömningsgrunderna från 2020 i stort fortfarande utgör en relevant precisering av aspekterna för ändamålet samt en relevant grund för bedömning. Jämfört med tidigare version av bedömningsgrunder, som användes i miljökonsekvensbeskrivningen av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033<sup>5</sup>, avgränsas några aspekter helt eller delvis bort:

1. trafiksäkerhet avgränsas bort, vilket tidigare var en del av människors hälsa.
2. befolkning är inte som tidigare en egen aspekt som handlade om fördelning av tillgänglighet i olika grupper. Befolkning (6 kap. 2 § p.1 miljöbalken) hanteras istället genom att där så är möjligt beskriva hur hälsopåverkan fördelas mellan olika grupper samt att effekter för det samiska folket belyses tillsammans med effekter för rennäring.
3. Effekter för skogsbruket som del av aspekten Mark – areella näringar avgränsas bort.

För de två övre förändringarna är skälet en striktare tolkning av 6 kap. 2 § miljöbalken. För skogsbruket är skälet att planens inverkan på förutsättningarna för skogsbruket är försumbar.

Trafikverket bedömer att den något snävare avgränsningen jämfört med tidigare, innebär att miljökonsekvensbeskrivningen får en omfattning och detaljeringsgrad som är bättre anpassad till planens detaljeringsgrad, planens beslutsnivå och kunskapsunderlag.

Bedömningsgrunderna kan komma att justeras ytterligare under miljöbedömningen, bland annat som en följd av samrådssynpunkter.

### **4.3.2 Fokusområden**

Syftet med fokusområden är att ytterligare anpassa miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad till planens innehåll, beslutsnivå och kunskapsunderlag. Syftet är också att fokusera på de miljöfrågor som är mest relevanta. Trafikverket bedömer att fokusområden ger en översiktlighet som är lämplig för ett ökat genomslag i planeringsprocessen och i beslutsfattande. Det blir

---

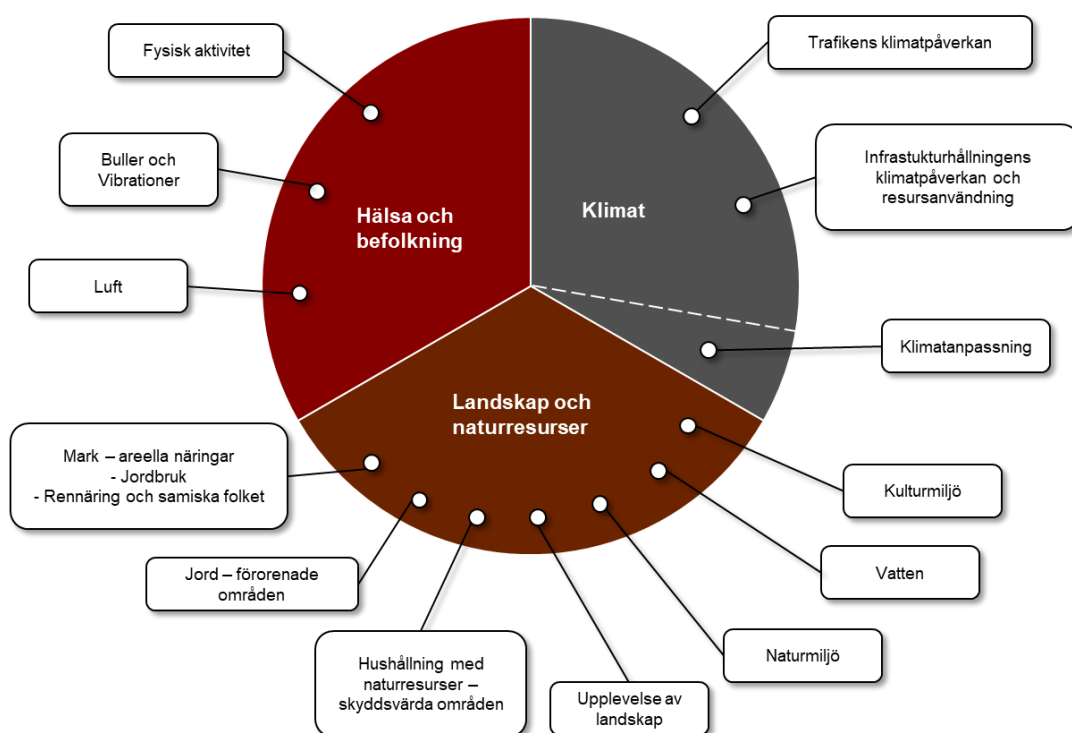
<sup>4</sup> Trafikverket 2011:134 Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet

<sup>5</sup> TRV 2017:32405 Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Bilaga 2

<sup>6</sup> Trafikverket 2021:227 Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, Bilaga 6

också ett lämpligare format för de intressenter och allmänhet som är mindre bevandrade i lagstiftning och praktik inom miljöbedömning. Fokusområden är också ett sätt att hantera inbördes förhållande och kumulation mellan aspekterna.

Fokusområden är valda utifrån de miljöområden som kan anses vara mest relevanta att beskriva i miljökonsekvensbeskrivningen för den aktuella tillämpningen. Förenklat är fokusområdena en aggregering av aspekter, såsom illustreras i figur 3. Indelningen i fokusområden är såklart förenklad och i praktiken finns överlapp mellan fokusområden och exempel där en enskild aspekt kan sägas höra till fler än ett fokusområde.



Figur 3. Överblick av aspekter sorterade i fokusområden

Jämfört med tidigare miljökonsekvensbeskrivning har aspekter rörande landskap och hushållning av resurser aggregerats i samma fokusområde benämnt Landskap och naturresurser. Hushållning av material och energi i genomförande av infrastrukturåtgärder är dock inkluderat i fokusområdet Klimat. Detta för att bättre hantera inbördes förhållande mellan aspekterna inom dessa områden.

#### Fokusområde Klimat

Klimatpåverkan är den enskilda miljöfråga som av många anses vara den mest relevant vad gäller transportsystemet och nationell plan. Därför är klimat ett fokusområde.

Klimat handlar om klimatpåverkan från trafik, men också om hur statlig transportinfrastruktur kan bidra till ökad transporteffektivitet och den gröna omställningen i stort.

Klimat inkluderar även klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll av infrastruktur. Åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen innebär, direkt och indirekt, användning av energi och material. Användning av resurser för åtgärder i infrastrukturen har därför inkluderats här, även denna resursanvändning har effekter också för andra miljöaspekter.

Klimatanpassning har sorterats in under fokusområde klimat. Klimatanpassning handlar om infrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av förändrat klimat, och om risk för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa. Klimatanpassning är således en aspekt som av den anledningen också kan sägas höra hemma under de andra två fokusområdena.

### **Faktaruta 3. Aspekter med preciseringar i fokusområde Klimat och resurshushållning**

---

#### Trafikens klimatpåverkan

- Klimatpåverkan från förändrad trafik till följd av planens åtgärder

#### Infrastrukturens klimatpåverkan och resurshushållning

- Klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll av väg- och järnvägsinfrastruktur, inklusive färjedrift.
- Resursanvändning inklusive maskhantering och energi samt de ur klimatperspektiv viktigaste materialen

#### Klimatanpassning

- Hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar
  - Hur planens åtgärder förändrar risken för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur
- 

#### *Fokusområde Landskap och naturresurser*

Såväl transportinfrastrukturen och trafiken har omfattande påverkan på det omgivande landskapet, inte minst dess natur- och kulturvärden och biologisk mångfald. Åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen innebär också, direkt och indirekt, användning av eller påverkan på skyddade områden eller på markanvändning och resurser som är av värde för andra intressen och näringar. Åtgärder i planförslaget, och därmed fördelning av medel, har stor betydelse.

## Faktaruta 5. Aspekter med preciseringar i fokusområde Landskap och naturresurser

---

### Naturmiljö

- Infrastrukturens barriäreffekter och mortalitet (säkra passager för djur).
- Artrika infrastrukturmiljöer (konnektivitet, livsmiljöer: sköta, utveckla och tillföra).
- Intrång och störning (motverka, kompensera).
- Invasiva arter (begränsa och bekämpa).

### Kulturmiljö

- Skyddade kulturmiljöer
- Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar
- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse
- Upplevelser av landskap
- Infrastrukturens kulturmiljöer

### Upplevelser av landskap

- Landskapets skala, struktur och visuella karaktär.

### Vatten

- Dricksvattenförsörjning
- Ekologiska värden
- Flöden och nivåer
- Avsnörda vattenområden

### Mark – areella näringar

- Jordbrukets produktionsförmåga – genom ianspråktagande av eller påverkan på mark
- Förutsättningar för renskötsel och samisk kultur - mortalitet av ren, barriäreffekter och fragmentering av renbetesområden, samt andelen ianspråktagen yta av områden för renskötsel.

### Hushållning av naturresurser – skyddsvärda områden

- Ianspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kap. miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken

### Jord - Förorenade områden

- Risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö från förorenade områden.
- 

### *Fokusområde Hälsa och befolkning*

Transportsystemet har betydelse för människors hälsa, och åtgärder i statlig transportinfrastruktur har effekter på människors hälsa. I fokusområdet ingår trafikbuller, luftföroreningar, möjligheten till fysisk aktivitet genom gång och cykel, samt hur hälsoaspekter fördelas mellan olika delar av befolkningen. (Befolkning kan även avser olika grupper. För denna plan är samer och samisk kultur relevant, men har av praktiska skäl hänförs till fokusområde landskap och naturresurser och aspekten rennäring.

## Faktaruta 4. Aspekter med preciseringar i fokusområde Hälsa och befolkning

---

### Luftkvalitet

- Emissioner av luftföroreningar, halter av luftföroreningar i utomhusluft samt exponeringsbedömning (för människor) av luftföroreningar.

### Buller och vibrationer

- Emissioner av trafikbuller från väg- och järnvägstrafik samt exponering av trafikbuller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik

### Fysisk aktivitet / aktiva transporter

- Fysisk aktivitet, vilket innebär rörelse genom cykel och gång (aktiva transporter)
- 

### 4.3.3 Kumulativa och sekundära effekter

Kumulativa effekter mellan olika miljöaspekter beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen där det bedöms som relevant. Genom fokusområden underlättas hantering av inbördes förhållande och kumulation mellan aspekterna.

Ambitionen är att samverkande effekter mellan planförslagets olika åtgärder fångas i den utsträckning användbar kunskap finns i åtgärdernas planeringsskede.

När det gäller hur olika typer av effekter samverkar med effekter från andra planer eller verksamheter utgör dock planförslaget i många fall ett för övergripande underlag för att göra dessa bedömningar. Om effekter uppstår och hur stora de blir beror många gånger på beslut som inte är en del av planrevideringen, utan på beslut i senare planeringsskeden där specifika åtgärder planeras mer detaljerat eller där verksamheten prioriteras och planeras ytterligare. Följaktligen hanteras samverkan med åtgärder i andra planer, som regionala transportplaner och kommunala planer, som regel inte.

Sekundära effekter hanteras i den utsträckning som underlaget medger. Den mest relevanta sekundära effekten är genererad trafik av planens åtgärder, vilket hanteras genom särskild analys. Andra sekundära effekter som miljöpåverkan vid t.ex. bebyggelse och exploatering, som kan uppstå till följd av att planens åtgärder ändrar förutsättningar, hanteras inte. Detta eftersom planförslagets innehåll oftast är ett för övergripande underlag för att göra bedömningar om lokala sekundära effekter.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**

9. Ansökan från Bollebo om rivning av  
Vinkelvägen 9-37 och Göteborgsvägen 30 (kf  
fattar slutligt beslut) KS2024/295





**§157**

KS2024/295

## **Ansökan från Bollebo om rivning av Vinkelvägen 9-37 och Göteborgsvägen 30**

### **Beslut**

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunfullmäktige godkänner Bollebos ansökan om rivning av byggnader på adresserna Vinkelvägen 9-37 samt Göteborgsvägen 30, i Bollebygd. Förslaget antas.

### **Ärendet**

Stiftelsen Bollebygds Hyresbostäder, Bollebo, har inkommit med ansökan om godkännande för rivning av byggnader på adresserna Vinkelvägen 9-37 samt Göteborgsvägen 30, i Bollebygd. Då ansökan inte innehåller någon form av ekonomiskt åtagande från kommunens sida i form av utökad borgen eller liknande har kommunstyrelseförvaltningen ingenting att invända mot ansökan.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

### **Ledamöternas förslag till beslut**

Ulf Rapp (S) föreslår att kommunfullmäktige godkänner Bollebos ansökan om rivning av byggnader på adresserna Vinkelvägen 9-37 samt Göteborgsvägen 30, i Bollebygd. Förslaget antas.

### **Beslutsunderlag**

- Rivning Vinkelvägen och Göteborgsvägen

### **Skickas till**

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande

Bollebygd, 2024-10-30

Kommunfullmäktige  
Bollebygds kommun  
517 83 Bollebygd

## Begäran om kommunfullmäktiges medgivande att riva fastigheten Flässjum 3:105, Vinkelvägen 9–37, Bollebygd

Stiftelsen Bollebygds Hyresbostäder önskar härmed inlämna en begäran till Bollebygds kommun om kommunfullmäktiges medgivande att riva fastigheten Flässjum 3:105, belägen på Vinkelvägen 9–37 i Bollebygd.

Fastigheten på Vinkelvägen omfattar 15 lägenheter med en total boarea på 1 638 kvm, fördelat enligt följande:

- 8 lägenheter om 2 rum och kök, 66 kvm, plus 29 kvm källare.
- 5 lägenheter om 3 rum och kök, 82 kvm, plus 38 kvm källare.
- 2 lägenheter om 4 rum och kök, 94 kvm, plus 45 kvm källare.

Därutöver finns gemensamma utrymmen som tvättstuga och cykelförråd. Byggnaderna uppfördes i början av 1960-talet, och endast mindre renoveringar har utförts sedan dess. Underhåll har inkluderat invändiga ytskiktsrenoveringar var 12 år, när så har efterfrågats av hyresgäster, samt löpande utbyte av vitvaror i köken. Den senaste omfattande renoveringen av badrummen genomfördes på 1980-talet.

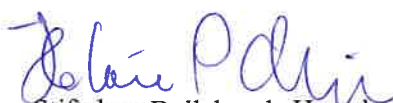
Vid en översiktlig inventering av fastighetens skick har följande omfattande brister identifierats som kräver åtgärder:

- Skicket på fasader, tak, fönster och dörrar är undermåligt.
- Markradon förekommer.
- Asbest i fasadskivor, rörisolering och kakelfix/fog.
- Blåbetong i vissa källarinnerväggar.
- Fukt i källarväggar.
- Avlopps-, vatten-, värme- och elsystem har uppnått sin tekniska livslängd.
- Påverkan av vibrationer och buller från intilliggande järnväg.
- Sliten yttre miljö.

Syftet med den planerade rivningen är att möjliggöra byggnationen av 27 nya hyresrätter i två våningar.

Stiftelsen Bollebygds Hyresbostäder efterfrågar härmed kommunfullmäktiges medgivande för att genomföra rivningen av fastigheten Flässjum 3:105.

Med vänlig hälsning,



Stiftelsen Bollebygds Hyresbostäder  
Heléne Persson Alsin, VD

---

Stiftelsen Bollebygds Hyresbostäder 517 83 Bollebygd, besöksadress: Ballebovägen 4

Telefon	Fax	e-post	Bankgiro	Org.nr.	Momsreg.nr.	Innehår F-skattsedel
033 - 23 14 10	033 - 23 14 19	info@bollebo.se	380-2709	864500-0459	SE864500045901	Styrelsens säte Bollebygd

Bollebygd 2024-10-30

Bollebygds kommun  
Kommunfullmäktige  
517 83 Bollebygd

Begäran om kommunfullmäktiges medgivande att riva fastigheten Flässjum 2:49,  
Göteborgsvägen 30, Bollebygd

Stiftelsen Bollebygds hyresbostäder har beslutat att tillskriva Bollebygds kommun för att begära medgivande att riva Flässjum 2:49, Göteborgsvägen 30 i Bollebygd.

I december 2023 förvärvade Bollebo fastigheten med avsikten att bygga nya hyresrätter. Byggnaden har stått tom och outhyrd i snart två år. Skicket både ut- och invändigt är eftersatt och byggnaden behöver rivas.

Bollebo begär härmed kommunfullmäktiges medgivande att riva fastigheten.

Stiftelsen Bollebygds Hyresbostäder



Heléne Persson Alsin  
VD

## 10. Samverkansavtal ungdomsmottagningen i Västra Götaland KS2024/257



**§156**

KS2024/257

## **Samverkansavtal ungdomsmottagningen i Västra Götaland**

### **Beslut**

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen ställer sig bakom ställer sig bakom samverkansavtal för Ungdomsmottagningen i Västra Götaland.

### **Ärendet**

Ungdomsmottagningar (UM) i Västra Götaland samfinansieras mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna i Västra Götaland och Inriktningsdokument för Ungdomsmottagningar har funnits sedan 2011. På uppdrag av Vårdsamverkan Västra Götaland (VVG) beslutades 2022 att ta fram ett samverkansavtal som ska ersätta nuvarande inriktningsdokument. Det partsgemensamma politiska samrådsorganet (SRO) ställde sig i augusti 2023 bakom att skicka ut förslaget samverkansavtal på remiss till nämnder och styrelser inom Västra Götalandsregionen (VGR) samt länets 49 kommuner. Den 23 maj 2024 var förslag till samverkansavtal uppe för behandling i SRO, som ställde sig bakom förslaget med rekommendation att ingående parter ska anta samverkansavtalet. Avtalet är tänkt att träda ikraft 2025-01-01. Det länsgemensamma samverkansavtalet ligger till grund för tecknandet av lokala avtal mellan utförare och respektive kommun.

UM vänder sig till ungdomar och unga vuxna, i första hand 13-24 år, och har till uppgift "att på ungas uppdrag förmedla kunskap och ge information samt att ge tidiga insatser, stöd och behandling främst inom områdena sexuell, reproduktiv, psykosocial och psykisk hälsa". UM är en lågröskelverksamhet som utför

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande

rådgivande, stödande och behandlade arbete till både enskilda och grupper.

I Västra Götaland finns idag 56 ungdomsmottagningar, inklusive en onlinemottagning. Utöver det finns sex mottagningar för unga män (MUM) och en mottagning för dem som blivit utsatta för sexuella övergrepp (Ung Utsatt). Dessa övriga mottagningar täcks inte av detta samverkansavtal.

VGR finansierar 75 % av kostnaden för ungdomsmottagningarna och kommunerna 25 %. Kommunernas finansieringsansvar beskrivs i förslag till avtal. Istället för att som i nuvarande inriktningsdokument, där varje avtalspart är suverän och där parter genom förhandling kommit överens om fördelning efter lokal anpassning, införs istället en samfinansiering mellan kommuner kallad "ungdomspeng". Ungdomspengen utgår från invånarantal per kommun där årlig uppräkningsfaktor beslutas av Regionfullmäktige. Samfinansieringen innebär att alla unga är fria att söka till vilken ungdomsmottagning de vill. Nedan återfinns tabell över kostnad för Sjuhärads kommuner där ungdomspeng jämförs med nuvarande kostnader enligt lokala avtal från 2022.

<b>Kommun</b>	<b>Kostnad vid ungdomspeng, tkr</b>	<b>Kostnad enligt nuvarande avtal, tkr (2022)</b>	<b>Differens mellan finansieringsmodeller, tkr (- innebär ökad kostnad)</b>
Bollebygd	244	179	-65
Borås	3 166	2 978	-188
Herrljunga	230	245	15
Mark	905	983	79
Svenljunga	247	224	-24

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



Tranemo	291	284	-6
Ulricehamn	603	816	213
Vårgårda	310	325	15

För att trygga resurser och kompetenser även för mindre mottagningar i Västra Götaland används en organisationsmodell med nivåerna huvud-, bas och närmottagning. Modellen ska öka förutsättningarna för en jämlik vård, där lägstanivå för respektive form av mottagning beskrivs.

Utöver det som framgår i avtal förtydligas här att ingående parter på lokal nivå kan komma överens om utbud och öppettider som överträffar lägstanivån. Det är också ingående parter som beslutar om vilken form av ungdomsmottagning som ska finnas i ett område, där de dels utgår från kommunens behov, dels från riktvärden utifrån antal barn och unga i målgruppen.

Föreslaget samverkansavtal är tänkt att gälla under perioden 2025-01-01 – 2027-12-31. Om avtalet inte sagts upp skriftligen 12 månader innan avtalets utgång förlängs det automatiskt med 2 år. Vid väsentliga förändringar av förutsättningarna för avtalet kan initiativ till översyn tas av SRO. Avtalsparterna har ett gemensamt ansvar för den länsgemensamma uppföljningen av samverkansavtalet.

Ärendet hanterades på Borås Direktionen 13 september 2024 och Direktionen ställer sig bakom förslaget till samverkansavtal för Ungdomsmottagningen i Västra Götaland och rekommenderar medlemskommunerna att fatta beslut i

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande





enlighet med förslaget.

Kommunstyrelseförvaltningen har haft samråd med socialförvaltningen och utbildningsförvaltningen inför framskrivande av förslag till beslut.

Socialförvaltningen och utbildningsförvaltningen har inget att erinra mot förslag till Samverkansavtal Ungdomsmottagningen i Västra Götaland 2025-2027.

I den nya föreslagna modellen med "ungdomspeng" kommer Bollebygd att få en ökad kostnad jämfört med nuvarande avtal men förslaget med "ungdomspeng" får ses som mer rättvist och jämställt mellan kommunerna då det utgår från invånarantal. Kostnaden för ungdomsmottagning ligger i dag på 179 tkr. I förslaget med "ungdomspeng" kommer kostnaden att bli 244 tkr, en ökning med 65 tkr. Socialförvaltningen och utbildningsförvaltningen ser att man kan ta denna kostnad inom given ram och förvaltningarna får själva göra upp hur fördelning dem emellan ska se ut.

UM är en viktigt proaktiv verksamhet som har till uppgift att förmedla kunskap och ge information samt att ge tidiga insatser, stöd och behandling främst inom områdena sexuell, reproduktiv, psykosocial och psykisk hälsa till barn och unga (13-24 år).

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen ställer sig bakom ställer sig bakom samverkansavtal för Ungdomsmottagningen i Västra Götaland.

### **Beslutsgång**

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

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



**Beslutsunderlag**

- Samverkansavtal Ungdomsmottagningen i Västra Götaland 2025 -2027
- Protokollsutdrag § 56 240913 Samverkansavtal ungdomsmottagningen i Västra Götaland
- Brev Samverkansavtal Ungdomsmottagningen i Västra Götaland
- Brev till kommunerna om justerat avtal avseende ungdomsmottagning
- Samverkansavtal ungdomsmottagningen i Västra Götaland
- Slutförslag samverkansavtal ungdomsmottagningen i Västra Götaland, SRO 2024-05-23

**Skickas till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande

## § 56 Samverkansavtal ungdomsmottagningen i Västra Götaland

Diarienummer: 2024/SKF0163

### Beslut

Direktionen ställer sig bakom förslaget till samverkansavtal för Ungdomsmottagningen i Västra Götaland och rekommenderar medlemskommunerna att fatta beslut i enlighet med förslaget

### Sammanfattning

Ungdomsmottagningar (UM) i Västra Götaland samfinansieras mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna i Västra Götaland och Inriktningsdokument för Ungdomsmottagningar har funnits sedan 2011. På uppdrag av Vårdsamverkan Västra Götaland (VVG) beslutades 2022 att ta fram ett samverkansavtal som ska ersätta nuvarande inriktningsdokument. Det partsgemensamma politiska samrådsorganet (SRO) ställde sig i augusti 2023 bakom att skicka ut förslaget samverkansavtal på remiss till nämnder och styrelser inom Västra Götalandsregionen (VGR) samt länets 49 kommuner. Den 23 maj 2024 var förslag till samverkansavtal uppe för behandling i SRO, som ställde sig bakom förslaget med rekommendation att ingående parter ska anta samverkansavtalet. Avtalet är tänkt att träda ikraft 2025-01-01. Det läns-gemensamma samverkansavtalet ligger till grund för tecknandet av lokala avtal mellan utförare och respektive kommun.

### Bakgrund

UM vänder sig till ungdomar och unga vuxna, i första hand 13–24 år, och har till uppgift *”att på ungas uppdrag förmedla kunskap och ge information samt att ge tidiga insatser, stöd och behandling främst inom områdena sexuell, reproduktiv, psykosocial och psykisk hälsa”*. UM är en lågtröskelverksamhet som utför rådgivande, stödjande och behandlade arbete till både enskilda och grupper.

I Västra Götaland finns idag 56 ungdomsmottagningar, inklusive en onlinemottagning. Utöver det finns sex mottagningar för unga män (MUM) och en mottagning för dem som blivit utsatta för sexuella övergrepp (Ung Utsatt). Dessa övriga mottagningar täcks inte av detta samverkansavtal.

VGR finansierar 75 % av kostnaden för ungdomsmottagningarna och kommunerna 25 %. Kommunernas finansieringsansvar beskrivs i förslag till avtal. Istället för att som i nuvarande inriktningsdokument, där varje avtalspart är suverän och där parter genom förhandling kommit överens om fördelning efter lokal anpassning, införs istället en samfinansiering mellan kommuner kallad *”ungdomspeng”*. Ungdomspengen utgår från invånarantal per kommun där årlig uppräkningsfaktor beslutas av Regionfullmäktige. Samfinansieringen innebär att alla unga är fria att söka till vilken ungdomsmottagning de vill. Nedan återfinns tabell över kostnad för Sjuhärads kommuner där ungdomspeng jämförs med nuvarande kostnader enligt lokala avtal från 2022.

Justerare		Utdragsbestyrkande
-----------	--	--------------------

Kommun	Kostnad vid ungdomspeng, tkr	Kostnad enligt nuvarande avtal, tkr (2022)	Differens mellan finansieringsmodeller, tkr (- innebär ökad kostnad)
Bollebygd	244	179	-65
Borås	3 166	2 978	-188
Herrljunga	230	245	15
Mark	905	983	79
Svenljunga	247	224	-24
Tranemo	291	284	-6
Ulricehamn	603	816	213
Vårgårda	310	325	15

För att trygga resurser och kompetenser även för mindre mottagningar i Västra Götaland används en organisationsmodell med nivåerna huvud-, bas och närmottagning. Modellen ska öka förutsättningarna för en jämlik vård, där lägstanivå för respektive form av mottagning beskrivs.

Utöver det som framgår i avtal förtydligas här att ingående parter på lokal nivå kan komma överens om utbud och öppettider som överträffar lägstanivån. Det är också ingående parter som beslutar om vilken form av ungdomsmottagning som ska finnas i ett område, där de dels utgår från kommunens behov, dels från riktvärden utifrån antal barn och unga i målgruppen.

Föreslaget samverkansavtal är tänkt att gälla under perioden 2025-01-01 – 2027-12-31. Om avtalet inte sagts upp skriftligen 12 månader innan avtalets utgång förlängs det automatiskt med 2 år. Vid väsentliga förändringar av förutsättningarna för avtalet kan initiativ till översyn tas av SRO. Avtalsparterna har ett gemensamt ansvar för den länsgemensamma uppföljningen av samverkansavtalet. Uppföljning ska ske gentemot VVG.

Ärendet hanterades på Bredning Valfärd och Kompetens den 27 augusti 2024 och har tidigare beretts i länsgemensamma forum enligt nedan:

- ställningstagande om remissversion augusti 2023
- Vårdsamverkan i VVG, för information den 7 maj 2024
- SRO, ställningstagande om förslag till avtal 23 maj 2024

#### Expedieras till

Medlemskommunerna

Justerare		Utdragsbestyrkande
-----------	--	--------------------

2024-09-24

Till medlemskommunerna i  
Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund

## **Samverkansavtal Ungdomsmottagningen i Västra Götaland**

Direktionen för Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund beslutade vid sitt sammanträde 2024-09-13 att rekommendera medlemskommunerna att fatta beslut om samverkansavtalet samt teckna avtal med Västra Götalandsregionen.


Förslag till lokala avtal är utskickade till kommunerna från Västra Götalandsregionen och undertecknas efter beslut.

Medlemskommunernas beslut meddelas Boråsregionen senast **2024-12-13** på [info@borasregionen.se](mailto:info@borasregionen.se)

**Linda Bergholtz**  
Administrativ chef

### Bilagor

- 1 Protokollsutdrag
- 2 Samverkansavtal för ungdomsmottagningen i Västra Götaland



2024-10-09

## **Justerat förslag till samverkansavtal avseende ungdomsmottagning från 2025-01-01**

Den 17 september 2024 skickade Västra Götalandsregionen, via de delregionala nämnderna, ett förslag till kommunerna i Västra Götaland om ett lokalt samverkansavtal avseende ungdomsmottagning. Syftet med utskicket var att bereda de avtal som ska tecknas mellan operativa hälso- och sjukvårdsnämnden i Västra Götalandsregionen och respektive kommun.

### **Information om viktig justering i avtalet**

Den 23 maj ställde sig det partsgemensamma politiska samrådsorganet (SRO) bakom ”Samverkansavtal ungdomsmottagningen i Västra Götaland”. Texten i de förslag till lokala samverkansavtal som de delregionala nämnderna skickat ut är hämtat från dokumentets Bilaga 1 ”Mall för lokalt samverkansavtal”. Under beredningen har det uppmärksammats att avtalstiden i det läns-gemensamma avtalet inte är likalydande utan skiljer sig från det som står i ”Mall för lokalt samverkansavtal”. Det gör att det finns oklarheter kring vilken avtalsperiod och rutin för förlängning och uppsägning som gäller.

I det läns-gemensamma samverkansavtalet står:

”Avtalet gäller under perioden 2025-01-01 – 2027-12-31. Om avtalet inte sagts upp skriftligen 12 månader innan avtalets utgång förlängs det automatiskt med 2 år.”

I mallen för lokalt samverkansavtal står:

”Avtalet gäller under perioden 2025-01-01 – 2027-12-31 med möjlighet till 2 års förlängning. Förlängningen ska vara skriftlig och beslutad av samtliga avtalsparter. Uppsägning av avtalet för upphörande eller omförhandling ska meddelas övriga parter skriftligen med 12 månaders varsel.”

Det är angeläget att rätt avtalstid finns med vid beredning av ärendet och de

delregionala nämnderna skickar därför ut ett förtydligande kring avtalstiden. Den avtalstid som är korrekt och som ska stå i förslaget är:

”Avtalet gäller under perioden 2025-01-01 – 2027-12-31. Om avtalet inte sagts upp skriftligen 12 månader innan avtalets utgång förlängs det automatiskt med 2 år.”

Det slutliga förslaget till lokalt avtal kommer att skickas ut till er kommun i månadsskiftet november/december.

Vänliga hälsningar

Lars Paulsson

Ansvarig tjänsteperson delregional nämnd södra



## SAMVERKANSAVTAL

# Ungdomsmottagningen i Västra Götaland

Gäller för: Västra Götalandsregionen och kommunerna i Västra Götaland  
Giltig från: 2025-01-01

→ Avtal

Överenskommelse

Riktlinje

Rutin





## Innehåll

1.	Inledning .....	3
2.	Syfte och mål.....	4
3.	Avtalsparter.....	4
4.	Avtalstid och uppföljning .....	4
5.	Lagstiftning, styrande och stödjande dokument .....	4
6.	Målgrupp.....	5
7.	Uppdrag .....	5
8.	Övergripande mål .....	6
9.	Insatser, åtagande och kompetens.....	7
9.1.	Insatser vid ungdomsmottagningen .....	7
9.2.	Ungdomsmottagningens verksamhetsformer .....	8
9.3.	Utåtriktat arbete och informationsarbete .....	8
9.4.	Kompetens .....	8
10.	Samverkan.....	9
11.	Samverkande parter .....	9
11.1.	Kommun.....	9
11.2.	Region .....	9
12.	Organisation, ledning och styrning .....	10
12.1.	Huvudmannaskap .....	10
12.2.	Organisationsmodell .....	10
12.2.1.	Huvudmottagning .....	10
12.2.2.	Basmottagning .....	10
12.2.3.	Närmottagning .....	11
12.3.	Resursnivå .....	11
12.4.	Verksamhetschef och medicinskt ledningsansvar .....	11
13.	Uppföljning av verksamheten .....	12
14.	Sekretess och dokumentation .....	12
15.	Ekonomi .....	12
16.	Lokala samverkansavtal .....	13
	Referenser .....	15
	Bilagor .....	15
	Bilaga 1. Mall för lokalt samverkansavtal .....	16
1.	Avtalsparter och placering .....	16
2.	Avtalstid .....	16
3.	Avtalets utgångspunkt .....	16
4.	Avtalets syfte .....	16

5. Mottagning och kompetenssättning.....	16
6. Finansiering.....	17
7. Ändringar och tillägg i avtalet.....	18
8. Tvist.....	18
9. Underskrifter.....	18
Bilaga 2. Utvecklingsområden.....	19

## 1. Inledning

Första ungdomsmottagningen i Sverige startades 1970, därefter spred sig idén om en mottagning särskilt inriktad mot ungas fysiska och psykiska hälsa snabbt över landet. Målet med ungdomsmottagningen har allt sedan starten varit att arbetet ska präglas av en helhetssyn på unga. Området kring sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter är en viktig del av arbetet. Mottagningen har genom åren också fått en allt större utmaning i att arbeta tydligare med psykisk hälsa och ungas levnadsvanor och livsvillkor. Idag är det tvärprofessionella arbetssättet väl etablerat och fördelningen mellan medicinskt och psykosocialt uppdrag relativt jämnt fördelat.

Unga ska vid behov kunna få hjälp och stöd och bli stärkta i övergången mellan ungdom och vuxenliv. Ungdomsmottagningen ska vara en lättillgänglig arena för unga, där ungas behov och de lokala förutsättningarna ska vara i fokus. Ungdomsmottagningen ska arbeta på uppdrag av den unge.

Det första inriktningsdokumentet för ungdomsmottagningen i Västra Götaland togs fram 2011. Dokumentet har sedan dess genomgått några revideringar. I juni 2022 ställde sig Vårdsamverkan Västra Götaland (VVG) bakom uppdraget att revidera inriktningsdokumentet ännu en gång. Med hänvisning till gällande riktlinje för gemensamma styrdokument i Västra Götaland<sup>1</sup> revideras dokumentet nu till ett samverkansavtal.

---

<sup>1</sup> Riktlinje – Gemensamma styrdokument som upprättas mellan kommunerna i Västra Götaland och Västra Götalandsregionen inom hälsa, vård och omsorg, [Vårdsamverkan Västra Götaland](#).

## 2. Syfte och mål

Syftet med ett gemensamt samverkansavtal för ungdomsmottagningen i Västra Götaland är att:

- Tydliggöra uppdrag och förväntningar
- Skapa likvärdigt innehåll i verksamheterna
- Kvalitetssäkra verksamheten

Målet är att dokumentet ska fungera som ett gemensamt styrdokument mellan huvudmännen där inriktning och ansvar för samverkan tydligt framgår.

## 3. Avtalsparter

Detta samverkansavtal gäller samtliga 49 kommuner i Västra Götaland samt Västra Götalandsregionen. Dessa benämns nedan som avtalsparterna.

Samverkansavtalet ska ses som ett gemensamt styrdokument mellan avtalsparterna.

## 4. Avtalstid och uppföljning

Avtalet gäller under perioden 2025-01-01 – 2027-12-31. Om avtalet inte sagts upp skriftligen 12 månader innan avtalets utgång förlängs det automatiskt med 2 år. Uppföljning kommer ske under avtalsperioden.

Vid väsentliga förändringar av förutsättningarna för avtalet kan initiativ till en översyn tas av det politiska samrådsorganet, SRO.

Båda avtalsparterna har ett gemensamt ansvar för den länsgemensamma uppföljningen av samverkansavtalet. Uppföljning ska ske gentemot Vårdsamverkan Västra Götaland.

## 5. Lagstiftning, styrande och stödjande dokument

Ungdomsmottagningens verksamhet ska följa gällande lagstiftning och arbeta utifrån den unges bästa.

Vid framtagande av detta samverkansavtal har följande styrande och stödjande dokument samt lagstiftning tagits i beaktande:

- Hälso- och sjukvårdslagen<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Hälso- och sjukvårdslagen (2017:30), [Riksdagen](#).

- Lagen om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter<sup>3</sup>
- Socialtjänstlagen<sup>4</sup>
- Skollagen<sup>5</sup>
- Patientlagen<sup>6</sup>
- Offentlighets- och sekretesslagen<sup>7</sup>
- Handbok för Sveriges ungdomsmottagningar<sup>8</sup>

Samt i övrigt gällande lagar.

Dessutom vilar dokumentet till stor del på handboken och riktlinjen för ungdomsmottagningar som arbetets fram av Föreningen Sveriges ungdomsmottagningar (FSUM). Det är en nationell ideell förening med uppgift att stimulera till utveckling av ungdomsmottagningars verksamhet. FSUM:s handbok och riktlinjer för ungdomsmottagningar i Sverige är vägledande för hur arbetet på landets ungdomsmottagningar bedrivs. FSUM:S styrelse verkar nationellt som en kunskaps- och remissinstans gentemot socialdepartement och Sveriges kommuner och regioner i olika frågor rörande ungdomars hälsa.

## 6. Målgrupp

Ungdomsmottagningens målgrupp är ungdomar och unga vuxna, i första hand riktade till åldersspannet 13 – 24 år.

## 7. Uppdrag

Ungdomsmottagningen har till uppgift att på ungas uppdrag förmedla kunskap och ge information samt att ge tidiga insatser, stöd och behandling främst inom områdena sexuell, reproduktiv, psykosocial och psykisk hälsa. Ungdomsmottagningen ska också uppmärksamma och medvetandegöra riskfyllda levnadsvanor och normbrytande beteenden. Ungdomsmottagningen har viktig betydelse för att tillgodose ungdomars och unga vuxnas rätt till hälsa.

Ungdomsmottagningen ska vara en lågröskelverksamhet. Det innebär att det ska vara lätt för den unge att söka stöd och få hjälp.

---

<sup>3</sup> Lagen om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter (2018:1197), [Riksdagen](#).

<sup>4</sup> Socialtjänstlagen (2001:453), [Riksdagen](#).

<sup>5</sup> Skollag (2010:800), [Riksdagen](#).

<sup>6</sup> Patientlag (2014:821), [Riksdagen](#).

<sup>7</sup> Offentlighets- och sekretesslag (2009:400), [Riksdagen](#).

<sup>8</sup> *Handbok för Sveriges ungdomsmottagningar*, [Föreningen för Sveriges ungdomsmottagningar \(FSUM\)](#).

Ungdomsmottagningen ska vara lättillgänglig och anpassad efter ungas behov. Tillgängligheten ger stora möjligheter till tidiga insatser.

Ungdomsmottagningen ska ses som ett komplement till annat hälsofrämjande och förebyggande arbete samt övrig hälso- och sjukvård.

Ungdomsmottagningen är ingen remissinstans.

Verksamheten vid ungdomsmottagningen ska erbjuda en jämlik vård utifrån de ungas behov. Kunskaper om ungas hälsa, omvärld, levnadsvanor, livsvillkor och demografi ska identifieras dels på strukturell och övergripande nivå, dels utifrån lokal kunskap.

Ungdomsmottagningens huvudområden:

- Levnadsvanor och livsvillkor
- Samlevnad och relationer
- Sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter
- Psykisk hälsa

Unga ska fritt kunna välja vilken ungdomsmottagning de vill besöka inom Västra Götaland. Det innebär att alla ungdomsmottagningar ska ta emot unga vart de än kommer ifrån.

Ungdomsmottagningen ska arbeta systematiskt med att stärka ungas delaktighet och inflytande. Deras erfarenheter och synpunkter är en del av den samlade kunskapen och en viktig resurs för utveckling och förbättring av ungdomsmottagningen.

Ungdomsmottagningen ska sträva efter att inkludera unga som av olika skäl är särskilt svåra att nå. Verksamheten ska vara tillgänglig för alla unga oavsett deras socioekonomiska villkor, funktionalitet, sexualitet, kön, könsidentitet, migrationsbakgrund och ålder.

Möjlighet finns för kommuner och regionen att komma överens om tilläggsuppdrag på lokal nivå.

## 8. Övergripande mål

De övergripande målen för ungdomsmottagningens verksamhet är följande:

- Stärka ungas sexuella och reproduktiva hälsa och rättigheter
- Främja ungas fysiska och psykiska hälsa

## 9. Insatser, åtagande och kompetens

### 9.1. Insatser vid ungdomsmottagningen

Ungdomsmottagningen ska utföra rådgivande, stödjande och behandlade arbete individuellt och i grupp. Verksamheten ska också bedriva utåtriktat arbete på gruppnivå.<sup>9</sup>

Verksamheten fördelas på cirka 50 procent medicinskt uppdrag och cirka 50 procent på uppdrag kring psykosocial och psykisk hälsa.

Inom området sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter ska ungdomsmottagningen arbeta med följande:

- Erbjuder adekvat kunskap om sexualitet
- Uppmärksamma sexuell ohälsa och erbjuder råd, stöd och behandlande insatser
- Stärka unga i deras naturliga nyfikenhet kring sexualiteten samt stödja deras självkänsla och integritet
- Stärka unga i deras utforskande kring sexuell identitet och könsidentitet
- Erbjuder kondomsamtal, preventivmedelssamtal och förskrivning av preventivmedel
- Förebygga och ge stöd vid oplanerad/oönskad graviditet
- Samtala om sexuellt överförbara sjukdomar
- Smittspårning och behandling av sexuellt överförbara sjukdomar

Inom området psykosocial och psykisk hälsa ska ungdomsmottagningen arbeta med följande:

- Ungas fysiska och psykiska utveckling samt kroppsuppfattning och självbild
- Uppmärksamma ohälsa och erbjuder råd, stöd, motiverande/bearbetande samtal kring sociala problem, psykisk ohälsa, våldsutsatthet samt riskbruk, skadligt bruk och beroende
- Göra bedömningar, ge tidiga insatser och korttidsbehandling vid lindrig psykisk ohälsa (ej läkemedelsbehandling)

Ungdomsmottagningen ska också göra en bedömning om verksamheten är rätt instans och vid behov hänvisa till rätt vårdgivare eller annan aktör.

---

<sup>9</sup> För mer information, se stycke 9.3.

## 9.2. Ungdomsmottagningens verksamhetsformer

Ungdomsmottagningen ska erbjuda följande verksamhetsformer, vilka kan utvecklas över tid:

- Drop in-mottagning
- Individuella besök
- Gruppverksamhet
- Online-verksamhet
- Digitala tillgänghetslösningar och e-tjänster
- Telefonrådgivning
- Utåtriktat arbete och informationsarbete

## 9.3. Utåtriktat arbete och informationsarbete

Alla unga ska känna till var ungdomsmottagningen finns och ha vetskap om vad de kan få hjälp med på mottagningarna. Minst en gång under högstadietiden ska alla elever få träffa ungdomsmottagningen för att få information om verksamheten. Utöver detta är det eftersträvansvärt att på högstadie- och gymnasienivå arbeta i en strukturerad form där unga aktivt får möjlighet att diskutera olika ämnen inom sexuell och reproduktiv hälsa, levnadsvanor samt psykisk hälsa.

Ungdomsmottagningens utåtriktade arbete kan även inkludera yngre åldrar.

## 9.4. Kompetens

För att verksamheten ska få definieras som ungdomsmottagning ska personalgruppen bestå av barnmorska, kurator och/eller psykolog samt läkare (i första hand specialist i allmänmedicin). Tillgång till läkare kan för mindre mottagningar ske genom samverkan.<sup>10</sup> Mottagningarna kan ha tillgång till andra personalkategorier som till exempel sjuksköterska, undersköterska och/eller administrativ personal.

En central förutsättning för ungdomsmottagningarnas verksamhet är att företrädare för de medicinska, sociala och psykologiska kompetenserna har ett nära samarbete och ett tvärprofessionellt arbetssätt.

Fördelningen mellan de psykosociala/psykologiska och medicinska kompetenserna ska vara jämnt fördelade. För att kunna möta ungdomar utifrån deras behov och förutsättningar kräver uppdraget specifik kompetens om ungdoms- och genusperspektiv, biologiska, psykologiska,

---

<sup>10</sup> För mer information, se stycke 12.2.

sociala aspekter på tonårsutveckling, sexualitet och könsidentitet samt barnrättskompetens.

## 10. Samverkan

Verksamheten vid ungdomsmottagningarna bygger på en aktiv samverkan mellan kommun och region. Samverkan ska ske på både individuell och organisatorisk nivå. Det innebär ömsesidig samverkan på lokal nivå, delregional nivå och på länsnivå i frågor som rör barns och ungdomars välbefinnande. Samverkan på organisationsnivå sker företrädesvis genom vårdssamverkanstrukturen.

Att samverka genom ungdomsmottagningens verksamhet är en del av kommunernas och Västra Götalandsregionens gemensamma arbete med att utjämna skillnader i hälsa och socioekonomiska förutsättningar.

## 11. Samverkande parter

Ungdomsmottagningens uppdrag faller inom ramen för både kommunen och regionens ansvar genom gällande svensk lagstiftning.

### 11.1. Kommun

Kommunen har enligt Socialtjänstlagen ansvar för att invånarna får det stöd och den hjälp de behöver. Kommunen ska genom uppsökande verksamhet eller på annat sätt främja förutsättningar för goda levnadsförhållanden och också svara för omsorg, service, upplysningar, råd, stöd och vård till de som behöver det. Kommunen ansvarar också för att det finns tillgång till öppna insatser för att kunna möta behov hos bland annat barn och unga.

Kommunens elevhälsa har också ett ansvar för målgruppen utifrån Skollagen. Elevhälsan ska främst arbeta förebyggande och hälsofrämjande och vid behov samverka med hälso- och sjukvården och socialtjänsten.<sup>11</sup>

### 11.2. Region

Regionen ska enligt Hälso- och sjukvårdslagen erbjuda en god hälso- och sjukvård till invånarna. Målet med hälso- och sjukvården är en god hälsa och en vård på lika villkor för hela befolkningen. Regionen ska också

---

<sup>11</sup> Skollagen, 2 kap. §25. Träder i kraft 2023-07-02.



arbeta för att förebygga ohälsa enligt Hälso- och sjukvårdslagen samt erbjuda en vård som är lätt tillgänglig.

## **12. Organisation, ledning och styrning**

### **12.1. Huvudmannaskap**

I Västra Götaland är Västra Götalandsregionen huvudman för ungdomsmottagningen och har därigenom det medicinska ledningsansvaret.<sup>12</sup>

### **12.2. Organisationsmodell**

I Västra Götaland finns en organisationsmodell för ungdomsmottagningen i tre nivåer: huvud-, bas och närmottagning. Nivåstruktureringen görs för att trygga resurser och kompetenser även för de mindre mottagningarna. Syftet är att öka förutsättningarna för en jämlik vård.

#### **12.2.1. Huvudmottagning**

- Drop-in och tidsbokning
- Kompetens på mottagningen ska bestå av barnmorska, kurator, psykolog och allmänläkare med uppdrag att även vara en resurs för mindre mottagningar
- Egen lokal anpassad för ungdomsmottagningsverksamhet

Huvudmottagningar ska ha öppet fem dagar i veckan.

Vid en huvudmottagning kan även andra yrkeskategorier finnas, till exempel gynekolog, psykoterapeut, sjuksköterska med vidareutbildning inom exempelvis psykisk hälsa, sexuellt överförbara sjukdomar, andrologi eller sexologi.

#### **12.2.2. Basmottagning**

- Drop-in och tidsbokning
- Kompetens ska minst bestå av barnmorska och kurator med uppdrag att även vara en resurs för mindre mottagningar
- Tillgång till övriga kompetenser som finns på en huvudmottagning
- Lokal anpassad för ungdomsmottagningsverksamhet

---

<sup>12</sup> För mer information, se stycke 12.4.

Bas­mottagningar ska ha öppet minst tre dagar i veckan.

### **12.2.3. Närmottagning**

- Tidsbokning
- Kompetens ska minst bestå av barnmorska och kurator
- Tillgång till övriga kompetenser som finns på en huvudmottagning
- Kan vara mobil
- Erbjuder lokaler som passar de unga

Detta är en lägsta nivå. För läkarkompetens kan vid behov samverkan ske med vårdcentral.

Närmottagningars öppettider behöver anpassas utifrån omfattningen av det uppsökande arbetet.

### **12.3. Resursnivå**

Den resursnivå där en lägsta service och kvalitetsnivå uppnås, upprätthålls vid ett befolkningsunderlag på 3 250 ungdomar inom målgruppen 13–24 år, när ungdomsmottagningen bemannas med motsvarande:

- Barnmorska 1,0 tjänst
- Kurator och/eller psykolog 1,0 tjänst
- Läkare 0,1 tjänst

Resurserna anpassas proportionerligt enligt ovan för samtliga mottagningar utifrån antal ungdomar i närområdet.

### **12.4. Verksamhetschef och medicinskt ledningsansvar**

För varje ungdomsmottagning ska det finnas en verksamhetschef. Verksamhetschefen ska svara för att verksamheten har en personal- och kompetensstruktur som tillgodoser god vårdkvalitet, hög patientsäkerhet och främjar kostnadseffektivitet.

Verksamhetschefen för ungdomsmottagningen har det samlade ledningsansvaret, vilket också innefattar det medicinska ledningsansvaret.

### 13. Uppföljning av verksamheten

Ungdomsmottagningen ska följa och analysera verksamhetens kvalitet och resultat utifrån de övergripande målen.<sup>13</sup>

Utöver detta ska besöks- och åtgärdsregistrering redovisas i Västra Götalandsregionens vårddatabas. Ungas synpunkter och erfarenheter är värdefulla och ska tas tillvara. De är en del av den samlade kunskapen och en viktig resurs för att utveckla och förbättra verksamheten.

Ungas synpunkter inhämtas genom olika metoder, såväl kvalitativa som kvantitativa.

Båda avtalsparterna har i uppdrag att samverka gällande uppföljning och resultat årligen. Båda ska också ta del av resultaten.

### 14. Sekretess och dokumentation

Ungdomsmottagningen följer offentlighets- och sekretesslagen. Hälso- och sjukvård ska enligt patientlagen bygga på respekt för patienters självbestämmande och integritet. Med barnkonventionen som svensk lag har ungas rättsliga ställning ytterligare stärkts i Sverige. Vid alla beslut och åtgärder som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa. Detta medför att unga, med hänsyn till ålder och mognad, har rätt till att bestämma över sin egen sekretess och om sig själva i frågor som rör hälso- och sjukvård.

Ungdomens inställning ska inhämtas, beaktas och tillmätas betydelse med hänsyn tagen till ålder och mognad. Om den unge är under 18 år ska en mognadsbedömning göras samt en bedömning gällande vad som är barnets bästa. Ungdomar ska informeras om sekretessreglerna, sina rättigheter och på vilket sätt deras besök dokumenteras. Personalen ska även säkerställa att ungdomen har förstått informationen.

### 15. Ekonomi

Västra Götalandsregionen ansvarar för hela kostnaden för det medicinska uppdraget.<sup>[1]</sup> Västra Götalandsregionen och kommunerna delar lika på kostnadsansvaret för uppdraget kring psykosocial och psykisk hälsa. Det innebär att Västra Götalandsregionen ska finansiera 75 procent av kostnaden för ungdomsmottagningen och kommunerna 25 procent av

<sup>13</sup> För mer information, se stycke 8.

[1] Vilket inkluderar kostnader för laboratorium/provtagning samt preventivmedel.

kostnaden. Kostnaden ska årligen uppräknas med av regionfullmäktige beslutad uppräkningsfaktor.

Kommunens andel av kostnad fördelas baserat på antalet invånare i åldersgruppen 13–24 år.<sup>[2]</sup> Kostnaden per invånare i åldersgruppen 13–24 år för 2022 är fastställd till 777 kr.<sup>[3]</sup>

Resursfördelningen till mottagningarna baseras på behov och inte utifrån invånarantal. Syftet med fördelnings- och finansieringsprincipen är att kommunerna ska bära kostnaden för sina invånare i åldersgruppen samtidigt som invånarna ska vara fria att söka till vilken mottagning de önskar.

De lokala avtalen ska innehålla ekonomiska åtagande i enlighet med detta läns gemensamma samverkansavtal.

Ungdomsmottagningen ska följa Västra Götalandsregionens regler och rutiner gällande patientavgifter och debitera patientavgift med de belopp som regionen fastställer. Intäkterna ingår i ungdomsmottagningens budget.

## 16. Lokala samverkansavtal

För att reglera samverkan och ansvarsfördelning samt förankra varje ungdomsmottagning lokalt, tecknas lokala samverkansavtal mellan respektive kommun/avtalspart och ansvarig utförare i Västra Götalandsregionen.

I detta läns gemensamma samverkansavtal bifogas en mall för lokalt samverkansavtal.<sup>14</sup> Mallen är förslag på hur de lokala avtalen kan utformas. I de lokala avtalen finns möjlighet att lägga till rubriker och innehåll utifrån behov.

Ett lokalt samverkansavtal ska dock innehålla följande punkter:

- Avtalsparter
- Avtalstid
- Avtalets utgångspunkt
- Avtalets syfte
- Mottagning och kompetenssättning
- Finansiering

---

[2] Invånare i åldern 13–24 år är den huvudsakliga målgruppen.

[3] Kostnaden per invånare är framräknad utifrån den totala kostnaden för ungdomsmottagningen för 2022 fördelat på antal invånare 13–24 år i länet.

<sup>14</sup> Se bilaga 1.

- Ändringar och tillägg i avtalet
- Tvist
- Underskrifter



## Referenser

*Handbok för Sveriges ungdomsmottagningar*, [Föreningen för Sveriges ungdomsmottagningar \(FSUM\)](#).

Hälso- och sjukvårdslagen (2017:30), [Riksdagen](#).

Lagen om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter (2018:1197), [Riksdagen](#).

Offentlighets – och sekretesslag (2009:400), [Riksdagen](#).

Patientlag (2014:821), [Riksdagen](#).

*Riktlinje – Gemensamma styrdokument som upprättas mellan kommunerna i Västra Götaland och Västra Götalandsregionen inom hälsa, vård och omsorg*, [Vårdsamverkan Västra Götaland](#).

Skollag (2010:800), [Riksdagen](#).

Socialtjänstlagen (2001:453), [Riksdagen](#).

## Bilagor

Se nedanstående sidor.



## Bilaga 1. Mall för lokalt samverkansavtal

### 1. Avtalsparter och placering

Avtalsparter är Västra Götalandsregionen, org. nr 232100–0131, genom **x nämnd** och **x kommun**, org. nr **xxxxxx-xxxx**.

Ungdomsmottagningen är en gemensam verksamhet där Västra Götalandsregionen är huvudman i **x kommun**. **X kommun** är samverkanspartner och medfinansier.

### 2. Avtalstid

Avtalet gäller under perioden **xxxx-xx-xx – xxxx-xx-xx** med möjlighet till **x månaders förlängning**. Förlängningen ska vara skriftlig och beslutad av samtliga avtalsparter.

Uppsägning av avtalet för upphörande eller omförhandling ska meddelas övriga parter skriftligen med **12 månaders varsel**.

### 3. Avtalets utgångspunkt

Avtalet tar sin utgångspunkt i Samverkansavtal ungdomsmottagningar i Västra Götaland. Båda parter åtar sig att följa Samverkansavtal ungdomsmottagningar i Västra Götaland.

### 4. Avtalets syfte

Avtalet avser verksamheten vid ungdomsmottagningen i **x kommun** och har som syfte att beskriva lokala överenskommelser kring verksamheten samt den ekonomiska fördelningen mellan Västra Götalandsregionen och **x kommun**.

### 5. Mottagning och kompetenssättning

Ungdomsmottagningen i **x kommun** är en **x-mottagning** (ange nivå på mottagningen, se stycke 12.2 i Samverkansavtal ungdomsmottagningar i Västra Götaland).

Om mottagningen har några tilläggsuppdrag anges dessa samt tillhörande kompetenssättning här.

## 6. Finansiering

Västra Götalandsregionen ansvarar för hela kostnaden för det medicinska uppdraget.<sup>[1]</sup> Västra Götalandsregionen och kommunerna delar lika på kostnadsansvaret för uppdraget kring psykosocial och psykisk hälsa. Det innebär att Västra Götalandsregionen ska finansiera 75 procent av kostnaden för ungdomsmottagningen och kommunerna 25 procent av kostnaden. Kostnaden ska årligen uppräknas med av regionfullmäktige beslutad uppräkningsfaktor.

Kommunens andel av kostnad fördelas baserat på antalet invånare i åldersgruppen 13–24 år.<sup>[2]</sup> Kostnaden per invånare i åldersgruppen 13–24 år för 2022 är fastställd till 777 kr.<sup>[3]</sup>

Resursfördelningen till mottagningarna baseras på behov och inte utifrån invånarantal. Syftet med fördelnings- och finansieringsprincipen är att kommunerna ska bära kostnaden för sina invånare i åldersgruppen samtidigt som invånarna ska vara fria att söka till vilken mottagning de önskar.

De lokala avtalen ska innehålla ekonomiska åtagande i enlighet med detta läns gemensamma samverkansavtal.

Ungdomsmottagningen ska följa Västra Götalandsregionens regler och rutiner gällande patientavgifter och debitera patientavgift med de belopp som regionen fastställer. Intäkterna ingår i ungdomsmottagningens budget.

För ungdomsmottagningen i **x** kommun innebär det följande fördelning av kostnader mellan Västra Götalandsregionen och **x** kommun:

Västra Götalandsregionen	<b>x</b> kr
<b>X</b> kommun	<b>x</b> kr

**Om mottagningen har några tilläggsuppdrag specificeras dessa kostnader här samt fördelning av kostnader mellan huvudmännen.**

**Ange villkor för fakturering här, till exempel när fakturering ska ske, fakturamottagare och referens.**

[1] Vilket inkluderar kostnader för laboratorium/provtagning samt preventivmedel.

[2] Invånare i åldern 13–24 år är den huvudsakliga målgruppen.

[3] Kostnaden per invånare är framräknad utifrån den totala kostnaden för ungdomsmottagningen för 2022 fördelat på antal invånare 13–24 år i länet.



## 7. Ändringar och tillägg i avtalet

Om det under avtalsperioden skulle inträffa väsentliga förändringar i förutsättningarna för ingånget avtal äger endera parten rätt att begära förhandlingar om ändringar och tillägg i avtalet. Sådana väsentliga förändringar kan vara nya lagar, förordningar eller ändring av medicinsk praxis avseende den vård som avtalet omfattar.

Parterna i detta avtal kan inte utan godkännande från varandra överlåta sitt åtagande på annan part.

Ändringar och tillägg till detta avtal ska skriftligt godkännas av parterna för att vara gällande.

## 8. Tvist

Tvist mellan parterna om tolkning eller tillämpning av detta avtal löses i samförstånd mellan parterna. Om tvist om tolkning eller tillämpning av avtalet inte kan lösas i samförstånd mellan parterna, lyftes frågan till respektive huvudman.

## 9. Underskrifter

Detta avtal är upprättat i **två** likalydande exemplar där parterna tagit var sitt original.

**Datum och ort**

För **x** kommun

**Datum och ort**

För Västra Götalandsregionen

**Namn**

**Titel**

**Namn**

**Titel**

## Bilaga 2. Utvecklingsområden

- Stärka det systematiska arbetet med ungas delaktighet och inflytande i utvecklings- och förbättringsarbetet
- Ytterligare utvecklingsområden bör vara att utöka samarbetet med mini-Maria.
- I samverkan arbeta för ökad digitalisering av ungdomsmottagningens verksamhet.





## SAMVERKANSAVTAL

# SLUTFÖRSLAG Samverkansavtal ungdomsmottagningen i Västra Götaland, SRO 2024-05-23

Gäller för: Västra Götalandsregionen och kommunerna i Västra Götaland  
Giltig från: 2025-01-01

→ Avtal

Överenskommelse

Riktlinje

Rutin



SLUTFÖRSLAG



## Innehåll

1.	Inledning .....	4
2.	Syfte och mål.....	5
3.	Avtalsparter.....	5
4.	Avtalstid och uppföljning .....	5
5.	Lagstiftning, styrande och stödjande dokument .....	5
6.	Målgrupp.....	6
7.	Uppdrag .....	6
8.	Övergripande mål .....	7
9.	Insatser, åtagande och kompetens.....	8
9.1.	Insatser vid ungdomsmottagningen .....	8
9.2.	Ungdomsmottagningens verksamhetsformer .....	9
9.3.	Utåtriktat arbete och informationsarbete.....	9
9.4.	Kompetens .....	9
10.	Samverkan.....	10
11.	Samverkande parter .....	10
11.1.	Kommun.....	10
11.2.	Region .....	10
12.	Organisation, ledning och styrning .....	11
12.1.	Huvudmannaskap .....	11
12.2.	Organisationsmodell.....	11
12.2.1.	Huvudmottagning .....	11
12.2.2.	Basmottagning .....	11
12.2.3.	Närmottagning.....	12
12.3.	Resursnivå .....	12
12.4.	Verksamhetschef och medicinskt ledningsansvar .....	12
13.	Uppföljning av verksamheten .....	13
14.	Sekretess och dokumentation .....	13
15.	Ekonomi .....	13
16.	Lokala samverkansavtal .....	14
	Referenser .....	16
	Bilagor .....	16
	Bilaga 1. Mall för lokalt samverkansavtal .....	17
1.	Avtalsparter och placering .....	17
2.	Avtalstid .....	17
3.	Avtalets utgångspunkt .....	17
4.	Avtalets syfte .....	17

5. Mottagning och kompetenssättning.....	17
6. Finansiering.....	18
7. Ändringar och tillägg i avtalet.....	19
8. Tvist.....	19
9. Underskrifter.....	19
Bilaga 2. Utvecklingsområden.....	20

## 1. Inledning

Första ungdomsmottagningen i Sverige startades 1970, därefter spred sig idén om en mottagning särskilt inriktad mot ungas fysiska och psykiska hälsa snabbt över landet. Målet med ungdomsmottagningen har allt sedan starten varit att arbetet ska präglas av en helhetssyn på unga. Området kring sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter är en viktig del av arbetet. Mottagningen har genom åren också fått en allt större utmaning i att arbeta tydligare med psykisk hälsa och ungas levnadsvanor och livsvillkor. Idag är det tvärprofessionella arbetssättet väl etablerat och fördelningen mellan medicinskt och psykosocialt uppdrag relativt jämnt fördelat.

Unga ska vid behov kunna få hjälp och stöd och bli stärkta i övergången mellan ungdom och vuxenliv. Ungdomsmottagningen ska vara en lättillgänglig arena för unga, där ungas behov och de lokala förutsättningarna ska vara i fokus. Ungdomsmottagningen ska arbeta på uppdrag av den unge.

Det första inriktningsdokumentet för ungdomsmottagningen i Västra Götaland togs fram 2011. Dokumentet har sedan dess genomgått några revideringar. I juni 2022 ställde sig Vårdsamverkan Västra Götaland (VVG) bakom uppdraget att revidera inriktningsdokumentet ännu en gång. Med hänvisning till gällande riktlinje för gemensamma styrdokument i Västra Götaland<sup>1</sup> revideras dokumentet nu till ett samverkansavtal.

---

<sup>1</sup> Riktlinje – Gemensamma styrdokument som upprättas mellan kommunerna i Västra Götaland och Västra Götalandsregionen inom hälsa, vård och omsorg, [Vårdsamverkan Västra Götaland](#).

## 2. Syfte och mål

Syftet med ett gemensamt samverkansavtal för ungdomsmottagningen i Västra Götaland är att:

- Tydliggöra uppdrag och förväntningar
- Skapa likvärdigt innehåll i verksamheterna
- Kvalitetssäkra verksamheten

Målet är att dokumentet ska fungera som ett gemensamt styrdokument mellan huvudmännen där inriktning och ansvar för samverkan tydligt framgår.

## 3. Avtalsparter

Detta samverkansavtal gäller samtliga 49 kommuner i Västra Götaland samt Västra Götalandsregionen. Dessa benämns nedan som avtalsparterna.

Samverkansavtalet ska ses som ett gemensamt styrdokument mellan avtalsparterna.

## 4. Avtalstid och uppföljning

Avtalet gäller under perioden 2025-01-01 – 2027-12-31. Om avtalet inte sagts upp skriftligen 12 månader innan avtalets utgång förlängs det automatiskt med 2 år. Uppföljning kommer ske under avtalsperioden.

Vid väsentliga förändringar av förutsättningarna för avtalet kan initiativ till en översyn tas av det politiska samrådsorganet, SRO.

Båda avtalsparterna har ett gemensamt ansvar för den länsgemensamma uppföljningen av samverkansavtalet. Uppföljning ska ske gentemot Vårdsamverkan Västra Götaland.

## 5. Lagstiftning, styrande och stödjande dokument

Ungdomsmottagningens verksamhet ska följa gällande lagstiftning och arbeta utifrån den unges bästa.

Vid framtagande av detta samverkansavtal har följande styrande och stödjande dokument samt lagstiftning tagits i beaktande:

- Hälso- och sjukvårdslagen<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Hälso- och sjukvårdslagen (2017:30), [Riksdagen](#).

- Lagen om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter<sup>3</sup>
- Socialtjänstlagen<sup>4</sup>
- Skollagen<sup>5</sup>
- Patientlagen<sup>6</sup>
- Offentlighets- och sekretesslagen<sup>7</sup>
- Handbok för Sveriges ungdomsmottagningar<sup>8</sup>

Samt i övrigt gällande lagar.

Dessutom vilar dokumentet till stor del på handboken och riktlinjen för ungdomsmottagningar som arbetets fram av Föreningen Sveriges ungdomsmottagningar (FSUM). Det är en nationell ideell förening med uppgift att stimulera till utveckling av ungdomsmottagningars verksamhet. FSUM:s handbok och riktlinjer för ungdomsmottagningar i Sverige är vägledande för hur arbetet på landets ungdomsmottagningar bedrivs. FSUM:s styrelse verkar nationellt som en kunskaps- och remissinstans gentemot socialdepartement och Sveriges kommuner och regioner i olika frågor rörande ungdomars hälsa.

## 6. Målgrupp

Ungdomsmottagningens målgrupp är ungdomar och unga vuxna, i första hand riktade till åldersspannet 13 – 24 år.

## 7. Uppdrag

Ungdomsmottagningen har till uppgift att på ungas uppdrag förmedla kunskap och ge information samt att ge tidiga insatser, stöd och behandling främst inom områdena sexuell, reproduktiv, psykosocial och psykisk hälsa. Ungdomsmottagningen ska också uppmärksamma och medvetandegöra riskfyllda levnadsvanor och normbrytande beteenden. Ungdomsmottagningen har viktig betydelse för att tillgodose ungdomars och unga vuxnas rätt till hälsa.

Ungdomsmottagningen ska vara en lågröskelverksamhet. Det innebär att det ska vara lätt för den unge att söka stöd och få hjälp.

---

<sup>3</sup> Lagen om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter (2018:1197), [Riksdagen](#).

<sup>4</sup> Socialtjänstlagen (2001:453), [Riksdagen](#).

<sup>5</sup> Skollag (2010:800), [Riksdagen](#).

<sup>6</sup> Patientlag (2014:821), [Riksdagen](#).

<sup>7</sup> Offentlighets- och sekretesslag (2009:400), [Riksdagen](#).

<sup>8</sup> *Handbok för Sveriges ungdomsmottagningar*, [Föreningen för Sveriges ungdomsmottagningar \(FSUM\)](#).



Ungdomsmottagningen ska vara lättillgänglig och anpassad efter ungas behov. Tillgängligheten ger stora möjligheter till tidiga insatser.

Ungdomsmottagningen ska ses som ett komplement till annat hälsofrämjande och förebyggande arbete samt övrig hälso- och sjukvård.

Ungdomsmottagningen är ingen remissinstans.

Verksamheten vid ungdomsmottagningen ska erbjuda en jämlik vård utifrån de ungas behov. Kunskaper om ungas hälsa, omvärld, levnadsvanor, livsvillkor och demografi ska identifieras dels på strukturell och övergripande nivå, dels utifrån lokal kunskap.

Ungdomsmottagningens huvudområden:

- Levnadsvanor och livsvillkor
- Samlevnad och relationer
- Sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter
- Psykisk hälsa

Unga ska fritt kunna välja vilken ungdomsmottagning de vill besöka inom Västra Götaland. Det innebär att alla ungdomsmottagningar ska ta emot unga vart de än kommer ifrån.

Ungdomsmottagningen ska arbeta systematiskt med att stärka ungas delaktighet och inflytande. Deras erfarenheter och synpunkter är en del av den samlade kunskapen och en viktig resurs för utveckling och förbättring av ungdomsmottagningen.

Ungdomsmottagningen ska sträva efter att inkludera unga som av olika skäl är särskilt svåra att nå. Verksamheten ska vara tillgänglig för alla unga oavsett deras socioekonomiska villkor, funktionalitet, sexualitet, kön, könsidentitet, migrationsbakgrund och ålder.

Möjlighet finns för kommuner och regionen att komma överens om tilläggsuppdrag på lokal nivå.

## 8. Övergripande mål

De övergripande målen för ungdomsmottagningens verksamhet är följande:

- Stärka ungas sexuella och reproduktiva hälsa och rättigheter
- Främja ungas fysiska och psykiska hälsa

## 9. Insatser, åtagande och kompetens

### 9.1. Insatser vid ungdomsmottagningen

Ungdomsmottagningen ska utföra rådgivande, stödjande och behandlade arbete individuellt och i grupp. Verksamheten ska också bedriva utåtriktat arbete på gruppnivå.<sup>9</sup>

Verksamheten fördelas på cirka 50 procent medicinskt uppdrag och cirka 50 procent på uppdrag kring psykosocial och psykisk hälsa.

Inom området sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter ska ungdomsmottagningen arbeta med följande:

- Erbjuder adekvat kunskap om sexualitet
- Uppmärksamma sexuell ohälsa och erbjuder råd, stöd och behandlande insatser
- Stärka unga i deras naturliga nyfikenhet kring sexualiteten samt stödja deras självkänsla och integritet
- Stärka unga i deras utforskande kring sexuell identitet och könsidentitet
- Erbjuder kondomsamtal, preventivmedelssamtal och förskrivning av preventivmedel
- Förebygga och ge stöd vid oplanerad/oönskad graviditet
- Samtala om sexuellt överförbara sjukdomar
- Smittspårning och behandling av sexuellt överförbara sjukdomar

Inom området psykosocial och psykisk hälsa ska ungdomsmottagningen arbeta med följande:

- Ungas fysiska och psykiska utveckling samt kroppsuppfattning och självbild
- Uppmärksamma ohälsa och erbjuder råd, stöd, motiverande/bearbetande samtal kring sociala problem, psykisk ohälsa, våldsutsatthet samt riskbruk, skadligt bruk och beroende
- Göra bedömningar, ge tidiga insatser och korttidsbehandling vid lindrig psykisk ohälsa (ej läkemedelsbehandling)

Ungdomsmottagningen ska också göra en bedömning om verksamheten är rätt instans och vid behov hänvisa till rätt vårdgivare eller annan aktör.

---

<sup>9</sup> För mer information, se stycke 9.3.

## 9.2. Ungdomsmottagningens verksamhetsformer

Ungdomsmottagningen ska erbjuda följande verksamhetsformer, vilka kan utvecklas över tid:

- Drop in-mottagning
- Individuella besök
- Gruppverksamhet
- Online-verksamhet
- Digitala tillgänghetslösningar och e-tjänster
- Telefonrådgivning
- Utåtriktat arbete och informationsarbete

## 9.3. Utåtriktat arbete och informationsarbete

Alla unga ska känna till var ungdomsmottagningen finns och ha vetskap om vad de kan få hjälp med på mottagningarna. Minst en gång under högstadietiden ska alla elever få träffa ungdomsmottagningen för att få information om verksamheten. Utöver detta är det eftersträvansvärt att på högstadie- och gymnasienivå arbeta i en strukturerad form där unga aktivt får möjlighet att diskutera olika ämnen inom sexuell och reproduktiv hälsa, levnadsvanor samt psykisk hälsa.

Ungdomsmottagningens utåtriktade arbete kan även inkludera yngre åldrar.

## 9.4. Kompetens

För att verksamheten ska få definieras som ungdomsmottagning ska personalgruppen bestå av barnmorska, kurator och/eller psykolog samt läkare (i första hand specialist i allmänmedicin). Tillgång till läkare kan för mindre mottagningar ske genom samverkan.<sup>10</sup> Mottagningarna kan ha tillgång till andra personalkategorier som till exempel sjuksköterska, undersköterska och/eller administrativ personal.

En central förutsättning för ungdomsmottagningarnas verksamhet är att företrädare för de medicinska, sociala och psykologiska kompetenserna har ett nära samarbete och ett tvärprofessionellt arbetssätt.

Fördelningen mellan de psykosociala/psykologiska och medicinska kompetenserna ska vara jämnt fördelade. För att kunna möta ungdomar utifrån deras behov och förutsättningar kräver uppdraget specifik kompetens om ungdoms- och genusperspektiv, biologiska, psykologiska,

---

<sup>10</sup> För mer information, se stycke 12.2.

sociala aspekter på tonårsutveckling, sexualitet och könsidentitet samt barnrättskompetens.

## 10. Samverkan

Verksamheten vid ungdomsmottagningarna bygger på en aktiv samverkan mellan kommun och region. Samverkan ska ske på både individuell och organisatorisk nivå. Det innebär ömsesidig samverkan på lokal nivå, delregional nivå och på länsnivå i frågor som rör barns och ungdomars välbefinnande. Samverkan på organisationsnivå sker företrädesvis genom vårdssamverkanstrukturen.

Att samverka genom ungdomsmottagningens verksamhet är en del av kommunernas och Västra Götalandsregionens gemensamma arbete med att utjämna skillnader i hälsa och socioekonomiska förutsättningar.

## 11. Samverkande parter

Ungdomsmottagningens uppdrag faller inom ramen för både kommunen och regionens ansvar genom gällande svensk lagstiftning.

### 11.1. Kommun

Kommunen har enligt Socialtjänstlagen ansvar för att invånarna får det stöd och den hjälp de behöver. Kommunen ska genom uppsökande verksamhet eller på annat sätt främja förutsättningar för goda levnadsförhållanden och också svara för omsorg, service, upplysningar, råd, stöd och vård till de som behöver det. Kommunen ansvarar också för att det finns tillgång till öppna insatser för att kunna möta behov hos bland annat barn och unga.

Kommunens elevhälsa har också ett ansvar för målgruppen utifrån Skollagen. Elevhälsan ska främst arbeta förebyggande och hälsofrämjande och vid behov samverka med hälso- och sjukvården och socialtjänsten.<sup>11</sup>

### 11.2. Region

Regionen ska enligt Hälso- och sjukvårdslagen erbjuda en god hälso- och sjukvård till invånarna. Målet med hälso- och sjukvården är en god hälsa och en vård på lika villkor för hela befolkningen. Regionen ska också

---

<sup>11</sup> Skollagen, 2 kap. §25. Träder i kraft 2023-07-02.

arbeta för att förebygga ohälsa enligt Hälso- och sjukvårdslagen samt erbjuda en vård som är lätt tillgänglig.

## 12. Organisation, ledning och styrning

### 12.1. Huvudmannaskap

I Västra Götaland är Västra Götalandsregionen huvudman för ungdomsmottagningen och har därigenom det medicinska ledningsansvaret.<sup>12</sup>

### 12.2. Organisationsmodell

I Västra Götaland finns en organisationsmodell för ungdomsmottagningen i tre nivåer: huvud-, bas och närmottagning. Nivåstruktureringen görs för att trygga resurser och kompetenser även för de mindre mottagningarna. Syftet är att öka förutsättningarna för en jämlik vård.

#### 12.2.1. Huvudmottagning

- Drop-in och tidsbokning
- Kompetens på mottagningen ska bestå av barnmorska, kurator, psykolog och allmänläkare med uppdrag att även vara en resurs för mindre mottagningar
- Egen lokal anpassad för ungdomsmottagningsverksamhet

Huvudmottagningar ska ha öppet fem dagar i veckan.

Vid en huvudmottagning kan även andra yrkeskategorier finnas, till exempel gynekolog, psykoterapeut, sjuksköterska med vidareutbildning inom exempelvis psykisk hälsa, sexuellt överförbara sjukdomar, andrologi eller sexologi.

#### 12.2.2. Basmottagning

- Drop-in och tidsbokning
- Kompetens ska minst bestå av barnmorska och kurator med uppdrag att även vara en resurs för mindre mottagningar
- Tillgång till övriga kompetenser som finns på en huvudmottagning
- Lokal anpassad för ungdomsmottagningsverksamhet

---

<sup>12</sup> För mer information, se stycke 12.4.

Bas-mottagningar ska ha öppet minst tre dagar i veckan.

### 12.2.3. Närmottagning

- Tidsbokning
- Kompetens ska minst bestå av barnmorska och kurator
- Tillgång till övriga kompetenser som finns på en huvudmottagning
- Kan vara mobil
- Erbjuder lokaler som passar de unga

Detta är en lägsta nivå. För läkarkompetens kan vid behov samverka ske med vårdcentral.

Närmottagningars öppettider behöver anpassas utifrån omfattningen av det uppsökande arbetet.

### 12.3. Resursnivå

Den resursnivå där en lägsta service och kvalitetsnivå uppnås, upprätthålls vid ett befolkningsunderlag på 3 250 ungdomar inom målgruppen 13–24 år, när ungdomsmottagningen bemannas med motsvarande:

- Barnmorska 1,0 tjänst
- Kurator och/eller psykolog 1,0 tjänst
- Läkare 0,1 tjänst

Resurserna anpassas proportionerligt enligt ovan för samtliga mottagningar utifrån antal ungdomar i närområdet.

### 12.4. Verksamhetschef och medicinskt ledningsansvar

För varje ungdomsmottagning ska det finnas en verksamhetschef. Verksamhetschefen ska svara för att verksamheten har en personal- och kompetensstruktur som tillgodoser god vårdkvalitet, hög patientsäkerhet och främjar kostnadseffektivitet.

Verksamhetschefen för ungdomsmottagningen har det samlade ledningsansvaret, vilket också innefattar det medicinska ledningsansvaret.

### **13. Uppföljning av verksamheten**

Ungdomsmottagningen ska följa och analysera verksamhetens kvalitet och resultat utifrån de övergripande målen.<sup>13</sup>

Utöver detta ska besöks- och åtgärdsregistrering redovisas i Västra Götalandsregionens vårddatabas. Ungas synpunkter och erfarenheter är värdefulla och ska tas tillvara. De är en del av den samlade kunskapen och en viktig resurs för att utveckla och förbättra verksamheten.

Ungas synpunkter inhämtas genom olika metoder, såväl kvalitativa som kvantitativa.

Båda avtalsparterna har i uppdrag att samverka gällande uppföljning och resultat årligen. Båda ska också ta del av resultaten.

### **14. Sekretess och dokumentation**

Ungdomsmottagningen följer offentlighets- och sekretesslagen. Hälso- och sjukvård ska enligt patientlagen bygga på respekt för patienters självbestämmande och integritet. Med barnkonventionen som svensk lag har ungas rättsliga ställning ytterligare stärkts i Sverige. Vid alla beslut och åtgärder som rör barn ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa. Detta medför att unga, med hänsyn till ålder och mognad, har rätt till att bestämma över sin egen sekretess och om sig själva i frågor som rör hälso- och sjukvård.

Ungdomens inställning ska inhämtas, beaktas och tillmätas betydelse med hänsyn tagen till ålder och mognad. Om den unge är under 18 år ska en mognadsbedömning göras samt en bedömning gällande vad som är barnets bästa. Ungdomar ska informeras om sekretessreglerna, sina rättigheter och på vilket sätt deras besök dokumenteras. Personalen ska även säkerställa att ungdomen har förstått informationen.

### **15. Ekonomi**

Västra Götalandsregionen ansvarar för hela kostnaden för det medicinska uppdraget.<sup>[1]</sup> Västra Götalandsregionen och kommunerna delar lika på kostnadsansvaret för uppdraget kring psykosocial och psykisk hälsa. Det innebär att Västra Götalandsregionen ska finansiera 75 procent av kostnaden för ungdomsmottagningen och kommunerna 25 procent av

---

<sup>13</sup> För mer information, se stycke 8.

[1] Vilket inkluderar kostnader för laboratorium/provtagning samt preventivmedel.

kostnaden. Kostnaden ska årligen uppräknas med av regionfullmäktige beslutad uppräkningsfaktor.

Kommunens andel av kostnad fördelas baserat på antalet invånare i åldersgruppen 13–24 år.<sup>[2]</sup> Kostnaden per invånare i åldersgruppen 13–24 år för 2022 är fastställd till 777 kr.<sup>[3]</sup>

Resursfördelningen till mottagningarna baseras på behov och inte utifrån invånarantal. Syftet med fördelnings- och finansieringsprincipen är att kommunerna ska bära kostnaden för sina invånare i åldersgruppen samtidigt som invånarna ska vara fria att söka till vilken mottagning de önskar.

De lokala avtalen ska innehålla ekonomiska åtagande i enlighet med detta läns gemensamma samverkansavtal.

Ungdomsmottagningen ska följa Västra Götalandsregionens regler och rutiner gällande patientavgifter och debitera patientavgift med de belopp som regionen fastställer. Intäkterna ingår i ungdomsmottagningens budget.

## 16. Lokala samverkansavtal

För att reglera samverkan och ansvarsfördelning samt förankra varje ungdomsmottagning lokalt, tecknas lokala samverkansavtal mellan respektive kommun/avtalspart och ansvarig utförare i Västra Götalandsregionen.

I detta läns gemensamma samverkansavtal bifogas en mall för lokalt samverkansavtal.<sup>14</sup> Mallen är förslag på hur de lokala avtalen kan utformas. I de lokala avtalen finns möjlighet att lägga till rubriker och innehåll utifrån behov.

Ett lokalt samverkansavtal ska dock innehålla följande punkter:

- Avtalsparter
- Avtalstid
- Avtalets utgångspunkt
- Avtalets syfte
- Mottagning och kompetenssättning
- Finansiering

---

[2] Invånare i åldern 13–24 år är den huvudsakliga målgruppen.

[3] Kostnaden per invånare är framräknad utifrån den totala kostnaden för ungdomsmottagningen för 2022 fördelat på antal invånare 13–24 år i länet.

<sup>14</sup> Se bilaga 1.



- Ändringar och tillägg i avtalet
- Tvist
- Underskrifter

SLUTFÖRSLAG



## Referenser

*Handbok för Sveriges ungdomsmottagningar, [Föreningen för Sveriges ungdomsmottagningar \(FSUM\)](#).*

Hälso- och sjukvårdslagen (2017:30), [Riksdagen](#).

Lagen om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter (2018:1197), [Riksdagen](#).

Offentlighets – och sekretesslag (2009:400), [Riksdagen](#).

Patientlag (2014:821), [Riksdagen](#).

*Riktlinje – Gemensamma styrdokument som upprättas mellan kommunerna i Västra Götaland och Västra Götalandsregionen inom hälsa, vård och omsorg, [Vårdsamverkan Västra Götaland](#).*

Skollag (2010:800), [Riksdagen](#).

Socialtjänstlagen (2001:453), [Riksdagen](#).

## Bilagor

Se nedanstående sidor.

## Bilaga 1. Mall för lokalt samverkansavtal

### 1. Avtalsparter och placering

Avtalsparter är Västra Götalandsregionen, org. nr 232100–0131, genom **x nämnd** och **x kommun**, org. nr **xxxxxx-xxxx**.

Ungdomsmottagningen är en gemensam verksamhet där Västra Götalandsregionen är huvudman i **x kommun**. **X kommun** är samverkanspartner och medfinansier.

### 2. Avtalstid

Avtalet gäller under perioden **xxxx-xx-xx – xxxx-xx-xx** med möjlighet till **x månaders förlängning**. Förlängningen ska vara skriftlig och beslutad av samtliga avtalsparter.

Uppsägning av avtalet för upphörande eller omförhandling ska meddelas övriga parter skriftligen med **12 månaders varsel**.

### 3. Avtalets utgångspunkt

Avtalet tar sin utgångspunkt i Samverkansavtal ungdomsmottagningar i Västra Götaland. Båda parter åtar sig att följa Samverkansavtal ungdomsmottagningar i Västra Götaland.

### 4. Avtalets syfte

Avtalet avser verksamheten vid ungdomsmottagningen i **x kommun** och har som syfte att beskriva lokala överenskommelser kring verksamheten samt den ekonomiska fördelningen mellan Västra Götalandsregionen och **x kommun**.

### 5. Mottagning och kompetenssättning

Ungdomsmottagningen i **x kommun** är en **x-mottagning** (ange nivå på mottagningen, se stycke 12.2 i Samverkansavtal ungdomsmottagningar i Västra Götaland).

Om mottagningen har några tilläggsuppdrag anges dessa samt tillhörande kompetenssättning här.

## 6. Finansiering

Västra Götalandsregionen ansvarar för hela kostnaden för det medicinska uppdraget.<sup>[1]</sup> Västra Götalandsregionen och kommunerna delar lika på kostnadsansvaret för uppdraget kring psykosocial och psykisk hälsa. Det innebär att Västra Götalandsregionen ska finansiera 75 procent av kostnaden för ungdomsmottagningen och kommunerna 25 procent av kostnaden. Kostnaden ska årligen uppräknas med av regionfullmäktige beslutad uppräkningsfaktor.

Kommunens andel av kostnad fördelas baserat på antalet invånare i åldersgruppen 13–24 år.<sup>[2]</sup> Kostnaden per invånare i åldersgruppen 13–24 år för 2022 är fastställd till 777 kr.<sup>[3]</sup>

Resursfördelningen till mottagningarna baseras på behov och inte utifrån invånarantal. Syftet med fördelnings- och finansieringsprincipen är att kommunerna ska bära kostnaden för sina invånare i åldersgruppen samtidigt som invånarna ska vara fria att söka till vilken mottagning de önskar.

De lokala avtalen ska innehålla ekonomiska åtagande i enlighet med detta länsgemensamma samverkansavtal.

Ungdomsmottagningen ska följa Västra Götalandsregionens regler och rutiner gällande patientavgifter och debitera patientavgift med de belopp som regionen fastställer. Intäkterna ingår i ungdomsmottagningens budget.

För ungdomsmottagningen i **x** kommun innebär det följande fördelning av kostnader mellan Västra Götalandsregionen och **x** kommun:

Västra Götalandsregionen	<b>x</b> kr
<b>X</b> kommun	<b>x</b> kr

**Om mottagningen har några tilläggsuppdrag specificeras dessa kostnader här samt fördelning av kostnader mellan huvudmännen.**

**Ange villkor för fakturering här, till exempel när fakturering ska ske, fakturamottagare och referens.**

[1] Vilket inkluderar kostnader för laboratorium/provtagning samt preventivmedel.

[2] Invånare i åldern 13–24 år är den huvudsakliga målgruppen.

[3] Kostnaden per invånare är framräknad utifrån den totala kostnaden för ungdomsmottagningen för 2022 fördelat på antal invånare 13–24 år i länet.

## 7. Ändringar och tillägg i avtalet

Om det under avtalsperioden skulle inträffa väsentliga förändringar i förutsättningarna för ingånget avtal äger endera parten rätt att begära förhandlingar om ändringar och tillägg i avtalet. Sådana väsentliga förändringar kan vara nya lagar, förordningar eller ändring av medicinsk praxis avseende den vård som avtalet omfattar.

Parterna i detta avtal kan inte utan godkännande från varandra överlåta sitt åtagande på annan part.

Ändringar och tillägg till detta avtal ska skriftligt godkännas av parterna för att vara gällande.

## 8. Tvist

Tvist mellan parterna om tolkning eller tillämpning av detta avtal löses i samförstånd mellan parterna. Om tvist om tolkning eller tillämpning av avtalet inte kan lösas i samförstånd mellan parterna, lyftes frågan till respektive huvudman.

## 9. Underskrifter

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar där parterna tagit var sitt original.

Datum och ort

För x kommun

Datum och ort

För Västra Götalandsregionen

Namn

Titel

Namn

Titel

## Bilaga 2. Utvecklingsområden

- Stärka det systematiska arbetet med ungas delaktighet och inflytande i utvecklings- och förbättringsarbetet
- Ytterligare utvecklingsområden bör vara att utöka samarbetet med mini-Maria.
- I samverkan arbeta för ökad digitalisering av ungdomsmottagningens verksamhet.

SLUTFÖRSLAG

## 11. Arkivmyndighetens tillsyn 2024 - svar från kommunstyrelsen KS2024/186



**§158**

KS2024/186

## **Arkivmyndighetens tillsyn 2024 - svar från kommunstyrelsen**

### **Beslut**

#### **Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsens svar till arkivmyndigheten lämnas utifrån det som framgår i bedömningen.

### **Ärendet**

Arkivmyndigheten har enligt arkivlagen utövat tillsyn gentemot kommunstyrelsen under 2024. Tillsynen har bedrivits utifrån arkivmyndighetens tillsynsplan beslutad av kommunstyrelsen i oktober 2023. Tillsynsbeslutet omfattas av förelägganden och rekommendationer. Förelägganden är åtgärder som myndigheten måste hantera för att uppfylla gällande lagstiftning.

Rekommendationer är åtgärder som myndigheten bör hantera för att skapa en utveckling inom deras informations-förvaltning och bättre uppfylla lagens intentioner. Tillsynsbeslutet grundar sig i vad som framkommit i kommunstyrelseförvaltningens lämnade enkätsvar och i tillsynsprotokollet.

Arkivmyndigheten utfärdar följande förelägganden gentemot kommunstyrelsen i sitt tillsynsbeslut:

1. Upprätta en beskrivning av allmänna handlingar.
2. Upprätta en arkivförteckning.
3. Utse en arkivansvarig.
4. Implementera organisatoriska eller systemtekniska åtgärder för genomförande av beslutad gallring av allmänna handlingar.

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande





*Kommunstyrelseförvaltningens bedömning*

Arbete med flera manualer/rutiner är inlett på kommunstyrelseförvaltningen, i ledet att stödja och leda både den egna förvaltningen, och övriga förvaltningar i kommunen då behovet av stöd i frågor som rör offentlighet, sekretess och allmänna handlingar är stort. Dock efterlyser arkivmyndigheten i sitt beslut en beskrivning av just kommunstyrelsens allmänna handlingar. En sådan beskrivning ska utarbetas för att belysa just den sorts allmänna handlingar som inbegrips i kommunstyrelsens verksamhetsområden.

Avseende arkivförteckning finns en sådan framtagen men den behöver revideras och aktualiseras. Arkivförteckningens syfte är att vara ett stöd i användning, sökning, granskning, och kontroll av myndighetens arkivbestånd. Arkivförteckningen behandlar enbart arkiverat material och ska ge en översyn över det material som är färdigt men som inte har levererats till kommunarkivet. Arbetet med revidering av arkivförteckning kan med fördel göras i samband med beskrivningen av allmänna handlingar.

Enligt Bollebygds kommuns arkivreglemente, beslutat av kommunfullmäktige i november 2020, ska det finnas en arkivansvarig för fullgörande av arkivuppgifter hos myndigheten. Vanligtvis finns två roller – arkivansvarig och arkivredogörare – men arkivreglementet ger ingen närmare vägledning i vilka uppgifter som inkluderas inom arkivansvariges mandat. Praxis talar om att den arkivansvarige är den som har ansvar för den löpande verksamheten, och står till svars för den, och tillika ansvarar för att verksamhetens arkiv- och informationshantering beaktas i nämndens (och kommunens) budget-process och verksamhetsplanering. Arkivredogörare är den som praktiskt arbetar med arkivfrågorna inom verksamheten, och exempelvis har kunskap om dokumenthanteringsplanen och

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande

dess innebörd. På grund av kommunstyrelsens och arkivmyndighetens ställning gentemot varandra enligt arkivlagen bör kommunarkivarien inte ha några, eller så få operativa ansvar som möjligt gentemot kommunstyrelsens verksamhet för att förhindra komplikationer gällande arkivmyndighetens tillsynsansvar.

Kommunarkivariens åsikt är att ansvar som arkivansvarig, och möjligtvis arkivredogörare, ska omfattas av andra ansvarstagare – exempelvis en chefsfunktion i relation till arkivansvaret, och en registrator i relation till arkivredogörardelen. Utifrån det resonemanget föreslås att kanslichefen utses till arkivansvarig på kommunstyrelsen.

Avseende fjärde föreläggandet – Implementera organisatoriska eller systemtekniska åtgärder för genomförande av beslutad gallring av allmänna handlingar – måste svaret bli att arbetet får göras med långsiktig horisont då det kräver en omfattande genomgång, och förståelse, av kommunens diariesystem bland annat. I detta arbete måste kommunstyrelsens olika verksamheter samarbeta på bred front.

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut**

Kommunstyrelsens svar till arkivmyndigheten lämnas utifrån det som framgår i bedömningen.

### **Beslutsgång**

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

### **Beslutsunderlag**

- Arkivmyndighetens tillsynsbeslut gentemot kommunstyrelsen - svar från kommunstyrelsen

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande



– Tillsynsbeslut

**Skickas till**

Kommunstyrelsen

**Paragrafen är justerad**

---

Justerandes  
sign

Utdragsbestyrkande

## Arkivmyndighetens tillsynsbeslut gentemot kommunstyrelsen

### Beskrivning av ärendet

Arkivmyndigheten har enligt arkivlagen (1990:782) 7 § utövat tillsyn gentemot kommunstyrelsen under 2024.

Tillsynen har bedrivits utifrån arkivmyndighetens tillsynsplan beslutad av kommunstyrelsen 24 oktober 2023 § 174.

### Anteckningar

Den 27 februari 2024 lämnade kommunstyrelsen in sitt svar på tillsynsenkäten.

Den 22 april 2024 genomfördes ett tillsynsmöte mellan arkivmyndigheten och kommunstyrelsen.

Den 4 juni 2024 upprättades ett tillsynsprotokoll som utgick från vad som framkom i tillsynsenkäten och under tillsynsmötet.

Tillsynsbeslutet omfattas av förelägganden och rekommendationer. Förelägganden är åtgärder som myndigheten måste hantera för att uppfylla gällande lagstiftning. Rekommendationer är åtgärder som myndigheten bör hantera för att skapa en utveckling inom deras informationsförvaltning och bättre uppfylla lagens intentioner.

Tillsynsbeslutet grundar sig i vad som framkommit i enkätsvaret och i tillsynsprotokollet.

### Beslut

Arkivmyndigheten utfärdar följande förelägganden gentemot kommunstyrelsen:

1. Upprätta en beskrivning av allmänna handlingar.
2. Upprätta en arkivförteckning.
3. Utse en arkivansvarig.
4. Implementera organisatoriska eller systemtekniska åtgärder för genomförande av beslutad gallring av allmänna handlingar.

Arkivmyndigheten utfärdar följande rekommendationer gentemot kommunstyrelsen:

1. Gör diariet tillgänglig för allmänheten via publicering, exempelvis som e-tjänst eller via periodvisa rapporter.
2. Implementera organisatoriska eller systemtekniska åtgärder som säkerställer ett mer korrekt genomförande av innehållet i registreringskravet rörande allmänna handlingar.
3. Implementera organisatoriska eller systemtekniska åtgärder som säkerställer kontinuitet och kvalitet gällande registreringen av allmänna handlingar.
4. Undersök gällande brandklass för de arkivutrymmen som nyttjas.
5. Implementera organisatoriska eller systemtekniska åtgärder för genomförande av rensning av ej allmänna handlingar.
6. Uppdatera gällande arkivbeskrivning för att säkerställa ett mer korrekt innehåll.

Kommunstyrelsen ska upprätta en redogörelse över hur föreläggandena och rekommendationerna är tänkta att bearbetas och behandlas av myndigheten. Redogörelsen ska vara arkivmyndigheten tillhanda senast 31 december 2024.

Beslutet är fattat med stöd av kommunstyrelsens delegeringsordning, beslutad 27 februari 2024 § 26, punkt 1.9.

BOLLEBYGDS KOMMUN

Linus Gustavsson  
Delegat

Skickas till:  
Kommunstyrelsen  
Kommunstyrelsen (redovisning)