



Tid: kl. 13:00

Plats: Stora mötesrummet, Bollebygds skolan

Ordförande

Ulf Rapp (S)

Ledamöter

Daniel Persson (SD), vice ordförande

Stefan Hederdal (M), 2:e vice ordförande

Beatrice Ekelund (S)

Helena Thelin (S)

Tomas Bedö (M)

Peter Gregorics (FR)

Cecilia Carlhson (KD)

Fredrik Olofsson (C)

Ersättare

Jonas Ahlgren (S)

Lisette Vermeulen (SD)

Eva Svantesson (M)

Jonatan Backlund (M)

Rose-Marie Grune (MP)

Barbro Ridell (V)

Michael Plogell (FR)

Rune Kennborn (KD)

Hannu Sutinen (L)





1. Upprop

2. Val av protokollsjusterare

Ärendet i korthet

Förslag digital signering: Tisdag 14 oktober kl 15.00.

3. Kriminalvårdens expansion - information (inga handlingar)

Monica Holmgren och
Karl Fjällglim 13:05

Ärendet i korthet

10 min.

4. Planbesked Erikstorp 2:32 (KS2025/169)

Erika Eliasson,
samhällsplanerare 13:15

5. Planbesked Erikstorp 4:19 (KS2025/212)

"-"

6. Remiss; Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi - yttrande
(KS2025/218)

Peter Krahll-Rydberg,
miljö- och
hållbarhetsstrateg 13:45

Sammanfattning

OBS! Omedelbar justering.

7. Remiss; Regional infrastrukturplan för Västra Götaland
2026–2037 med tillhörande hållbarhets- och
miljökonsekvensbeskrivning - yttrande (KS2025/163)

Peter Büchel,
projektledare/Infrastrukturu
rstrateg Plex 14:00

Sammanfattning

OBS! Omedelbar justering.

8. Besöksnäringstrategi 2026-2030 (KS2025/233)

Annika Eriksson,
näringslivsutvecklare
14:15

9. Fika i lärarnas personalrum (ca-tid)

14:30

10. Införande av en årlig Pridevecka i Bollebygds kommun (kf
fattar slutligt beslut) (KS2025/221)

Kristina Sunebrand,
folkhälsstrateg 15:00

11. Tillskott till löneutökningsutrymme 2025 (kf fattar slutligt
beslut) (KS2025/114)

Ulrika Borg, HR-chef
15:30

12. Delårsrapport augusti 2025, kommunstyrelsen (KS2025/239)

Daniel Aronsson,
ekonomichef och Karl



Norlander,
redovisningschef 15:45

13. Delårsrapport augusti 2025, Bollebygds kommun (kf fattar slutligt beslut) (KS2025/215)

"-"

Sammanfattning

Obs! Omedelbar justering.

14. Information fjärrvärme (inga handlingar)

Daniel Aronsson,
ekonomichef och Teresa
Ekman, kommunjurist
16:30

15. Genomlysning av Åsastugorna (kf fattar slutligt beslut) (KS2025/32)

"-"

16. Workshop kommunstyrelsens internkontrollplan 2026 - uppstart (inga handlingar)

Monica Holmgren,
kommundirektör och
Daniel Aronsson,
ekonomichef

17. Fördelningstal för anvisning av skyddsbehövande enligt massflyktsdirektivet 2026 (KS2025/224)

18. Kommuntal för mottagande av nyanlända för 2026 (KS2025/222)

19. Andelstal för mottagande av ensamkommande barn 2026 (KS2025/223)

20. Redovisning av obesvarade motioner 2025 (kf fattar slutligt beslut) (KS2024/321)

21. Redovisning av delegeringsbeslut

Ärendet i korthet

Protokoll

Kommunstyrelsens arbetsutskotts protokoll finns på Bollebygds kommuns hemsida:
Kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-09-25

Delegeringsbeslut

- KS2025/133-1 Direktupphandling av socionomer
- KS2025/134-1 Samordnad upphandling av Dokumentationssystem för elevhälsa
- KS2024/150-45 Sjuhäradsliden nyttjanderättsavtal



- KS2025/251-1 Förnyat nyttjanderättsavtal Getabrohult 2:10
- KS2025/171-6 Plankostnadsavtal Detaljplan Kråketorp 2:8, Kråketorp Västergård

22. Meddelanden

Anmälningar

- KS2025/43-6 Tillsynsbeslut
- KS2025/41-6 Tillsynsbeslut
- KS2025/44-5 Tillsynsbeslut
- KS2025/57-7 Mötesanteckningar från kommunala pensionärsrådet 17 september 2025
- KS2025/45-5 Tillsynsbeslut
- KS2025/46-5 Tillsynsbeslut
- KS2025/1-64 Minnesanteckningar KSAU info 20250924
- KS2025/1-65 Ansökan om tillstånd för användning av fungicider på greenerna på Hulta Golfklubb
- KS2024/150-47 Sjuhäradsleden nyttjanderättsavtal

23. Information från politiska uppdrag (inga handlingar)

24. Kommundirektören informerar (inga handlingar)

4. Planbesked Erikstorp 2:32 KS2025/169

§123

KS2025/169

Planbesked Erikstorp 2:32**Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen beslutar att ge ett negativt planbesked för Erikstorp 2:32, enligt plan- och bygglagens 5 kap. 2 § (2010:900).

Ärendet

Syftet med ett planbesked är att ge den sökande besked om kommunen anser att det är lämpligt att starta upp ett detaljplanearbete. Bedömningen som görs i samband med planbesked utgår från Plan- och Bygglagen, och fokuserar främst på platsens fysiska förutsättningar. Kommunen är skyldig att återkomma med planbesked senast 4 månader efter inkommen ansökan, om inget annat avtalats. Ett planbesked är inte bindande och kan inte överklagas.

En ansökan om planbesked för fastigheten Erikstorp 2:32 inkom 2025-06-12. Ansökan om planbesked syftar till att tillåta bostäder och därigenom utöka bostadsområdet Bergadalen i östlig riktning.

Förutsättningarna på platsen ses som förhållandevis goda, där uppmärksammade utmaningar antas kunna hanteras under byggprocessen. Exempel på sådana utmaningar är topografin och ett större avrinningsstråk som passerar längs med området.

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



En försvårande faktor är snarare områdets läge, som är 2 km från närmaste busshållplats. Det finns diskussioner om att placera en hållplats längre öster ut i Erikstorp, men då inget sådant beslut har fattats bör beslut om planbesked grundas på nuvarande förutsättningar. Värt att poängtera är dock att även om en ny busshållplats tillkommer, kommer denna fortsatt vara alltför långt från området för planbesked, enligt Sveriges Kommuner och Regioners rekommendationer. Till följd av Erikstorpsvägens lutning kommer ingen hållplats kunna placeras tillräckligt nära Erikstorp 2:32, inte heller i framtiden.

Det stora avståndet till kollektivtrafik förväntas öka bilberoendet vilket går emot Sveriges och Västra Götalandsregionens miljömål, samtidigt som det skapar sämre förutsättningar för barn i området att ta sig själva till aktiviteter eller dylikt.

Ansökan om planbesked strider även mot gällande översiktsplan. Översiktsplanen är vägledande för kommunens mark- och vattenanvändning och är ett politiskt ställningstagande som avser att både ge vägledning till kommunens tjänstepersoner och politiker samt informera boende och verksamma om hur kommunen kan tänkas utvecklas i framtiden. Översiktsplanen är dock inte bindande och beslut kan fattas som strider mot denna, men då ställs krav på att ett utökat planförfarande tillämpas i detaljplanen. Detta innebär att det ställs högre krav på att informera de som berörs av detaljplanen samt att detaljplanen behöver antas av kommunfullmäktige.

Om positivt planbesked ges ska detaljplanen tas fram genom exploatörssamverkan. Detta innebär att exploatören står för samtliga kostnader kopplat till detaljplanen, även den tid som kommunens tjänstepersoner lägger på

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



projektet. Kommunen förväntas därmed inte ha några utgifter kopplade till projektet.

En ansökan om planbesked bedöms utifrån de ramar som ges av plan- och bygglagen. Till följd av att planbeskedet strider mot gällande översiktsplan samt förväntas ha vissa negativa effekter sett ur ett miljö- och barnperspektiv, föreslår plan- och exploateringsavdelningen att ett negativt planbesked ges. Om positivt planbesked ges är detaljplanen placerad som prioritering 2 i kommunens planprioritering. I samband med att flera poster på prioritering 1 förväntas slutföras under 2025 antas dock en detaljplan för Erikstorp 2:32 kunna prioriteras upp och detaljplanen kan därmed påbörjas under 2026. Detaljplanen förväntas färdigställas 2027/2028.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ge ett negativt planbesked för Erikstorp 2:32, enligt plan- och bygglagens 5 kap. 2 § (2010:900).

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Planbesked Erikstorp 2:32
- Planbesked Erikstorp 2:32, planbeskedsberedning
- Planbesked Erikstorp 2:32, planansökan
- Planbesked Erikstorp 2:32, Bilaga till planansökan
- Planbesked Erikstorp 2:32, inzoomad karta
- Planbesked Erikstorp 2:32, översiktlig karta

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

Fastighetsbeteckning

Erikstorp 2:32

Fastighetens adress

Bergadalsvägen

Bebyggelse

- ☒ En- eller tvåbostadshus
- ☐ Rad-, par- eller kedjehus
- ☐ Flerbostadshus
- ☐ Fritidshus
- ☐ Industri- eller lagerbyggnad
- ☐ Hus för äldre eller personer med funktionsnedsättning
- ☐ Annat:

Antal berörda lägenheter

15

Beskrivning av projektet

Söker detaljplanebesked för villatomter öster om Bergadalen

Exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen

- ☒ Ja ☐ Nej

Namn på företag/privatperson som söker

AB Hindås Villastad

Person- eller organisationsnummer

5560077256

Telefonnummer

0702-798799

E-postadress

hindas.villastad@eskils.by

Utdelningsadress

Näs 1

Postnummer och postort

563 94 Visingsö

Kontaktperson, om sökande är ett företag

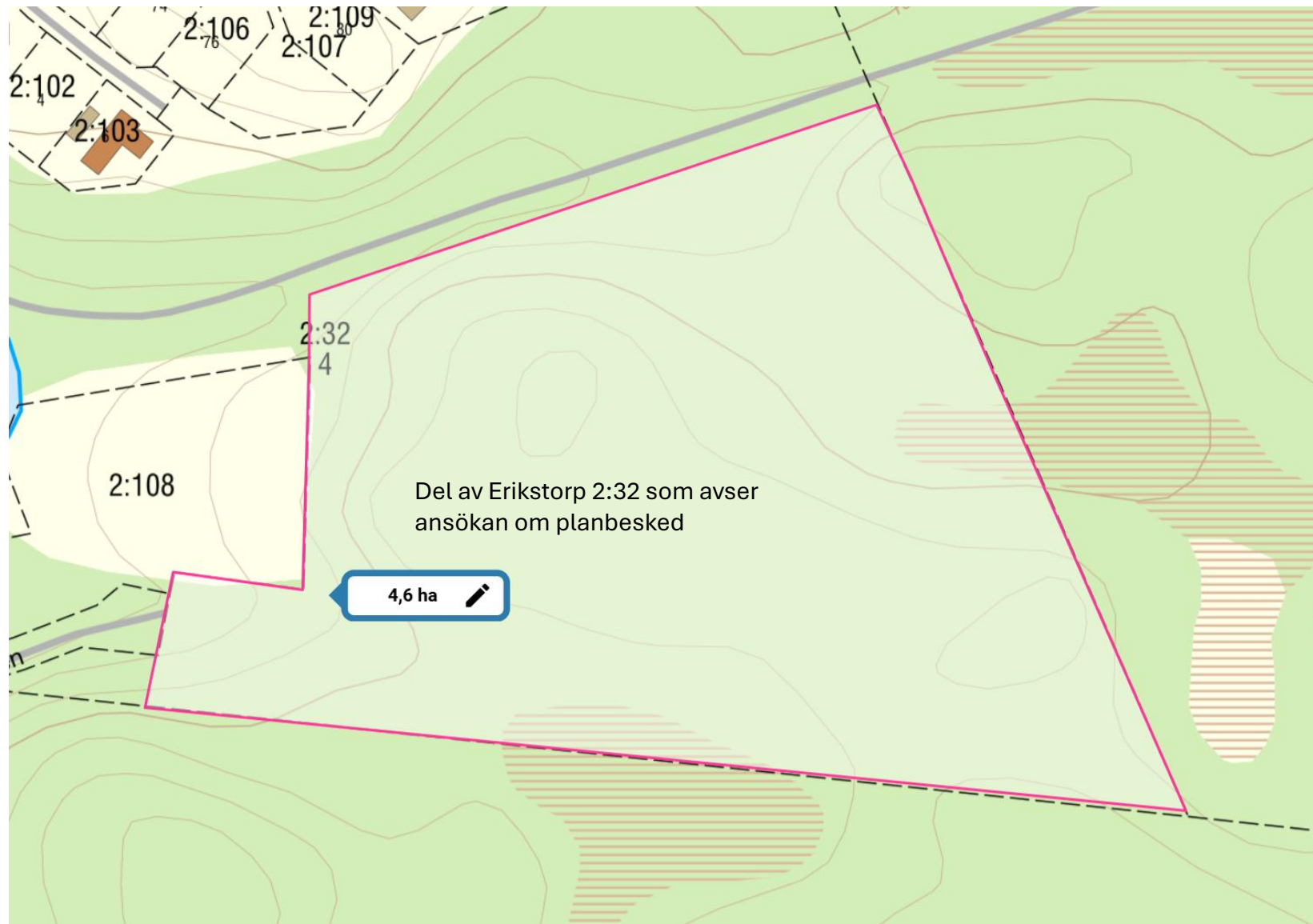
Jan-Erik Eskilsby

Godkännande av avgift

- ☒ Jag har tagit del av information om taxor och förstår att min ärende kommer debiteras enligt gällande taxa.

Samtycke

2025-06-12 12.54 Jag har läst informationen om hur mina personuppgifter kommer att hanteras.



Planbeskedsberedning

Anledning: Ansökan om planbesked

Syftet med mötet:

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

Fastighet

Erikstorp 2:32

Plats, Datum

Utsikten, kommunhuset

2025-08-29

Handläggare av ärendet:

Erika Eliasson, samhällsplanerare

Kallade/Närvarande:

- Anna Dahlbäck, planarkitekt
- Peter Krahlf Rydberg, miljö- och hållbarhetsstrateg
- Andreas Andersson, parksamordnare
- Katarina Cvijovic, trafikingenjör
- Sonja Helander, VA-ingenjör
- Cecilia Lundgren, bygglovshandläggare

Ej närvarande:

- Peter Büchel
- Karl Fjällglim



Figur 1. Kartan visar området som fastighetsägaren angivit vid ansökan om planbesked, direkt öster om bostadsområdet Bergadalen.

Vad är ett planbesked?

Syftet med ett planbesked är att ge den sökande besked om kommunen anser att det är lämpligt att starta upp ett detaljplanearbete. Bedömningen som görs i samband med planbesked utgår från Plan- och Bygglagen, och fokuserar främst på platsens fysiska förutsättningar. Ett planbesked är inte bindande och kan inte överklagas.

Bakgrund och handläggning

Planbeskedsansökan inkom 2025-06-12. Plan- och exploateringsavdelningen bedömde då att ansökan var komplett och planbesked ska ges senast 2025-10-12. För att detta ska kunna ske måste ärendet upp till kommunstyrelsen senast den 2025-10-07 och då måste den sökande informeras senast 2025-10-10.

AB Hindås Villastad ansöker om planbesked för att få uppföra småhusbebyggelse på fastigheten Erikstorp 2:32. Fastighetsägaren önskar även vissa ändringar av gällande detaljplan för Erikstorp 1:183 m.fl., med syftet att tillåta mer bostadsbebyggelse. Främst önskar fastighetsägaren att prickmarken mellan fastigheterna Erikstorp 2:92 och Erikstorp 2:108 tas bort för att tillåta småhusbebyggelse. Detta planbesked kommer behandla både en sådan ändring samt möjligheterna att ta fram detaljplan på fastigheten Erikstorp 2:32.

Till följd av att stora delar av området inte är inkluderat i en detaljplan idag kommer det krävas att en ny detaljplan tas fram. Det är alltså inte möjligt att genomföra planen som en ändring av gällande detaljplan. Om ändring i form av borttagande av prickmark inom den gällande detaljplanen ska genomföras, krävs att detta område upphävs i gällande plan och istället inkluderas i en ny detaljplan.

I ansökan har den sökande angivit att detaljplanen kan tas fram genom exploatörssamverkan. Detta förespråkas även av plan- och exploateringsavdelningen.

Sammanfattande bedömning

Förutsättningarna för bostadsbebyggelse kan på många sätt ses som goda. Förslaget kan ses som en naturlig utbyggnad av bostadsområdet Bergadalen. Naturvärdena antas vara begränsade då skogen avverkats för skogsbruk för uppskattningsvis 30 år sedan. Det passerar ett större avrinningsstråk längs med den skogsbilväg som kommer nyttjas för angöring, vilket kommer leda till ökade kostnader. Topografin inom området kommer leda till ökade kostnader i samband med byggnation. I övrigt antas förutsättningarna på den fysiska platsen vara förhållandevis goda.

En försvårande faktor är snarare områdets läge, som är 2 kilometer från närmaste busshållplats. Det finns diskussioner om att flytta hållplatsen längre öster ut i Erikstorp, men då inget sådant beslut har fattats bör beslut om planbesked grundas på nuvarande förutsättningar. Värt att poängtera är dock att även om en ny busshållplats tillkommer, kommer denna fortsatt vara alltför långt från området för planbesked, enligt Sveriges Kommun och Regioners rekommendationer. Till följd av Erikstorpsvägens lutning kommer ingen hållplats kunna placeras tillräckligt nära Erikstorp 2:32, inte heller i framtiden.

Det stora avståndet till kollektivtrafik förväntas öka bilberoendet vilket går emot Sveriges och regionens miljömål, samtidigt som det skapar sämre förutsättningar för barn i området att ta sig själva till aktiviteter eller dylikt.

Ansökan om planbesked strider även mot gällande översiktsplan.

Översiktsplanen är vägledande för kommunens mark- och vattenanvändning och är ett politiskt ställningstagande som avser att både ge vägledning till kommunens tjänstepersoner och politiker samt informera boende och verksamma om hur kommunen kan tänkas utvecklas i framtiden. Översiktsplanen är dock inte bindande och beslut kan fattas som strider mot denna, men då ställs krav på att ett utökat planförfarande tillämpas i detaljplanen.

Till följd av att planbeskedet strider mot gällande översiktsplan samt förväntas ha vissa negativa effekter sett ur ett miljö- och barnperspektiv,

föreslår plan- och exploateringsavdelningen att ett negativt planbesked ges.

SAMHÄLLSPLANERING OCH BYGGLOV (plan och bygglov)	
Är ansökans föreslagna utveckling förenlig med gällande översiktsplan? Behöver anpassningar göras för att den ska bli förenlig?	Erikstorp 2:32 ligger inom översiktsplanens område för landsbygd. Enligt översiktsplanen ska omkring 80 procent av alla bostäder på landsbygden placeras inom så kallade landsbygdsutvecklingsområdena. Erikstorp 2:32 är inte inkluderat i ett landsbygdsutvecklingsområde. För byggnation utanför dessa områden lyfts ett antal olika förutsättningar fram i översiktsplanen. En av dessa är att "Nya bostäder ska lokaliseras nära vägar med allmänna kommunikationer." För att definiera vad som klassas som "nära" har förvaltningen utgått från Sveriges Kommuner och Regioners rekommendationer. Se mer om detta längre ned i dokumentet. Baserat på dessa rekommendationer anses Erikstorp 2:32 inte ha nära avstånd till kollektivtrafik. Ansökan anses därmed strida mot gällande översiktsplan.
Är ansökans föreslagna utveckling förenlig med kommunens vision?	Ja.

Behöver anpassningar göras för att den ska bli förenlig?	
Berörs annan relevant strategisk plan?	Nej.
Bör ett större grepp tas för att säkerställa att området blir del av en helhet?	Anses inte nödvändigt, då området sluter an till ett område som håller på att utvecklas. Ett helhetsgrepp har redan tagits genom detaljplanen för Erikstorp 1:183 m.fl., något som bör utgöra utgångspunkt för det fortsatta arbetet.
Finns riktlinjer som ställer krav på exploaterings utformning?	Nej.
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?	Det finns pågående bygglovsärenden inom gällande detaljplan, däremot inga förhandsbesked eller bygglov i områden som direkt påverkas av planbeskedet.

NATUR- OCH KULTURVÄRDEN (plan, miljö och park)

Hur berörs planen av Västra Götalands regionala handlingsplan för grön infrastruktur?	Fastigheten är inte utpekad i Västra Götalands regionala handlingsplan för grön infrastruktur.
Påverkas riksintresse för naturvård, friluftsliv eller kulturmiljövård?	Nej.

Hur berörs planen av grönplan, naturvårdsplan eller gröna värden utpekade i ÖP?	Fastigheten är inte utpekad i naturvårdsplanen och inkluderades inte i grönplanens avgränsning.
Berörs lagskyddad natur?	Nej.
Finns inmäta träd eller rödlistade arter i området?	Det finns inga inmäta träd i området. Skogen avverkades dock för uppskattningsvis 20 år sedan, vilket antas innebära att naturvärden i området är begränsade. På Artportalen finns två registreringar från 2025 med arter som klassas som nära hotade (NT): ärtsångare och gulspurv.
Finns känsliga eller skyddsvärda miljöer inom området?	Skogspartiet som föreslås inkluderas i en ny detaljplan utgör vad kommunen vet inte en känslig eller skyddsvärd miljö, då skogen utgörs av skogsbruk. Den sökande efterfrågar även en ändring av gällande detaljplan, där prickmark söder om dammen föreslås tas bort. Det kan dock vara så att detta område utgjort vårmåsk sedan tidigare, vilket skulle innebära att marken utgörs av torv. Detta behöver undersökas innan marken tillåts bebyggas.
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?	Nej.
Finns det risk för att föreslagen utveckling påverkar miljö kvalitetsnormer (mark, vatten, luft eller miljön i övrigt)?	Fastigheten ligger inte inom grundvattenförekomst och planeras inte tillåta någon verksamhet som bidrar till utsläpp. Ytterligare fördjupning i frågan sker under detaljplanearbetet.
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?	Inte utifrån de värden som är kända på platsen idag.
Påverkar ansökans föreslagna utveckling känd kulturmiljö eller fornlämningar?	Inga kända fornlämningar eller kulturmiljöer finns utpekade.

Påverkar ansökans föreslagna utveckling landskapsbilden?	Inte nämnvärt.
Hur samspelar ansökans föreslagna utveckling med omkringliggande miljö och bebyggelse?	Planen ses som en fortsättning av bostadsområdet Bergadalen som är under byggnation.

INFRASTRUKTUR OCH TRAFIK (plan och VA/gata)	
Påverkas statligt vägnät?	Endast indirekt genom en utökad trafik längs Töllesjövägen. Då den inkomna planansökan inte rör något större antal hushåll förväntas dock denna indirekta påverkan bli begränsad.
Påverkas riksintresse för kommunikation?	Nej.
Hur ser det berörda vägnätets kapacitet ut, idag och vid potentiell exploatering?	Erikstorpsvägen och Bergadalsvägen bedöms ha god kapacitet.
Hur planeras angöring till planområdet lösas?	Angöring planeras från Bergadalsvägen. Sista biten in i området utgörs av en skogsbilväg. Skogsbilvägen genom området nyttjas antagligen för transport av skogsmaskiner, då området är avsett för skogsbruk. Om vägen nyttjas av andra fastighetsägare för att nå sina skogsfastigheter, kan det bli

	aktuellt med någon form av avtal för att deras rätt att nyttja vägen ska säkras.
Hur långt är det till kollektivtrafik? Förväntas en potentiell exploatering påverka behovet av kollektivtrafik?	Det är 2 kilometer till närmsta busshållplats, vilket enligt forskning är väldigt mycket längre än människor är villiga att gå till vardags. Avståndet till busshållplatsen är mätt från fastighetens västligaste gräns. Övriga delar av området kommer därmed ha än längre gångavstånd. Detta avstånd anses vara alltför långt sett utifrån Sveriges Kommuners och Regioners (SKR) riktlinjer. Därtill är området kraftigt kuperat vilket snarare borde tala för kortare avstånd än SKR rekommenderar, inte längre. Även om en ny busshållplats i framtiden skulle tillkomma längre österut i Erikstorp, kommer gångavståndet fortsatt vara betydligt längre än SKR:s riktlinjer. Detta beror på att en ny hållplats inte kan placeras tillräckligt långt öster ut, till följd av vägens lutning. Utbyggnad av bostadsbeståndet i denna riktning kommer därmed aldrig kunna tillgodoses med fungerande kollektivtrafik. Detta förväntas leda till ett ökat bilberoende, vilket både har konsekvenser för miljön och för barns möjlighet till ett självständigt liv.

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 kommer anordnas inom planområdet.
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?	Gångbana finns idag längs med Bergadalsvägen vilket antas förlängas i samband med att vägen byggs ut längre öster ut.
Finns kommunalt VA?	Kommunalt VA finns fram till östligaste delen av Bergadalen.
Finns det ledningar inom området? (el, VA, fjärrvärme) Finns det ett behov av att dessa flyttas för att möjliggöra föreslagen utveckling?	Nej, inga ledningar tros finnas inom området.
Finns det anslutningspunkter för el? Behövs transformatorstation?	El finns framdraget till bostadsområdet Bergadalen. Om ny station krävs får undersökas och hanteras under detaljplanprocessen.

Finns det brandvatten och brandposter nära? Uppfyller brandvattenförsörjning VAV P114? Om inte, bör SÄRF kontaktas. Finns skyddsvärda områden som behöver skyddas från släckvatten? (MKN vatten, grundvattenförekomst)	Närmaste brandpost är alltför långt bort, däremot finns flertalet spolposter inom Bergadalen. Trycket i dessa behöver testas för att göras om till brandpost, men det bör inte vara något problem.
Vem har ansvar för dagvattnet?	Fastighetsägaren är ansvarig för dagvattenhanteringen i form av fördröjning inom fastigheten. Det kommer även krävas avloppspumpstation inom fastigheten där höjdnivån är lägre.
Hur ska sophantering hanteras inom området?	I enlighet med Avfall Sveriges Handbok för avfallsutrymmen.

SAMHÄLLSSERVICE OCH SOCIALA VÄRDEN (plan)

Hur berörs relevant samhällsservice, sett utifrån planens syfte? (avstånd och kapacitet på tex skola, förskola, handel, vård och lekplats)	Planen förväntas resultera i ett begränsat antal nya hushåll. Då kapaciteten på kommunens förskolor är godtagbar och detsamma gäller för Bollebygds skolan efter det nya högstadiet tillkommit 2029, anses tillkomsten av nya bostäder inte utgöra ett problem. Avståndet till Eriksgårdens förskola anses inte utgöra ett problem. Däremot är det nästan 3 kilometer att gå till Bollebygds skolan.
---	---

	Handel och vård finns i Bollebygd centrum, som är 2,5 kilometer bort. Det är över 1,5 kilometer till närmsta lekplats, vilket är alltför långt för att de yngre barnen ska ta sig dit själva.
Krävs satsningar på samhällsservice för att möjliggöra planen?	Nej.
Hur ser rörelsemönstren ut genom planområdet idag? Hur förväntas dessa påverkas av ansökans föreslagna utveckling?	Det är möjligt att närboende rör sig i området av rekreative syften. Detta verkar dock inte vara deras främsta entré till närliggande skogsområden.
Finns det sociala värden på platsen idag? Förväntas platsens sociala värden påverkas, positivt eller negativt, av ansökans föreslagna utveckling?	Vissa sociala värden till följd av rekreation, men detta verkar vara begränsat.
Hur upplevs gaturummet idag? Hur förväntas ansökans föreslagna utveckling påverka gaturummet?	Det finns i dagsläget inget gaturum.
Vilka konsekvenser kan planen tänkas få, sett utifrån barnperspektivet?	Då kollektivtrafik inte kan erbjudas inom lämpligt avstånd förväntas barnen få svårare att ta sig till platser på egen hand.

	Exploatering av skogen kan även innebära att vissa rekreationsområden för barn som bor i Bergadalen idag går förlorade.
Finns det behov av att genomföra solstudie?	Då ingen högre bebyggelse planeras i området anses en solstudie inte nödvändig.

STÖRNINGAR OCH RISKER (plan och miljö)	
Finns exempelvis farligt gods- led eller verksamheter som ställer krav på riskavstånd, som kan påverka planområdet?	Nej.
Finns det översvämningsrisk inom området? (100- och 200-årsregn, instängda områden samt ytliga avrinningsstråk)	I områdets norra kant går ett större avrinningsstråk, där angöringen till området är tänkt. Detta kan leda till ökade kostnader men antas inte utgöra ett egentligt hinder för byggnation. Både öster och söder om området finns våtmarker som behöver tas i beaktning. Våtmarken på södra sidan har även ett mindre avrinningsstråk som leder ned till dammen i Bergadalen, detta kan komma att påverka den möjliga utformningen.
Är bullernivåerna så pass höga att de kan komma att påverka en potentiell exploatering?	Nej.
Finns det kända föroreningar inom området?	Nej, inte vad vi vet om i dagsläget. Vi har heller ingen vetskap om någon tidigare

Finns det något som tyder på att det kan förekomma föroreningar inom området?	verksamhet i området som kan ha bidragit till föroreningar.
Finns det risk för skred eller ras inom området?	Området är inte utpekad i SGI:s översiktliga kartering. Detta är dock inte en garanti för att utmaningar kopplade till stabilitet inte kan uppkomma under planarbetet. Vid byggnation av bostadsområdet Bergadalen fanns vissa utmaningar främst kopplat till sprängning. Detta är dock utmaningar som kunnat hanteras på ett bra sätt och hållfastheten tros öka ju högre upp på höjden man kommer.
Hur förhåller sig ansökans föreslagna utveckling till topografin?	Området är bitvis brant, något som kommer behöva tas i beaktning vid planläggningen. Detta innebär även vissa utmaningar för infrastrukturen. Detta kommer innebära ökade kostnader.
Finns det behov av masshantering för att möjliggöra föreslagen utveckling? Kan massorna i så fall omhändertas inom området eller behöver omhändertagande ske utanför planområdets gränser?	Viss masshantering antas behövas för att möjliggöra för byggnation av bostäder.

Finns det några övriga risker som är bra att uppmärksamma?	Vid avverkning av skogen finns det risk att träd faller över den avsedda fastigheten. Detta kan innebära att detaljplanen behöver anpassas så att bebyggelse inte tillåts alltför nära skogspartier.
--	--

GENOMFÖRANDE OCH EKONOMI (plan och MEX)	
Lista vilka utredningar som antas behövas. Om nödvändigt, motivera.	• Geoteknisk utredning • Naturvärdesinventering • Markmiljöutredning • Trafikutredning • VA- och dagvattenutredning
Hur fördelas kostnader för utredningar och genomförande?	Exploatören bekostar alla utredningar samt för tiden som kommunen lägger ner för att granska handlingar etc.
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	Kostnader erläggs enligt riktlinjer för exploateringsavtal.

ekonomiska fördelarna elimineras.	
Ska det vara kommunalt huvudmannaskap för vägar och andra allmänna platser?	Vägar ska främst ha enskilt huvudmannaskap. Om planen även inkluderar en del av den nu gällande planen Erikstorp 1:183, kommer denna väg fortsatt ha kommunalt huvudmannaskap.
Vem är ansvarig för drift, underhåll och utbyggnad av allmän plats?	De enskilda fastighetsägarna, genom en gemensamhetsanläggning som förvaltas av en samfällighetsförening.
Berörs Trafikverket vid genomförande? Krävs avtal?	Nej.
Behövs gemensamhetsanläggningar?	För att tillgodose behovet av infrastruktur inom området behöver gemensamhetsanläggningar inrättas för både väg och vatten- och avloppsförsörjning (VA). Dessa anläggningar ska utformas och underhållas i enlighet med kommunal standard. Väganslutning ska ske till den kommunala vägen Bergadalsvägen. Det kan även bli aktuellt med gemensamhetsanläggning för gemensamma ytor för bostäder.
Finns det gällande avtal, servitut, markinköp etc?	Nej, det finns i dagsläget inga kända avtal, servitut eller överenskommelser om markförvärv.

Behövs exploateringsavtal?	Ja.
Påverkar nya vägar, cykelvägar osv genomförandet?	Nej.
Går planen att genomföra med hänsyn till kostnader och samhällsnytta?	Ja.
Andra kostnadsdrivande faktorer?	Nej.

PROJEKTPLANERING (alla)	
Vad bör den övergripande ambitionen och målsättningen vara?	Att tillåta bostäder som utgör en naturlig fortsättning på Bergadalens bostadsområde.
Vad anses vara lämpligt planförfarande i detaljplaneprocessen? (Standard eller utökat)	Utökat förfarande.
Hur bör projektet prioriteras? Skiljer sig avdelningarnas syn på hur projektet bör prioriteras?	Projektet tillhör enligt antagen planprioritering (KS2025/69) prio 2.
Om ett positivt planbesked rekommenderas: När förväntas planarbetet kunna påbörjas respektive antas? Är tidplanen beroende av något?	Ett negativt planbesked rekommenderas. Om positivt planbesked ges är detaljplanen placerad som prioritering 2 i kommunens planprioritering. I samband med att flera poster på prioritering 1 förväntas slutföras under 2025 antas dock en detaljplan för Erikstorp 2:32 kunna prioriteras upp och detaljplanen kan därmed påbörjas under

	2026. Detaljplanen förväntas färdigställas 2027/2028.
Om det är en markanvisning när kan planenheten tänkas påbörja planen? Vad är nästa steg vid en markanvisning?	-
Hur förhåller sig planbeskedet till planenhetens verksamhetsplan?	-
Finns det behov av någon annan typ av ansvarsfördelning i projektet än den normala, alltså att planenheten projektleder planen? (utrednings-/projekteringsansvar etc.)	Nej, kommunen kommer själva bedriva planarbetet.

5. Planbesked Erikstorp 4:19 KS2025/212

§124

KS2025/212

Planbesked Erikstorp 4:19**Beslut****Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen**

Kommunstyrelsen beslutar att ge ett negativt planbesked för Erikstorp 4:19, enligt plan- och bygglagens 5 kap. 2 § (2010:900).

Ärendet

Syftet med ett planbesked är att ge den sökande besked om kommunen anser att det är lämpligt att starta upp ett detaljplanearbete. Bedömningen som görs i samband med planbesked utgår från Plan- och Bygglagen, och fokuserar främst på platsens fysiska förutsättningar. Kommunen är skyldig att återkomma med planbesked senast 4 månader efter inkommen ansökan, om inget annat avtalats. Ett planbesked är inte bindande och kan inte överklagas.

En ansökan om planbesked för fastigheten Erikstorp 4:19 inkom 2025-06-12. Detaljplanens främsta syfte är att tillåta bostäder och därigenom utöka bostadsområdet Bergadalen i nordlig riktning.

Förutsättningarna på platsen ses som förhållandevis goda, där uppmärksammade utmaningar antas kunna hanteras under byggprocessen. En försvårande faktor är snarare områdets läge, som är 1,8 kilometer från närmaste busshållplats. Det finns diskussioner om att placera en hållplats längre öster ut i Erikstorp, men då inget sådant beslut har fattats bör beslut om planbesked grundas på nuvarande förutsättningar. Värt att poängtera är dock att även om en ny busshållplats

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

tillkommer, kommer denna fortsatt vara alltför långt från Erikstorp 4:19, enligt Sveriges Kommuner och Regioners rekommendationer. Till följd av Erikstorpsvägens lutning kommer ingen hållplats kunna placeras tillräckligt nära Erikstorp 4:19, inte heller i framtiden.

Det stora avståndet till kollektivtrafik förväntas öka bilberoendet, vilket försvårar uppfyllandet av Sveriges och Västra Götalandsregionens miljömål, samtidigt som det skapar sämre förutsättningar för barn i området att ta sig själva till aktiviteter eller dylikt. Ansökan om planbesked strider även mot gällande översiktsplan. Översiktsplanen är vägledande för kommunens mark- och vattenanvändning och är ett politiskt ställningstagande som avser att både ge vägledning till kommunens tjänstepersoner och politiker samt informera boende och verksamma om hur kommunen kan tänkas utvecklas i framtiden. Översiktsplanen är dock inte bindande och beslut kan fattas som strider mot denna, men då ställs krav på att ett utökat planförfarande tillämpas i detaljplanen. Detta innebär att det ställs högre krav på att informera de som berörs av detaljplanen samt att detaljplanen behöver antas av kommunfullmäktige.

Om positivt planbesked ges ska detaljplanen tas fram genom exploatörssamverkan. Detta innebär att exploatören står för samtliga kostnader kopplat till detaljplanen, även den tid som kommunens tjänstepersoner lägger på projektet. Kommunen förväntas därmed inte ha några utgifter kopplade till projektet.

En ansökan om planbesked bedöms utifrån de ramar som ges av Plan- och bygglagen. Till följd av att planbeskedet strider mot gällande översiktsplan samt förväntas ha vissa negativa effekter sett ur ett miljö- och barnperspektiv, föreslår

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

plan- och exploateringsavdelningen att ett negativt planbesked ges.

Om positivt planbesked ges är detaljplanen placerad som prioritering 2 i kommunens planprioritering. I samband med att flera poster på prioritering 1 förväntas slutföras under 2025 antas dock en detaljplan för Erikstorp 4:19 kunna prioriteras upp och detaljplanen kan därmed påbörjas under 2026. Detaljplanen förväntas färdigställas 2027/2028.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ge ett negativt planbesked för Erikstorp 4:19, enligt plan- och bygglagens 5 kap. 2 § (2010:900).

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Planbesked Erikstorp 4:19
- Planbesked Erikstorp 4:19, Planbeskedsberedning
- Planbesked Erikstorp 4:19, planbeskedsansökan
- Planbesked Erikstorp 4:19, inzoomad karta
- Planbesked Erikstorp 4:19, översiktlig karta

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

Fastighetsbeteckning

Erikstorp 4:19

Fastighetens adress

Norra Almedlsvägen 2 517 37 Bollebygd

Bebyggelse

- ☒ En- eller tvåbostadshus
- ☐ Rad-, par- eller kedjehus
- ☐ Flerbostadshus
- ☐ Fritidshus
- ☐ Industri- eller lagerbyggnad
- ☐ Hus för äldre eller personer med funktionsnedsättning
- ☐ Annat:

Antal berörda lägenheter

-10

Beskrivning av projektet

Önskar skapa ca 10 tomter norr om uppegårdsväg

Exploatörssamverkan i detaljplaneprocessen

- ☒ Ja ☐ Nej

Namn på företag/privatperson som söker

Göran/Ingemar Augustsson

Person- eller organisationsnummer

196902055711

Telefonnummer

0705295223

E-postadress

goran@olsforsel.se

Utdelningsadress

Norra Almedalsvägen 2

Postnummer och postort

517 37 Bollebygd

Kontaktperson, om sökande är ett företag

Göran Augustsson

Namn på fastighetsägare och/eller tomträttsinnehavare (om annan än sökanden)

Göran/Ingemar Augustsson

Godkännande av avgift

- ☒ Jag har tagit del av information om taxor och förstår att min ärende kommer debiteras enligt gällande taxa.

Samtycke

2025-06-23 08.01 Jag har läst informationen om hur mina personuppgifter kommer att hanteras.

Planbeskedsberedning

Anledning: Ansökan
om planbesked

Syftet med mötet:

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

Fastighet

Erikstorp 4:19

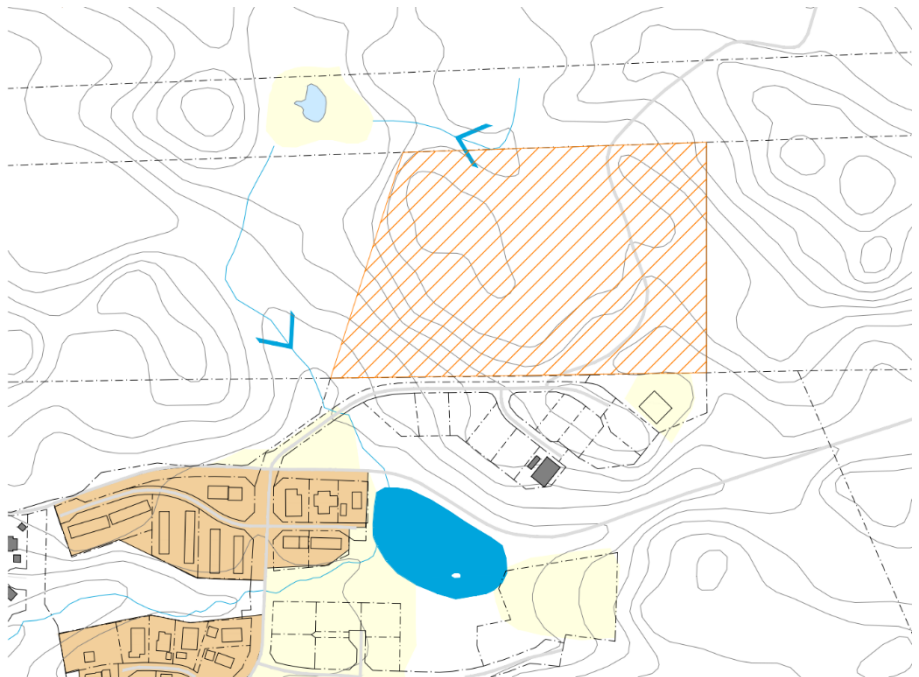
Plats, Datum

Utsikten, kommunhuset

2025-08-29

Handläggare av ärendet:

Erika Eliasson, samhällsplanerare



Kallade/Närvarande:

- Anna Dahlbäck,
planarkitekt
- Peter Krahll Rydberg, miljö- och hållbarhetsstrateg
- Andreas Andersson, parksamordnare
- Katarina Cvijovic, trafikingenjör
- Sonja Helander, VA-ingenjör
- Cecilia Lundgren, bygglovshandläggare

Ej närvarande:

Figur 1 Kartas orange-randigt område visar en ungefärlig avgränsning för planbeskedet. Området är beläget direkt norr om bostadsområdet Bergadalen.

- Peter Büchel
- Karl Fjällglim

Vad är ett planbesked?

Syftet med ett planbesked är att ge den sökande besked om kommunen anser att det är lämpligt att starta upp ett detaljplanearbete. Bedömningen som görs i samband med planbesked utgår från Plan- och Bygglagen, och fokuserar främst på platsens fysiska förutsättningar. Ett planbesked är inte bindande och kan inte överklagas.

Bakgrund och handläggning

Planbeskedsansökan inkom 2025-06-23. Plan- och exploateringsavdelningen bedömde att den var komplett och planbesked ska ges senast 2025-10-23. För att detta ska kunna ske måste ärendet upp till kommunstyrelsen senast den 2025-10-07.

Göran och Ingemar Augustsson önskar att, genom upprättandet av ny detaljplan, tillåtas uppföra ett tiotal friliggande hus på fastigheten Erikstorp 4:19. Området som avses är beläget nära den skogsbilväg som utgår från Erikstorpsvägen, högst upp i Bergadalen. Antalet friliggande hus och dess placering framgår ej i ansökan, utan baseras på den dialog som förts med fastighetsägaren.

I ansökan har den sökande angivit att detaljplanen kan tas fram genom exploatörssamverkan. Detta förespråkas även av plan- och exploateringsavdelningen.

Sammanfattande bedömning

Förutsättningarna för bostadsbebyggelse kan på många sätt ses som goda. Förslaget kan ses som en naturlig utbyggnad av bostadsområdet Bergadalen. Naturvärdena antas vara begränsade då skogen avverkats för skogsbruk för uppskattningsvis 20 år sedan. Det finns inga större avrinningsstråk eller översvämningrisker utpekade inom området. Topografin kommer ställa krav på viss masshantering för att god standard ska kunna uppnås på den väg som kommer användas för angöring. I övrigt antas förutsättningarna på den fysiska platsen vara förhållandevis goda.

En försvårande faktor är snarare områdets läge, som är 1,8 kilometer från närmaste busshållplats. Det finns diskussioner om att flytta hållplatsen längre öster ut i Erikstorp, men då inget sådant beslut har fattats bör beslut om planbesked grundas på nuvarande förutsättningar. Värt att poängtera är dock att även om en ny busshållplats tillkommer, kommer denna fortsatt vara alltför långt från området för planbesked, enligt Sveriges Kommun och Regioners rekommendationer. Till följd av Erikstorpsvägens lutning kommer ingen hållplats kunna placeras tillräckligt nära Erikstorp 4:19, inte heller i framtiden.

Det stora avståndet till kollektivtrafik förväntas öka bilberoendet vilket går emot Sveriges och Västra Götalands miljömål, samtidigt som det skapar sämre förutsättningar för barn i området att ta sig själva till aktiviteter eller dylikt. Detta minskar därmed barn och ungas självständighet högre upp i åldrarna än nödvändigt.

Ansökan om planbesked strider även mot gällande översiktsplan.

Översiktsplanen är vägledande för kommunens mark- och vattenanvändning och är ett politiskt ställningstagande som avser att både ge vägledning till kommunens tjänstepersoner och politiker samt informera boende och verksamma om hur kommunen kan tänkas utvecklas i framtiden. Översiktsplanen är dock inte bindande och beslut kan fattas som strider mot denna, men då ställs krav på att ett utökat planförfarande tillämpas i detaljplanen.

Till följd av att planbeskedet strider mot gällande översiktsplan samt förväntas ha vissa negativa effekter sett ur ett miljö- och barnperspektiv, föreslår plan- och exploateringsavdelningen att ett negativt planbesked ges.

SAMHÄLLSPLANERING OCH BYGGLOV (plan och bygglov)

Är ansökans föreslagna utveckling förenlig med gällande översiktsplan? Behöver anpassningar göras för att den ska bli förenlig?	Erikstorp 4:19 ligger inom översiktsplanens område för landsbygd. Enligt översiktsplanen ska omkring 80 procent av alla bostäder på landsbygden placeras inom så kallade landsbygdsutvecklingsområdena. Erikstorp 4:19 är inte inkluderat i ett landsbygdsutvecklingsområde. För byggnation utanför dessa områden lyfts ett antal olika förutsättningar fram i översiktsplanen. En av dessa är att ”Nya bostäder ska lokaliseras nära vägar med allmänna kommunikationer.” För att definiera vad som klassas som ”nära” har förvaltningen utgått från Sveriges Kommuner och Regioners rekommendationer. Se mer om detta längre ned i dokumentet. Baserat på dessa rekommendationer anses Erikstorp 4:19 inte ha nära avstånd till kollektivtrafik. Ansökan anses därmed strida mot gällande översiktsplan.
Är ansökans föreslagna utveckling förenlig med kommunens vision? Behöver anpassningar göras för att den ska bli förenlig?	Ja.
Berörs annan relevant strategisk plan?	Nej.

Bör ett större grepp tas för att säkerställa att området blir del av en helhet?	Anses inte nödvändigt, då området sluter an till ett område som håller på att utvecklas. Ett helhetsgrepp har redan tagits genom detaljplanen för Erikstorp 1:183 m.fl., något som bör utgöra utgångspunkt för det fortsatta arbetet.
Finns riktlinjer som ställer krav på exploateringens utformning?	Nej.
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?	Det finns pågående bygglovsärenden inom gällande detaljplan, däremot inga förhandsbesked eller bygglov i områden som direkt påverkas av planbeskedet. Under 2022 sökte fastighetsägaren för Erikstorp 4:19 förhandsbesked för ett antal enbostadshus, men fick då avslag med hänvisning till att byggnationen kräver detaljplan.

NATUR- OCH KULTURVÄRDEN (plan, miljö och park)

Hur berörs planen av Västra Götalands regionala handlingsplan för grön infrastruktur?	Fastigheten är inte utpekad i Västra Götalands regionala handlingsplan för grön infrastruktur.
---	--

Påverkas riksintresse för naturvård, friluftsliv eller kulturmiljövård?	Nej.
Hur berörs planen av grönplan, naturvårdsplan eller gröna värden utpekade i ÖP?	Fastigheten är inte utpekad i naturvårdsplanen och inkluderades inte i grönplanens avgränsning.
Berörs lagskyddad natur?	Nej.
Finns inmäta träd eller rödlistade arter i området?	Det finns inga inmäta träd i området. Skogen avverkades dock för uppskattningsvis 20 år sedan, vilket antas innebära att naturvärden i området är begränsade. På Artportalen finns två registreringar från 2025 med arter som klassas som nära hotade (NT): ärtsångare och grönfink.
Finns känsliga eller skyddsvärda miljöer inom området?	Inte vad vi har vetskap om i dagsläget.
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?	Nej.
Finns det risk för att föreslagen utveckling påverkar	Fastigheten ligger inte inom grundvattenförekomst och planeras inte

miljökvalitetsnormer (mark, vatten, luft eller miljön i övrigt)?	tillåta någon verksamhet som bidrar till utsläpp. Ytterligare fördjupning i frågan sker under detaljplanearbetet.
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?	Nej.
Påverkar ansökans föreslagna utveckling känd kulturmiljö eller fornlämningar?	Inga kända fornlämningar eller kulturmiljöer finns utpekade.
Påverkar ansökans föreslagna utveckling landskapsbilden?	Inte nämnvärt.
Hur samspelar ansökans föreslagna utveckling med omkringliggande miljö och bebyggelse?	Planen ses som en fortsättning av den nu gällande detaljplanen för Erikstorp 1:183 m.fl.

INFRASTRUKTUR OCH TRAFIK (plan och VA/gata)	
Påverkas statligt vägnät?	Endast indirekt genom en utökad trafik längs Töllsjövägen. Då den inkomna planansökan inte rör något större antal hushåll förväntas dock denna indirekta påverkan bli begränsad.
Påverkas riksintresse för kommunikation?	Nej.
Hur ser det berörda vägnätets kapacitet ut, idag och vid potentiell exploatering?	Erikstorpsvägen bedöms ha god kapacitet. Vägen från Bergadalens nordligaste del upp till Erikstorp 4:19 utgörs av en skogsbilväg i dagsläget. Denna används för tyngre fordon och transporter och antas därmed ha god bärighet. Vid planläggning kommer denna behöva asfalteras och standard säkerställas.
Hur planeras angöring till planområdet lösas?	Skogsbilvägen som går från Bergadalen upp till Erikstorp 4:19 avses nyttjas för angöring. Skogsbilvägen genom området nyttjas idag för transport av skogsmaskiner, då området är avsett för skogsbruk. Om vägen nyttjas av andra fastighetsägare för att nå sina skogsfastigheter, kan det bli aktuellt med någon form av avtal för att deras rätt att nyttja vägen ska säkras.
Hur långt är det till kollektivtrafik?	Det är 1,8 kilometer till närmsta busshållplats, vilket enligt forskning är

Förväntas en potentiell exploatering påverka behovet av kollektivtrafik?	väldigt mycket längre än människor är villiga att gå till vardags. Avståndet till busshållplatsen är mätt från fastighetens västligaste gräns. Övriga delar av området kommer därmed ha än längre gångavstånd. Detta avstånd anses vara alltför långt sett utifrån Sveriges Kommuners och Regioners (SKR) riktlinjer. Därtill är området kraftigt kuperat vilket snarare borde tala för kortare avstånd än SKR rekommenderar, inte längre. Även om en ny busshållplats i framtiden skulle tillkomma längre österut i Erikstorp, kommer gångavståndet fortsatt vara betydligt längre än SKR:s riktlinjer. Detta beror på att en ny hållplats inte kan placeras tillräckligt långt öster ut, till följd av vägens lutning. Utbyggnad av bostadsbeståndet i denna riktning kommer därmed aldrig kunna tillgodoses med fungerande kollektivtrafik. Detta förväntas leda till ett ökat bilberoende, vilket både har konsekvenser för miljön och för barns möjlighet till ett självständigt liv.
Hur ser tillgången till parkering för bil och cykel ut idag och hur förväntas en	Parkering kommer anordnas inom planområdet.

potentiell exploatering påverka behovet? Kan parkeringsfrågan antas lösas inom planområdet?	
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?	Anläggning av gångbana kan bli aktuellt. Gångbanan längs med Erikstorpsvägen går idag endast upp till Övre Skräddargårdsvägen, vilket innebär att investeringen är större än endast inom området för planansökan.
Finns kommunalt VA?	Kommunalt VA finns fram till nordligaste delen av Bergadalen.
Finns det ledningar inom området? (el, VA, fjärrvärme) Finns det ett behov av att dessa flyttas för att möjliggöra föreslagen utveckling?	Nej, inga ledningar tros finnas inom området.
Finns det anslutningspunkter för el? Behövs transformatorstation?	El finns framdraget till bostadsområdet Bergadalen. Om ny station krävs får undersökas och hanteras under detaljplanprocessen.
Finns det brandvatten och brandposter nära? Uppfyller brandvattenförsörjning VAV P114? Om inte, bör SÄRF kontaktas.	Närmaste brandpost är alltför långt bort, däremot finns flertalet spolposter inom Bergadalen. Trycket i dessa behöver

Finns skyddsvärda områden som behöver skyddas från släckvatten? Vilka åtgärder kan tänkas behövas? (MKN vatten, grundvattenförekomst)	testas för att göras om till brandpost, men det bör inte vara något problem.
Vem har ansvar för dagvattnet?	Fastighetsägaren är ansvarig för dagvattenhanteringen i form av fördröjning inom fastigheten. Det kommer eventuellt även krävas avloppspumpstation inom fastigheten där höjdnivån är lägre.
Hur ska sophantering hanteras inom området?	I enlighet med Avfall Sveriges Handbok för avfallsutrymmen.

SAMHÄLLSSERVICE OCH SOCIALA VÄRDEN (plan)

Hur berörs relevant samhällsservice, sett utifrån planens syfte? (avstånd och kapacitet på tex skola, förskola, handel, vård och lekplats)	Planen förväntas resultera i ett begränsat antal nya hushåll. Då kapaciteten på kommunens förskolor är godtagbar och detsamma gäller för Bollebygds skolan efter det nya högstadiet tillkommit 2029, anses tillkomsten av nya bostäder inte utgöra ett problem. Avståndet till Eriksgårdens förskola anses inte utgöra ett problem. Däremot är det nästan 3 kilometer att gå till Bollebygds skolan. Handel och vård finns i Bollebygd centrum, som är 2,5 kilometer bort.
--	--

	Det är över 1,5 kilometer till närmsta lekplats, vilket är alltför långt för att de yngre barnen ska ta sig dit själva.
Krävs satsningar på samhällsservice för att möjliggöra planen?	Nej.
Hur ser rörelsemönstren ut genom planområdet idag? Hur förväntas dessa påverkas av ansökans föreslagna utveckling?	Det är möjligt att närboende rör sig i området av rekreativa syften. Detta verkar dock inte vara deras främsta entré till närliggande skogsområden.
Finns det sociala värden på platsen idag? Förväntas platsens sociala värden påverkas, positivt eller negativt, av ansökans föreslagna utveckling?	Vissa sociala värden till följd av rekreation, men detta verkar vara begränsat.
Hur upplevs gaturummet idag? Hur förväntas ansökans föreslagna utveckling påverka gaturummet?	Det finns i dagsläget inget gaturum.
Vilka konsekvenser kan planen tänkas få, sett utifrån barnperspektivet?	Då kollektivtrafik inte kan erbjudas inom lämpligt avstånd förväntas barnen få svårare att ta sig till platser på egen hand. Exploatering av skogen kan även innebära att vissa rekreationsområden för barn som bor i Bergadalen idag går förlorade.

Finns det behov av att genomföra solstudie?	Det finns ingen bebyggelse i direkt anslutning till det området som avses bebyggas, och en solstudie anses därför inte nödvändig.
---	---

STÖRNINGAR OCH RISKER (plan och miljö)	
Finns exempelvis farligt gods- led eller verksamheter som ställer krav på riskavstånd, som kan påverka planområdet?	Nej.
Finns det översvämningsrisk inom området? (100- och 200-årsregn, instängda områden samt ytliga avrinningsstråk)	Nej, då området är beläget på en höjd finns inga utpekade översvämningsrisker.
Är bullernivåerna så pass höga att de kan komma att påverka en potentiell exploatering?	Nej.
Finns det kända föroreningar inom området? Finns det något som tyder på att det kan förekomma föroreningar inom området?	Nej, inte vad vi vet om i dagsläget. Vi har heller ingen vetskap om någon tidigare verksamhet i området som kan ha bidragit till föroreningar.
Finns det risk för skred eller ras inom området? (se SGI:s översiktliga kartering)	Området är inte utpekat i SGI:s översiktliga kartering. Detta är dock inte en garanti för att utmaningar kopplade till stabilitet inte kan uppkomma under planarbetet.

	Vid byggnation av bostadsområdet Bergadalen fanns vissa utmaningar främst kopplat till sprängning. Detta är dock utmaningar som kunnat hanteras på ett bra sätt och hållfastheten tros öka ju högre upp på höjden man kommer.
Hur förhåller sig ansökans föreslagna utveckling till topografin?	Bebyggelsen föreslås placeras uppe på en plåtå. Byggnationen i sig förväntas därför inte leda till några större ingrepp i topografin. Vägen upp till området antas dock vara alltför brant idag för att uppnå godkänd standard. Därmed kommer justeringar av höjdnivåerna behöva genomföras för att möjliggöra byggnation på fastigheterna.
Finns det behov av masshantering för att möjliggöra föreslagen utveckling? Kan massorna i så fall omhändertas inom området eller behöver omhändertagande ske utanför planområdets gränser?	Viss masshantering antas behövas för att möjliggöra för byggnation av bostäder.
Finns det några övriga risker som är bra att uppmärksamma?	Vid avverkning av skogen finns det risk att träd faller över den avsedda fastigheten. Detta kan innebära att detaljplanen behöver anpassas så att

	bebyggelse inte tillåts alltför nära skogspartier.
--	--

GENOMFÖRANDE OCH EKONOMI (plan och MEX)	
Lista vilka utredningar som antas behövas. Om nödvändigt, motivera.	• Geoteknisk utredning • Naturvärdesinventering • Markmiljöutredning • Trafikutredning • VA- och dagvattenutredning
Hur fördelas kostnader för utredningar och genomförande?	Exploatören bekostar alla utredningar samt för tiden som kommunen lägger ner för att granska handlingar etc.
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.
Ska det vara kommunalt huvudmannaskap för vägar och andra allmänna platser?	Nej, det ska vara enskilt huvudmannaskap.

Vem är ansvarig för drift, underhåll och utbyggnad av vägar och andra allmänna platser?	De enskilda fastighetsägarna, genom en gemensamhetsanläggning som förvaltas av en samfällighetsförening.
Berörs Trafikverket vid genomförande? Krävs avtal?	Nej.
Behövs gemensamhetsanläggningar?	För att tillgodose behovet av infrastruktur inom området behöver gemensamhetsanläggningar inrättas för både väg och vatten- och avloppsförsörjning (VA). Dessa anläggningar ska utformas och underhållas i enlighet med kommunal standard. Väganslutning ska ske till den kommunala vägen Erikstorpsvägen. Det kan även bli aktuellt med gemensamhetsanläggning för gemensamma ytor för bostäder.
Finns det gällande avtal, servitut, markinköp etc?	Nej, det finns i dagsläget inga kända avtal, servitut eller överenskommelser om markförvärv.
Behövs exploateringsavtal?	Ja.
Påverkar nya vägar, cykelvägar osv genomförandet?	Nej.
Går planen att genomföra med hänsyn till kostnader och samhällsnytta?	Ja.
Andra kostnadsdrivande faktorer?	Nej.

PROJEKTPLANERING (alla)	
Vad bör den övergripande ambitionen och målsättningen vara?	Att tillåta bostäder som utgör en naturlig fortsättning på Bergadalens bostadsområde.
Vad anses vara lämpligt planförfarande i detaljplaneprocessen? (Standard eller utökat)	Utökat förfarande.
Hur bör projektet prioriteras? Skiljer sig avdelningarnas syn på hur projektet bör prioriteras?	Projektet tillhör enligt antagen planprioritering (KS2025/69) prio 2.
Om ett positivt planbesked rekommenderas: När förväntas planarbetet kunna påbörjas respektive antas? Är tidplanen beroende av något?	Ett negativt planbesked rekommenderas. Om positivt planbesked ändå ges är detaljplanen placerad som prioritering 2 i kommunens planprioritering. I samband med att flera poster på prioritering 1 förväntas slutföras under 2025 antas dock en detaljplan för Erikstorp 2:32 kunna prioriteras upp och detaljplanen kan därmed påbörjas under 2026. Detaljplanen förväntas färdigställas 2027/2028.
Om det är en markanvisning, när kan planenheten tänkas påbörja planen? Vad är nästa steg vid en markanvisning?	-

Hur förhåller sig planbeskedet till 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 kommer vara exploatörsdriven.

6. Remiss; Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi - yttrande KS2025/218



§121

KS2025/218

Remiss; Länsstyrelsens klimat- och energistrategi - yttrande

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen beslutar att anta upprättat förslag till yttrande som sitt eget och översänder det till Länsstyrelsen.

Ärendet

Länsstyrelsen har enligt regleringsbrev för år 2024 och år 2025 i uppgift att revidera den regionala klimat- och energistrategin, utifrån de nya energipolitiska målen. Tidigare strategi för Västra Götaland har varit Klimat 2030 som togs fram i samverkan med Västra Götalandsregionen år 2017. Länsstyrelsens förslag till klimat- och energistrategi innehåller övergripande strategiska vägval med syfte att skapa handlingskraft och ta regionen närmare sina långsiktiga mål.

Strategin

Syftet med Länsstyrelsen Västra Götalands klimat- och energistrategi är att påskynda länets klimat- och energiomställning för att uppnå målet om en fossiloberoende region senast 2030, samt bidra till Sveriges klimat- och energiomställning i överensstämmelse med målsättningarna inom EU:s Fit for 55 och Parisavtalet. I förslaget presenteras fyra strategiska områden som ses som särskilt viktiga:

- • Industrins omställning,
- • Transportsektorns omställning,
- • Markanvändning,

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

- Resurshushållning och energieffektivisering.

Nytt med den reviderade strategin är bland annat att industrins elektrifiering och markanvändningens klimatpåverkan lyfts tydligare. De strategiska områdena har strukturerats om och delar är utbytta. Arbetssätten från förra strategin har inte tagits med, däremot finns det nu visioner för att blicka fram till år 2045.

Kommunernas roll lyfts fram både generellt och under varje område.

Yttrandet utgår från frågeställningar som Länsstyrelsen anger i sitt missiv.

- Vad är er samlade uppfattning om strategin? Syfte och mål?
- Hur ser ni på att länets kommuner är strategins huvudsakliga målgrupp?
- Fångar de fyra strategiska områdena det viktigaste i klimat- och energiomställningen? Är det något som saknas?
- Vi önskar synpunkter på och gärna konkreta förslag till de "visionsrutor" som återfinns under respektive strategiskt område:

- Är visionsformuleringarna relevanta utifrån ert perspektiv?
- Saknar ni något i visionsformuleringarna?

Förslaget innebär inga nya målsättningar och i stora delar en fortsättning av befintliga satsningar och stödstrukturer. För Bollebygds kommun uppstår bara kostnader eller besparingar ifall kommunen genomför egna åtgärder. Strategin innebär däremot ett stöd i arbetet med områden som kommunen redan arbetar med eller behöver arbeta mer med framöver. En framtidssäker, robust industri, ett mer hållbart resande och övriga aspekter i strategin gynnar regionen och kommunerna ekonomiskt.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta upprättat förslag till yttrande som sitt eget

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



och översänder det till Länsstyrelsen.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Remiss Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi
- Remiss Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi
- Missiv Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi
- Remisshandling Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

Peter Krahll Rydberg | Miljö- och hållbarhetsstrateg
0734647014 | peter.krahll.rydberg@bollebygd.se

Dnr : **185028**

Länsstyrelsen Västra Götaland

Remiss Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi

Sammanfattning av ärendet

Länsstyrelsen har enligt regleringsbrev för år 2024 och år 2025 i uppgift att revidera den regionala klimat- och energistrategin, utifrån de nya energipolitiska målen. Tidigare strategi för Västra Götaland har varit Klimat 2030 som togs fram i samverkan med Västra Götalandsregionen år 2017. Länsstyrelsens förslag till klimat- och energistrategi innehåller övergripande strategiska vägval med syfte att skapa handlingskraft och ta regionen närmare sina långsiktiga mål. En ny strategi behövs då det är ont om tid och resurserna är begränsade.

Strategin

Syftet med Länsstyrelsen Västra Götalands klimat- och energistrategi är att påskynda länets klimat- och energiomställning för att uppnå målet om en fossiloberoende region senast 2030, samt bidra till Sveriges klimat- och energiomställning i överensstämmelse med målsättningarna inom EU:s Fit for 55 och Parisavtalet. För att möjliggöra detta presenteras fyra strategiska områden som ses som särskilt viktiga:

- Industrins omställning,
- Transportsektorns omställning,
- Markanvändning,
- Resurshushållning och energieffektivisering.

Målet med strategin är att erbjuda ett ramverk för prioritering, planering och beslutsfattande, främst för att stödja länets kommuner, men även för att stärka länsstyrelsens egen verksamhet. Till grund för strategins ambition ligger de regionala klimatmålen och ambitionen att öka elproduktionen i regionen.

- Utsläppen av växthusgaser i Västra Götaland ska minska med 80 procent till år 2030 från 1990 års nivå.
- Utsläppen av växthusgaser från västsvenskarnas konsumtion, oavsett var i världen de sker, ska minska med 30 procent jämfört med 2010.

I strategin konstateras det att det finns stor risk att missa regionala och globala mål om utsläppsminskning och begränsad global uppvärmning. Takten för utsläppsminskningen i regionen behöver öka från cirka 1,3 procent per år till cirka 19 procent per år för att bidra till att minska risker och effekter från en ökande global uppvärmning i enlighet med Parisavtalet.

I strategin betonas att omställningen till ett samhälle med lägre utsläpp och större grad av elektrifiering också innebär en rad möjligheter såsom mindre importberoende, att kunna attrahera nya industrier till regionen och att göra befintliga industrier mer konkurrenskraftiga.

I strategin pekas kommunerna ut som viktiga aktörer med bland annat direkt kontakt till regionens invånare, planmonopol och ansvar för energiplanering. Nytt med den reviderade strategin är bland annat att industrins elektrifiering och markanvändningens klimatpåverkan lyfts tydligare. De strategiska områdena har strukturerats om och delar är utbytta. Arbetssätten från förra strategin har inte tagits med till den nya strategin däremot finns det nu visioner för att blicka längre fram till år 2045. Kommunernas roll lyfts fram generellt och under varje område.

Yttrande

Yttrandet utgår från frågeställningarna i remissmissiven.

Vad är er samlade uppfattning om strategin? Syfte och mål?

Den samlade uppfattningen är positiv och att den nya strategin innebär ett välavvägt omtag och pekar ut rätt riktningar och sätter frågorna i ett regionalt, nationellt och internationellt sammanhang. Det är positivt att strategin utgår från befintliga mål då det är viktigare att fokusera på handling och resultat än målformuleringar.

Samverkan inom ramen för Klimat 2030 fortsätter och det är viktigt med kunskapsstöd och samordning, inte minst för mindre kommuner som Bollebygd som inte har alla resurser som krävs för att axla utmaningarna. Det är bra att arbeta med områdesvisioner som blickar längre fram nu då 2030 närmar sig. Det är också positivt att ekosystemperspektivet har lyfts in i strategin då dessa utmaningar, biologisk mångfald och klimat, pågår parallellt och påverkar varandra.

Det som möjligtvis saknas i strategin är en analys och beskrivning av utmaningar, och varför målen inte ser ut att nås. I en sådan komplex och delvis global utmaning äger varken regionen eller kommunerna alla verktyg för att skapa lösningarna. Det är ändå viktigt att visa upp inom vilka områden offentligt och kommunalt arbete är otillräckligt eller där andra insatser till och med motverkar måluppfyllelsen. Det kan vara för lätt att vara överens om en målbild men sedan tar kompromisser, målkonflikter och andra intressen över utan att alla är medvetna om det.

Hur ser ni på att länets kommuner är strategins huvudsakliga målgrupp?

Kommunen är den naturliga aktören som kan arbeta med många åtgärder och som har nära till människors vardag. Inte minst för mindre regioner är samverkan, stöd och samordningsinitiativ från regionala och delregionala aktörer avgörande. Bidragen från regionen, delregionerna, regeringen, länsstyrelsen och EU beskrivs också i strategin men det är önskvärt att möjliga regionala och delregionala insatser och åtgärder också beskrivs i strategierna.

Fångar de fyra strategiska områdena det viktigaste i klimat- och energiomställningen? Är det något som saknas?

De fyra områdena känns välvalda och omfattande. Det är omöjligt att täcka in allting utan att det blir för plottrigt. Det som saknas är en strategi för hur åtgärder ska genomföras, och det i en högre takt än hittills om målen ska kunna nås, utan att kommun- och regioninvånare reagerar negativt på förändringarna. För att skapa acceptans och i bästa fall engagemang krävs kunskap, information och dialog. Förändringsskepsis, ointresse och falsk information är reala utmaningar som den offentliga sektorn behöver bemöta och förebygga.

Industrins omställning inklusive elektrifiering är till synes ingen stor utmaning lokalt i Bollebygd då den befintliga industrins utsläpp redan är låga. En robust elproduktion skapar däremot förutsättningar för nya etableringar och en fossilfri och konkurrenskraftig industri i regionen innebär en växande arbetsmarknad i regionen. Energiplaneringen pekas ut som viktigt verktyg för kommuner och Bollebygd arbetar i skrivande stund med en ny energiplan. Strategin innebär ingen stor förändring i kommunens befintliga arbete utan bekräftar en inslagen riktning. Strategin beskriver kommuners möjliga åtgärder men kommunernas förutsättningar skiljer sig åt, från att ha tung industri och egna energi- och elnätsbolag till kommuner där industrin knappt genererar några utsläpp och där elproduktionen och -distributionen ligger i händerna av icke-kommunala aktörer. Det hade varit önskvärt att strategin beskrev dessa olika roller tydligare och lyfter behov av och möjligheter att bidra till den större bilden.

Strategin om transportsektorn är mycket relevant för en pendlings- och landsbygdskommun som Bollebygd. Trafiken är den största utsläppskällan i kommunen och kommunens möjligheter att påverka trafiken är begränsad, bland annat när det kommer till genomfartstrafiken och kollektivtrafiken. Även avseende infrastrukturen för gång och cykel är kommunens handlingskraft ofta begränsad på grund av Trafikverkets vägar och regler. I strategin bör det därför lyftas fram hur regionen med Västtrafik kan samverka med och stötta kommunerna mer och hur man gemensamt kan arbeta för att det blir enklare att skapa gång- och cykelinfrastruktur. Detta avser även åtgärder för beteendepåverkan inom mobility management eller resvaneundersökningar där mindre kommuner ofta inte har tillräckliga resurser.

Strategin om en mer hållbar markanvändning har relevans för Bollebygd även om kommunen inte är en så stor mark- och skogsägare. Målkonflikterna som tas upp gäller även för Bollebygd. Strategin nämner en rad möjliga åtgärder som kan bli aktuella att pröva i kommunen.

Resurshushållning och energieffektivisering är viktiga områden som kommunerna redan arbetar med genom bland annat energirådgivning, upphandling och avfallsplanen. Den stora utmaningen är frågor kring beteendepåverkan och konsumtionsmönster. Här har kommunen mycket begränsade möjligheter att agera, inte minst en liten kommun. I tider av e-handel och digital reklam har kommunal kommunikation och information bara liten relevans. Denna begränsning och utmaning skulle behöva tydliggöras för att inte ge sken av att kommunerna och regionen har möjlighet att lösa frågan med befintliga verktyg.

Vi önskar synpunkter på och gärna konkreta förslag till de "visionsrutor" som återfinns under respektive strategiskt område:

o Är visionsformuleringarna relevanta utifrån ert perspektiv?

o Saknar ni något i visionsformuleringarna?

Generellt är det positivt med visionstexter kring varje område. Visionerna är i stort sett relevanta för Bollebygd. Möjligtvis skulle visionerna kunna innehålla fler spår av utvecklingar inom digitalisering och AI. Även om vi inte vet hur det kommer se ut om 10-20 år så kan vi vara säkra på att utvecklingen kommer påverka konsumtion, energilagring, transporter med mera.

Visionen om en fossilfri, cirkulär industri och ett robust energisystem är relevant för regionen och Bollebygd. Avseende energi och el hade det kunnat vara intressant att formulera en visionsrad för hur regionen förhåller sig till det nationella energisystemet och elnätet. Hur bidrar regionen och kommunerna och på vilket sätt kan vi dra nytta av utvecklingen omkring oss?

Visionen om en fossilfri och hållbar transportsektor är ytterst relevant för Bollebygd där transporterna är den största utsläppskällan och en stor energianvändare. För en kommun som Bollebygd saknas pendlingsperspektivet. Arbetspendlingen mellan regionens tätorter måste kunna ske med en kollektivtrafik som är attraktiv utifrån kostnader, tillgänglighet och tidsperspektivet. Punkten ”Samhället är planerat och byggt så att människors transportbehov minimeras” beskriver rätt ambition, att mer service, arbete med mera kan nås med kortare eller färre transporter men det behöver inte nödvändigtvis betyda att resandet minskar. Med nya tågförbindelser, elbilar och bättre kollektivtrafik kan resandet snarare öka vilket kan motverka visionen om nära service och lägre transportbehov eftersom det bli ännu mindre ekonomiskt lönsamt med verksamhet på glesbygden när kunder lätt kan ta sig till olika resmål.

Visionen om en mer hållbar markanvändning är positiv men lämnar några frågetecken. Visionen omfattar även privata skogs- och markägare. Det är inte tydligt i strategin hur dessa kan motiveras till en omställning eller till att återställa våtmarker. Visionen är inte en självklar förlängning av strategin och det är oklart vad som behöver hända för att visionen ska kunna nås på denna punkt. Åtgärder inom skog och markanvändning kan riskera att förstöras snabbt av t.ex. skogsbrand, skadedjursangrepp eller en omsvängning till ett mer ohållbart bruk, till exempel motiverat av ekonomiska incitament. Långsiktigheten är en utmaning och åtminstone skogens robusthet mot brand och skadedjur skulle kunna tas upp i vision eller strategi.

Visionen om resurshushållning omfattar flera viktiga punkter. Under punkterna för produkters livslängd saknas möjligtvis aspekten om lagning och redesign vilket i sig kan utgöra en relevant arbetsmarknad och hållbarhetsaspekt.

Ulf Rapp
Ordförande

Monica Holmgren
Förvaltningschef

Remiss - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi

Bakgrund

Länsstyrelsen har enligt regleringsbrev för år 2024 och år 2025 i uppgift att revidera den regionala klimat- och energistrategin, utifrån de nya energipolitiska målen. Tidigare strategi för Västra Götaland har varit Klimat 2030 som togs fram i samverkan med Västra Götalandsregionen 2017. Länsstyrelsens förslag till klimat- och energistrategi innehåller övergripande strategiska vägval med syfte att skapa handlingskraft och ta oss närmare våra långsiktiga mål. En ny strategi behövs då det är ont om tid och resurserna är begränsade. Strategiprocessen, liksom remissprocessen, erbjuder möjlighet att reflektera och ha dialog om utmaningarna inom klimat- och energiområdet, med förhoppningen att länets alla aktörer ska arbeta i samma riktning. Under arbetets gång har synpunkter inhämtats från länets kommuner och de fyra kommunalförbunden genom delregionala träffar. Återkommande dialog har förts med regionen kring gemensamma klimatmål i denna strategi och den regionala utvecklingsstrategin.

Länsstyrelsens regionala handlingsplan för elektrifiering

Regeringen gav år 2023 Länsstyrelsen Västra Götaland i uppdrag att ta fram en handlingsplan med syftet att möjliggöra en storskalig elektrifiering i Västra Götaland. En storskalig energiomställning i Västra Götaland, framför allt inom industri- och transportsektorn, är avgörande för att klimatmålen ska nås. I handlingsplanen presenteras en nulägesbild, behovs- och potentialanalys, samt åtgärder som kommer behövas för att möta de framtida ökade elbehoven. Handlingsplanen är ett systemdokument till den här strategin. För mer information:

[Regional handlingsplan för elektrifiering | Länsstyrelsen Västra Götaland](#)

Frågor till remissinstanserna

Vi ser gärna att era svar utgår från frågeställningarna nedan och är kortfattade och konkreta. Ta gärna upp både positiva och negativa aspekter. Motivera era synpunkter.

- Vad är er samlade uppfattning om strategin? Syfte och mål?
- Hur ser ni på att länets kommuner är strategins huvudsakliga målgrupp?
- Fångar de fyra strategiska områdena det viktigaste i klimat- och energiomställningen? Är det något som saknas?
- Vi önskar synpunkter på och gärna konkreta förslag till de "visionsrutor" som återfinns under respektive strategiskt område:
 - o Är visionsformuleringarna relevanta utifrån ert perspektiv?
 - o Saknar ni något i visionsformuleringarna?

Fortsatt arbete

Arbetet med strategin fortsätter parallellt med remissförfarandet. Under hösten kommer bilder och figurer som tydliggör och kompletterar texten att tas fram. Ett avsnitt som förklarar begrepp och förkortningar kommer också att läggas till. Efter bearbetning av remissvar kommer strategin slutligen att genomgå klarspråksgranskning, tillgänglighetsanpassning och layout.

Praktisk information

Sista svarsdatum är **den 10 oktober 2025**.

Era remissvar skickas till: vastragotaland@lansstyrelsen.se
med kopia till: jonas.aker@lansstyrelsen.se

Ange i ämnesraden:

"Er organisation – Remissvar Klimat- och energistrategi, diarienummer 425-20721-2025"

Ange även en kontaktperson hos er som vi kan vända oss till med eventuella frågor.

Observera!

Om ert svar inte hinner bli färdigbehandlat innan den 10 oktober så ber vi er att ändå skicka in det så snart ni kan. Era synpunkter är väldigt viktiga för det fortsatta arbetet med strategin och kommer att beaktas i kommande revideringar.

Frågor skickas till:

Jonas Åker, jonas.aker@lansstyrelsen.se

Fredrik Bergman, fredrik.p.bergman@lansstyrelsen.se

Remisshandlingar

Klimat- och energistrategi - Ett fossiloberoende Västra Götaland 2030,
Remissmissiv med frågor och sändlista, Powerpointpresentation om strategins innehåll.

Sändlista

Västra Götalands 49 kommuner
Boråsregionen Sjuhärad's kommunalförbund
Fyrbodals kommunalförbund
Göteborgsregionens kommunalförbund
Skaraborgs kommunalförbund
Västra Götalandsregionen
IVL Svenska Miljöinstitutet
RISE
Lindholmen Science Park
Energikontor Väst (en del av Innovatum Science Park)

Klimat- och energistrategi

Ett fossiloberoende Västra Götaland 2030



Innehåll

1. Förord	2
2. Inledning	4
2.1. Vi når inte våra mål – hög tid att agera	4
2.2. Klimatförändringarna påverkar oss redan idag	5
2.3. Från fossil till fossilfri – energiomställning och regional utveckling	6
2.4. Starka ekosystem – förutsättning för biologisk mångfald och stabilt klimat	7
2.5. Våra regionala klimat- och energimål	7
3. Kommunens centrala roll i omställningen	7
3.1. Delregional samverkan – förutsättning för klimat- och energiomställning	9
4. Fyra strategiska områden för att nå målen	10
4.1. Industrins omställning är avgörande för att nå klimatmålen	10
4.2. Transportsektorn – samhällsplanering, drivmedel, energieffektivitet	13
4.3. Markanvändningens betydelse för klimatomställningen ökar	16
4.4. Resurshushållning och energieffektivisering – cirkulär omställning	20
5. Slutord	22
Bilaga 1 - Visioner och mål inom klimat och energi	23
Bilaga 2 - Social hållbarhet för klimat- och energiomställningen	27
Bilaga 3 - Regional handlingsplan för elektrifiering	28

1. Förord

Sveriges länsstyrelser har ett regeringsuppdrag att utifrån de energipolitiska målen revidera sina regionala klimat- och energistrategier. **Syftet med Länsstyrelsen Västra Götalands klimat- och energistrategi** är att påskynda länets klimat- och energiomställning för att uppnå målet om en fossiloberoende region senast 2030, samt bidra till Sveriges klimat- och energiomställning i överensstämmelse med målsättningarna inom EU:s Fit for 55 och Parisavtalet. För att möjliggöra detta presenteras fyra strategiska områden som ses som särskilt viktiga:

- Industrins omställning,
- Transportsektorns omställning,
- Markanvändning,
- Resurshushållning och energieffektivisering.

Målet med strategin är att erbjuda ett ramverk för prioritering, planering och beslutsfattande, främst för att **stödja** länets kommuner, men även för att **stärka** länsstyrelsens egen verksamhet. Vi hoppas också att strategin ska **stimulera** länets övriga aktörer att i **samverkan** intensifiera vårt gemensamma arbete för att uppnå målet om en fossiloberoende region. Länets kommuner är strategins primära målgrupp då de har en central roll för Sveriges klimat- och energiomställning, som samhällsaktör, myndighet och verksamhetsutövare. I strategin finns en del förslag på åtgärder, men i huvudsak hänvisar vi till det arbete som redan pågår i länet – initierat av kommuner, kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen.

Vår utgångspunkt har varit att strategin ska innehålla övergripande vägval som tar oss närmare våra långsiktiga mål. Att åstadkomma förändring, att få saker och ting att hända. Den ska föreslå en riktning och erbjuda hjälp att välja och välja bort. En osäker och snabbt föränderlig omvärld kräver flexibilitet för att kunna hantera det som inte kan förutses. En strategi är en del av ett strategiskt förhållningssätt, en process som handlar om att förstå vår omvärld, välja sätt att ta oss an utmaningar och möjligheter. En strategi är aldrig färdig, den behöver prövas, justeras och fortsätta utvecklas. Men innanför de ramar som strategin erbjuder behöver respektive organisation själva ta fram en plan som utgår ifrån sina förutsättningar och konkretisera hur just vi kan bidra.

Energi- och klimatfrågor innefattar politiska, tekniska och vetenskapliga termer som ofta kräver en del förkunskaper. En ambition med denna strategi är att översiktligt presentera hur saker hänger ihop, från det globala till det lokala i Västra Götaland. Utöver det rent tekniska och formella så kommer också en rad andra samhällsfrågor in i diskussionerna om klimat och energi, till exempel frågor om klimaträttvisa och acceptans på kommun- eller individnivå. För en hållbar klimatomställning lyfter strategin därför att hänsyn bör tas till olika socioekonomiska aspekter (se vidare Bilaga 2).

Strategin tar, likt sin föregångare¹, sikte på år 2030. Arbetet fram till dess kommer att vara avgörande för att begränsa klimatförändringarna. Strategin utgår från länets befintliga klimatmål, och bygger vidare på det konkreta klimatarbete som sker i samverkan mellan länets aktörer inom Klimat 2030. Samtidigt är det kort tid kvar till år 2030. Parallellt med att ambitionerna i denna strategi genomförs behöver därför en strategi som tar vid efter år 2030 tas fram. Vi blickar redan nu längre fram för att lägga grunden för ett uthålligt och målmedvetet arbete. Strategin presenterar visioner mot år 2045, om hur ett omställt och fossilfritt Västra Götaland kan se ut.

Strategin i relation till den regionala utvecklingsstrategin och Klimat 2030

”Klimat 2030 - Västra Götaland ställer om, strategiska vägval” har sedan 2017 varit Västra Götalands regionala klimatstrategi². Strategin togs fram i samverkan mellan Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen, efter ett omfattande förankrings- och analysarbete. Klimat 2030 hänger tydligt ihop med det regionala klimatmålet om ”en fossiloberoende region år 2030” som togs fram 2009. Målet förtydligades sedan genom regionala tilläggs mål som Länsstyrelsen tog fram i samverkan med bland andra Västra Götalandsregionen år 2015, och beslutades år 2017 i samband med att Klimat 2030-strategin antogs (mer om detta i Bilaga 1).

Denna regionala klimat- och energistrategi ihop med Västra Götalandsregionens översyn av den regionala utvecklingsstrategin, ersätter Klimat 2030 som strategi. Klimat- och energistrategin och den regionala utvecklingsstrategin bygger vidare på gemensamma klimat- och energiinitiativ och bekräftar det gemensamma klimatmålet från 2009, samt de regionala tilläggs mål som tagits fram i samverkan. Klimat 2030 fortsätter att vara en samverkansplattform med fokus på genomförande av åtgärder.

Kommuner engageras i Klimat 2030 bland annat genom Kommunernas klimatlöften³, som består av konkreta åtgärder som är möjliga att anta genom beslut i kommunstyrelsen. Nuvarande period för klimatlöften sträcker sig mellan 2024–2026 och 48 av 49 kommuner i Västra Götaland har tillsammans antagit 812 löften⁴.

¹ Klimat 2030 (2017), [Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om: Strategiska vägval](#)

² Klimat 2030 (2017), [Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om: Strategiska vägval](#)

³ [30-klimatloften-for-2024-2026-1.pdf](#)

⁴ [Kommunernas klimatlöften - Klimat 2030](#)

2. Inledning

2.1. Vi når inte våra mål – hög tid att agera

Den globala uppvärmningen och klimatförändringarna till följd av de ökande halterna av växthusgaser i atmosfären ökar. År 2024 var den globala årsmedeltemperaturen 15,1°C⁵, och översteg därmed för första gången målet i Parisavtalet om att begränsa uppvärmningen till högst 1,5°C över förindustriell nivå⁶. Uppvärmningen går snabbare än förväntat och en samlad forskarkår är tydliga med de allvarliga konsekvenser som uppstår till följd av att för få klimatåtgärder vidtas. I linje med detta bedömer Naturvårdsverket att varken Sveriges långsiktiga klimatmål till år 2045 eller etappmålen till 2030 och 2040 kommer att nås med beslutade styrmedel⁷. Jämfört med år 2023 ökade dessutom utsläppen med omkring 7 procent år 2024⁸.

Många satsningar har inletts i Västra Götaland, men ännu minskar inte utsläppen i tillräckligt snabb takt. Mellan 2022 och 2023 minskade förvisso utsläppen i länet med drygt 100 000 ton till 9,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter (CO₂e), men det motsvarade en minskning på endast 1,3%. Vad gäller de regionala klimatmålen i Västra Götaland bedömer forskare att den nuvarande minskningstakten av utsläpp är otillräcklig, och att det skulle krävas en minskning på nästan 19% per år för att nå Klimat 2030-målet⁹. Mer behöver alltså göras snabbt för att nå globala, nationella och regionala klimatmål.

Fig. X. Här ska det in en figur som visar de territoriella utsläppen av växthusgaser i länet, fördelat på handlande sektor (ETS) och övrigt.)

Undersökningar visar att en stor majoritet av de som bor i Västra Götaland både är oroade av klimatförändringarna och vill se fler klimatåtgärder. 83% anser att klimatförändringar är mycket eller ganska oroande och 74% anser att dagens klimatåtgärder är otillräckliga¹⁰. Här finns alltså ett utrymme för både den nationella, regionala och kommunala politiken att höja sina ambitioner och besluta om fler åtgärder som minskar utsläpp.

I denna strategi lyfter vi fram fyra strategiska områden som jämfört med den tidigare strategin även betonar betydelsen av industrins elektrifiering och markanvändningens klimatpåverkan. Industrin i Västra Götaland är den enskilt viktigaste sektorn att ställa om sett till att den står för 46% av länets totala växthusgasutsläpp¹¹. Tillsammans med det strategiska området transporter står de för 70% av Västra Götalands utsläpp. Länsstyrelsen ser behovet av ökat fokus på markanvändningssektorn då det finns en stor potential till ökad kolinlagring eller minskade utsläpp inom jord- och skogsbruk, till exempel genom återvätning av utdikade torvmarker. Resurshushållning och energieffektivisering är det fjärde och sista strategiska området. För att kunna nå både mål för energi och klimat samt övriga miljömål är det nödvändigt att fokusera på hur vi använder våra resurser, och ställa om de idag huvudsakligen linjära system för produktion och konsumtion som dominerar i samhället.

⁵ [Global Climate Highlights 2024](#)

⁶ [WMO confirms 2024 as warmest year on record at about 1.55°C above pre-industrial level](#)

⁷ NV-06510-24 [Naturvårdsverkets underlag till regeringens klimatredovisning 2025](#)

⁸ Naturvårdsverket [Sveriges utsläpp av växthusgaser](#)

⁹ VGR Analys 2024:68 [Västra Götalands klimatomställning: Invånares acceptans, engagemang och delaktighet i klimatomställningen](#)

¹⁰ [Västra Götalands klimatomställning - Invånares acceptans, engagemang och delaktighet i klimatomställningen - Appendix: Data från den västsvenska SOM-undersökningen](#)

¹¹ SMHI (2024), [Nationella emissionsdatabasen](#)

Kommunerna har en central roll och samverkan är vägen framåt

I arbetet med klimat- och energiomställningen har kommunerna en central roll, bland annat genom att vara den samhällsaktör, myndighet och verksamhetsutövare som befinner sig närmast invånarna i länet. Kommunerna genomför inte omställningen själva, för att skapa förändring krävs samverkan och samarbete. En stor del av Länsstyrelsens verksamhet riktar sig just till länets kommuner. Genom att öka genomslaget av de nationella klimat- och energimålen inom vår verksamhet, möjliggörs ett brett och kraftfullt stöd till kommunerna i klimat- och energiomställningen.

Tydliga och samspelade offentliga aktörer skapar goda förutsättningar för regional hållbar utveckling och tillväxt, så att alla kan bidra på bästa sätt. En omställning till ett hållbart samhälle är inte friktionsfritt utan fullt av intressekonflikter, vi har både stora utmaningar och möjligheter i Västra Götaland. Länsstyrelsen ämnar att med resurser och kompetens, tillsammans med fler aktörer, vara ett föredöme för att lyckas med omställningen.

2.2. Klimatförändringarna påverkar oss redan idag

Klimat- och energifrågorna är högaktuella då klimatförändringarna sker här och nu - även om de riskerar att hamna i skuggan av andra globala kriser. Sedan industrialismens början har halten av koldioxid i atmosfären ökat med 50% till följd av i första hand förbränning av fossila bränslen och skogsavverkning i stor skala. Uppvärmningen av både hav, land och atmosfär innebär en ökning av extrema väderhändelser. Bland annat riskerar torkan i redan torra områden att bli värre. Då varm luft förmår att hålla mer vattenånga finns det samtidigt mer vatten i atmosfären som blivande nederbörd och de totala nederbördsmängderna ökar därmed, ibland i form av intensiva skyfall som kan leda till översvämningar. Livsbetingelserna för många varelser och förutsättningarna för vattentillgång och livsmedelsproduktion förändras i mycket snabb takt över hela jorden.

Fig. X. Här ska det in en figur som visar den globala temperaturökningen från förindustriell tid t.o.m. 2024.

Effekterna av de tilltagande klimatförändringarna var 2024 tydliga på många platser, inte minst i delar av Syd- och Centraleuropa som drabbades av skyfall, värmeböljor och långvariga perioder av torka med allvarliga problem för jordbruk och vattenförsörjning. Detta är en direkt konsekvens av uppvärmningen. Europa är den kontinent som värmts upp snabbast¹² och uppvärmningen går snabbare ju längre norrut man kommer. I Sverige och Västra Götaland märks konsekvenserna av uppvärmningen och det förändrade klimatet därför allt tydligare. En särskild risk är långvarigt fastlåsta vädersystem med antingen långa perioder av värme och torka eller mycket nederbörd. Det är något som samhället i stort behöver förbereda sig för¹³.

För att begränsa uppvärmningen och dess negativa konsekvenser är det avgörande att fler och kraftfulla åtgärder vidtas de närmaste åren för att minska utsläpp av växthusgaser och öka kolinlagringen i skog och mark. Enligt FN:s klimatpanel Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) är det fortfarande möjligt att begränsa den globala uppvärmningen till under 2°C för att säkerställa en livskraftig och hållbar framtid för alla, men det brådskar och fönstret håller på att stängas¹⁴. Hur mycket mer världen kommer att värmas upp beror på hur stora utsläppen blir de kommande åren, men enligt aviserade åtaganden inom ramen för det internationella klimatarbetet så riskeras en uppvärmning på minst 2,7°C vid seklets slut.

¹² [European State of the Climate: extreme events in warmest year on record, WMO, 2025-04-15](#)

¹³ [Klimatscenariotjänsten, SMHI](#)

¹⁴ [AR6 Synthesis Report - Summary for Policymakers - Climate Change 2023](#)

Glädjande nog finns det en rad positiva trender. De globala utsläppen ökar förvisso fortfarande, men Kinas utsläpp planar ut¹⁵ och i både EU och USA har de minskat under flera decennier. Utsläppen globalt förväntas börja minska i slutet av 2020-talet¹⁶. Orsaken är i första hand en snabb teknisk utveckling och rekordstora investeringar i förnybar energi, batterier och elektrifiering av fordon. Mellan 2018 och 2023 fördubblades till exempel investeringarna i förnybar energiproduktion i världen¹⁷ i takt med att priserna på solceller, vindkraftverk, batterier och elfordon i snabb takt sjunkit. Den utvecklingen ser ut att fortsätta globalt, vilket är hoppgivande. Men världens totala energiförsörjning utgörs till 80% fortfarande av fossila bränslen (kol, olja och fossil gas) och ett stort arbete återstår således. Det handlar om att fasa ut fossil energi, både genom effektivisering och genom att ersätta den med fossilfri el och biomassa.

2.3. Från fossil till fossilfri – energiomställning och regional utveckling

Västra Götaland är ett län där många stora industrier verkar och några av dessa, till exempel raffinaderierna och företag inom petrokemin, tillhör de största utsläpparna av växthusgaser i landet. Dessa företag står för närmare hälften av utsläppen i länet och har endast minskat sina utsläpp marginellt sedan 1990. Det är en av orsakerna till att utsläppen i Västra Götaland har minskat långsammare än i landet som helhet. I Sverige minskade utsläppen med 38% mellan 1990 och 2023, men i Västra Götaland endast med 23% under samma period.

Flertalet av de stora utsläpparna i länet tillhör EU:s utsläppshandelssystem och är därför tvingade att minska sina utsläpp då tilldelningen av utsläppsrätter successivt fasas ut för att helt upphöra 2039. För att ställa om siktar många företag både i länet och i EU på att elektrifiera sina tillverkningsprocesser. För att genomföra omställningen krävs i första hand att produktionen av fossilfri el och eldistribution i form av elnät byggs ut, eftersom elanvändningen i länet väntas fördubblas till 2030¹⁸. Länsstyrelsen har utifrån ett regeringsuppdrag nyligen tagit fram en regional handlingsplan för elektrifiering, som syftar till att möjliggöra elektrifieringen i länet. Handlingsplanen går igenom nuläget, vilka behov och potentialer som bedöms finnas framöver samt vilka åtgärder som bedöms krävas på lokal, regional samt nationell nivå för att lyckas med elektrifieringen (Läs mer om handlingsplanen i Bilaga 3).

Fig. X. Här ska det in en figur som visar det ökade elbehovet i länet baserat på prognoser över industrins omställning med mera

Utöver att bidra till målet om ett stabilt klimat bidrar omställningen också till att öka konkurrenskraften och antal arbetstillfällen. Därtill kan beroendet av importerade råvaror och energi minska och samhällets motståndskraft och försvarsförmåga öka med mer lokal produktion av till exempel el och biogas. Omställningen är således också en uppenbar möjlighet som innebär investeringar i länet inom i första hand industri- och transportsektorn. Genom omställningen finns möjlighet att attrahera nya industrier och ge befintliga chans att utvecklas och finnas kvar. Därmed säkras arbetstillfällen och exportinkomster och i förlängningen möjliggörs en skattefinansierad välfärd.

¹⁵ [Analysis: Clean energy just put China's CO2 emissions into reverse for first time, Carbon Brief, 2025-05-15](#)

¹⁶ [World Energy Outlook 2024, International Energy Agency \(IEA\)](#)

¹⁷ [World Energy Investment 2024, IEA](#)

¹⁸ [Regional handlingsplan för elektrifiering](#)

2.4. Starka ekosystem – förutsättning för biologisk mångfald och stabilt klimat

Parallellt med klimatkrisen är den pågående utrotningen av arter och en ohållbar exploatering av ekosystem ett mycket allvarligt hot. FN:s forskarpaneler för klimat (IPCC) respektive ekosystem och biologisk mångfald (IPBES) är tydliga med att båda dessa kriser är sammanlänkade och att de måste hanteras samtidigt. Det finns ett stort antal positiva synergier som också är samhällsekonomiskt lönsamma och som bidrar till att de båda kriserna kan lösas samtidigt. Att på olika sätt arbeta *med* naturen och dess naturliga processer i ekosystem och i skog och jordbruksmark är enligt både IPCC och IPBES vägen framåt. Till exempel, om mer vatten kan hållas kvar i landskapet med hjälp av att våtmarker anläggs på lämpliga platser, så kan det både fördröja vattnet samtidigt som det gynnar biologisk mångfald. Modifierade brukningsmetoder i jord- och skogsbruk kan binda mer kol i mark och samtidigt stärka biologisk mångfald. Att arbeta med fler naturbaserade lösningar för de areella näringarna ökar förutsättningarna att anpassa samhället till det snabbt förändrade klimatet samtidigt som det lagrar in mer kol. Sådana åtgärder kompletterar den tekniska omställningen som görs inom till exempel industrin och inom transportområdet.

2.5. Våra regionala klimat- och energimål

För Västra Götaland finns specifika regionala klimatmål som den här strategin tar sikte på. De är antagna i samverkan mellan Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen. Länsstyrelsen beslutade 2015 om så kallade regionala tilläggs mål, som togs fram i samarbete med Västra Götalandsregionen. Där specificerades målet om en fossiloberoende region till år 2030:

- Utsläppen av växthusgaser i Västra Götaland ska minska med 80 procent till år 2030 från 1990 års nivå.
- Utsläppen av växthusgaser från västsvenskarnas konsumtion, oavsett var i världen de sker, ska minska med 30 procent jämfört med 2010.

På energiområdet finns en samsyn i Västra Götaland om att elproduktionen behöver öka.

Länsstyrelsen är tillsammans med länets fyra kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och ett antal västsvenska industrier eniga om att elproduktionen inom länets gränser bör öka med minst 15 TWh till 2030. Det är även viktigt att säkerställa elproduktion på lång sikt fram till 2045.¹⁹

Länsstyrelsen samordnar det regionala mål- och uppföljningsarbetet kring de av riksdagen fastställda miljömålen. År 2024 bedömde Länsstyrelsen att tolv av länets femton miljö kvalitetsmål inte kommer att nås till 2030. Målen som rör klimat och biologisk mångfald är de som är mest utmanande att nå. Bedömningen ger goda skäl att öka takten i omställningen till ett mer hållbart samhälle²⁰.

För en mer fördjupad beskrivning av visioner och mål relevanta för denna strategi, se Bilaga 1.

3. Kommunens centrala roll i omställningen

Kommunerna har en unik möjlighet att vara drivande i arbetet med att minska utsläppen av växthusgaser och stärka samhällets motståndskraft mot klimatförändringens negativa effekter. Genom sin breda verksamhet möts kommunen dagligen av utmaningar kopplat till minskad klimatpåverkan, klimatanpassning, energieffektivisering, försörjningstrygghet och energiberedskap.

Genom närheten till invånarna har kommunen möjlighet att stödja omställningen i näringslivet, civilsamhället och hos allmänheten. Kommunen kan och behöver bidra till klimatsmarta lösningar inom en rad verksamhetsområden. Till exempel samhällsplanering för bebyggelse och hållbara

¹⁹ ACCEL (2024), [Framtidens elförsörjning i Västra Götaland En rapport från samverkansplattformen ACCEL](#)

²⁰ [Regional årlig uppföljning av miljömålen 2024](#)

transporter, energisystem, avfallshantering, cirkulär ekonomi och återbruk samt offentlig och privat konsumtion.

Genom sitt planmonopol är kommunen den enskilt viktigaste aktören för att möjliggöra länets energiomställning. Det är kommunerna som kan möjliggöra utbyggnaden av mer regional och lokal energiproduktion samt elnät för eldistribution. En av de stora utmaningarna med omställningen och utbyggnaden av energisystemet är de långa ledtiderna vid handläggning av ansökningar för till exempel en vindkraftpark. Här kan kommuner bidra genom att inkludera till exempel ledningsgator eller produktionsanläggningar vid framtagande eller ändring av översiktsplaner och annat planeringsunderlag. Om kommunen har ett kommunalt elnätsbolag kan man genom det ha en dialog om var och när utbyggnad är möjlig och lämplig. Om kommunen dessutom i sitt planeringsunderlag säkerställer att mark som är utpekad för energiintensiva verksamheter förläggs till platser där det går att lösa utan allt för stora investeringar i till exempel elnät, kan även det bidra till kortare handläggning och genomförande.

Klimat- och energiomställningen innebär att samhället på kort tid behöver göra stora förflyttningar. Klimat- och energiplanering är en viktig del i denna omställning, som handlar om att driva en förändringsprocess med ett stort inslag av lärande. Genom att till exempel ha en uppdaterad kommunal energiplan och kontinuerligt arbeta med den tillsammans med berörda verksamheter kan mycket av kommunens arbete med energiomställningen samordnas och utvecklas. Ett löpande arbete med energiplanering blir rätt nyttjad ett verktyg för kommunen att strategiskt styra utvecklingen och ta vara på de möjligheter som klimat- och energiomställningen kan ge. Arbetet med kommunal energiplanering ger möjlighet till samsyn och tydlighet om mål, roller och inom vilka områden samverkan behöver ske. Det innebär att ta ansvar, ibland att göra svåra vägval och forma framtiden. Som hjälp för hur arbetet med kommunal energiplanering kan se ut finns det vägledningar från både Länsstyrelsen²¹ och Energimyndigheten²². Många av länets kommuner har de senaste åren uppdaterat sina energiplaner eller inlett ett sådant arbete. En av de viktigaste aspekterna av det är att arbetsgrupper och kontakter kopplat till klimat och energi har skapats i kommunen, vilket är en förutsättning för att lyckas med omställningen. Det löpande arbetet med energiplanering, där olika kommunala verksamheter och kommunala bolag möts och där dialog med näringslivet genomförs måste vara prioriterat i ett sådant arbete, då förutsättningarna för till exempel industrietableringar snabbt kan förändras.

Kommunen har också en viktig roll dels i att skapa förståelse för de möjligheter som den inledda och pågående omställningen innebär i länet, dels att vara med och hantera de utmaningar som finns, där mer lokal produktion av el är en tydlig sådan. Genom att vara tydlig med både möjligheter och målkonflikter och skapa arenor för dialog ökar möjligheterna för förståelse och acceptans hos allmänheten (läs mer om social hållbarhet för klimat- och energiomställningen i Bilaga 2). Det kan ske i samrådsfasen av samhällsplaneringen och i kommunens och den lokala politikens löpande kommunikation med allmänheten.

Organisationer och myndigheter behöver samverka och bidra till dialog och på både regional och nationell nivå behövs insatser för att stötta och vägleda kommunerna. För att kommunerna ska kunna göra sin del behövs hjälp och stöttning med ambitiösa och tydliga mål och strategier, lagstiftning och ekonomiska resurser från regional och statlig nivå. Viktigt är också en förståelse för att förutsättningarna och behoven skiljer sig åt i olika delar av landet och i landets olika kommuner från berörda myndigheter och beslutsfattare på olika nivåer. Kommuner har ofta väldigt olika

²¹ [Vägledning för kommunala energiplaner](#)

²² [Vägledning för kommunal energiplanering](#)

förutsättningar utifrån ekonomiska och organisatoriska resurser. Trots det är det kommunala grunduppdraget detsamma i till exempel Gullspång, Lidköping och Göteborg.

Kommunen är alltså en viktig aktör för det fortsatta arbetet med omställningen – och det pågår redan en stor mängd initiativ på kommunal nivå för att bidra till regionala och nationella klimatmål. Organisationens Klimatkommunerna²³ samlar goda exempel och utgör en plattform för samverkan och erfarenhetsutbyte för ett 50-tal kommuner i hela landet. Även Sveriges kommuner och regioner (SKR) samordnar och möjliggör erfarenhetsutbyte mellan kommuner och sprider goda exempel från kommuner från olika delar av landet och med olika förutsättningar²⁴.

3.1. Delregional samverkan – förutsättning för klimat- och energiomställning

I Västra Götaland finns fyra kommunalförbund som arbetar delregionalt: Fyrbodals-, Göteborgsregionens-, Boråsregionen Sjuhärads- och Skaraborgs kommunalförbund. Kommunalförbunden är politiskt styrda samverkansorganisationer med uppgift att ta till vara medlemskommunernas intressen. Kommunalförbunden i Västra Götaland har länge varit aktiva inom Klimat 2030 och stöttar sina medlemskommuner i arbetet med att uppfylla klimatlöften och genomföra åtgärder.

Kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen ingick i januari 2024 en regional energiöverenskommelse. De ska var och en utifrån sina olika roller bidra till en ökad lokal elförsörjning genom stärkt kapacitet i elnät och ökad lokal fossilfri elproduktion. Under perioden 2024–2026 samverkar de fyra kommunalförbunden med Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen i Västra Götaland och Energikontor Väst/Innovatum Science Park till exempel, i projektet EISa²⁵ som ska bidra till en accelererad elektrifiering, med fokus på samordnad energiplanering som i ökad utsträckning integreras i den kommunala samhällsplaneringen.

Länsstyrelsens roll i omställningen

Länsstyrelsen är en samlande kraft i arbetet för ett hållbart Västra Götaland och vi arbetar för en utveckling där miljö, tillväxt och goda levnadsvillkor förenas. Sakfrågor spänner över samhällsfrågor av olika slag, från landsbygdsutveckling och biologisk mångfald till integrationsfrågor och skydd av kulturmiljöer. Tre områden är prioriterade i verksamheten: demokrati, regional utveckling och grön omställning samt civilt försvar.

Länsstyrelsen ska leda och samordna det regionala genomförandet av energi- och klimatpolitiken, genom att bland annat utveckla den regionala energiplaneringen och främja klimatåtgärder. Syftet är att bidra till stärkt näringslivsutveckling, minskad klimatpåverkan, förbättrad energiberedskap samt trygg energiförsörjning. Den här klimat- och energistrategin formulerar en strategisk riktning och ett ramverk för det fortsatta arbetet i länet.

Länsstyrelsen erbjuder stöd till och främjar samverkan mellan kommuner och andra lokala och regionala aktörer i arbetet med omställningen. Det gör vi bland annat genom olika samverkansformer och projekt. Aktuella exempel är Rådet för industrins omställning, samverkansarenan Accelererad elnätsutveckling i Västra Götaland (ACCEL).

Länsstyrelsen samordnar också det regionala arbetet för att vi ska uppnå de svenska miljömålen. Vi arbetar tillsammans med kommuner, andra myndigheter, näringsliv och organisationer för att miljön

²³ [Klimatkommunerna](#)

²⁴ [Klimat - SKR](#)

²⁵ [Krafttag i Väst - EISa - Energikontor Väst](#)

ska bli bättre. Länsstyrelsen övervakar utvecklingen i miljön och följer upp de nationella miljömålen genom olika indikatorer.

Västra Götalandsregionens roll i omställningen

Västra Götalandsregionen (VGR) ansvarar för hälso- och sjukvård, kultur, kollektivtrafik och regional utveckling i Västra Götaland. De ska utveckla området Västra Götaland genom att bidra till att det finns utbildning, jobb och en bra fritid. Regionen styrs av politiska beslut som fattas av folkvalda politiker i styrelser och nämnder. Det ingår också i regionens uppdrag att driva på och stimulera utvecklingen mot ett fossiloberoende Västra Götaland.

Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi (RUS) och regionens arbete med den har sin grund i det uppdrag som alla regioner har från regeringen att utarbeta en regional utvecklingsstrategi och samordna genomförandet. RUS:en utgår från "Vision Västra Götaland" och anger en riktning för hur regionen ska utvecklas till 2030, med utblick mot 2045. Den beskriver mål och prioriteringar där takten i omställningen behöver öka, och vägleder länets aktörer i det gemensamma arbetet med regional utveckling. Arbetet med elektrifieringen är en av fyra tvärsektoriella västsvenska kraftsamlingar i Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi 2021–2030.

4. Fyra strategiska områden för att nå målen

För att konkretisera klimat- och energiomställningen och vad som behöver ske för att vi ska nå målen presenteras i detta avsnitt fyra strategiska områden; Industrins omställning, Transportsektorns omställning, Markanvändning samt Resurshushållning och energieffektivisering. För varje område beskrivs relevanta mål, nulägesbild för Västra Götaland, hur kommunens roll ser ut samt långsiktiga visioner för området.

4.1. Industrins omställning är avgörande för att nå klimatmålen

Industrisektorn i Västra Götaland står för 46% av länets totala växthusgasutsläpp²⁶. Sektorn och utsläppen domineras av några få men stora anläggningar inom raffinaderi, kemiindustri, cementproduktion och kraftvärmeverk. Om Västra Götalands regionala klimatmål om fossiloberoende till 2030 ska nås behöver utsläppen från dessa verksamheter minska drastiskt på kort sikt²⁷.

Industrins omställning är också en avgörande faktor för att bibehålla och stärka konkurrenskraften i vårt län. Västra Götalands ekonomi är beroende av en framgångsrik exportindustri, och omställningen av industrin är avgörande för att behålla konkurrenskraft samt attrahera nya etableringar²⁸.

Den västsvenska industrins energianvändning består idag av såväl olja och gas som el, där gas utgör en betydande del av energimixen²⁹. Västra Götalands industri är mer utsläppsintensiv än Sveriges som helhet, då den står för cirka en femtedel av den svenska industrins ekonomiska värde men en tredjedel av växthusgasutsläppen. Att ställa om industrin i Västra Götaland är därför av stor vikt för att minska våra klimatutsläpp. Omställningen kan uppnås genom att ersätta fossil energi och fossila råvaror med fossilfria och förnybara alternativ.

4.1.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

Industrins omställning kräver tillgång till fossilfri el, tillgänglig biomassa, vätgas och biogas, cirkulära system som tar vara på restströmmar, med mera. För att tillgodose industrins behov av fossilfri el i

²⁶ SMHI (2024), [Nationella emissionsdatabasen](#)

²⁷ Forskarråd för Västra Götalands klimatomställning (2023), [Västra Götalands klimatomställning: Industrin i fokus: VGR Analys 2023:65](#)

²⁸ ACCEL (2024), [Framtidens elförsörjning i Västra Götaland En rapport från samverkansplattformen ACCEL](#)

²⁹ Länsstyrelsen Västra Götaland (2023), [Sankey-2020-Västra-Götalands-Län-230130.png \(1108x818\)](#)

Västra Götaland kommer det att krävas ökad lokal och regional elproduktion, kraftigt ökad elnätsutbyggnad samt ett mer effektivt användande av elnätet. Likaså behövs ökad produktion av fossilfri vätgas och biogas samt infrastruktur för dessa energislag, liksom en omställning till cirkulära system.

För att möta industrins behov av energi och öka försörjningsberedskapen krävs en kraftig utbyggnad av gasproduktion och gasnät. Gasbranschens målbild i den senaste färdplanen för fossilfrihet är en femdubbling av biogasproduktionen i Sverige samt en produktion av fossilfri vätgas motsvarande 33 TWh redan till 2030³⁰. De senaste åren har en större utbyggnad av biogasproduktion pågått i Västra Götaland, med stöd från Klimatklivet. Med pågående beviljade projekt väntas produktionen i länet dubblas de närmaste åren och, om samtliga projekt blir genomförda väntas produktionen närma sig 1 TWh i Västra Götaland år 2030. År 2023 var biogasproduktionen i Västra Götaland 345 GWh³¹.

När vi genomför omställningen och ökar energiproduktionen behöver vi samtidigt se till att hushålla med den energi och de resurser vi har. Det är ett viktigt perspektiv för att lyckas med helheten, och något som vi utvecklar vidare under fokusområdet "Resurshushållning och energieffektivisering".

För att nå EU:s klimatmål behöver industrins utsläpp minska och utsläppshandelssystemet EU ETS är ett centralt verktyg för att lyckas med detta och göra det lönsamt med fossilfria råvaror. För att nå EU:s 55-procentmål ska utsläppen i EU ETS minska med 62 procent till 2030 jämfört med 2005 års nivåer (Tidigare var målet för EU ETS en minskning med 43 procent för samma period³²). Utsläppshandeln kommer också att utökas till bland annat transportsektorn i det så kallade "ETS2" (beskrivs mer under transportsektorns omställning). Ytterligare ett viktigt initiativ från EU som rör industrins omställning är "paketet om marknaderna för vätgas och koldioxidfri gas". Det syftar till att få till ett skifte från fossil till förnyelsebar gas inom EU till 2030³³.

Nationellt stöttar staten industrins omställning på ett konkret sätt genom investeringsstöd. Framför allt handlar det om stöden "Industriklivet" och "Klimatklivet". Industriklivet ger stöd till ny teknik som krävs för att möjliggöra industrins omställning³⁴. Klimatklivet ger stöd till utsläppsminskningar inom flertalet sektorer, där industrin är en sektor. Stödet från Klimatklivet går i större utsträckning till mer etablerad teknik jämfört med Industriklivet (se mer om Klimatklivet under "Transportsektorns omställning").

I Länsstyrelsens nyligen framtagna "Regional handlingsplan för elektrifiering" (se Bilaga 3) föreslås ett antal åtgärder för att möjliggöra elektrifieringen i Västra Götaland. Dessa riktar sig dels till den regionala nivån, dels till den nationella. Alla åtgärder syftar till att möjliggöra industrins- (och transportsektorns) omställning. De åtgärder som tydligast kopplar till kommuners arbete med energiomställning och energiplanering är "Ta fram regionala planeringsunderlag" samt "Utred förutsättningar för att förbättra tillgänglighet till energistatistik"³⁵.

För att uppnå både nationella och regionala klimatmål krävs inte bara minskade utsläpp utan även negativa utsläpp, där mer koldioxid (CO₂) tas bort från atmosfären än vad som släpps ut. Här spelar CCS, särskilt bio-CCS (där CO₂ från biomassa fångas in), en avgörande roll. Koldioxidavskiljning och lagring (CCS) samt koldioxidavskiljning och användning (CCU) är tekniker som syftar till att minska

³⁰ Fossilfritt Sverige (2024), [Gasbranschens-uppgraderade-färdplan-Fossilfritt-Sverige.pdf](#)

³¹ Energimyndigheten (2024), [Något minskad biogasproduktion i Sverige under 2023](#)

³² Naturvårdsverket (2024), [Sveriges del av EU:s klimatmål](#)

³³ Europeiska rådet (2025), [55 %-paketet: från fossil gas till mer miljövänlig gas - Consilium](#)

³⁴ Energimyndigheten (2025), [Industriklivet](#)

³⁵ Länsstyrelsen Västra Götaland (2024), [Regional handlingsplan för elektrifiering. Länsstyrelsen Västra Götaland](#), s. 5

mängden CO₂ i atmosfären. CCS innebär att CO₂ fångas in från industriella processer eller energiproduktion och lagras permanent under jord, och CCU handlar om att använda den infångade koldioxiden som råvara i olika industriella processer, såsom tillverkning av syntetiska bränslen eller material. CCS är också nödvändigt för processer där koldioxidutsläpp inte går att undvika, till exempel vid produktion av cement. Regeringen har avsatt betydande medel för att stödja utvecklingen av CCS-teknik i Sverige. Västkusten i Sverige, med sin koncentration av raffinaderier och petrokemisk industri, är en central plats för implementeringen av koldioxidinfångning. Flera företag har planer på att under kommande år införa CCS och CCU i sina processer för att minska utsläppen.

4.1.2. Kommunens roll i industriomställningen

Kommunen har en viktig roll i att bidra till industrins omställning. Den kommunala energiplaneringen är ett av kommunens viktigaste verktyg för att göra det. Även om den kommunala energiplaneringen berör mer än bara industrins omställning, är den avgörande för att möjliggöra de stora förflyttningar som krävs för att få till stånd en omställning av industrin. Det är förmodligen också där en kommun har störst möjlighet att vara med och bidra till industrins omställning. Genom kommunal energiplanering kan kommunen ta vara på sina möjligheter och sin rådighet, och på så vis strategiskt påverka och vara med och leda utvecklingen inom klimat- och energiomställningen i stort. En kommuns lokala arbete är betydelsefullt och kan göra stor skillnad även för utvecklingen på regional och nationell nivå.

Övergripande har en kommun rådighet över energiomställningen på olika sätt; som fastighetsägare, markägare, genom kommunala bolag och genom upphandling. Men också genom att stötta och leda utvecklingen lokalt och vara ett föredöme som visar på möjligheter och visioner för framtiden.

Mer specifikt finns det ett antal områden där kommunens roll i energiplaneringen är extra viktig (punkterna nedan utifrån Energimyndighetens vägledning för kommunal energiplanering³⁶);

- Formulera berättelsen om framtiden
Ta fram en målbild och ett önskvärt tillstånd för framtiden. Detta kan vara ett sätt för en kommun att fungera som samlande kraft, genom att visa på visioner och mål. Det kan också fungera som ett verktyg för att förankra arbetet med medborgarna.
- Använd befintliga verktyg inom samhällsplanering
Kommunens roll och verktyg inom samhällsplanering kan användas för att möjliggöra ny elproduktion, eldistribution samt lösningar för energilagring. Den fysiska planeringen, med översiktsplan och detaljplan är särskilt viktig, eftersom ett kraftigt utbyggt elsystem innebär förändrad mark- och vattenanvändning. Samhällsplaneringen kan också användas för att skapa ett mer resurseffektivt samhälle (se mer under fokusområdet "Resurshushållning och energieffektivisering").
- Var en samlande och aktiv part i samverkan med andra
Klimat- och energiomställningen kommer att påverka många olika verksamheter och delar av samhället. Kommunen kan fungera som en samlande part, som bidrar till att öka medvetenheten för omställningen. Det handlar också om att använda kommunens rådighet för att stötta olika aktörers behov i omställningen.
- Bidra till att säkerställa trygg energiförsörjning
Kommunen har ett geografiskt samordningsansvar när det gäller att trygga energiförsörjningen. Det är många aktörer som behöver samverka för att säkerställa detta, vilket kräver samordning. En betydande del av energiförsörjningen ägs av privata

³⁶ Energimyndigheten (2024), [Vägledning för kommunal energiplanering](#)

aktörer, vilket gör att kommunen behöver samverka med dessa i arbetet med att trygga energiförsörjningen.

Kommunen har ytterligare möjligheter att bidra till industrins omställning, i och med sitt ansvar för tillsyn och kontroll inom miljöbalken³⁷, specifikt inom området energihushållning. Det går att läsa mer om det under fokusområdet ”Resurshushållning och energieffektivisering”.

VISION 2045

Västra Götaland år 2045...

- Vi har en fossilfri, effektiv och konkurrenskraftig industrisektor som hanterar resurser cirkulärt och giftfritt.
- Industrisektorn har cirkulära och hållbara värdekedjor.
- Den lokala energiproduktionen har ökat och möjliggör god tillgång till energi och effekt.
- Energilagring och flexibel elanvändning bidrar till ett välfungerande energisystem.

4.2. Transportsektorn – samhällsplanering, drivmedel, energieffektivitet

Transportsektorn står för cirka en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Av dessa orsakar vägtrafiken mer än 90 procent av utsläppen³⁸. I Västra Götaland är transportsektorns utsläpp cirka en fjärdedel av länets totala utsläpp³⁹. Transportsektorns andel av utsläppen är alltså mindre i Västra Götaland jämfört med Sverige som helhet, vilket delvis kan sägas bero på att industrin i länet är mer omfattande med högre utsläpp, jämfört med resten av Sverige.

För att minska transportsektorns utsläpp krävs flera saker. Man brukar prata om ”de tre benen för transportsektorns omställning”. Det handlar om;

- ett transporteffektivt samhälle,
- hållbara förnybara drivmedel inklusive elektrifiering samt
- energieffektiva fordon och fartyg⁴⁰.

4.2.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

Riksdagen har slagit fast att transportpolitikens övergripande mål är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Det finns även ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö kvalitetsmålen nås. Dessutom finns under Sveriges klimatmål ett etappmål för transportsektorn. Det innebär att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. Inrikes luftfart ingår inte i målet, utan ingår i EU:s utsläppshandelssystem⁴¹. Detta etappmål är nu del av en större översyn hos Miljömålsberedningen⁴².

På EU nivå finns en rad initiativ för att minska utsläppen från transportsektorn⁴³;

³⁷ SKR (2022), [Tillsyn och kontroll | SKR](#)

³⁸ Naturvårdsverket (2024), [Sveriges utsläpp av växthusgaser](#)

³⁹ Sveriges miljömål, [Västra Götalands län - Sveriges miljömål](#)

⁴⁰ Rätt för klimatet SOU s.379, [Rätt för klimatet, SOU 2022:21](#)

⁴¹ Länsstyrelserna (2024), [Hur kan vi göra länstransportplanerna mer klimatsmarta?](#)

⁴² Regeringen (2025), [tillaggsdirektiv-till-miljomalsberedningen-m-201004-om-utformningen-av-svenska-etappmal-till-2030-dir.-20253.pdf](#)

⁴³ Europaparlamentet, [Den gemensamma transportpolitiken: översikt | Faktablad om Europeiska unionen | Europaparlamentet](#)

- Ett viktigt initiativ är "förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen" (engelsk förkortning AFIR) som beslutades under 2023. Den innehåller ett åtgärds paket för utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen i EU:s medlemsstater. Förordningen innebär bindande krav, bland annat kring omfattning, kapacitet och geografisk lokalisering, för laddinfrastruktur för tunga och lätta fordon samt tankinfrastruktur för vätgas. Det finns också mål för flytande metan för tunga vägfordon och i hamn. Dessutom finns mål för landströmsförsörjning av fartyg ⁴⁴.
- En förordning som beslutades 2023 (förordning 2023/851) där det bland annat utvecklas strängare utsläppsgränser och man fasar ut produktion av bilar med förbränningsmotor senast 2035 för att möjliggöra för batteridrivna fordon. Enligt förordningen ska bilar med förbränningsmotor som drivs med e-bränslen fortsatt vara tillåtet efter 2035.
- 2023 beslutades också att EU:s utsläppshandel ska utökas i vad som benämns "ETS2", där förbränning av fossila bränslen från vägtransporter, byggnader och ytterligare sektorer ska ingå ⁴⁵. Det är ett separat system med egna utsläppsrätter. Systemet riktar sig inte till de enskilda utsläpparna utan till de företag som tillhandahåller fossila bränslen, till exempel drivmedelsdistributörer och gasleverantörer ⁴⁶.
- En förordning om hållbara flygbränslen (REFuelEU Aviation). Beslutades 2023 och innehåller regler för flygplansoperatörers användning av hållbara flygbränslen
- En förordning om hållbara bränslen för sjötransport (FuelEU Maritime). Beslutades 2023 och innehåller regler som begränsar växthusgasintensiteten i den energi som används på fartyg som ankommer till eller avgår från EU-hamnar. Fartyg åläggs också att använda landströmsanslutning eller utsläppsfri teknik i EU-hamnar.

På regional och nationell nivå har planeringen av transportinfrastrukturen stor betydelse. Planeringen ska utgå från det övergripande transportpolitiska målet (se ovan). Satsningarna på transportinfrastruktur är en av statens största investeringar, och har stor påverkan på hela samhällsplaneringen samt flertalet miljömål ⁴⁷. Västra Götalandsregionen, de fyra kommunalförbunden samt länets kommuner är involverade i processerna kring den regionala infrastrukturplanen och kan genom detta påverka transportinfrastrukturens utveckling i länet⁴⁸.

På regional och nationell finns också ett antal olika investeringsstöd som bidrar till omställningen av transportsektorn;

- Klimatklivet är ett brett investeringsstöd till åtgärder som minskar utsläpp av växthusgaser. Inom Klimatklivet ges stöd till olika åtgärder inom transportsektorn, till exempel stöd för etablering av laddinfrastruktur, produktion av biogas, biogas- och vätgastankstationer, klimatinvesteringar inom sjöfarten, cykelgarage med mera.
- Regionala elektrifieringspiloter är ett stöd till laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas för tunga transporter, som Energimyndigheten ansvarar för. Syftet är att påskynda elektrifieringen av godstransporter i Sverige.
- "Ladda bilen" är ett stöd till laddinfrastruktur vid bostäder och arbetsplatser, som Naturvårdsverket ansvarar för.

⁴⁴ Energimyndigheten, "Om AFIR"; [Handlingsprogram och lägesrapporter enligt krav i AFIR](#)

⁴⁵ Naturvårdsverket, ETS 2, [ETS 2 – Utsläppshandelssystem för vägtransporter, byggnader och ytterligare sektorer](#)

⁴⁶ Naturvårdsverket, [Frågor och svar om ETS 2](#)

⁴⁷ Länsstyrelserna (2024), [Hur kan vi göra länstransportplanerna mer klimatsmarta?](#)

⁴⁸ Västra Götalandsregionen, [Regional infrastrukturplan 2022 - 2033](#)

I Länsstyrelsen Västra Götalands regionala handlingsplan för elektrifiering lyfts en åtgärd på regional och lokal nivå som handlar om att kartlägga det framtida effektbehovet för elektrifiering av tunga transporter. Tanken är att ta fram ett regionalt underlag som visar framtida godsflöden samt elnätets utveckling. Det ska ge förståelse kring hur de två systemen kan fungera tillsammans, och förhoppningsvis bidra till en ökad elektrifiering av den tunga trafiken⁴⁹.

4.2.2. Kommunens roll i transportsektorns omställning

Ett sätt för kommunen att systematisera arbetet med transporter är att ta fram en trafikstrategi. Den visar den övergripande inriktningen för kommunens arbete med transporter, och kan med fördel tas fram i samband med kommunens översiktsplan⁵⁰. Vidare kan kommunen arbeta i den fysiska planeringen med att främja kollektivtrafik samt gång- och cykelmöjligheter, för att planera för ett mer transporteffektivt samhälle. Det kan ske genom att arbeta för att anpassa bebyggelsen och transportinfrastrukturen för att skapa närhet och tillgänglighet till olika målpunkter i kommunen. Det är ett långsiktigt arbete, som hanterar stora strukturer och tröga processer. Arbetet kan bidra till att utsläppen från transporter minskar samtidigt som invånare och näringsliv fortsatt har goda möjligheter att transportera sig. Här är också samverkan med Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden viktig, då de har en stor roll i planeringen av transportinfrastruktur.

Kollektivtrafiken är central för att bidra till transportsektorns omställning. För att kollektivtrafikplanering och bebyggelseutveckling i kommunen ska gå hand i hand behöver kollektivtrafiken ingå i ett tidigt skede i planeringen, gärna redan i översiktsplanen. Det är viktigt att kollektivtrafiken och det hållbara resandet får ta plats i stödjande dokument. Genom att ha en tidig dialog med Västtrafik möjliggörs gemensamt arbete med utvecklingen av kollektivtrafiken i kommunen. Enligt Västra Götalandsregionens aktualiserade miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken från 2022⁵¹ prioriteras i första hand el som drivmedel, sedan biogas och sist flytande biodrivmedel, för att bidra till att minska koldioxidutsläppen från kollektivtrafiken.

För att främja elektrifieringen av transportsektorn bör kommunen ta hänsyn till den i arbetet med fysisk planering, till exempel genom att planera för vilka markområden som är lämpliga för laddinfrastruktur och hur el- och effektförsörjningen ser ut för dessa platser. Elektrifieringen av fordonsflottan innebär framför allt en effektutmaning⁵². Olika typer av förnybara drivmedel är en annan viktig del av transportsektorns omställning, som komplement till elektrifieringen av fordonsflottan. Vissa transporter kan lämpa sig bättre för olika typer av förnybart drivmedel i stället för el, och då är det viktigt att planera för dessa. Biogas har länge varit ett energislag som använts för transporter, och där finns det fortsatt stora möjligheter, särskilt för den tunga trafiken. Vätgas och HVO är andra förnybara drivmedel som kan vara aktuella.

En metod för att få en bättre förståelse för hur trafiksituationen i kommunen ser ut är att göra analyser kring trafikflöden och eventuellt en resvaneundersökning. Det kan sedan ligga till grund för kommunens fortsatta arbete med att främja hållbara transporter på olika sätt.

Kommunen kan också arbeta med en omställning av den egna fordonsflottan. EU direktivet "Clean Vehicles Directive" reglerar upphandling av fordon i offentliga verksamheter, och anger att en viss andel av fordonen ska vara "rena fordon"⁵³. Kommunen behöver ha en strategi för hantering av den

⁴⁹ Länsstyrelsen Västra Götaland, [Regional handlingsplan för elektrifiering, Länsstyrelsen Västra Götaland](#) s.84–86.

⁵⁰ Boverket (2024), [Trafikstrategi - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

⁵¹ Västra Götalandsregionen, [Kollektivtrafikens miljö- och klimatstrategi - Västra Götalandsregionen](#)

⁵² Energimyndigheten "Vägledning för kommunal energiplanering", [Elektrifiering i transportsektorn](#)

⁵³ Biodriv Öst (2024), [Faktablad Clean Vehicles Directive \(CVD\) - BioDriv Öst](#)

egna fordonsflottan i sin helhet, sett till byggnation av laddinfrastruktur och val av drivmedel för de fordon som ej elektrifieras. Här kan kommunen också fortsatt spela en viktig roll för möjligheten till infrastruktur för andra hållbara drivmedel, såsom biogas, i Västra Götaland. I arbetet med omställningen av den egna fordonsflottan är det även viktigt att ta med beredskapsperspektivet i arbetet. IVL Svenska Miljöinstitutet har under våren 2025 arbetat fram ett faktablad för hur kommuner kan arbeta med fordonsflottans omställning och krisberedskap, som kan fungera som vägledning⁵⁴.

VISION 2045

Västra Götaland år 2045...

- Transportsektorn är helt fossilfri.
- Samhället är planerat och byggt så att människors transportbehov minimeras.
- I städer och tätorter är gång-, cykel- och kollektivtrafik det självklara valet för att transportera sig.
- På landsbygden är tillgången till service god, även utan tillgång till bil.
- Det finns enkla och kostnadseffektiva lösningar för att dela på transportmedel.

4.3. Markanvändningens betydelse för klimatomställningen ökar

EU:s förordning om skog och mark (LULUCF, Land Use, Land Use Change and Forestry) syftar till att öka kolinlagringen i och minska utsläppen från brukade marktyper som skog, åker-, och betesmark. På nationell nivå minskar nettoupptaget i skog⁵⁵, men på länsnivå saknas tillförlitliga data. För jordbruket finns data för utsläppen och år 2023 var dess andel av utsläppen i Västra Götaland 12%⁵⁶. Inom jordbruket består utsläppen främst av metan- och lustgas från växtodling och djurhållning, fossil energianvändning samt markanvändning⁵⁷.

Kolinlagring sker via fotosyntesen då luftens koldioxid lagras som biomassa i form av träd och andra växter, och i marken i form av rötter eller markkol. Koldioxiden frigörs när träden avverkas, eller dör av andra anledningar, och biomassan bryts ned eller bränns upp.

Västra Götaland är ett av landets viktigaste län för jordbruk och livsmedelsproduktion med stora arealer av högproduktiv åkermark. Jordbruket bidrar också till att ersätta fossila råvaror och på så vis minska utsläppen inom andra sektorer, exempelvis genom att producera biogas från jordbrukets restströmmar. Rötresten från biogasproduktionen bidrar samtidigt till att minska beroendet av importerad mineralgödsel, vilket stärker länets försörjningsberedskap och minskar sektorns utsläpp.

Västra Götaland har ett stort och aktivt skogsbruk med stora arealer av skog. Av alla län i landet är Västra Götaland det län som har flest enskilda skogsägare. Det är inte ovanligt att dessa äger både skog- och jordbruksmark. Skogsbruket är delvis präglat av förhållandevis små arealer med aktivt skogsbruk, jämfört med hur skogsbruket bedrivs i andra län med mycket skogsbruk.

Fig. X. Här ska det in en figur som visar andelen (%) av olika slags mark i Västra Götaland: skogsmark, jordbruksmark med mera

⁵⁴ IVL Svenska Miljöinstitutet (2025), [Faktablad: Krisberedskap och fordonsflottans omställning](#)

⁵⁵ [Nettoutsläpp och nettoupptag av växthusgaser från markanvändning \(LULUCF\)](#)

⁵⁶ [Nationella emissionsdatabasen](#)

⁵⁷ [Klimatpolitiska rådets rapport 2025](#)

I länet finns stora arealer våtmark. Utdikade våtmarker orsakar stora utsläpp av växthusgaser, på nationell nivå jämförbara med vägtrafikens. Åtgärder för att minska dessa är därför viktiga att genomföra. Under många år dikades stora arealer över hela landet ut för att öka produktiviteten i både skogs- och jordbruk, men trenden har vänt. I stället finns det nu mål och finansiering för att återställa utdikade våtmarker vilket har flera positiva effekter. Våtmarker gör att mer vatten kan hållas i landskapet, de kan minska utsläppen av växthusgaser och gynnar biologisk mångfald⁵⁸. Att öka landskapets naturliga vattenhållande förmåga är också en viktig klimatanpassningsåtgärd.

Även inom jordbruket finns potential att öka kolinlagringen i den mark som brukas genom att anpassa och förändra bruksmetoderna. Genom att till exempel använda mer varierade växtföljder, odla fleråriga grödor och integrera baljväxter kan kolhalten i marken öka, vilket både förbättrar jordhälsan och bidrar till klimatnyttan⁵⁹.

4.3.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

På nationell nivå är kolinbindningen kopplad till markanvändning avgörande för att Sverige ska kunna nå uppsatta klimatmål. Nästan två tredjedelar av Sveriges landyta består av skog och ytterligare en stor andel är jordbruksmark eller något slags våtmark. Genom att bruka jord och skog på ett mer hållbart sätt kan Sverige både minska utsläppen av växthusgaser och öka upptaget av koldioxid mer än idag, även om inbindningen av kol i mark redan är betydligt större än vad som avges. 2023 var till exempel nettoinlagringen av koldioxid i skogsmark cirka 31 miljoner ton⁶⁰.

Målet med förordningen om skog och mark är att hela EU ska uppnå ett årligt nettoupptag av växthusgaser på minst 310 miljoner ton koldioxidekvivalenter till 2030. För Sveriges del innebär detta att nettokolupptaget jämfört med nu till dess ska öka med 3,9 miljoner ton per år jämfört med genomsnittet för perioden 2016–2018.

Under det senaste seklet har Sveriges skogar fungerat som en betydande kolsänka. Under perioden 1990 till 2023 varierade det årliga nettoupptaget mellan 32 och 61 miljoner ton koldioxidekvivalenter, med ett genomsnitt på 55 miljoner ton per år. Nettoupptaget har dock minskat de senaste åren, främst på grund av ökad avverkning och minskad tillväxt till följd av torka och insektsangrepp⁶¹. För att vända denna trend och uppfylla både nationella klimatmål och EU-åtaganden har olika åtgärder utretts. Miljömålsberedningen presenterade i februari 2025 ett antal förslag som bland annat inkluderar åtgärder som skogsgödsling, förlängda omloppstider, återvätning av torvmarker och odling av mellangrödor. Dessa åtgärder syftar till att öka nettoupptaget med upp till 7 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år till 2030⁶².

Enligt Naturvårdsverkets underlagsrapport till regeringen i april 2025 ser Sverige med hittills beslutade styrmedel inte ut att nå något av klimatmålen för 2030, 2040 och 2045. Särskilt utmanande är det enligt Naturvårdsverket för målet kopplat till skog och mark i LULUCF-sektorn. För att uppfylla EU:s krav krävs därför fler åtgärder som ökar kolinlagringen i jord- och skogsbruk⁶³.

På lokal och regional nivå saknas det tillförlitliga och aktuella data eller metodik för att beräkna till exempel kolinlagring i skogsmark, avgång av växthusgaser från jordbruksmark eller utdikade

⁵⁸ Naturvårdsverket (2024), [Våtmarker och klimat](#)

⁵⁹ Formas (2021), [Växtföljers påverkan på inlagring av organiskt kol i jordbruksmark](#)

⁶⁰ [Skog - Utsläpp och upptag av växthusgaser, Naturvårdsverket](#)

⁶¹ Naturvårdsverket (2025), [Nettoutsläpp och nettoupptag av växthusgaser från markanvändning \(LULUCF\)](#)

⁶² Regeringen (2025), [Miljömålsberedningens förslag om en strategi för hur Sverige ska leva upp till EU:s åtaganden inom biologisk mångfald respektive nettoupptag av växthusgaser från markanvändningssektorn \(LULUCF\)](#)

⁶³ Naturvårdsverket (2025), [Naturvårdsverkets underlag till regeringens klimatredovisning 2025](#)

torvmarker. Detta innebär att det inte går att göra några säkra bedömningar av hur stora dessa är i länet. Data över kolinlagring eller utsläpp från skog och mark saknas i SMHI:s emissionsdatabas. Utifrån nationella data som Riksskogstaxeringen och erfarenheter från andra delar av landet kan ändå en del generella slutsatser dras om tillståndet i länet och åtgärder och prioriterade områden föreslås för att markanvändningens roll som kolsänka i länet ska förstärkas.

Inom markanvändningssektorn finns en rad målkonflikter. En tydlig sådan är en ökad efterfrågan på biomassa som skogsråvara och andra så kallade gröna kolatomer från flera sektorer. Energibranschen ser biobaserade bränslen som en viktig del av omställningen från fossila bränslen, och plastindustrin samt andra delar av industrin vill ersätta fossila insatsråvaror med förnybara alternativ. I samtliga långtidsscenarier från Energimyndigheten över det svenska energisystemet minskar biobaserad kraft- och fjärrvärme till år 2050 kraftigt, till följd av stigande priser på biomassa som i sin tur beror på ökad konkurrens⁶⁴. Sammantaget riskerar ett höjt uttag av biomassa som en följd av ökad efterfråga på skogsråvara påverka skogens förmåga att lagra koldioxid negativt.

En annan målkonflikt handlar om balansen mellan uttaget av skogsbiomassa och biologisk mångfald. Sverige har åtagit sig att bevara natur och biologisk mångfald genom internationella avtal som Konventionen om biologisk mångfald via det så kallade Kunming-Montreal-ramverket⁶⁵. Även EU ställer krav på ökat skydd av naturskogar och urskogar genom naturrestaureringsförordningen som antogs 2024⁶⁶.

Vidare finns en spänning mellan kortsiktiga och långsiktiga klimatåtgärder beroende på vad det avvertrade trädet används till. Virke som används till hus eller möbler är exempel på när träprodukter blir en slags kolsänka, medan kortlivade produkter som papper eller kartong från skogen ofta innebär att kolet återgår till atmosfären i form av koldioxid efter i genomsnitt bara några år. Att använda mer biomassa för energi och virke kan alltså ge utsläppsminskningar inom andra sektorer, men på sikt minska mängden koldioxid som binds i skogen om avverkningsöverstiger tillväxten. Det gör att politiken måste balansera mellan att nyttja skogen för utsläppsminskningar idag och att bevara den som kolsänka på lång sikt. Samtidigt behöver den ekonomiska nyttan av skogsbruket och dess produktion och export av virke och pappersmassa för ett antal både stora och små aktörer längs värdekedjan säkras. Skogsstyrelsens senaste skogliga konsekvensanalys (SKA 22) visar i alla scenarier ett framtida ökat kolförråd men en avtagande kolsänka och att valet av skogsbruksmetoder är avgörande för såväl kolförrådets tillväxt som utvecklingen för naturvärden⁶⁷.

Sammanfattningsvis är LULUCF-sektorn avgörande för Sveriges klimatpolitik, men samtidigt förknippad med svåra målkonflikter. Det krävs noggranna avvägningar mellan olika intressen för att kunna nå både klimatmål och bevarandemål.

4.3.3. Kommunens roll i markanvändningen

Tillsammans med Västra Götalandsregionen äger länets kommuner och deras kommunala bostadsbolag drygt 126 000 ha mark (2020)⁶⁸ och är därmed en viktig aktör för markanvändningen.

Användning av kommunal mark kan på olika sätt bidra till att antingen minska utsläppen av växthusgaser eller öka inbindningen av koldioxid via så kallade negativa utsläpp. För att främja

⁶⁴ [Energimyndigheten \(2025\), Scenarier över Sveriges energisystem](#)

⁶⁵ Naturvårdsverket (2025), [Konventionen om biologisk mångfald \(CBD\)](#)

⁶⁶ Naturvårdsverket (2025), [EU-förordning för att restaurera natur](#)

⁶⁷ [Skogsstyrelsen 2022, Skogliga konsekvensanalyser](#)

⁶⁸ [SCB, Markägande efter region och ägarkategori](#)

kolinlagring kan kommuner vidta olika åtgärder beroende på vilken slags kommunal mark det rör sig om.

Genom att till exempel öka mängden grönytor i stadsmiljö, samt öka tillväxten i den som redan finns, kan mer koldioxid bindas i vegetation och mark. Att plantera fler träd är ett sätt att relativt snabbt öka kolinbindningen. Mer grönytor och fler träd har generellt sett positiva effekter för en rad andra svenska miljömål och är även ett sätt att klimatanpassa tätorter mot både översvämningar och höga temperaturer.

Kommuner äger också ofta annan mark än den i stadsmiljö och tätorter. När det gäller skogbevuxen mark, kan åtgärder vidtas för att öka kolinlagringen i skogen genom att säkerställa att träden i genomsnitt tillåts växa längre tid än om skogsbruk bedrivs utifrån traditionella skogsbruksmetoder. Många kommuner i länet har under de senaste åren antagit skogspolicys som ofta innebär att den kommunala skogen ska skötas med hyggesfria eller liknande metoder. Om kommunen har jordbruksmark som arrenderas ut till lantbrukare kan man ställa krav på att jordbruket på dessa marker ska bedrivas på ett sätt som gynnar kolinlagring – till exempel genom att ha fånggrödor, varierad växtföljd med mera. Om en kommun har utdikade våtmarker så kan dessa återställas genom återvätning. Om det rör sig om torvmarker så kan utsläppen av växthusgaser minska kraftigt och klimatnyttan därmed vara stor. Detta är en åtgärd som bör prioriteras om kommunen har den typen av områden på sin mark. Vägledning om lämpliga områden för återvätning finns framtaget av Naturvårdsverket⁶⁹.

Vid exploatering av mark, exempelvis för nya verksamhetslokaler eller bostadsområden, har kommunen via sitt planmonopol en viktig roll. Vid exploatering av all ny mark behöver vanligen en rad avvägningar mellan olika intressen och mål göras, en sådan sak kan vara vilket slags mark som tas i anspråk utifrån vilka växthusgasutsläpp det kan ge upphov till. Detta börjar allt oftare uppmärksammas och ett generellt råd är att torvmark om möjligt bör undvikas med hänsyn till de växthusgaser som exploatering i sådana områden innebär. Områden bestående av torvmark bör därför markeras i kommunens översiktsplan så att det finns med i planeringsunderlaget.

Ett antal kommuner längs kusten har en del mark vid eller i grunda havsområden. För att både öka kolinlagring och på en rad andra sätt gynna det marina livet, inte minst som uppväxtmiljöer för fiskyngel av olika arter, kan kommunen där så är lämpligt också arbeta med att återetablera ålgräs på områden där det har försvunnit. Ålgräsängar har stor potential att lagra kol i bottensedimentet och fungerar alltså som kolsänka i havet.

Vidare kan en kommun också bidra till negativa utsläpp genom att använda biokol i parker och planteringar samt främja träkonstruktioner vid byggnation av nya verksamhetslokaler eller bostäder. Detta räknas inom LULUCF som negativa utsläpp och bidrar på så sätt också till att nå de nationella åtagandena gentemot EU.

Kommuner med egna energibolag för fjärrvärme från biomassa kan på sikt även bli aktuella för koldioxidinfångning (bio-CCS). Detta kommer inom en överskådlig framtid dock troligen endast beröra stora aktörer. Framtida prisutveckling på biomassa kan också komma att påverka dessa verksamheter.

VISION 2045

Västra Götaland år 2045...

- Jordbruksmark och skog brukas på sätt som både binder mer kol och bevarar och gynnar biologisk mångfald.

⁶⁹ [Naturvårdsverket, Potentiellt återvättningsbara objekt på kommunens mark](#)

- Våra städer och tätorter har en stor andel grönytor och träd.
- En betydande andel av länets utdikade våtmarker och torvmark har återställts.

4.4. Resurshushållning och energieffektivisering – cirkulär omställning

Användningen av naturresurser i världen har under de senaste 50 åren ökat nära fyra gånger, och fortsätter öka. Utvinning av råvaror och bränslen samt produktion och transport av till exempel livsmedel och olika konsumtionsvaror står för stora utsläpp av växthusgaser och är också en starkt bidragande orsak till förlust av ekosystem och biologisk mångfald. För att minska resursanvändningen och begränsa klimat- och miljöpåverkan behöver den globala ekonomin därför bli betydligt mer cirkulär⁷⁰. Idag är Sverige enbart 3,4 % cirkulärt, vilket innebär att majoriteten av de resurser som används i Sverige kommer från jungfruliga källor⁷¹.

För att kunna nå både mål för energi och klimat samt övriga miljömål är det nödvändigt att ställa om de idag huvudsakligen linjära system för produktion och konsumtion som dominerar i samhället. Resurshushållning är centralt och ekonomin som helhet behöver bli mer cirkulär. Att på olika sätt minimera uppkomst av avfall och öka nyttjandegraden av både material och resurser genom återanvändning, återvinning och förlängd livslängd på konsumtionsvaror kan bidra. Inom området finns det både positiva och negativa rapporterade trender⁷²⁷³.

I en cirkulär ekonomi designas produkter för att ha lång livslängd, vara lätta att reparera och uppgradera samt för att underlätta materialåtervinning. Därmed minskar behovet av uttag av nya jungfruliga material från naturen. En viktig del av cirkulär ekonomi är att hitta nya affärsmodeller och utmana rådande normer kring beteenden och konsumtion.

En annan viktig aspekt av resurshushållning är effektivisering av energianvändningen. Energimyndigheten bedömde 2024 att det finns en s.k. ”teknoekonomisk potential” på kort sikt (fram till år 2030) för att minska elanvändningen genom energieffektivisering med mellan 20-25 TWh el (teknoekonomisk potential är teknisk potential kombinerat med bedömning av lönsamhet). Den största potentialen finns i sektorn bostäder och service⁷⁴. Energieffektivisering fyller en viktig funktion i energiomställningen och elektrifieringen av samhället. Det handlar om att utnyttja resursen energi så effektivt som möjligt i alla sektorer för att bidra till ett hållbart energisystem. Avgörande är att minska energiintensiteten i industrin, transportsektorn och i hushållen. Förbättrad teknik och digitalisering kan bidra till optimerad energianvändning och flexibilitet i elanvändningen, vilket också gör att effektuttaget kan spridas ut över tid och minska belastningen på elsystemet. Att effektivisera energianvändningen, till exempel genom lägre el- och effektbehov, innebär också lägre driftkostnader för hushåll, företag och andra.

4.4.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

Sedan länge är en förbättrad resurshushållning och -effektivitet genom en övergång till en mer cirkulär ekonomi av EU utpekad som avgörande för att nå uppsatta mål inom miljö, klimat och energi⁷⁵. Även Sverige har antagit en strategi för cirkulär ekonomi som pekar ut en riktning för det

⁷⁰ Naturvårdsverket (2025), [FN:s internationella resurspanel släpper flaggskeppsrapport](#)

⁷¹ [circularity-gap-report-sweden.pdf](#)

⁷² Sida 9. [Västra Götalands klimatomställning: Invånares acceptans, engagemang och delaktighet i klimatomställningen](#)

⁷³ [Västra Götalands län | Konsumtionskompassen](#)

⁷⁴ Energimyndigheten (2024), [Effektiv användning av energi, effekt och resurser](#)

⁷⁵ EU-kommissionen (2020), [En ny handlingsplan för den cirkulära ekonomin](#)

nationella arbetet⁷⁶. Strategin beskriver en vision där resurser används effektivt i giftfria cirkulära flöden och ersätter jungfruliga material. Målet är att omställningen ska bidra till att både nationella och internationella miljö- och klimatmål liksom målen i Agenda 2030 kan nås. Västra Götaland går steget längre än de nationellt beslutade klimatmålen genom att också ha ett konsumtionsbaserat utsläppsmål. Växthusgaser från västsvenskarnas konsumtion, oavsett var i världen de sker, ska minska med 30 procent jämfört med 2010⁷⁷.

På EU-nivå finns också flera aktuella initiativ som syftar till att förbättra energieffektiviteten, till exempel Energieffektiviseringsdirektivet (EED), som innehåller bindande mål för energieffektivitet och krav på medlemsstaterna att minska sin energiförbrukning i olika samhällssektorer, bland annat genom krav på energikartläggning hos företag som har hög energianvändning samt information om nyttan med energieffektivisering till små och medelstora företag.⁷⁸ Ett annat är direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD), vilket syftar till att förbättra energieffektiviteten i byggnader genom krav på energiprestanda och renovering av befintliga byggnader⁷⁹.

4.4.2. Kommunens roll mot ett mer cirkulärt och resurseffektivt samhälle

Kommunerna har en central roll i att på lokal nivå driva på omställningen till en mer resurseffektiv och cirkulär ekonomi samt att förbättra energieffektiviteten. Genom till exempel samhällsplanering, upphandling, energirådgivning och kommunala klimat- och energimål kan kommuner bidra. Ett viktigt verktyg är kommunala energiplaner, där strategier kan utvecklas för att till exempel effektivisera energianvändningen i kommunens och de kommunala bolagens verksamhet.

Kommuner som har ett kommunalt energibolag har möjlighet att påverka energianvändningen lokalt. Det kan finnas möjligheter att jobba med minskad energi- eller effektförbrukning på olika sätt. Om man har ett bolag med ansvar för elnätet lokalt kan detta genom att införa effekttariffer styra mot lägre effektuttag vid höglasttimmar, vilket avlastar elnätet och minskar behovet av nybyggnation av elnät. Via kommunala energibolag kan man även lyfta fördelarna med fjärrvärme, vilket ofta är resurseffektivt och ett bra alternativ för uppvärmning för både hushåll och företag.

Kommuner kan också ställa krav på cirkulär ekonomi i sin offentliga upphandling, genom att prioritera återvunnet, återbrukat och på andra sätt resurseffektivt material vid nybyggnation, renovering av bostäder eller lokaler, eller vid andra infrastrukturprojekt. Det är också viktigt att nybyggnation sker med hög kvalitet och med bra material så att byggnaderna kan hålla över tid, med lågt behov av renovering och byte av till exempel fasader eller tak. Kommuner som har kommunala bostads- eller fastighetsbolag kan genom ägardirektiv få dessa att bygga lokaler och bostäder som är resurs- och energieffektiva. Vid nybyggnation av bostäder eller lokaler kan kommunen uppmuntra till att bygga mer energieffektivt än vad som anges i BBR (Boverkets Byggregler) och uppmuntra till återbruk av byggmaterial för att minska behovet av nya råvaror och produkter. En annan åtgärd kommunen kan göra är att genom sin energi- och klimatrådgivning erbjuda information om energieffektivisering i bostäder och verksamhetslokaler. Kommunen kan också bidra genom att arbeta för lösningar som stöttar sina invånare till hållbara konsumtionsmönster genom att exempelvis hyra, dela och låna i stället för att köpa nytt. Detta gynnar också invånare med lägre inkomster.

Genom den löpande tillsyn och kontroll som genomförs inom ramen för miljöbalken har kommuner möjlighet att bidra till näringslivets omställning och energieffektivisering⁸⁰. I den nationella

⁷⁶ Regeringen (2020), [Cirkulär ekonomi - strategi för omställningen i Sverige](#)

⁷⁷ Klimat 2030, [Våra regionala klimatmål - Klimat 2030](#)

⁷⁸ Energimyndigheten (2024), [Direktivet om energieffektivitet, EED](#)

⁷⁹ Boverket (2025), [Direktiv för byggnaders energiprestanda, EPBD](#)

⁸⁰ SKR (2022), [Tillsyn och kontroll | SKR](#)

tillsynsstrategin finns energihushållning utpekad som ett särskilt fokusområde inom miljöskyddstillsyn. I tillsynsvägledningen till strategin anges klimatfrågan och vikten av omställning som en drivkraft för att arbeta med energihushållning inom tillsynen⁸¹. Kommunen kan arbeta i sin tillsyn med att stärka tillämpningen utifrån miljöbalken där syftet är hushållning med råvaror och energi. Energimyndigheten har samlat vägledning för tillsyn av energihushållning på sin hemsida⁸². Länsstyrelsens regionala handlingsplan för elektrifiering lyfter energieffektivisering i miljötillsynen som en åtgärd, och det föreslås att regeringen ska ge riktade uppdrag och medel till tillsynsmyndigheter för att bedriva energitillsyn⁸³.

Kommuner kan också initiera och tillsammans med det lokala näringslivet erbjuda plattformar för dialog och erfarenhetsutbyte mellan olika företag i kommunen för att stimulera nya samarbeten och driva projekt inom cirkulär ekonomi. Två exempel i länet på sådan redan existerande samverkan mellan kommun och näringsliv finns i Sotenäs kommun⁸⁴ och Bengtsfors kommun⁸⁵.

Kommunen har också via sina kommunala avfalls- och återvinningssystem en direkt påverkan på hur resurser hanteras och återvinns lokalt, vilket kan bidra till en mer cirkulär materialanvändning. Genom att införa interna system för att i första hand renovera och återbruka befintliga möbler och andra inventarier i stället för att köpa nya så kan kommuner både bli mer cirkulära och förbättra sin ekonomi genom mindre behov av nyinköp.

VISION 2045

Västra Götaland år 2045...

- Det vi konsumerar och äger har en lång livslängd.
- Det vi äger delas mer och nyttjas tills livslängden är slut.
- Livsmedel konsumeras och produceras mer resurseffektivt.
- Vi äter mer växtbaserad mat som både är i säsong och är lokalproducerad.
- Bostäder, lokaler och verksamheter är energieffektiva.

5. Slutord

Vi hoppas att den här strategin bidrar till en ökad förståelse för att den pågående klimatförändringen kräver att vi kommer samman och agerar i större utsträckning än tidigare. Strategin pekar ut fyra strategiska områden med stor potential för omställningen, men där mycket arbete krävs. Detta i kombination med fokuset på kommunens roll ramar in den nödvändiga omställning som behöver ske på regional nivå.

Länsstyrelsen kommer att fortsätta sitt arbete med att leda och samordna det regionala genomförandet av Sveriges klimat- och energipolitik. Vi kommer att göra det bland annat genom att främja klimatåtgärder och utveckla energiplanering. Men på egen hand kan vi inte åstadkomma särskilt mycket. Det är först i samverkan med andra; kommuner, kommunalförbund, region, näringsliv, civilsamhälle och akademi som vi blir starka. Vi kommer också verka för att en strategi som sträcker sig bortom 2030 tas fram.

⁸¹ Naturvårdsverket (2025), [Fokusområden Miljöfarlig verksamhet](#)

⁸² Energimyndigheten (2020), [Vägledning för tillsynsmyndigheter](#)

⁸³ Länsstyrelsen Västra Götaland (2024), [Regional handlingsplan för elektrifiering, Länsstyrelsen Västra Götaland](#) s.97–98

⁸⁴ [Sotenäs Symbioscentrum](#)

⁸⁵ [RiK Symbios Bengtsfors](#)

Den här klimat- och energistrategin skapar ett sammanhang och en riktning för vårt gemensamma arbete. Även om det är ont om tid vill vi ingjuta hopp och handlingskraft. Tillsammans ställer vi om Västra Götaland!

Bilaga 1- Visioner och mål inom klimat och energi

Den regionala och lokala klimat- och energiomställningen har en påverkan på och behöver förhålla sig till globala, nationella och regionala målsättningar inom miljö, klimat och energi. Denna bilaga ger en överblick av dessa målbilder, genom att först kort beskriva relevanta överstatliga och nationella mål för att sedan landa i mål specifika för Västra Götaland.

Globala och överstatliga mål

Agenda 2030 är globala mål som togs fram gemensamt av FN:s medlemsländer 2015. Målen ska hjälpa oss till en social, ekonomisk och ekologisk hållbar utveckling. Det betyder att vi måste leva på ett sätt idag som gör att framtida generationer har samma möjligheter som vi. Agenda 2030 är ingen lag, utan ett dokument som länderna frivilligt har skrivit under. Ansvar för att nå målen ligger på regeringar i alla FN-länder. Agenda 2030 innehåller 17 mål och 169 delmål och flera av dem kopplar direkt till arbetet med klimat- och energiomställning; mål 7 om hållbar energi för alla, mål 9 om hållbar industri, innovationer och infrastruktur, mål 11 om hållbara städer och samhällen och mål 13 om att bekämpa klimatförändringar.⁸⁶

Klimatkonventionen och Parisavtalet

Det globala arbetet för att uppnå mål 13 i Agenda 2030 och bekämpa klimatförändringarna konkretiseras ytterligare i Klimatkonventionen från FN:s konferens om miljö och utveckling i Rio 1992. Till Klimatkonventionen hör Parisavtalet, ett globalt klimatavtal som trädde i kraft 2016. Avtalet syftar till att begränsa den globala temperaturökningen, öka förmågan att anpassa sig till klimatförändringarnas effekter samt hantera skador och förluster som uppstår till följd av dessa. Det övergripande målet i Parisavtalet är att hålla den globala uppvärmningen långt under 2 grader och sträva mot att begränsa den till 1,5 grader, för att undvika de mest drastiska negativa konsekvenserna av ett förändrat klimat. De länder som undertecknat Parisavtalet ska vart femte år skicka in en nationellt beslutad klimatplan (NDC) till FN. Sverige representeras i denna process av EU.⁸⁷

EU:s arbete med klimat och energi

EU beslutade 2021 om en klimatlag som ska säkerställa att unionen uppfyller sina åtaganden inom Parisavtalet. Lagen innehåller bindande mål om att unionen ska uppnå klimatneutralitet till 2050 och därefter negativa utsläpp. EU:s medlemsländer ska också minska sina växthusgasutsläpp med minst 55 procent senast 2030 (jämfört med 1990 års nivåer). Enligt klimatlagen ska även ett klimatmål för 2040 tas fram⁸⁸. Arbetet pågår med 2040-målet som en del av EU:s NDC, ett arbete som ska vara klart under 2025⁸⁹.

Den europeiska gröna given

Den europeiska gröna given lanserades 2019 och är EU:s nya tillväxtstrategi som syftar till grön omställning genom förändringar av vårt sätt att producera och konsumera, med klimatneutralitet senast 2050 som slutmål. Eftersom det krävs en stor omvandling för att ställa om till en klimatneutral ekonomi omfattar klimatpolitiken alla ekonomiska sektorer, vilket medför betydande möjligheter för

⁸⁶ <https://globalamalen.se/>

⁸⁷ <https://globalamalen.se/>; Klimatpolitiska rådets rapport 2025

⁸⁸ Förordning (EU) 2021/1119

⁸⁹ Klimatpolitiska rådets rapport 2025

ekonomisk tillväxt, marknader och arbetstillfällen och teknisk utveckling. Inom ramen för den gröna given har EU antagit lagstiftning som har omvandlat strategins vision till lagar och regler som tillämpas i alla EU-länder.

55 %-paketet

Figur som beskriver EU:s klimatlag; EU ETS, ESR, LULUCF.

En viktig del av klimatlagstiftningen är 55 %-paketet (Fit for 55) som är en uppsättning lagar och regler som syftar till att uppnå målet att minska utsläppen med minst 55 % fram till 2030. Paketet ska leda till en rättvis och socialt jämlik omställning, samtidigt som det upprätthåller och stärker EU:s konkurrenskraft. EU:s mål är uppdelade i tre delar: utsläppshandeln (EU ETS), ansvarsfördelningsförordningen (ESR) och utsläpp och upptag från skog och mark (LULUCF). EU ETS omfattas av industrin, kraft- och värmeproduktion, flyg och sjöfart. Svenska företag som omfattas av EU ETS är skyldiga att årligen rapportera utsläppsrätter som motsvarar antalet ton växthusgasutsläpp till EU. Inom ESR-sektorn ingår främst jordbruk och transporter. LULUCF-förordningen innebär att nettoupptaget i skog och mark skall öka till 2030, i EU och Sverige. Överprestation av utsläppsminskningar kan flyttas från ESR till LULUCF och vice versa. Ett överskott i nettoupptaget i skog och mark kan flyttas till ESR men det finns en maxgräns, ESR-enheter kan å andra sidan användas obegränsat för att nå åtagandet inom LULUCF.⁹⁰

Fig. X. En bild som förenklat symboliserar en del av svensk klimatpolitisk balansgång utifrån krav från EU.

Energi

Produktionen och förbrukningen av energi är en viktig orsak till klimatförändringar. Att minska växthusgasutsläpp är en nödvändig åtgärd för att bekämpa klimatförändringarna och uppnå EU:s mål om klimatneutralitet till 2050. Investeringar i förnybara energikällor och renare energiformer är också avgörande för att öka energioberoendet. Den gröna given och dess 55 %-paket innehåller en uppsättning lagar som syftar till att minska EU:s växthusgasutsläpp, även inom energisektorn. REPowerEU-planen innehåller åtgärder för att påskynda omställningen till ren energi, diversifiera försörjningen och spara energi⁹¹.

EU:s viktigaste mål för energiomställningen är att

- bli mer oberoende av energiimport, särskilt från Ryssland
- minska användningen av fossila bränslen och stödja utbyggnaden av förnybara energikällor
- öka energieffektiviteten
- förbättra energinfrastrukturen och integreringen av den i EU-länderna.

Sveriges miljö-, klimat- och energimål

Sveriges miljö-, klimat, och energimål är det nationella genomförandet av den miljömässiga dimensionen av de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030).

⁹⁰ [Sveriges del av EU:s klimatmål](#)
[Klimatpolitiska rådets rapport 2025](#)

[Analys av hur EU:s reviderade ansvarsfördelnings-förordning och LULUCF-förordning ska tillämpas i Sverige](#)

⁹¹ [REPowerEU: energipolitik i EU-ländernas återhämtnings- och resiliensplaner - Consilium](#)

Sveriges miljö kvalitetsmål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt ett antal etappmål⁹². Västra Götaland arbetar med alla mål förutom målet för Storslagen fjällmiljö. Miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan innebär att klimatförändringarna *”...stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig.”*⁹³ Detta ska uppnås i synergi med andra hållbarhetsmål som biologisk mångfald och livsmedelsproduktion.

Det klimatpolitiska ramverket

Riksdagen antog 2017 ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, som innehåller klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd. Syftet med ramverket är att ge förutsättningar för samhälle och näringsliv att genomföra den omställning som krävs för att nå uppsatta klimatmål. Klimatlagen fastställer att regeringens klimatpolitiska arbete ska utgå från det långsiktiga, tidsatta utsläppsmål som riksdagen har beslutat om. Klimatpolitiska rådets uppgift är att bistå regeringen med en oberoende utvärdering av den samlade politiken.⁹⁴

Klimatmål

Sveriges klimatmål består av ett långsiktigt mål till 2045 och två etappmål till 2030 och 2040. Det långsiktiga målet är att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. De utsläpp i Sverige som omfattas av ESR bör senast 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990. Senast 2040 bör utsläppen i Sverige i ESR-sektorn vara minst 75 procent lägre än utsläppen 1990. Utöver det ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes luftfart, minska med minst 70 procent senast 2030, jämfört med 2010⁹⁵.

Energimål

De övergripande målen för energipolitiken syftar till att förena försörjningstrygghet, konkurrenskraft och ekologisk hållbarhet. Sverige ska år 2030 ha 50 procent effektivare energianvändning jämfört med 2005. Målet uttrycks i termer av tillförd energi i relation till bruttonationalprodukten (BNP). Målet för elproduktionens sammansättning år 2040 är 100 procent fossilfri elproduktion⁹⁶.

I maj 2024 antogs den energipolitiska inriktningspropositionen av riksdagen. Genom propositionen fastslogs två nya energipolitiska mål, ett planeringsmål och ett leveranssäkerhetsmål, samt en översyn av energieffektiviseringsmålet⁹⁷.

- **Planeringsmålet** innebär att planeringen av det svenska elsystemet ska ge förutsättningar för att leverera den el som behövs för en ökad elektrifiering och möjliggöra den gröna omställningen. Regeringen bedömer att Sverige bör planera för att kunna möta ett elbehov om minst 300 TWh år 2045.
- **Leveranssäkerhetsmålet** betyder att det svenska elsystemet ska ha förmågan att leverera el där efterfrågan finns, i rätt tid och i tillräcklig mängd, i den utsträckning det är samhällsekonomiskt effektivt. Omotiverade hinder i elsystemet ska undanröjas för att skapa förutsättningar för en effektiv marknad som främjar konkurrenskraftiga priser.

⁹² [Sveriges miljömål](#)

⁹³ [Begränsad klimatpåverkan - Sveriges miljömål](#)

⁹⁴ [Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, 2016/17: MJU24](#)

⁹⁵ [Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, 2016/17: MJU24](#)

⁹⁶ [Mål för energipolitiken - Regeringen.se](#)

⁹⁷ [Energipolitikens långsiktiga inriktning, Prop. 2023/24:105](#)

Västra Götalands miljö-, klimat- och energimål

Regionala miljömål

Det nationella generationsmålet, miljömålen och etappmålen är tillsammans med de regionala tilläggsmålen vägledande för miljöarbetet i Västra Götaland⁹⁸. De nationella miljömålen med preciseringar och etappmål antogs som regionala 2013 och de regionala tilläggsmålen beslutades 2015. Hösten 2020 gjordes en revidering av de regionala tilläggsmålen. Det nationella miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan har två regionala tilläggs mål; En ekonomi oberoende av fossila bränslen (preciserat under nästa rubrik Klimatmål) och Ökad andel förnybar energianvändning; År 2030 ska andelen förnybar energi öka till minst 80 procent⁹⁹. Regionala tilläggs målet för God bebyggd miljö specificerar bland annat att resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska öka i länet, och att bostäder och lokaler ska minska sin energianvändning¹⁰⁰.

Klimatmål

Länsstyrelsen beslutade 2015 om regionala tilläggs mål som togs fram i samarbete med Västra Götalandsregionen. Bland annat specificerades målet om en fossiloberoende region 2030:

- Utsläppen av växthusgaser i Västra Götaland ska minska med 80 procent till år 2030 från 1990 års nivå.
- Utsläppen av växthusgaser från västsvenskarnas konsumtion, oavsett var i världen de sker, ska minska med 30 procent jämfört med 2010.

Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen ledde i nära samarbete ett omfattande förankrings- och analysarbete för att identifiera utmaningarna och ta fram en plan för hur klimatmålen ska nås. Kraftsamlingen "Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om", lanserades 2017 och blev startskottet för att omsätta planen i verklighet¹⁰¹. Kommuner engageras i Klimat 2030 bland annat genom kommunernas klimatlöften¹⁰². Klimatlöftena består av 30 konkreta åtgärder som är möjliga att anta. Nuvarande period för klimatlöften sträcker sig från 2024 till 2026 och 48 av 49 kommuner i Västra Götaland har tillsammans antagit 812 löften¹⁰³.

Målbild energi

Länsstyrelsen är tillsammans med länets fyra kommunalförbund, Västra Götalandsregionen och ett antal västsvenska industrier eniga om att elproduktionen inom länets gränser bör öka med minst 15 TWh till 2030. Det är även viktigt att säkerställa elproduktion på lång sikt fram till 2045¹⁰⁴.

Klimat- och energiomställningen och beredskap

En stabil energiförsörjning är avgörande för totalförsvaret. För att kunna upprätthålla samhällets funktionalitet behöver främst el och drivmedel finnas över tid. Omställningen från fossil energiproduktion och -distribution måste även ta höjd för att öka totalförsvarets förmåga. Kommande ökande efterfrågan på el från både verksamheter och transporter innebär att försörjning av energi måste förändras och utvecklas. Elektrifieringen av fordonsflottan kommer att innebära att

⁹⁸ [Regionala miljömål från Västra Götaland](#)

⁹⁹ Sida 10 [Regionala miljömål från Västra Götaland](#)

¹⁰⁰ Sida 39 [Regionala miljömål från Västra Götaland](#)

¹⁰¹ [Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om: Strategiska vägval](#)

¹⁰² [30-klimatloften-for-2024-2026-1.pdf](#)

¹⁰³ [Kommunernas klimatlöften - Klimat 2030](#)

¹⁰⁴ [Framtidens elförsörjning i Västra Götaland En rapport från samverkansplattformen ACCEL](#)

försörjningen av drivmedel förändras. Ett intakt elnät ökar möjligheten att upprätthålla transporter med elfordon om tillgången till fossila drivmedel försvåras eller begränsas.

Reservkraft är idag i stort sett uteslutande beroende av fossila drivmedel. Tillgången till reservkraft är dock avgörande för att upprätthålla samhällets funktionalitet (infrastruktur, livsmedelsberedning, dricksvatten) och bör även utvecklas till att omfatta batterier och solel. Möjligheterna till ödrift av mer än enstaka byggnader ökar beredskapen avsevärt men kräver insatser på elnätets nivå samt tillgång till lokal elproduktion.

Bilaga 2- Social hållbarhet för klimat-och energiomställningen

För en hållbar klimatomställning krävs integrering av sociala perspektiv. Klimatförändringar är ett stort hot mot ett flertal mänskliga rättigheter, såsom rätten till liv, hälsa och säker miljö¹⁰⁵. Dimensionerna hänger ihop, och socioekonomiska aspekter behöver tas i beaktning i utformningen av klimat-och energipolitiken¹⁰⁶. Det innebär att vi behöver ta hänsyn till och skapa kompensatoriska åtgärder för de som drabbas hårdare än andra av klimat- och energipolitiken. Sedan energikrisen 2021 finns det forskning som belyser gruppen energifattiga i Sverige, där den gruppen förväntas få växande problem i och med det nuvarande osäkra geopolitiska läget och den ökande energiomställningen¹⁰⁷. Begreppet klimaträttvisa belyser vikten av att grupper drabbas olika av klimatkrisen och klimatpolitiska åtgärder. De som orsakat minst utsläpp är ofta de som drabbas hårdast och vice versa. Om klimat- och energipolitiken inte tar hänsyn till dessa maktrelationer finns risken att ojämlikheter reproduceras, vilket i längden riskerar att underminera omställningen¹⁰⁸.

Klimatforskningen är entydig i att vi behöver göra mer snabbare för att uppnå de regionala och nationella klimat- och energimålen. Detta utmanar och belyser vikten av invånares förståelse för klimatpolitiken och dess konsekvenser. När behovet för drastiska förändringar ökar, tilltar också risken för motstånd och polarisering. Ett brett stöd för klimatomställningen från invånare är nödvändigt i en demokrati. För att skapa stöd för klimatomställningen belyser Forskarrådet för Västra Götalands klimatomställning¹⁰⁹ att olika aktörer i länet till exempel behöver ha ett invånarfokus och verksamt ledarskap.

Forskarrådet understryker att det finns ett outnyttjat stöd för mer ambitiös klimatpolitik i Västra Götalands län. Ökat tempo i klimatpolitiken, opinionsbildning samt ledarskap är viktiga faktorer för att upprätthålla den acceptans som redan finns. Politikens uppdrag är både att skapa opinion för förändring samtidigt som man tar hänsyn till invånares förutsättningar och perspektiv.

Forskarrådet rekommenderar ett särskilt fokus på inkluderande samrådsprocesser med närboende och andra aktörer vid förstärkning av elnätskapacitet och etablering av ny elproduktion. Detta för att sprida information och skapa en öppen diskussion för att möjliggöra lokala nyttor.

Samrådsprocesserna kan vara en plats för att lyfta syftet med olika etableringar, dess för- och nackdelar, lokala perspektiv på etableringarna samt närboendes perspektiv. För att lyckas med inkluderande samrådsprocesser är frågor som hur och vilka som bjuds in till samtal viktiga att reflektera över¹¹⁰. I arbetet med samrådsprocesser är det även viktigt att ta hänsyn till barns

¹⁰⁵ [Klimat, miljö och mänskliga rättigheter – Institutet för mänskliga rättigheter](#)

¹⁰⁶ Sida 11. [Forskarråd för Västra Götalands klimatomställning: Rapport 4 - 2024](#)

¹⁰⁷ von Platten, Jenny (2022). Energifattigdom i Sverige. I Ulrika Andersson, Henrik Oscarsson, Björn Rönnerstrand & Nora Theorin (red) Du sköra nya värld. Göteborg: SOM-institutet, Göteborgs universitet.

¹⁰⁸ [Klimatpolitiska rådet \(2025\) Social acceptans för klimatpolitik - vad säger forskningen?](#)

¹⁰⁹ [Forskarråd för Västra Götalands klimatomställning: Rapport 4 - 2024](#)

¹¹⁰ Stöd och mer läsning finns att tillgå: [Dialogguiden](#); [Inkludering och medborgardeltagande](#)

rättigheter. Barnkonventionen är tydlig med att alla åtgärder som rör barn ska beakta barnets bästa¹¹¹. Det kan göras till exempel genom en så kallad barnkonsekvensanalys¹¹².

Bilaga 3- Regional handlingsplan för elektrifiering

Regeringen gav år 2023 Länsstyrelsen Västra Götaland i uppdrag att ta fram en handlingsplan med syftet att möjliggöra en storskalig elektrifiering i Västra Götaland. I handlingsplanen beskriver vi att en storskalig energiomställning, framför allt inom industri- och transportsektorn, är avgörande för att klimatmålen i Västra Götaland och i Sverige ska nås. En stor del av länets industrier och hamnverksamhet har planer på att ställa om till elektrifierade processer vilket kommer bidra till kraftigt ökade elbehov i länet. Tillsammans med en elektrifiering av fordonsflottan innebär ökningen nästan en fördubbling av elbehovet till 2030 och en tredubbling fram till 2045. För att möta behoven behöver elnät och elproduktion skyndsamt byggas ut. Elen behöver också användas mer effektivt. Den regionala handlingsplanen för elektrifiering syftar till att möjliggöra en storskalig elektrifiering i Västra Götaland samt höja kunskapsnivån om behov, möjligheter och utmaningar kopplade till elektrifieringen. I handlingsplanen presenteras en nulägesbild, behovs- och potentialanalys, samt åtgärder som kommer behövas för att möta de framtida ökade elbehoven.

Handlingsplanen beskriver ett antal utmaningar för att tillgodose länets framtida elbehov. Utmaningarna handlar bland annat om långa tillståndprocesser, brist på proaktiv nätutbyggnad samt målkonflikter. Det finns också behov av ökad kunskap och förståelse för elsystemets utbyggnad, en kontinuitet i energipolitiken med långsiktiga spelregler samt ökade incitament för energieffektivisering och flexibilitetsåtgärder. För att förbättra förutsättningarna för elektrifieringen behövs också ett tydligare regionalt och nationellt planeringsansvar med ett helhetsperspektiv på energiomställningen. De åtgärdsförslag som finns i handlingsplanen ska bidra till att lösa dessa utmaningar.

Åtgärderna på lokal och regional nivå är sådant som Länsstyrelsen åtar sig att arbeta med, till stor del tillsammans med Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden. Åtgärderna ska stötta kommunerna i deras energiarbete men det finns inga åtgärder som riktas direkt till kommunerna. Åtgärderna på nationell nivå är sådant som vi i Västra Götaland identifierat som viktiga för att öka förutsättningarna för omställningen men där regionala och lokala aktörer saknar rådighet.

Läs handlingsplanen här: [Regional handlingsplan för elektrifiering | Länsstyrelsen Västra Götaland](#)

¹¹¹ [Konventionstexten - Barnombudsmannen](#)

¹¹² [Gör en prövning av barnets bästa - Barnombudsmannen](#)

7. Remiss; Regional infrastrukturplan för
Västra Götaland 2026–2037 med tillhörande
hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning -
yttrande KS2025/163



§120

KS2025/163

Remiss; Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning - yttrande

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Bollebygds kommun antar förslag till yttrande, skapat 2025-09-01, och skickar det till Västra Götalandsregionen som sitt svar på remissen.

Arbetsutskottets beslut

Tillägg/ny punkt i yttrandet: Tåget mellan Göteborg och Borås är ett bra exempel på hur man kan underlätta för invånare att pendla men det skulle behövas fler tågstationer längs med sträckan, inte minst i Bollebygd, och/eller att andra allmänna kommunikationsmedels täthet och sträckningar utökas betydligt för att invånare ska välja att åka med t ex buss i stället för att ta bilen. Närtrafik över kommungränser är ett annat exempel på en åtgärd som skulle kunna innebära att fler väljer att åka kommunalt.

Ärendet

Västra Götalandsregionen har översänt Regional infrastrukturplan 2022–2033 för synpunkter. Planen är en del av den nationella infrastrukturplanen och anger hur statliga medel ska användas för utveckling av transportinfrastrukturen i Västra Götaland under planperioden.

Bollebygds kommun ställer sig i huvudsak positiv till planens inriktning, särskilt att klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet lyfts fram som prioriterade

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



områden. Samtidigt framhåller kommunen behovet av tydligare prioriteringar av järnvägens kapacitet, cykelinfrastruktur samt tillgänglighet för landsbygdsområden.

Planen innehåller flera viktiga satsningar som stärker regionens tillgänglighet och hållbarhet. Kommunen bedömer att följande aspekter är särskilt viktiga:

- **Järnvägskapacitet:** För att uppnå klimatmål och Målbild Tåg 2035 krävs ökad satsning på kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet.
- **Cykelinfrastruktur:** Utbyggnaden bör i högre grad knyta samman regionala stråk med lokala cykelnät för att främja vardagscykling och barns självständiga resande.
- **Landsbygdens tillgänglighet:** Förbättrad kollektivtrafik, fungerande bytespunkter, nya rutter och kompletterande mobilitetslösningar är avgörande för att hela regionen ska utvecklas.
- **Kommunalt vägnät:** Statlig medfinansiering är nödvändig, men bör utformas så att även mindre kommuner har likvärdiga möjligheter att söka stöd.
- **Industri- och bostadsutbyggnad:** Planen behöver i högre grad beakta kommande etableringar för att säkerställa kapacitet i transportsystemet.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Bollebygds kommun antar förslag till yttrande, skapat 2025-09-01, och skickar det till Västra Götalandsregionen som sitt svar på remissen.

Ledamöternas förslag till beslut

Ulf Rapp (S) föreslår följande som tillägg/ny punkt i yttrandet: Tåget mellan

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Göteborg och Borås är ett bra exempel på hur man kan underlätta för invånare att pendla men det skulle behövas fler tågstationer längs med sträckan, inte minst i Bollebygd, och/eller att andra allmänna kommunikationsmedels täthet och sträckningar utökas betydligt för att invånare ska välja att åka med t ex buss i stället för att ta bilen. Närtrafik över kommungränser är ett annat exempel på en åtgärd som skulle kunna innebära att fler väljer att åka kommunalt.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag, varav ett tilläggsförslag.

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

Därefter frågar ordföranden om arbetsutskottet bifaller eller avslår Ulf Rapps (S) tilläggsförslag och finner att det bifalls.

Beslutsunderlag

- Regional Infrastruktur - yttrande till Västra Götalandsregionen
- E-post remiss regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037
- Remissvar på Regional infrastrukturplan 2022–2033 för Västra Götaland
- Missiv och sändlista remiss regional infrastrukturplan 2026-2037
- Remiss - Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037
- Remiss - Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning för regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037
- Rättelser kap 4 sid 18 i remissversion av regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

Peter Büchel | Projektledare plan och exploatering
0734647117 | peter.buchel@bollebygd.se

Dnr : **185086**

Västra Götalandsregionen

Remissvar på Regional infrastrukturplan 2022–2033 för Västra Götaland

Sammanfattning av ärendet

Bollebygds kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på den regionala infrastrukturplanen 2022–2033. Planen är ett viktigt verktyg för att skapa förutsättningar för hållbar tillväxt, social sammanhållning och klimatomställning i hela Västra Götaland. Kommunen vill särskilt understryka vikten av att transportsystemet utvecklas på ett sätt som stärker både stad och landsbygd, samt främjar näringslivets konkurrenskraft, medborgarnas tillgänglighet och en hållbar samhällsutveckling.

Yttrande

Kommunen ser positivt på att planen:

- Utgår från Agenda 2030, Klimat 2030 och Trafikförsörjningsprogrammet, vilket tydliggör kopplingen mellan infrastruktur, klimatmål och regional utveckling.
- Lyfter fram klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet som tre prioriterade fokusområden.
- Ger utrymme för både större investeringar och mindre trimningsåtgärder, vilket möjliggör en jämnare geografisk fördelning.
- Särskilt betonar gång-, cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur, vilket är avgörande för ett transporteffektivt samhälle.

Samtidigt ser kommunen behov av att ytterligare förstärka vissa delar:

- Järnvägens kapacitet behöver prioriteras tydligare, särskilt i syfte att möjliggöra överflyttning av både gods- och persontrafik från väg till järnväg.
- Cykelinfrastrukturen bör knytas ännu starkare till både regionala stråk och lokala nät för att främja vardagscykling.
- Tillgängligheten i landsbygdsområden behöver lyftas ytterligare, exempelvis genom fler satsningar på kollektivtrafikens bytespunkter, rutter och kompletterande mobilitetslösningar.
- Planen bör i högre grad beakta de stora industrietableringar och bostadsutbyggnader som väntas i regionen, för att säkerställa att infrastrukturen möter framtida kapacitetsbehov.

Specifika synpunkter:

- Cykelinfrastrukturen i Bollebygds kommun är det särskilt angeläget att stärka cykelförbindelser längs skolvägar mellan centralorten Bollebygd och kommunens övriga tätorter för att möjliggöra barns självständiga och trygga resande.
- För Bollebygd är det avgörande att kollektivtrafikens bytespunkt i kommunen utvecklas för att underlätta smidiga byten mellan tåg och buss. Detta stärker både invånarnas tillgänglighet och möjligheterna till ett hållbart resande i vardagen.
- Kommunen stödjer satsningar på trimning och effektivisering i stråk och till stråk, men framhåller vikten av att åtgärder fördelas rättvist över hela regionen.
- Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät är en nödvändig åtgärd. Kommunen vill betona vikten av att denna process är enkel och förutsägbar så att mindre kommuner inte missgynnas.
- Det är positivt att planen möjliggör samfinansiering med nationella järnvägsinvesteringar. Kommunen anser dock att ambitionsnivån bör höjas för att möta Målbild Tåg 2035. Bollebygds kommun förväntar sig att fortsatt planering sker i nära dialog med kommunerna och att stråket Göteborg–Borås–Landvetter ges högsta prioritet. På så vis kan regionens infrastrukturutveckling bidra till att hela Västra Götaland utvecklas på ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt sätt.

- Kommunen ser positivt på att planen öppnar för att använda fria medel för strategiskt viktiga industrietableringar, men betonar vikten av transparens i urvalsprocessen.
- Tåget mellan Göteborg och Borås är ett bra exempel på hur man kan underlätta för invånare att pendla men det skulle behövas fler tågstationer längs med sträckan, inte minst i Bollebygd, och/eller att andra allmänna kommunikationsmedels täthet och sträckningar utökas betydligt för att invånare ska välja att åka med t ex buss i stället för att ta bilen. Närtrafik över kommungränser är ett annat exempel på en åtgärd som skulle kunna innebära att fler väljer att åka kommunalt.

Avslutning:

Sammanfattningsvis ställer sig Bollebygds kommun i huvudsak positiv till planens inriktning och prioriteringar, men vill betona behovet av en ännu tydligare prioritering av järnvägskapacitet, cykelinfrastruktur och åtgärder för landsbygdens tillgänglighet. Kommunen ser fram emot fortsatt dialog och samverkan med Västra Götalandsregionen och Trafikverket för att säkerställa att infrastrukturplaneringen bidrar till att hela Västra Götaland utvecklas på ett hållbart och konkurrenskraftigt sätt.

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelsen

Ulf Rapp (S)

Ordförande

Monica Holmgren

Förvaltningschef

Från: [Funktionsadress Kommunen](#)
Till: [Funktionsadress Kommunstyrelsen](#)
Ärende: VB: Hantering av Remiss Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning för kännedom
Datum: den 10 juni 2025 13:35:18
Bilagor: [Missiv och sändlista remiss regional infrastrukturplan 2026-2037.pdf](#)
[Remiss - Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037.pdf](#)
[Remiss - Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning för regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037.pdf](#)

Från: Info Boråsregionen <info@borasregionen.se>

Skickat: den 10 juni 2025 13:15

Till: 'boras.stad@boras.se'; herrljunga.kommun@herrljunga.se; 'kansliet@svenljunga.se'; 'kommun@tranemo.se'; 'kommun@ulricehamn.se'; 'kommunen@bollebygd.se'; 'kommunen@vargarda.se'; ks@mark.se

Kopia: Johanna Dalqvist <johanna.dalqvist@borasregionen.se>; Karin Björklind <karin.bjorklind@borasregionen.se>

Ämne: Hantering av Remiss Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning för kännedom

Hej,

Igår fick ni denna remiss gällande **Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037**. Remissen kommer att hanteras av en arbetsgrupp bestående av respektive kommuns ansvariga tjänsteperson för infrastruktur. Det gemensamma remissvar som tas fram av arbetsgruppen beslutas av kommunalförbundets Direktion **2025-09-12**.

Möjlighet finns för respektive kommun att skicka in ett eget remissvar, enligt informationen i mailet nedan.

Vid frågor kopplat till remissen, vänd er i första hand till ansvarig tjänsteperson för infrastruktur i din kommun.

Det går också bra att ställa frågor till kommunalförbundets medarbetare Johanna Dalqvist, johanna.dalqvist@borasregionen.se eller Karin Björklind, karin.bjorklind@borasregionen.se

Hälsningar

Linda Bergholtz

Administrativ chef Boråsregionen

Regionutvecklare Business Region Borås

Tel: 0729-649697

Skaraborgsvägen 1A, 506 30 Borås



www.borasregionen.se



www.businessregionboras.se

När du kommunicerar med Boråsregionen behandlar vi dina personuppgifter.

[Läs mer om hur vi behandlar personuppgifter \(borasregionen.se\)](https://borasregionen.se)

Från: Jacob Österlund <jacob.osterlund@vgregion.se> **För** Regionstyrelsen

Skickat: den 9 juni 2025 10:16

Till: Info Boråsregionen <info@borasregionen.se>; GR <gr@goteborgsregionen.se>; Kansliet Fyrbodals Kommunalförbund <kansli@fyrbodals.se>; info@skaraborg.se; regionen@regionhalland.se; regionen@rjl.se; region@regionvarmland.se; Region Örebro län <regionen@regionorebrolan.se>; post@ofk.no; exp-hkv@mil.se; info@jernhusen.se; Länsstyrelsen i Västra Götalands Län <vastragotaland@lansstyrelsen.se>; kundtjanst@naturvardsverket.se; info@swedavia.se; trafikverket <trafikverket@trafikverket.se>; sjofartsverket@sjofartsverket.se; kontakt@transportstyrelsen.se; gustaf.engstrand@tagforetagen.se; vgl@foretagarna.se; info@lrf.se; jenni.ranhagen@transportrad.se; info@sweship.se; info@akeri.se; info@taxiforbundet.se; info@transportforetagen.se; info@vastsvenskahandelskammaren.se; goteborg@svensktnaringsliv.se; info@cykelframjandet.se; kontakt@funktionsrattvg.se; info@gronamobilister.se; info@helasverige.se; kansli.vast@naturskyddsforeningen.se; vast@ntf.se; skaraborg@ntf.se; fyrbodals@ntf.se; info@jamstalldtransport.se; info@svenskacykelstader.se; kansliet@revriks.se; Miljö- och regionutvecklingsnämnd <miljo-och.regionutvecklingsnamnd@vgregion.se>; Kultur FB <kultur@vgregion.se>; info@vastverige.com; vasttrafik@vasttrafik.se; kommun@ale.se; kommun@harryda.se; kommun@lerum.se; kommun@ockero.se; kommun@stenungsund.se; kommun@tjorn.se; kommunen@lillaedet.se; kommunstyrelsen@alingsas.se; kundcenter@partille.se; stad@molndal.se; registrator@kungalv.se; stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se; boras.stad@boras.se; herrljunga.kommun@herrljunga.se; kansliet@svenljunga.se; kommun@tranemo.se; kommun@ulricehamn.se; Funktionsadress Kommunen <kommunen@bollebygd.se>; kommunen@vargarda.se; ks@mark.se; kommunen@hjo.se; info@mariestad.se; karlsborg.kommun@karlsborg.se; kommun@essunga.se; Gra AV Kommun <kommun@grastorp.se>; kommun@gullspang.se; kommun@lidkoping.se; kommunen@falkoping.se; kommunen@toreboda.se; kommunstyrelsen@gotene.se; skara.kommun@skara.se; kommunstyrelsen@skovde.se; tidaholms.kommun@tidaholm.se; kommun@tibro.se; vara.kommun@vara.se; kommun@bengtsfors.se; kommun@dalsed.se; kommun@fargelanda.se; kommun@lysekil.se; kommunen@mellerud.se; kommun@munkedal.se; kommun@orust.se; info@sotenas.se; kommun@stromstad.se; kommun@tanum.se; kontaktcenter@trollhattan.se; kommunen@uddevalla.se; kommun@vanersborg.se; kommun@amal.se

Ämne: Remiss Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning

Hej,

Västra Götalandsregionen remitterar härmed förslag till regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning.

Fram till den 30 september 2025 finns möjlighet att lämna synpunkter på förslaget via e-post eller brev till:

- Regionstyrelsen, regionstyrelsen@vgregion.se

- Västra Götalandsregionen Koncernkontoret, Regional samhällsplanering, att: Anna Kronvall, Regionens hus, 405 44 Göteborg

Märk remissvaret med:

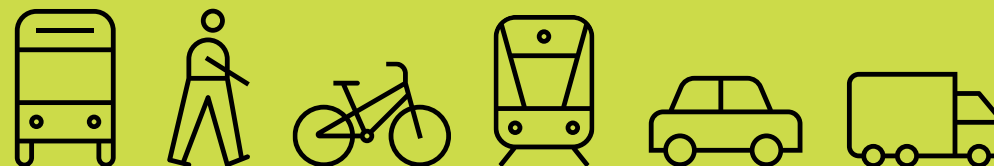
"Er organisation – Remissvar Regional infrastrukturplan, RS 2023-04619"

Remissversionen med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning finns även tillgänglig på: <https://www.vgregion.se/regionalplan>

Fredag 29 augusti 2025 klockan 10:00-11:30 kommer en digital remisskonferens att hållas där det även finns möjlighet att ställa frågor. Anmälan sker via länk [Remisskonferens regional infrastrukturplan 2026–2037](#)

Frågor angående remissen besvaras av Anna Kronvall, anna.kronvall@vgregion.se eller Anna Möller, anna.k.moller@vgregion.se och angående hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen av Aako Raoofi, aako.raoofi@vgregion.se.

Med vänlig hälsning
Västra Götalandsregionen
Koncernkontoret



Remissversion juni 2025

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

Innehåll

1 Inledning.....	3
Ett regeringsuppdrag i flera steg.....	4
Statlig infrastruktur i Västra Götaland.....	5
2 Förutsättningar.....	7
Nationella mål.....	7
Regionala mål och strategier.....	8
Miljö- och hållbarhetsbedömning.....	9
Innehåll och ekonomi.....	10
3 Inriktning.....	11
Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.....	11
4 Fördelning av medel 2026–2037.....	12
Namngivna åtgärder.....	14
Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.....	17
Statlig medfinans till kommunalt vägnät.....	20
Samfinansiering nationell plan, järnväg.....	23
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.....	25
Övrigt.....	26
5 Bedömning av effekter.....	27
6 Genomförande och uppföljning.....	29
Bilagor.....	32
Bilaga 1 Planram i detalj.....	32
Bilaga 2 Beskrivning av namngivna åtgärder.....	36
Bilaga 3 Högst prioriterade brister, kandidater till namngivna åtgärder.....	42
Bilaga 4 Inriktning järnvägsåtgärder per bana.....	45
Bilaga 5 Summerad redovisning utifrån regeringens direktiv.....	46

1 Inledning



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

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

Flera större omställningar i samhället pågår som kommer att påverka både användandet av och kraven på transportsystemet. Elektrifiering av fordon och vägar, digitalisering och automatisering är exempel på större trender. Det förändrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid kriser och vid höjd beredskap. Klimatutmaningen medför att transportsektorns klimatpåverkan behöver minska och att infrastrukturen behöver anpassas för att klara större påfrestningar till följd av klimatförändringar. Genom att följa utvecklingen kan kommande infrastrukturplaner anpassas för att möta de förändrade förutsättningarna.

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

de ekonomiska ramarna. Rollen som länsplane-upprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden ansvarar för processen för revidering av infrastrukturplanen och leder genomförandet med Trafikverket som samverkanspart och utförare.

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

Västra Götalandsregionen arbetar vid framtagande av den regionala infrastrukturplanen med integrerad hållbarhetsbedömning. Den breddade bedömningen innefattar den lagstadgade miljöbedömningen och har utökats med sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter utifrån Agenda 2030. En hållbarhetsbedömning och konsekvensbeskrivning görs vid varje steg och inför varje politiskt ställningstagande i processen.

Ett regeringsuppdrag i flera steg

Planeringen av åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen omfattar ett flertal steg och är en process för vilken riksdagen och regeringen anger villkoren. Åtgärdsplaneringen föregås av inriktningsplanering som utgör det första steget mot en ny nationell plan samt länsplaner och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition för den kommande planperioden. Trafikverket tar fram ett inriktningsunderlag på nationell nivå och överlämnar till regeringen som skriver fram en infrastrukturproposition. Västra Götalandsregionen har även aktualiserat det regionala inriktningsunderlaget, se avsnitt Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Regeringen ger genom ett direktiv till Trafikverket och regionerna uppdraget att ta fram förslag till nationell respektive regionala infrastrukturplaner. Direktivet pekar ut vad regeringen vill den kommande planperioden. Regeringen vill forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och komplettera varandra. Det är viktigt att både underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning och att stärka förutsättningarna för effektiva godstransporter som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling, landsbygdsutveckling och bostadsförsörjning.

Övergripande innehåll nationell infrastrukturplan

- Investeringsåtgärder på järnvägar, nationella stamvägar samt sjöfart
- Drift och underhåll av hela det statliga väg- och järnvägsnätet

Övergripande innehåll regional infrastrukturplan

- Åtgärder på statliga regionala vägar, inklusive åtgärder för kollektivtrafik och cykel (inkluderar även gång och moped)
- Statlig medfinans till kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät
- Samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan

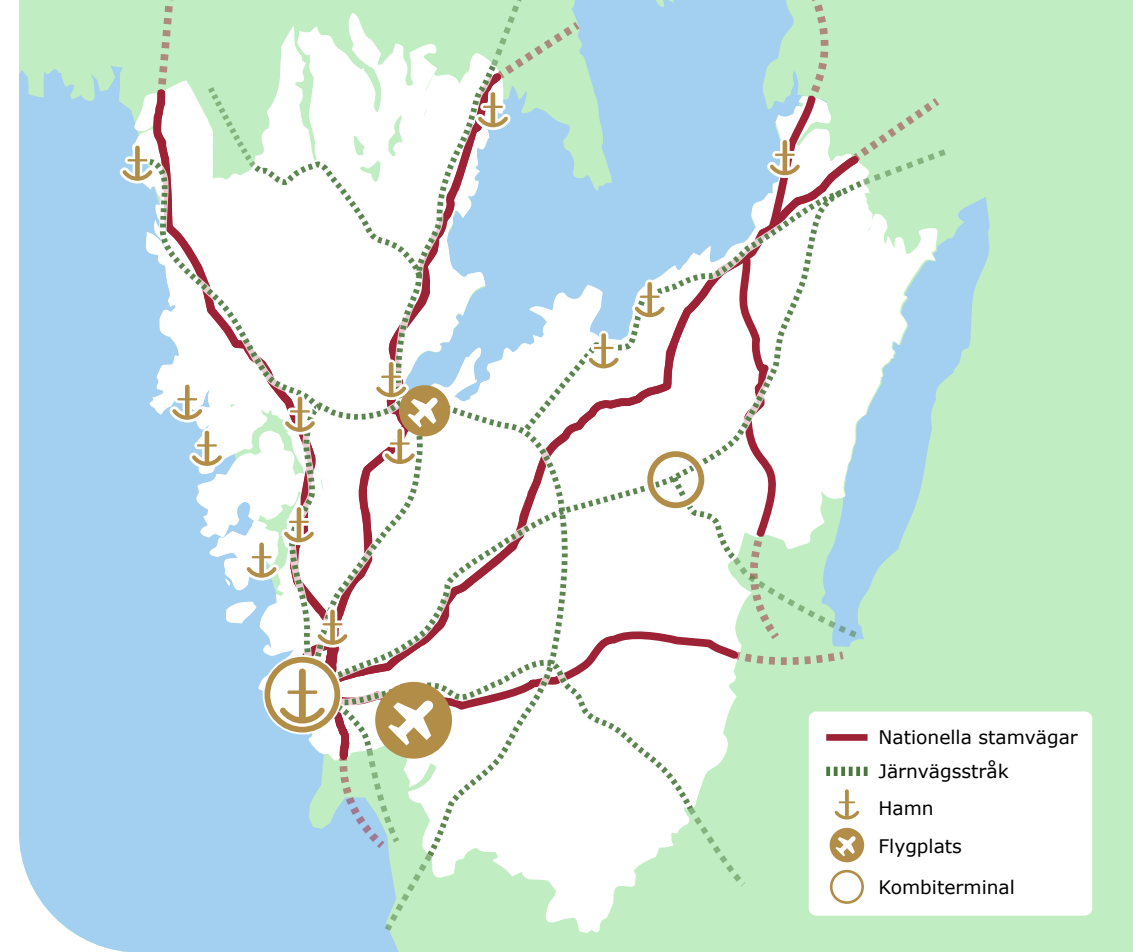
De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn ska ligga till grund för planeringen. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen och fyrstegsprincipen ska tillämpas.

Regionala infrastrukturplaner beslutas av regionfullmäktige och regeringen fastställer såväl den nationella som de regionala infrastrukturplanerna innan genomförandet tar vid.



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

Figur 2. Statlig nationell infrastruktur samt hamnar och flygplatser som knyter samman Västra Götaland och förbinder regionen med omlandet.



Statlig infrastruktur i Västra Götaland

Västra Götaland innefattar ett omfattande transportnät av regional, nationell och internationell betydelse. Järnvägsstråken samt flera större vägar knyter samman Västra Götaland och förbinder regionen med omlandet. På samma sätt som Västra Götalands interna flöden är centrala är relationen till omkringliggande regioner viktig både för arbetspendling och godstransporter. Hamnar, flygplatser och kombiterminaler är betydelsefulla knutpunkter för person- och godstransporter. Göteborgs hamn och Landvetter flygplats har störst betydelse ur ett internationellt perspektiv.

Gränstrafiken mellan Sverige och Norge domineras idag av trafiken på E6 över Svinesund. Ett mindre utbyte mellan länderna går via Norge/Vänerbanan. Trafiken till/från Värmland utgörs, förutom av sjötrafiken via Göta älv, till största delen av E45 och Vänerbanan i väster men även väg 26 öster om Vänern har stor betydelse.

Västra Stambanan, Kinnekullebanan, E20 och väg 49 utgör viktiga kopplingar mot Örebro län och Stockholm. Mot Jönköpings län utgör Kust till kustbanan, Jönköpingsbanan, väg 40, väg 47/26 och väg 27 de mest betydelsefulla kopplingarna. I söder kopplas Västra Götaland samman via Halland mot Skåne och resten av kontinenten. Väst kustbanan, E6/E20, väg 158, väg 41 och Viskadalsbanan utgör de viktigaste kopplingarna mellan Västra Götaland och Hallands län.

Åtgärder på järnvägarna och det nationella stamvägnätet hanteras inom ramen för den nationella infrastrukturplanen. De nationella stamvägarna i Västra Götaland är E6, E20, E45 samt väg 26 och väg 40.

Statligt regionalt vägnät

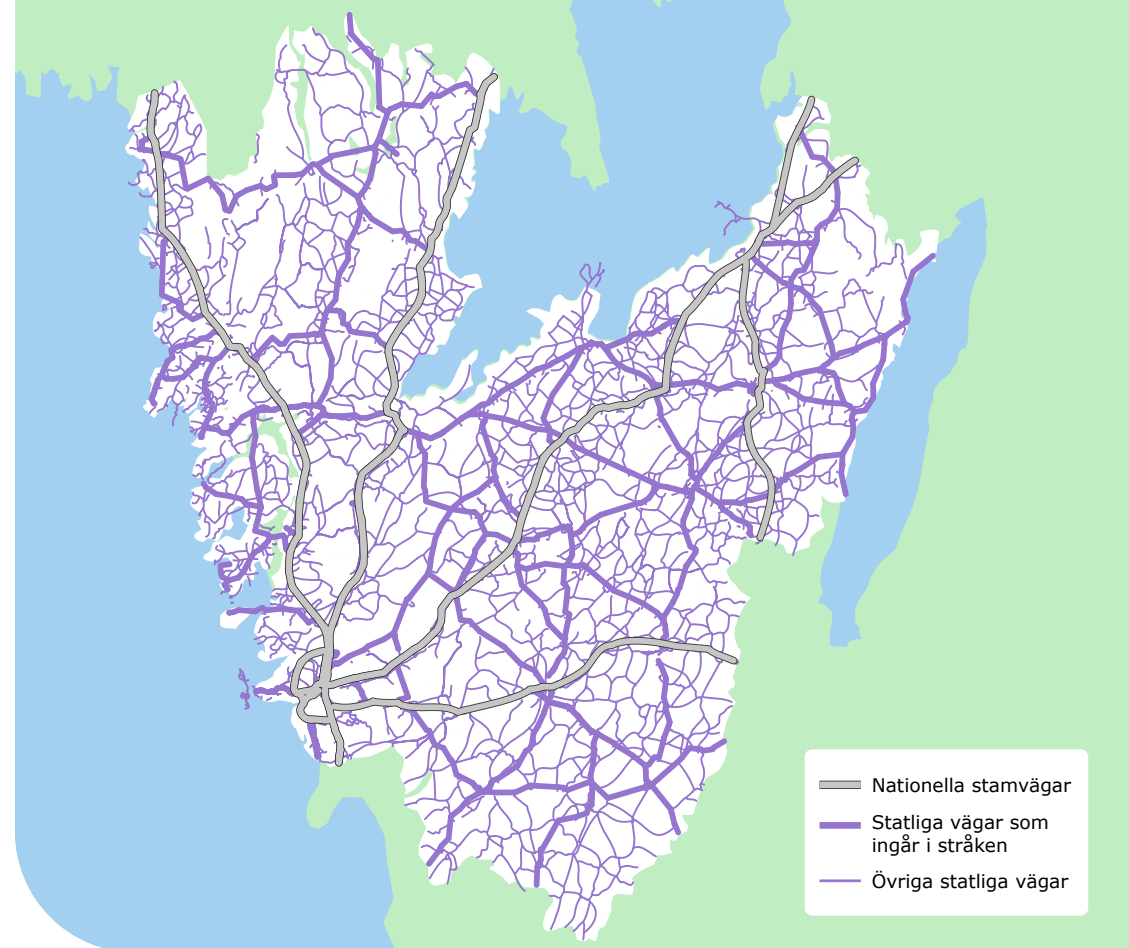
Totalt finns cirka 1000 mil statliga regionala vägar i Västra Götaland varav de flesta är av mindre karaktär. De största trafikflödena finns i de regionala stråken som knyter samman Västra Götalands kommuner, arbetsmarknader och godsnoder. Stråken av särskild vikt för kollektivtrafiken finns utpekade som regionalt kollektivtrafiknät i trafikförsörjningsprogrammet, Västra Götalands kollektivtrafikstrategi. Den viktigaste transportinfrastrukturen för godstransporter beskrivs i Strategisk plan för godstransporter i Västra Götaland. Dessutom finns ett av Trafikverket utpekat funktionellt prioriterat vägnät som anger vilka vägar som är viktigast för tillgänglighet ur ett nationellt och regionalt perspektiv.

Utifrån den trafiksäkerhetsanalys som genomfördes 2020 konstaterades att ungefär hälften av alla trafikolyckor med dödlig utgång sker på det mindre vägnätet. Därför har vägar med vägnummer 500 och högre tilldelats dedikerade medel då de till följd av sina vanligtvis låga trafikmängder annars sällan prioriteras för åtgärder.



Prioriterat regionalt transportnät för personer med funktionsnedsättning

Den regionala infrastrukturplanen ska, enligt förordningen om länsplaner, innefatta en beskrivning av ett prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationer och fordon ska kunna användas av personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete med att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. I trafikförsörjningsprogrammet finns tidsbestämda mål för både fordon och hållplatser. Listan över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning samt status för genomförandet finns på Västra Götalandsregionens hemsida under Kollektivtrafik för att kunna uppdateras löpande.



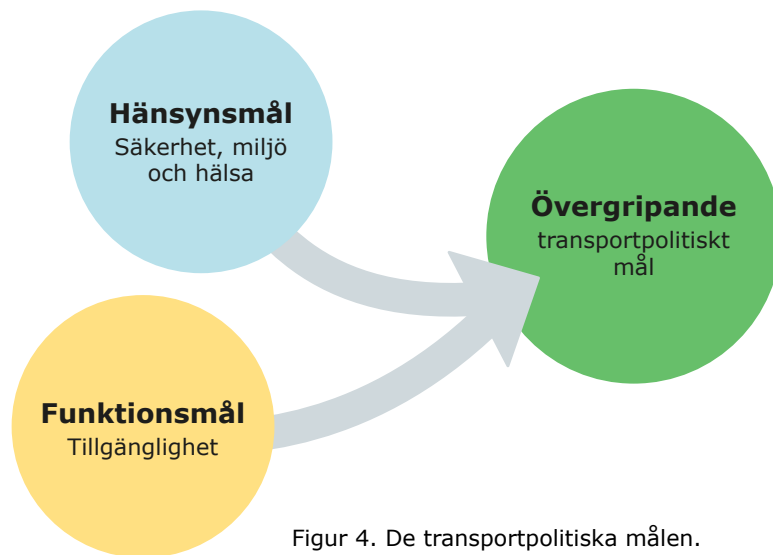
Figur 3. Statligt vägnät i Västra Götaland. Källa: NVDB.

2 Förutsättningar

Nationella mål

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

Agenda 2030, Klimatlagen och Nollvisionen är andra nationella utgångspunkter, liksom barnkonventionen.



Figur 4. De transportpolitiska målen.

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

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

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

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

Regionala mål och strategier

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

Den regionala infrastrukturplanen är en pusselbit av flera som bidrar till att nå visionen om det goda livet. Vid sidan av visionen finns det ett flertal måldokument och strategier som ligger till grund för utformningen av planen. Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland är utgångspunkt för det regionala utvecklingsarbetet och innehåller prioriteringar för att möjliggöra omställningen till ett mer hållbart och

konkurrenskraftigt samhälle. Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet är det andra regionövergripande måldokumentet som den regionala infrastrukturplanen ska stödja. Andra strategier som påverkar planens inriktning är Strategisk plan för godstransporter, Strategisk plan för ökad cykling, Kollektivtrafikplaner för stadstrafiken och Målbild Tåg 2035.

Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen redovisas i inriktningsunderlaget, se avsnitt Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.



Figur 5. Illustration av hur regional infrastrukturplan är en av flera pusselbitar i det regionala utvecklingsarbetet.

Miljö- och hållbarhetsbedömning

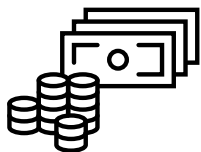
En miljöbedömning ska genomföras som en del av den regionala infrastrukturplanen enligt 6 kapitlet i miljöbalken. Det övergripande syftet är att integrera miljöaspekterna i framtagandet för att främja en hållbar utveckling.

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



Agenda 2030

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



Innehåll och ekonomi

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

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

Åtgärder med en kostnad på minst 75 miljoner kronor ska namnges och en samlad effektbedömning (SEB) för objektet ska vara genomförd. Försättningsvis benämns dessa som namngivna åtgärder.

De flesta åtgärder finansieras till 100 procent från den regionala infrastrukturplanen, med några undantag.

Investeringar i statliga regionala cykelvägar medfinansieras av kommunerna med 50 procent av kostnaden för projektering och byggande. Åtgärder på kommunalt vägnät kan få statlig medfinansiering från planen med 50 procent.

Utöver planens ekonomiska ram förekommer alternativ finansiering för vissa åtgärder. Det kan exempelvis handla om kommuner som medfinansierar regionala vägåtgärder eller samfinansiering mellan regional och nationell infrastrukturplan.

Västra Götalandsregionen har genom regeringens direktiv tilldelats en ekonomisk ram på 10 266 miljoner kronor. Trafikverket har räknat upp den preliminära ramen till 10 453 miljoner kronor, efter justering utifrån underförbrukning under åren 2022–2025.

Prisnivån för planen är 2025-02. Först när regeringen fastställer den nya nationella infrastrukturplanen beslutas den slutliga ekonomiska ramen.

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

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

3 Inriktning

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland med tillhörande analyser och underlag finns på vgregion.se/regionalplan

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån mål och fokusområden som identifierats i det regionala inriktningsunderlaget: Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. I inriktningsunderlaget redovisas Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Mål och principer (se figur 6) fokuserar på den regionala infrastrukturplanen, men viljeinriktningen gäller även som utgångspunkt för Västra Götalands ambitioner för den nationella transportinfrastrukturen.

Det övergripande målet för infrastrukturplaneringen är att planeringen ska bidra till ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – hållbar och förbättrad tillgänglighet. För gods- respektive persontransporter finns separata målsättningar utifrån trafikförsörjningsprogrammet och den strategiska planen för godstransporter. Därtill ska transportinfrastrukturen, baserat på regionala målsättningar och framtagna kunskapsunderlag, utvecklas utifrån principerna om att bidra till de regionala och nationella klimatmålen, att stötta utvecklingen av ett inkluderande transportsystem samt att bidra till nollvisionen för trafiksäkerhet.

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

Transportsystem

Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – hållbar och förbättrad tillgänglighet

Godstransporter

Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och främjar en hållbar utveckling

Persontransporter

Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland



Regional infrastrukturplan bidrar till de regionala och nationella klimatmålen



Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättningar beaktas och värderas i planeringen



Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen

Figur 6. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

4 Fördelning av medel 2026–2037

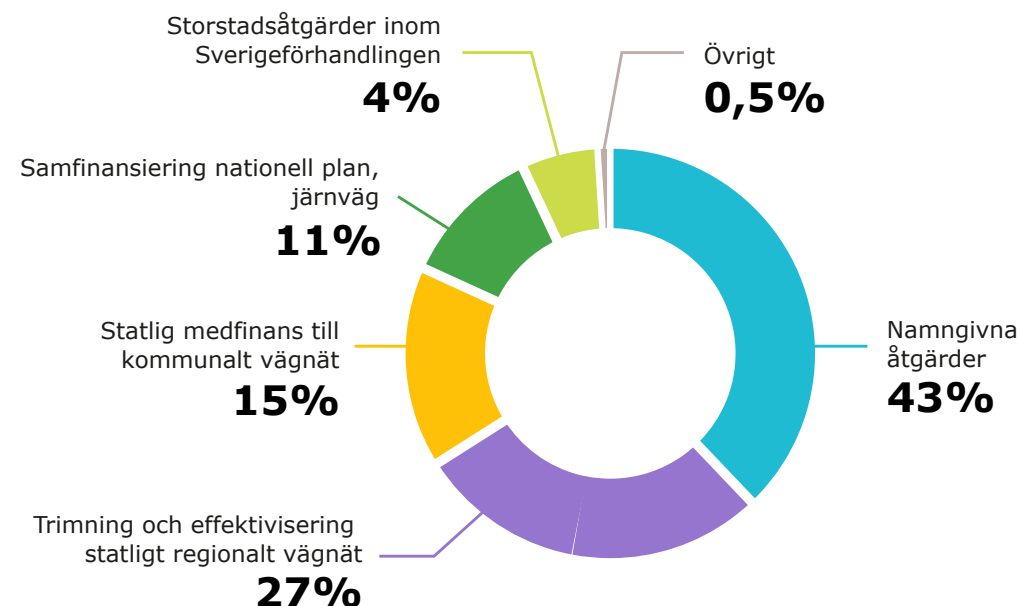
Den regionala infrastrukturplanen bygger på en struktur med sex åtgärdsområden som innehåller åtgärder och inriktningar för att stärka olika funktioner i transportsystemet. Strukturen ska bidra till en regional infrastrukturplanering med hänsyn till såväl geografi som demografi. För att hela transport-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

Sammantaget ska åtgärderna leda till en hållbar och förbättrad tillgänglighet i Västra Götaland och genomföras i linje med den beslutade strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Större investeringsåtgärder på statligt regionalt vägnät och i kollektivtrafikens infrastruktur återfinns inom åtgärdsområdet Namngivna åtgärder. De två åtgärdsområdena Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät och Statlig medfinans till kommunalt vägnät innehåller mindre åtgärder för kollektivtrafik, cykel och väg. Inom åtgärdsområdet Samfinansiering nationell plan, järnväg avsätts medel för standardhöjande åtgärder för den regionala tågtrafiken. Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen innehåller ett antal åtgärder inom Göteborgsområdet, som är framförhandlade och avtalade

inom Sverigeförhandlingen. Åtgärdsområdet Övrigt innehåller medel till oförutsedda mindre åtgärder.

Fördelningen av medel mellan olika åtgärdsområden grundar sig i regionala och nationella mål och politiska viljeinriktningar. Den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland har varit utgångspunkt för infrastrukturplanens konkreta innehåll och prioriteringar.



Figur 7. Fördelning av medel till åtgärdsområden i infrastrukturplanen, totalt 10 453 miljoner kronor.

En stor del av infrastrukturplanens åtgärder beslutas löpande under planperioden. Genomförandet ska beakta de skilda geografiska förutsättningarna och säkerställa att den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland genomsyrar både valen av åtgärder och deras utformning. Synergieffekter ska eftersträvas för bättre måluppfyllelse. För ett effektivt genomförande kan medel från olika pottar och åtgärdsområden kombineras där det finns förutsättningar. Åtgärderna ska ha en geografisk spridning över regionen och anpassas utifrån konkreta behov och bedömt bidrag till måluppfyllelse.

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

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

Tabell 1. Fördelning av medel till åtgärdsområden, totalt 10 453 miljoner kronor.

Fördelning av medel till åtgärdsområden	2026	2027	2028	2029	2030-2033	2034-2037	Medel i plan, mnkr
Namngivna åtgärder	718	462	170	135	1 776	1 263	4 524
Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät	350	365	374	247	536	921	2 793
Statlig medfinans till kommunalt vägnät	155	126	126	127	506	507	1 547
Samfinansiering nationell plan, järnväg	89	274	121	108	162	375	1 129
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	31	17	44	54	88	186	420
Övrigt	3	3	4	3	13	14	40
Summa	1 346	1 247	839	674	3 081	3 266	10 453



Namngivna åtgärder

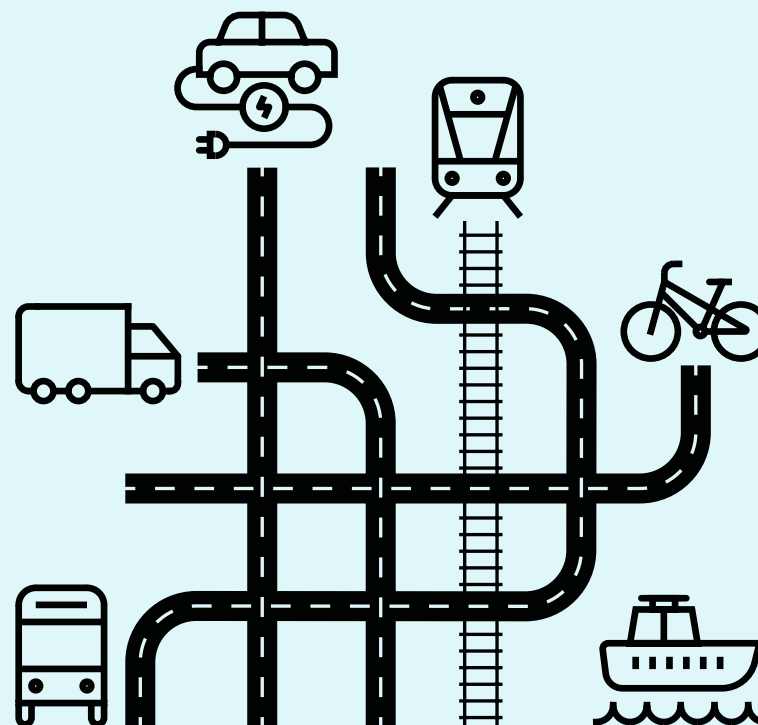
Åtgärdsområdet innehåller åtgärder av större karaktär med förhållandevis hög investeringskostnad, minst 75 miljoner kronor men i de flesta fall över 100 miljoner kronor.

Från en prioriterad brist utreds åtgärdsförslag som vid nästkommande planrevidering kan utgöra kandidat till ny namngiven åtgärd.

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

Tabell 2. Fördelning av medel för namngivna åtgärder.

Namngivna åtgärder	Medel i plan, mnkr
Namngivna vägåtgärder	3 957
Namngivna kollektivtrafikåtgärder	567
Summa	4 524



Namngivna vägåtgärder

De namngivna vägåtgärderna stärker de befintliga regionala stråken genom att förbättra trafiksäkerheten och standarden på de större regionala vägarna.

Åtgärderna utgår ifrån utpekade brister och har tagits fram inom genomförda åtgärdsvalsstudier. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och inne-

håller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärderna har prioriterats utifrån bedömda nyttor, kostnad och ekonomiskt utrymme i planen.

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

Kostnadsförändringar under planperioden som kan hanteras inom åtgärdsområdet beslutas av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden.

En fördjupad beskrivning av de namngivna vägåtgärderna finns i bilaga 2 och de beslutade högst prioriterade bristerna i bilaga 3.

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

Namngivna vägåtgärder	2026–2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan 2026–2037, mnkr	Total kostnad, mnkr
Väg 168 Ekelöv–Kareby	X	X	X	532	908
Väg 161 Rotvik–Bäcken	X	X	X	339	386
Väg 535 genom Partille		X		100	
Väg 41 Sundholmen–Björketorp	X			189	400
Väg 49 Axvall–Varnhem	X			374	563
Väg 49 Skövde–Igelstorp	X			216	301
Väg 168 Tjuvkil	X			28	175
Väg 678 Grohed–Bratteröd	X			114	162
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering				0	
Väg 49 Varnhem–Storekullen	X	X		370	371
Väg 156 Backadal–Bonared	X	X		369	374
Väg 156 Sandvad–Härsjön			X	236	236
Väg 44 Förbifart Lidköping			X	290	801
Väg 158 Askims stationsväg			X	290	290
Väg 162 Vannkrysset	X			77	138
Väg 162 Gläborg – Uteby (kan kompletteras i nästa planrevidering)			X	333	333
Tjörnbron, suicidskydd	X			100	100
Summa				3 957	

Namngivna kollektivtrafikåtgärder

De namngivna kollektivtrafikåtgärderna skapar förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikesande genom åtgärder som ger ökad kapacitet och framkomlighet för kollektivtrafiken samt förbättrad tillgänglighet och attraktivitet. Investeringar prioriteras i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet och tillhörande målbilder och strategier.

Merparten av de namngivna kollektivtrafikåtgärderna ligger på det kommunala vägnätet och får statlig medfinans från infrastrukturplanen. Åtgärderna behöver vara väl utredda och ekonomiskt prioriterade hos sökande part, vilka står för minst 50 procent av finansieringen.

I den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen har en särskild satsning på förlängning av spårvagnshållplatser som består av flera

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

En fördjupad beskrivning av större kollektivtrafikåtgärder finns i bilaga 2 och de högst prioriterade bristerna i bilaga 3.

Tabell 4. Fördelning av medel för namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Namngivna kollektivtrafikåtgärder	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Bidragsberättigad total kostnad, mnkr
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	X	X		37	74
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	X	X		42	85
Citybusstråk Toltp, Mölndal, Målbild Koll2035	X			82	200
Resecentrum Lerum	X			63	125
Väg 535 genom Partille, samfinansiering till vägåtgärd		X		60	
Bytespunkt Mölndals resecentrum (kan kompletteras i nästa planrevidering)		X	X	130	400
Särskild satsning					
Förlängning av spårvagnshållplatser	X			58	116
Kvarstående kollektivtrafikåtgärder från tidigare plan, under 75 mnkr					
Elfärja, hyra, Öckerö	X	X	X	24	60
Elfärja, Marstrand	X			13	50
Elfärja, Tjörn	X	X		28	71
Resecentrum Saltholmen, etapp 1 (kan tidigareläggas)	(X)	X		30	60
Summa				567	



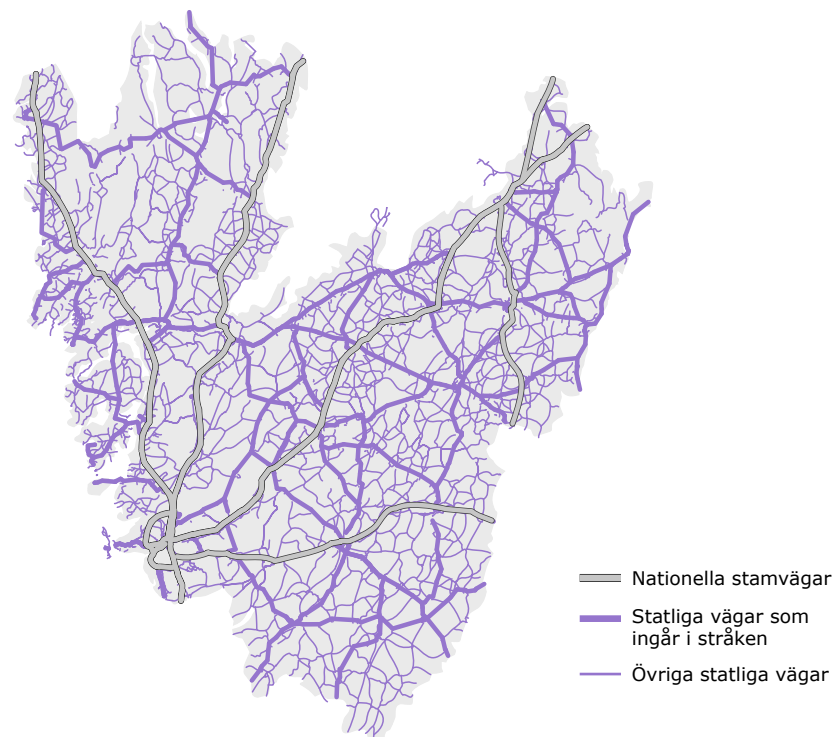
Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät

De statligt regionala vägarna har en stor betydelse för Västra Götalands utveckling. De större stråken kopplar samman regionen och trimning och effektivisering av de regionala stråken förbättrar förutsättningarna för såväl person- som godstransporter. Många resor startar eller slutar utanför de regionala stråken och en stor del av de allvarliga olyckorna på det statliga vägnätet sker på mindre vägar. Åtgärder i det mindre vägnätet med vägnummer 500 och högre är därför av stor betydelse, framför allt för att förbättra trafiksäkerheten.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt för mindre vägåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor. Medel har särskilt avsatts till vägar med vägnummer över 500 vilka till följd av sina vanligtvis låga trafikmängder annars sällan prioriteras för åtgärder.

Val av åtgärder ska utgå från den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och de vägledande principerna för åtgärdsområdet. Vilka åtgärder som genomförs i de olika delarna av Västra Götaland behöver anpassas utifrån lokala förutsättningar och med hänsyn till olika grupperns behov.

Figur 8. Karta över statliga vägar i Västra Götaland.



Tabell 5. Fördelning av medel för trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	314
Cykelåtgärder	535
Mindre vägåtgärder cirka hälften allokeras till åtgärder på vägar med vägnummer högre än 500	1 480
Förstärkt satsning, se kommande tabell	464
Summa	2 793

De tre pottorna för kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Generellt sett är åtgärder för de första 4–6 åren av den regionala infrastrukturplanen uppbokade, resterande medel är fria att fördela. Utöver de tre pottorna finns förstärkta satsningar kopplat till den politiska prioriteringen.

Kollektivtrafikåtgärder

Åtgärdsområdet innefattar investeringar för en ökad framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken samt investeringar i hållplatser och åtgärder som främjar kombinationsresor. Västtrafik sammanställer behov och åtgärdsför-

slag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Cykelåtgärder

Förutsättningar för cykel ska utvecklas i linje med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling där tätortsnära cykelinfrastruktur och integrering av cykel och kollektivtrafik ligger i fokus. För att öka trafiksäkerheten och cykelbarheten behöver cykelvägar och bygdevägar anläggas längs det statligt regionala vägnätet.

Mindre vägåtgärder

För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt att minska barriäreffekter behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurv-rätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter.

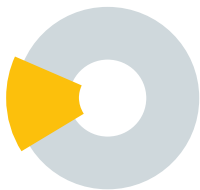
Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkta satsningar.

Förstärkt satsning	Medel i plan, mnkr
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	65
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	33
Göteborgsregionen, Obundna medel	130
Fyrbodalsregionen, Väg 161, Cykelåtgärder	52
Fyrbodalsregionen, Väg 161, Trafiksäkerhetsåtgärder	52
Fyrbodalsregionen, Väg 171, Stranderängs bro	52
Fyrbodalsregionen, mindre vägåtgärder	26
Boråsregionen, väg 27 mindre vägåtgärder	54
Summa	464

Tabell 7. Vägledande principer för trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Vägledande principer – Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät	
För hela åtgärdsområdet	• Åtgärder för högst 75 miljoner kronor • Medel kan kombineras från flera potter för en bättre helhet • Åtgärder kan med fördel genomföras i samband med att Trafikverket utför planerade underhållsåtgärder • Åtgärder som anläggs i huvudsak på befintlig infrastruktur • Den biologiska mångfalden behöver särskilt beaktas
Kollektivtrafikåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Ökad framkomlighet för kollektivtrafik för bättre restidskvot • Åtgärder för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet på och vid befintliga och nya hållplatser • Pendelparkering för bil och cykel
Cykelåtgärder	• Åtgärder i linje med strategisk plan för ökad cykling • Ökad cykelvänlighet, cykelbarhet och trafiksäkerhet på platser med stor cykelpotential utifrån lokala förutsättningar • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten för barn och unga
Mindre vägåtgärder	• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet, trygghet och minskade barriäreffekter, särskilt för gående och cyklister • Kortare anslutande gång- och cykelvägar för ökad trafiksäkerhet vid hållplatser • Åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar • Cirka hälften av medlen ska allokeras till åtgärder på vägar med vägnummer högre än 500



Statlig medfinans till kommunalt vägnät

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

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor, ofta betydligt mindre. Prioritering av åtgärder utgår från Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland samt de vägledande principerna för åtgärdsområdet.

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



Tabell 8. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	mnr
Kollektivtrafikåtgärder	649
Cykelåtgärder	580
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	289
Förstärkt satsning kommunalt vägnät, Göteborgsregionen	29
Summa	1 547

De tre pottorna för kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Åtgärder beslutas årligen.

Åtgärds paket och helhetslösningar för hållbar tillgänglighet uppmuntras, vilket förutom åtgärden i sig exempelvis kan innefatta om-disponering av gaturum, hastighetssänkning, parkeringsutbud och parkeringsprissättning.

Utöver de tre pottorna finns en förstärkt satsning kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen 2022-2033. Förstärkningen innehåller statlig medfinans till kollektivtrafik och cykel i Göteborgsregionen.

Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken, såsom busskörfält eller signalprioritering. För hållplatser och bytespunkter prioriteras tillgänglighetsanpassning och annan standardhöjning samt i vissa fall nybyggnation.

Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder från regional

infrastrukturplan via Västtrafik. Västra Götalandsregionen/Västtrafik kan, som regional kollektivtrafikmyndighet, ansöka om medel till regionala kollektivtrafikanläggningar och hållplatsutrustning. Åtgärderna ska bidra till målluppfyllelse i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Cykelåtgärder

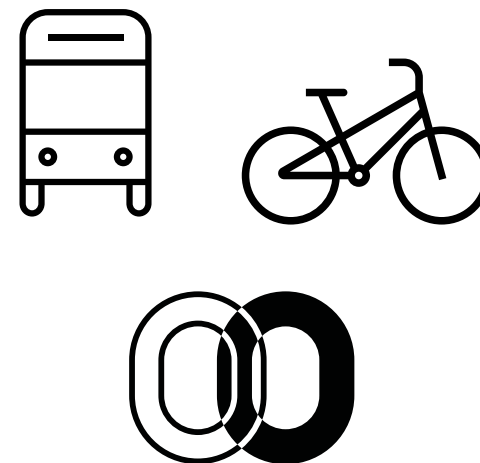
Potentialen för ökad cykling är generellt sett stor längs det kommunala vägnätet, där det finns en koncentration av befolkning, arbetsplatser, fritidsanläggningar och service. Förutsättningar för cykel ska utvecklas i linje med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling där tätortsnära cykelinfrastruktur och integrering av cykel och kollektivtrafik ligger i fokus. För att öka trafiksäkerheten och cykelbarheten behöver cykelvägar och bygdevägar anläggas för att koppla ihop lokala målpunkter. Kortväga cykelresor i tätorter är av stor betydelse för att främja barnens självständighet i trafiken.

Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för cykelåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till målluppfyllelse i enlighet med Strategisk plan för ökad cykling.

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

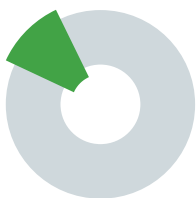
Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som de flesta gående och cyklister rör sig. Åtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister och en förbättrad miljö inom tätorterna prioriteras. Barn och ungas behov är särskilt viktiga att beakta vid val av åtgärder.

Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket.



Tabell 9. Vägledande principer för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Vägledande principer – Statlig medfinans till kommunalt vägnät	
För hela åtgärdsområdet	• Åtgärder för högst 75 miljoner kronor • Planen finansierar 50 procent av kostnaden • Åtgärden ska vara planeringsmogen • Åtgärdspaket och helhetslösningar för hållbar tillgänglighet uppmuntras
Kollektivtrafikåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken för förbättrad restidskvot • Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytespunkter • Pendelparkering för bil och cykel
Cykelåtgärder	• Åtgärder i linje med utvecklingsområden i Strategisk plan för ökad cykling • Ökad cykelvänlighet och cykelbarhet på platser med relativ stor cykelpotential utifrån lokala förutsättningar • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten för barn och unga
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för gående och cyklister • Kortare anslutande gång- och cykelvägar för ökad trafiksäkerhet vid hållplatser • Åtgärder som ger förbättrad lokal miljö kvalitet, till exempel minskat buller

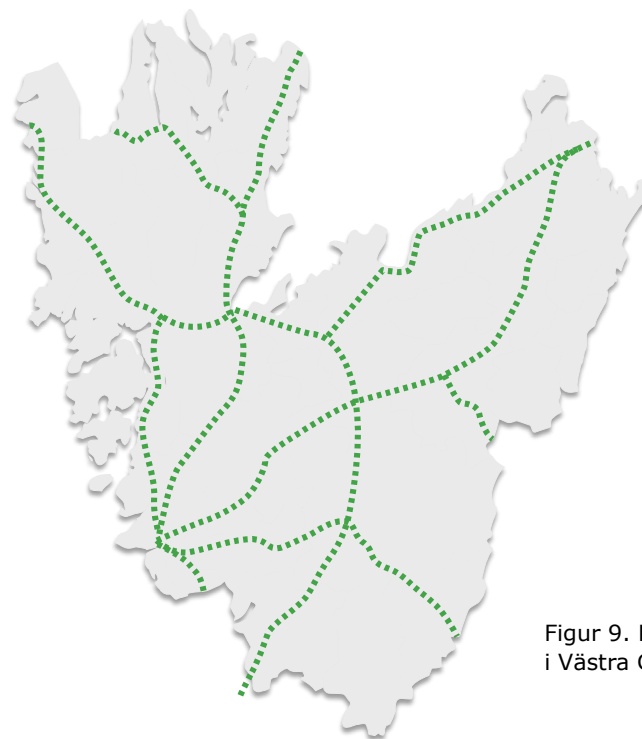


Samfinansiering nationell plan, järnväg

Det finns ett stort behov av åtgärder för att återställa och höja standarden på de järnvägar som är särskilt betydelsefulla för regiontrafiken. Ett välfungerande järnvägssystem är viktigt för omställningen till ett transporteffektivt samhälle.

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

Inom åtgärdsområdet fördelas medel i första hand till de olika regionala järnvägsstråken. Inriktning för åtgärder på varje bana beskrivs i bilaga 4. De vägledande principerna, inklusive Målbild Tåg 2035, ska ligga till grund för valet av åtgärder.



Figur 9. Karta över järnvägsstråk i Västra Götaland.

Tabell 10. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg

Samfinansiering nationell plan, järnväg	Medel i plan, mnkr
Kinneullebanan	94
Norra Bohusbanan	91
Södra Bohusbanan	256
Viskadalsbanan	114
Älvsborgsbanan	274
Göteborg-Borås, ny järnväg	250
Obundna medel	50
Summa	1 129

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

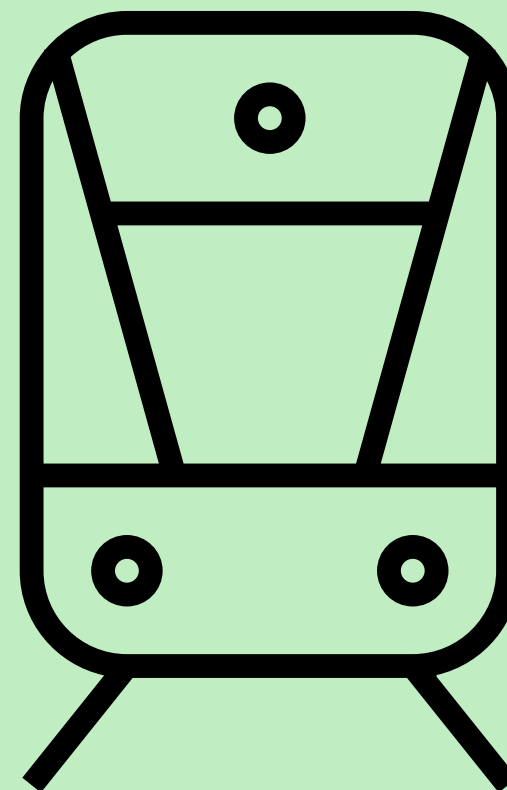
Nivån på anslagna medel per järnväg kan komma att justeras och omfördelas om åtgärder prioriteras för genomförande inom ramen för nationell infrastrukturplan.

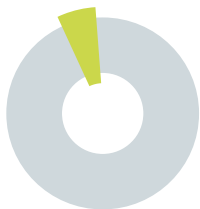
Omfördelning av medel inom åtgärdsområdet beslutas i regionstyrelsen via beredningen för hållbar utveckling, BHU. Kostnadsförändringar under planperioden som kan hanteras inom åtgärdsområdets obundna medel beslutas av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden.

Tabell 11. Vägledande principer för samfinansiering nationell plan, järnväg

Vägledande principer – Samfinansiering nationell plan, järnväg

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





Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen

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

Kollektivtrafikåtgärdernas syfte är att åstadkomma förbättringar av tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Den totala kostnaden för åtgärderna uppgår till omkring 7 miljarder kronor (prinsnivå 2016), varav 420 miljoner kronor avsätts i regional infrastrukturplan 2026-2037.

Investeringarna ligger i linje med regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland och Målbild Koll2035.



Tabell 12. Lista över storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

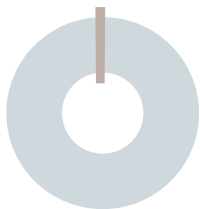
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen

Spårväg Brunnsbo-Linné

Citybuss Backastråket

Citybuss Norra Älvstranden

Summa	420
--------------	------------

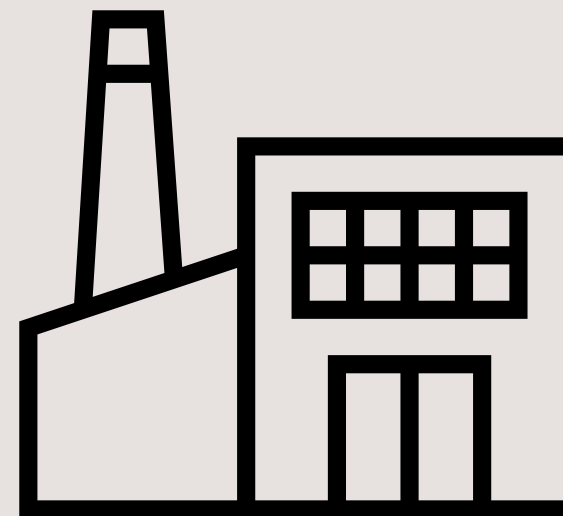


Övrigt

Medlen avsatta inom övrigt syftar till att kunna hantera oförutsedda mindre utgifter. Det kan exempelvis vara åtgärder av betydelse för näringslivet såsom akuta punktinsatser på lågtrafikerade vägar eller statlig medfinans till åtgärder som inte faller inom ramen för åtgärdsområde Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden beslutar om användning av medel inom åtgärdsområdet.

Tabell 13. Fördelning av medel för övrigt.

Övrigt	Medel i plan, mnkr
Oförutsedda mindre utgifter	40
Summa	40



5 Bedömning av effekter

Regional infrastrukturplan grundar sig på regionens strategiska inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland som i sin tur tar avstamp i regionala mål och nationella utgångspunkter såsom de transportpolitiska målen och Agenda 2030.

Långsiktigt syftar den regionala infrastrukturplanen till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela resan-perspektiv både för person- och godstransporter.

Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning. Den regionala infrastrukturplanens effekter beskrivs utifrån de transportpolitiska målen, nationella och regionala mål, strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland samt den genomförda hållbarhetsbedömningen.

Potentialen för planen att bidra till ökad hållbarhet handlar inte bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd eller åtgärdsområde, utan också om åtgärdernas riktning och hur åtgärderna tillsammans bidrar till att skapa

ett hållbart och inkluderande transportsystem. Därför är det viktigt att beakta åtgärdernas effekt på transportsystemet på systemnivå. Ett annat viktigt perspektiv i analysen är alternativanvändningen av medel.

I den samlade bedömningen av planens påverkan har utgångspunkten varit på att planeringen behöver fokusera på att tillfredsställa alla människors grundläggande behov utan att de planetära gränserna överskrids. Det innebär att positiva effekter inom ett område inte kan kompensera för negativa effekter inom ett annat område.

Det är tydligt att det finns starka synergier mellan vissa hållbarhetsaspekter, där samma typ av åtgärder kan bidra mot flera mål och alltså bidrar till att skapa ett hållbart transportsystem med grundläggande tillgänglighet för alla.

Det finns också områden där det uppstår målkonflikter mellan olika hållbarhetsmål, där åtgärderna visserligen bidrar till ökad tillgänglighet, men samtidigt har en negativ påverkan på både klimat och biologisk mångfald.

Sammantaget har planen en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön: Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan. Påverkan på de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa; Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande samt påverkan på övriga hållbarhetsaspekter är sammantaget positiv.

Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms bidra till att andelen hållbara resor ökar, främst genom satsningar på cykelinfrastruktur och kollektivtrafik. Gällande gods- och näringslivets transporter bedöms planen sammantaget ha en positiv påverkan på näringslivets tillgänglighet och konkurrenskraft.

Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en fördjupad bedömning av den regionala infrastrukturens effekter och finns publicerad på www.vgregion.se/regionalplan

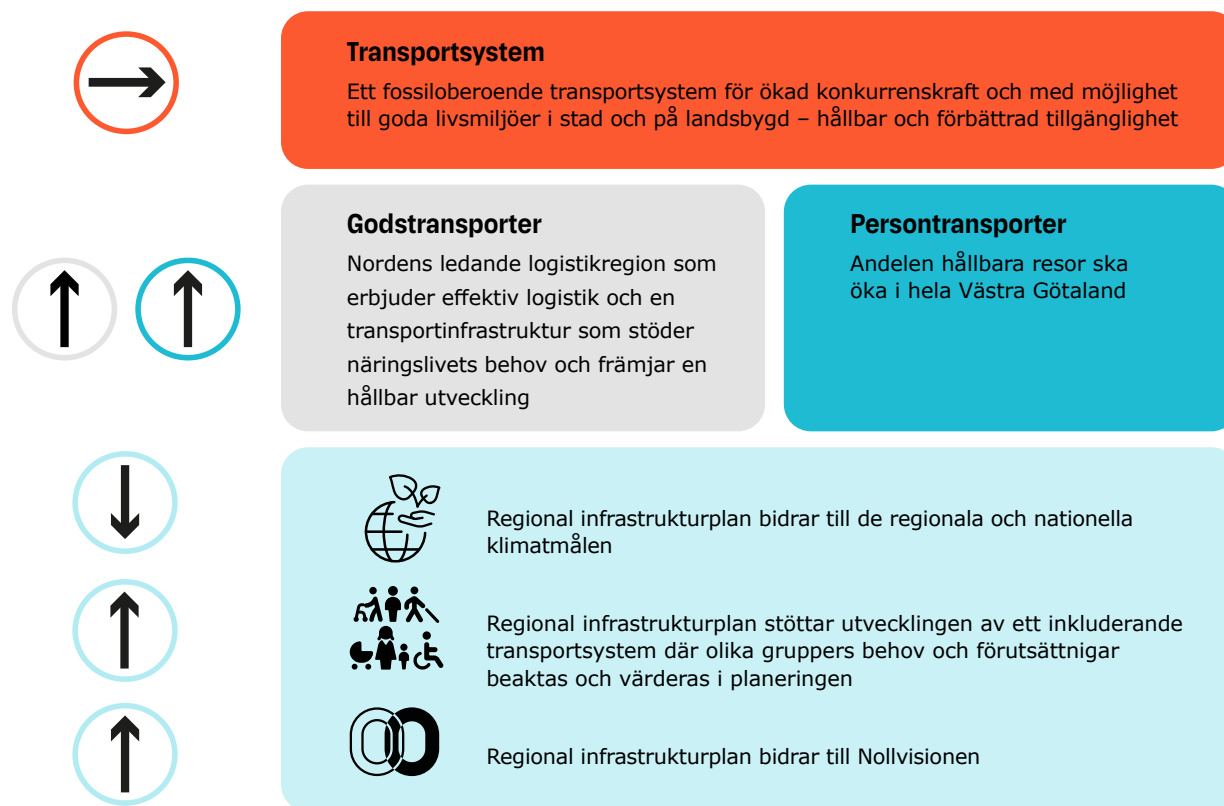
Infrastrukturplanen bedöms ha sammantaget negativ påverkan avseende klimat. Större vägåtgärder leder generellt sett till att biltrafiken ökar genom inducerad trafik, vilket innebär att de fram till att bilflottan är fullt ut fossilfri motverkar målet om minskad klimatpåverkan. Både beslutet att inte ompröva redan beslutade namngivna vägåtgärder och beslutet att prioritera ytterligare satsningar på namngivna vägåtgärder innebär att drygt en tredjedel av planramen binds upp i åtgärder med negativ påverkan på klimat och miljö.

Även om satsningarna på infrastruktur för cykel och kollektivtrafik har potential att bidra till utsläppsminskningar bedöms dessa utsläppsminskningar inte vara tillräckliga för att kunna kompensera för utsläppen som genereras från byggskedet och från den ökade biltrafik som satsningarna på namngivna vägåtgärder ger upphov till. Således uppfyller inte infrastrukturplanen ambitionen i inriktningsunderlaget gällande klimatmålet.

Infrastrukturplanen innehåller en mängd trafik-säkerhetshöjande åtgärder för samtliga trafikant-grupper. Utöver de namngivna åtgärderna finns medel för mindre trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet samt till åtgärder med fokus på gående och cyklister. Således bidrar infrastrukturplanen till hållbarhetsaspekten trafiksäkerhet samt strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Statlig medfinans till åtgärder i kommunalt vägnät för cykel- och kollektivtrafikåtgärder bedöms stödja flera grupper i samhället. Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet för barn och unga samt för andra grupper som främst reser på lokal nivå och/eller som inte har tillgång till egen bil. Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms vara ett steg i rätt riktning för ett inkluderande transportsystem.

Även om förslaget till regional infrastrukturplan innehåller stora satsningar på hållbar tillgänglighet och ökad konkurrenskraft innebär planens satsningar på vägtrafiken en förlorad möjlighet att bidra till att skapa ett fossiloberoende transportsystem med hållbar och förbättrad tillgänglighet.



Figur 10. Bedömning av infrastrukturplanen utifrån målen i Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Uppåtgående pil innebär positivt bidrag till mål, nedåtgående pil innebär negativt bidrag, horisontell pil innebär att infrastrukturplanen bidrar både positivt och negativt till målområdet.

6 Genomförande och uppföljning

Den regionala infrastrukturplanen består av sex åtgärdsområden med olika åtgärder, vägledande principer och beslutsprocesser. Planens medel är avsatta såväl till namngivna åtgärder som till olika åtgärdsinriktningar. Inom två åtgärdsområden behövs en aktiv planering under genomförandet: Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Inom dessa områden är det särskilt viktigt att följa upp genomförandet utifrån strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, hållbarhetsbedömningens medskick samt geografisk fördelning och anpassning.

Brister i den statliga transportinfrastrukturen identifieras och analyseras inom så kallade åtgärdsvalsstudier (ÅVS). En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att parterna tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder för att lösa bristen. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärdsvalsstudier genomförs både för de politiskt prioriterade bristerna för att ta fram kandidater till nya namngivna åtgärder och för andra brister i den statliga infrastrukturen där lösningen kan hanteras med medel ur Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Prioritering av åtgärder

Prioriteringen av åtgärder hanteras olika beroende av åtgärdsområde och hur stor kostnad som belastar infrastrukturplanen. Åtgärder med en kostnad på över 75 miljoner kronor ska vara namngivna i regional infrastrukturplan och prioriteras politiskt vid framtagandet av planen.

Inom åtgärdsområde Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät finns olika processer för prioritering av åtgärder, se figur 11.

Kollektivtrafikåtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärdsförslag baseras på inspel från kommuner och kommunalförbund, identifierade behov för kollektivtrafiken samt inspel från kunder och bussbolag som utför trafiken. Kommunerna har möjlighet att lyfta förslag på åtgärder till Västtrafik i befintliga dialogforum.

För regionala cykelvägar ombeds kommunerna återkommande att lämna in förslag via kommunalförbunden på regionala cykelåtgärder som de avser att medfinansiera med halva kostnaden för projektering och byggande. Mindre cykelåtgärder kan också prioriteras av Trafikverket utifrån identifierade behov.

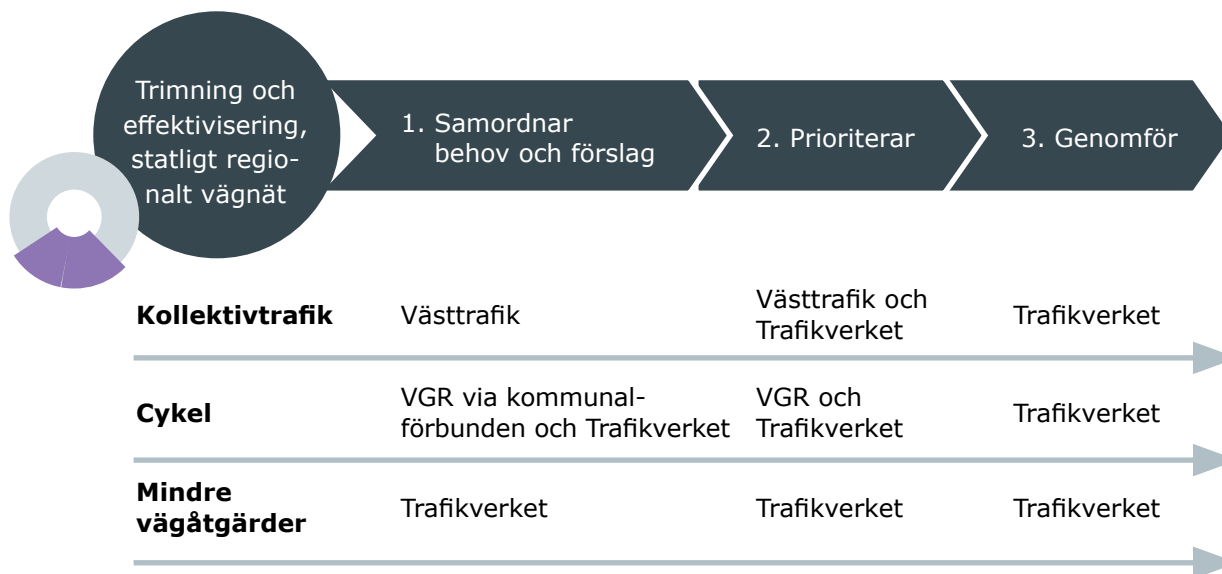
Mindre vägåtgärder prioriteras av Trafikverket. Åtgärdsförslag baseras på inspel från kommuner och kommunalförbund, olyckor och identifierade behov i vägnätet samt inspel från näringsliv och kundsynpunkter.

Inom åtgärdsområde Statlig medfinans till kommunalt vägnät kan kommunerna årligen ansöka om medel från regional infrastrukturplan för åtgärder på kommunalt vägnät. Prioritering sker av Trafikverket och Västtrafik i samråd med Västra Götalandsregionen. Förenklad processbeskrivning se figur 12.

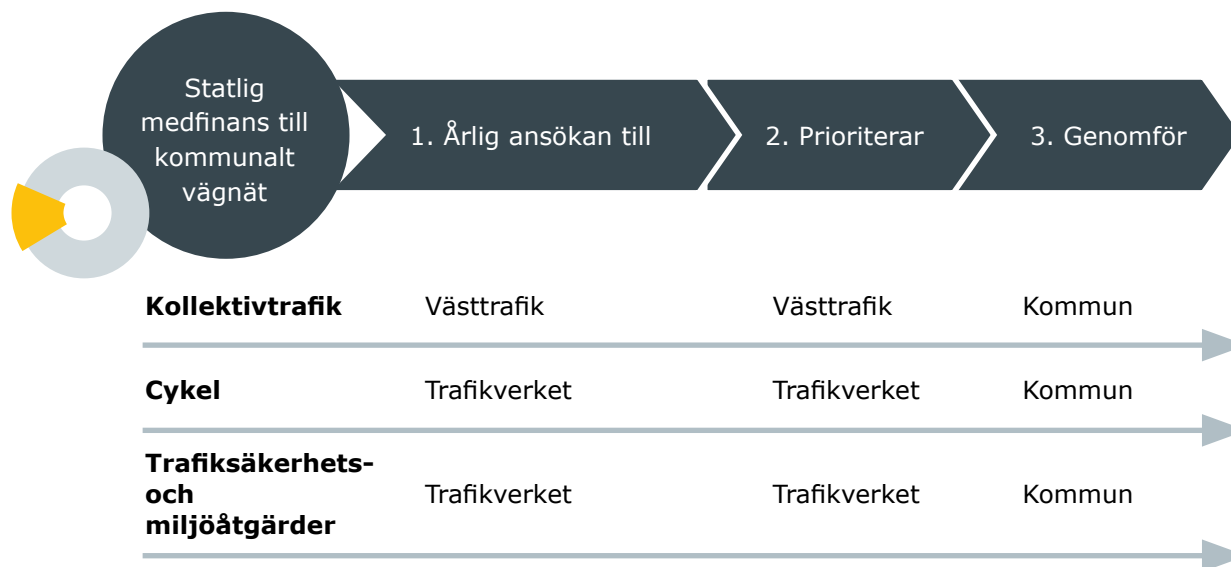
Åtgärder inom Samfinansiering nationell plan, järnväg prioriteras i samråd mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Västtrafik utifrån den politiska fördelningen av medel och inriktningen per bana, se bilaga 4.

I den regionala infrastrukturplanen finns förstärkta satsningar. Åtgärder inom de förstärkta satsningarna med en kostnad upp till 75 miljoner kronor beslutas av respektive kommunalförbund inom ramen för åtgärdsområdets vägledande principer. Innan beslut ska åtgärdsförslagen vara avstämda och godkända av Trafikverket respektive Västtrafik.

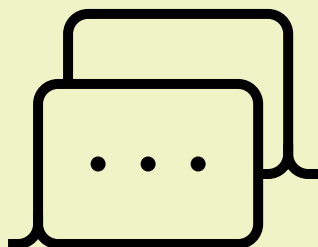
I figurerna här bredvid visas förenklade processer för åtgärder som belastar planen med upp till 75 miljoner kronor inom åtgärdsområde Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät och inom Statlig medfinans till kommunalt vägnät.



Figur 11. Förenklade beslutsprocesser för åtgärder inom Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.



Figur 12. Förenklade beslutsprocesser för åtgärder inom Statlig medfinans till kommunalt vägnät.



Förankring under genomförandet

Trafikverket ansvarar för den regionala infrastrukturplanens genomförande. Löpande avstämning sker mellan Trafikverket och tjänstepersoner på Västra Götalandsregionen. Vid dessa möten rapporteras hur genomförandet av infrastrukturplanen går och om det uppstått några avvikelser eller frågor som behöver politisk avstämning och beslut om hantering.

Det finns även en bredare tjänstepersonsgrupp som hanterar frågor kopplat till genomförandet av planen och består av representanter från Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden, Trafikverket och Västtrafik. Genomförandegruppen har regelbundna träffar. Trafikverket redovisar där årligen vilka trimningsåtgärder

som har prioriterats och genomförts. Motvarande information ges även till respektive delregion på kommunalförbundens infrastruktur nätverk på tjänstepersonsnivå.

Om det uppstår behov av politiska avvägningar och beslut, som kan hanteras inom ramen för den av regionfullmäktige antagna regionala infrastrukturplanen, lyfts ärendet för beslut i infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden som ansvarig för infrastrukturplanens genomförande. Det kan till exempel handla om kostnadsökningar i pågående åtgärder eller beslut om planens ofördelade medel. Beredningen för hållbar utveckling, BHU, informeras efter nämndens beslut.

Uppföljning

För att säkerställa att åtgärderna som genomförs är i linje med infrastrukturplanens avsikter och strategisk inriktning för transportsystemet i Västra Götaland följs genomförandet upp årligen. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden får i sin roll som ansvarig för infrastrukturplanens genomförande årligen en redovisning gällande utfallet och avvikelser i den regionala infrastrukturplanen. Uppföljningen kartlägger på en övergripande nivå hur planens medel används och framdriften i genomförandet. Uppföljningen skickas även till beredningen för hållbar utveckling, BHU för kännedom. Slutsatser från uppföljningen tas med in i den kommande planeringen.

Bilaga 1 – Planram i detalj, prinsnivå 2025–02

Tabell 14. Fördelning av medel för namngivna vägåtgärder.

Namngivna vägåtgärder	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Väg 168 Ekelöv–Kareby	4	13	10	9	495	1	532
Väg 161 Rotvik–Bäcken	10	11	3	14	300	1	339
Väg 535 genom Partille					100		100
Väg 41 Sundholmen–Björketorp	147	42					189
Väg 49 Axvall–Varnhem	271	103					374
Väg 49 Skövde–Igelstorp	116	100					216
Väg 168 Tjuvkil	2	11	15				28
Väg 678 Grohed–Bratteröd	74	39	1				114
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering							0
Väg 49 Varnhem–Storekullen	5	6	9	5	345		370
Väg 156 Backadal–Bonared	14	11	5	5	334		369
Väg 156 Sandvad - Härsjön						236	236
Väg 44 Förbifart Lidköping						290	290
Väg 158 Askims stationsväg						290	290
Väg 162 Vannkrysset	5	15	20	30	7		77
Väg 162 Gläborg – Uteby (kan kompletteras i nästa planrevidering)						333	333
Tjörnbron, suicidskydd		50	50				100
Summa	648	401	113	63	1 581	1 151	3 957

Tabell 15. Fördelning av medel för namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Namngivna kollektivtrafikåtgärder	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035				7	30		37
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035				12	30		42
Citybusstråk Toltp, Mölndal, Målbild Koll2035	33	41	8				82
Resecentrum Lerum			20	20	23		63
Väg 535 genom Partille, samfinansiering till vägåtgärd			10	20	30		60
Bytespunkt Mölndals resecentrum (kan kompletteras i nästa planrevidering)					35	95	130
Särskild satsning							
Förlängning av spårvagnshållplatser	20	15	15	8			58
Kvarstående kollektivtrafikåtgärder från tidigare plan, under 75 mnkr							
Elfärja, hyra, Öckerö	2	2	2	2	8	8	24
Elfärja, Marstrand	13						13
Elfärja. Tjörn	2	3	2	3	9	9	28
Resecentrum Salholmen, etapp 1 (kan tidigareläggas)					30		30
Summa	70	61	57	72	195	112	567

Tabell 16. Fördelning av medel för trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät.

Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	55	67	16	30	16	130	314
Cykelåtgärder	52	48	88	51	157	139	535
Mindre vägåtgärder	220	215	243	110	171	521	1 480
Förstärkta satsningar:							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	5	5	5	10	40		65
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder		2	3	5	23		33
Göteborgsregionen, Obundna medel		4	4	5	40	77	130
Fyrbodal, Väg 161 Cykelåtgärder	2	4	7	10	29		52
Fyrbodal, Väg 161 Trafiksäkerhetsåtgärder		4	4	13	31		52
Fyrbodal, Väg 171 Stranderängs bro	2	4	4	13	29		52
Fyrbodal, mindre vägåtgärder	14	12					26
Boråsregionen, väg 27 mindre vägåtgärder						54	54
Summa	350	365	374	247	536	921	2 793

Tabell 17. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	54	54	54	54	217	216	649
Cykelåtgärder	48	48	48	48	193	194	580
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	24	24	24	24	96	97	289
Förstärkta satsningar:							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	17						17
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	12						12
Summa	155	126	126	127	506	507	1 547

Tabell 18. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg.

Samfinansiering nationell plan, järnväg	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Summa	89	274	121	108	162	375	1 129

Tabell 19. Fördelning av medel för storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Summa	31	17	44	54	88	186	420

Tabell 20. Fördelning av medel för övrigt.

Övrigt	2026	2027	2028	2029	2030–2033	2034–2037	Medel i plan, mnkr
Summa	3	3	4	3	13	14	40

I tabellerna nedan finns fördjupade beskrivningar av namngivna åtgärder, vilket är åtgärder med en totalkostnad på 75 miljoner kronor eller mer. Trafikverket tar fram samlade effektbedömningar (SEB) för namngivna vägåtgärder. För namngivna kollektivtrafikåtgärder som byggstartar under infrastrukturplanens fyra första år tar sökande part tar fram SEB. De samlade effektbedömningar finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

Tabell 21. Namngivna vägåtgärder.

Namngivna vägåtgärder						
Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering
Väg 168 Ekelöv–Kareby	Väg 168 förbinder Marstrand med Kungälv/E6 via Ytterby. Vägen har begränsad framkomlighet, framför allt under semesterperioden. Vägen saknar en separerad gång- och cykelväg och dessutom orsakar trafiken bullerstörningar, främst i Ytterby. Åtgärden möjliggör framtida kommunal exploatering.	Brist gällande kapacitet, framkomlighet och trafik-säkerhet. Avlastning av genomfartstrafik för att förbättra framkomligheten och minska störningarna genom Ytterby.	Ny vägförbindelse.	532 mnkr	908 mnkr	Nationell infrastrukturplan, Kungälvskommun
Väg 161 Rotvik–Bäcken	Väg 161 ingår i ett för transporter och pendling viktigt regionalt stråk mellan Lysekil, Uddevalla, Trollhättan, Lidköping, Skövde och Karlsborg. På aktuell sträcka i Uddevalla kommun saknas en separat gång- och cykelväg och oskyddade trafikanter är hänvisade till körbanan.	Befintlig väg har låg standard och ett stort antal bostäder ligger nära vägen. Vägen är mycket smal och vägstandarden har stora brister i förhållande till trafikbelastning, vilken är särskilt hög under sommartid. Det finns inte tillräckligt med utrymme för oskyddade trafikanter.	Mötesfri väg och GC-bana.	339 mnkr	386 mnkr	

Namngivna vägåtgärder						
Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering
Väg 535 genom Partille	Busskörfält Furulund – Partille i norra delen av stråket. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Trafiksäkerhet-, kollektivtrafik- och GC-åtgärder.	100 mnkr		Regional infrastrukturplan kollektivtrafik-åtgärd, Partille kommun
Väg 41 Sundholmen–Björketorp	Ingår i den så kallade "inre halvcirkeln" som förbinder E6 med inre delar i regionen, mellan Varberg och Borås.	Utveckling av kollektivtrafikstråk enligt Målbild Koll2035 genom breddning av befintlig väg med bland annat buskörfält.	Mötesfri väg och GC-väg.	189 mnkr	400 mnkr	
Väg 49 Axvall–Varnhem	Vägen ligger i ett skredriskområde som innebär stor risk för stabilitetsproblem.	Behov av att få bort stabilitetsproblem, öka framkomligheten, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöbelastningen genom Sundholmen.	Mötesfri väg och GC-väg.	374 mnkr	563 mnkr	
Väg 49 Skövde–Igelstorp	Vägen används för regionala gods-transporter samt för lokal och regional arbetspendling. Sträckan är utpekad i FPV för godstransporter, dagliga personresor och kollektivtrafik.	Bristfällighet i trafiksäkerhet och tillgänglighet.	Mötesfri väg och GC-väg.	216 mnkr	301 mnkr	Skövde kommun
Väg 168 Tjuvkil	Väg 168 kopplar samman E6 med Marstrand i Kungälv kommun och är hårt belastad under sommaren. Det finns bland annat ett stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	De huvudsakliga bristerna är att vägen saknar vägren, avskild väg för gående och cyklister, trygga och tillgänglighetsanpassade busshållplatser samt säkra möjligheter för gående och cyklister att korsa vägen.	GC-väg, trafik-säkerhetshöjande åtgärder.	28 mnkr	175 mnkr	Kungälv kommun

Namngivna vägåtgärder						
Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering
Väg 678 Grohed-Bratteröd	Väg 678, som är ett alternativ till väg 44, kopplar samman E6 med Vänersborg, Trollhättan och Uddevalla. Sträckan mellan Lerbomotet och Bratterödsmotet saknar mittseparering och är den sista icke trafiksäkra sträckan mellan Trestadsområdet och Göteborg. Trafikverket prioriterar sträckan som omledningsväg för E6.	En ombyggnation av väg 678 mellan Grohed och Bratteröd till 2+1 med mittseparering, med syfte att reducera olycksrisken.	Mötesfri väg.	114 mnkr	162 mnkr	
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Genomfartstrafiken på väg 156 behöver idag ta sig genom centrala Skene för att ansluta till väg 41. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna utveckla centrala Skene med bostäder och verksamheter behöver förbifarten färdigställas.	Genomfartstrafiken i Skene skapar bristande trafiksäkerhet och trygghet, inte minst för oskyddade trafikanter i Skene. Det relativt höga trafikflödet skapar även en miljö utsatt för buller och en försämrad luftkvalitet. Det finns även en risk för köbildning som exempelvis kan påverka kollektivtrafiken.	Standardhöjning av befintlig väg, ny sträckning med hastighet 80 km/h.	0 mnkr		Marks kommun
Väg 49 Varnhem- Storekullen	Väg 49 utgör en del av kopplingen Lidköping - Skara - Skövde vilket förbinder Skaraborgs två största lokala arbetsområden. Sträckan är viktig för godstransporter, då den är en koppling mellan E20 vid Skara och Skövde.	Sträckan har brister gällande trafiksäkerhet då det bland annat finns många anslutningar. Tillgängligheten till busshållplatser och standarden på gång- och cykelväg längs sträckan är också bristfällig.	Mötesfri väg, trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt GC-väg.	370 mnkr	371 mnkr	

Namngivna vägåtgärder						
Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering
Väg 156 Backadal–Bonared	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Den aktuella sträckan kopplar ihop Marks kommun med väg 40. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna realisera detta och framtida bostadsprojekt behöver väg 156 byggas ut på sträckan mot riksväg 40.	Sträckan har brister i tillgänglighet samt i trafik-säkerhet för personbilstrafik, kollektivtrafik och gods-transporter samt för oskyddade trafikanter. Norr om Hjorttorp saknas viltstängsel.	Mötesfri väg.	369 mnkr	374 mnkr	
Väg 156, Sandvad–Härsjön	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Den aktuella sträckan kopplar ihop Marks kommun med väg 40.	Sträckan har brister i trafik-säkerhet och tillgänglighet för motorfordon.	Mötesfri väg, trafik-säkerhetshöjande åtgärder.	236 mnkr	236 mnkr	
Väg 44, förbifart Lidköping	Väg 44 förbinder E20 i öster med E6 i väster, och är en viktig väg för såväl godstransporter som persontransporter. Den aktuella sträckan är periodvis hårt belastad då genomfartstrafik blandas med lokal trafik. Väg 44 är en viktig transportled för att nå Lidköpings hamn som är utpekad som riksintresse.	Sträckan har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet och utgör en barriär för passage från centrala Lidköping till områden väster om vägen. Vägen begränsar också önskad kommunal stadsutveckling. Nuvarande bro över Lidan har inte godkänts för tyngre transporter (BK4).	Mötesfri väg.	290 mnkr	801 mnkr	Lidköpings kommun
Väg 158, Askims stationsväg	Väg 158 utgör ett regional viktigt stråkför resor och transporter mellan orterna Göteborg och Kungsbacka samt mellanliggande orter. Väg 158 är även ett viktigt kollektivtrafikstråkför regionen. Askims Stationsväg kopplar ihop väg 158 med bostadsområdet Askim och Sisjöns industriområde både för bil-, gång-, och cykeltrafik.	Väg 158 har mycket höga flöden och korsningen med Askims Stationsväg är signalreglerad vilket medför att genomgående trafik stoppas upp av svängande trafik. Det medför brister avseende framkomlighet och trafiksäkerhet för både motorfordon och gående och cyklister.	Planskild trafik-plats.	290 mnkr	290 mnkr	

Namngivna vägåtgärder						
Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering
Väg 162, Vannkrysset	Väg 162 är en del av det regionala vägnätet i Västra Götalandsregionen. Vägen är ett regionalt viktigt stråk för näringsliv, arbetspendling och turism. Sträckan ingår också i prioriterade stråk för kollektivtrafik i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram.	Ersättning av den uttjänta bron över Lysekilsbanan med en ny bro samt ombyggnation av Vannkrysset inklusive anslutande sträckor så att en mer trafiksäker lösning skapas.	Brobyte, trafik-säkerhetshöjande åtgärder	77 mnkr	138 mnkr	Nationell infrastrukturplan
Väg 162, Gläborg-Uteby	Väg 162 är en del av det regionala vägnätet i Västra Götalandsregionen. Vägen är ett regionalt viktigt stråk för näringsliv, arbetspendling och turism. Sträckan ingår också i prioriterade stråk för kollektivtrafik i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram.	Den aktuella sträckan har låg vägstandard och tillhör funktionell vägklass 3. Vägen är smal och det saknas vägren vilket medför att cyklister och fotgängare behöver nyttja körbanan för att kunna röra sig längs sträckan. Åtgärden kan kompletteras i nästa planrevidering.	Trafiksäkerhets-höjande åtgärder	333 mnkr	333 mnkr	120 mnkr har omfördelats från tidigare förstärkt satsning Fyrbodals, mindre väg-åtgärder

Tabell 22. Namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Namngivna kollektivtrafikåtgärder						
Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Bidragsberättigad kostnad	Övrig finansiering
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Väst-länkens station Haga.	Nytt resecentrum och tillhörande väginfrastruktur i anslutning till huvuduppgången vid Västlänken station Haga.	37 mnkr	74 mnkr	Västfastigheter, Göteborgs Stad
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Väst-länkens station Korsvägen.	Nytt resecentrum i anslutning till huvuduppgången vid Västlänkens station Korsvägen.	42 mnkr	85 mnkr	Västfastigheter, Nationell infrastrukturplan Västsvenska paketet
Citybusstråk Toltp, Mölndal, Målbild Koll2035	Pendlingsstråk Mölndal-Göteborg	Bristande framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Ett nytt citybusstråk i enlighet med Målbild Koll2035.	67 mnkr	200 mnkr	Mölndals Stad
Resecentrum Lerum	Bytespunkt buss och tåg	Utveckling av bytespunkten vid Lerums station för att nå mål om hållbart resande i takt med ökad kapacitet på Västra stambanan.	Nytt resecentrum med väntsal.	63 mnkr	125 mnkr	Västfastigheter, Lerums kommun
Väg 535 genom Partille, samfinansiering till vägåtgärd	Busskörfält Furulund-Partille i norra delen av stråket. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Utvecklat kollektivtrafikstråk enligt Målbild Koll2035 genom breddning av befintlig väg med bland annat busskörfält. Se även tidigare tabell över större vägåtgärder.	60 mnkr		Regional infrastrukturplan vägåtgärd, Partille kommun
Bytespunkt Mölndals resecentrum	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Utveckling av bytespunkten med ökad säkerhet, kapacitet och förbättrade flöden	Första delen av ett större arbete med att anpassa bytespunkten till ökade resenärsflöden och utvecklad kollektivtrafik med buss, spårväg och tåg. Kan kompletteras med ytterligare delar i kommande planrevideringar.	130 mnkr	400 mnkr	Västfastigheter, Mölndals stad

Vid sidan av de namngivna åtgärder som är beslutade i den regionala infrastrukturplanen 2026–2037 finns prioriterade brister som kan resultera i namngivna åtgärder i kommande planrevideringar. I regional infrastrukturplan är avsikten att ha en bred politisk förankring av prioriterade brister. Brister i vägsystemet prioriteras politiskt i respektive kommunalförbund och sedan i beredningen för hållbar utveckling, BHU, i samband med planens framttagande. Brister för kollektivtrafiken prioriteras av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden och sedan i BHU efter beredning av Västtrafik via bland annat dialog med kommuner.

För brister i statligt vägnät behöver det genomföras åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar, vilka genomförs av Trafikverket i nära samverkan med berörda kommuner och aktörer. Brister inom kollektivtrafik som kan

bli aktuella för statlig medfinans i kommande planrevideringar kräver inte åtgärdsvalsstudie, men behöver ändå utredas på motsvarande sätt för att bli en planeringsmogen kandidat till nytt namngivet kollektivtrafikobjekt. Eftersom åtgärden behöver minst 50 procent finansiering från sökande part genomförs utredningen av aktuell kommun i nära samverkan med Västtrafik.

Flera av de prioriterade bristerna pekades ut i samband med framttagandet av den regionala infrastrukturplanen 2018–2029, och har sedan dess utretts och åtgärdsförslag finns framtagna. En prioriterad brist kvarstår till dess att den har finansiering genom att bli en namngiven åtgärd i infrastrukturplanen eller genom att den utredda bristen kan åtgärdas med trimningsåtgärder och inte längre är aktuell som kandidat för att bli en namngiven åtgärd. När en brist

utgår kan aktuellt kommunalförbund välja att prioritera en ny brist för utredning. Endast åtgärdsförslag från en prioriterad brist kan kandidera till ny namngiven åtgärd vid nästkommande planrevidering. Vid framttagandet av regional infrastrukturplan 2026–2037 har fem prioriterade vägbrister utgått och ersatts med nya brister för åtgärdsvalsstudier.

Västra Götalandsregionen har i dialog med kommunalförbunden och Trafikverket även föreslagit att tematiska åtgärdsvalsstudier ska genomföras. Syftet är att åtgärda brister som spänner över en större geografi och som kan lösas med medel ur flera av den regionala infrastrukturplanens åtgärdsområden. Trafikverket ser ett behov av att utreda återstående del av väg 678, Lerbo–Grohed.

Högst prioriterade brister och kandidater, väg

Brister och kandidater från tidigare plan, där åtgärdsvalsstudier har genomförts

Väg 158, till Hallands länsgräns

Väg 41, till Hallands länsgräns

Väg 49, Varnhem – Skövde

Väg 160, E6 – Skåpesund

Väg 155, Torslanda – Öckerö

Väg 27, delen Kila-korset söderut till länsgräns

Väg 49, mellan Lidköping och Skara inklusive väg 2616

Väg 162/171 Gläborg – Kungshamn

Väg 180, Ny sträckning Viared norr om Sandhult samt resterande sträcka Hällered–Alingsås

Väg 44, Lidköping – Grästorp

Väg 173, Färgelanda – Frändefors

Brister där åtgärdsvalsstudier ska genomföras

Väg 49, Igelstorp – Karlsborg

Broförbindelse över Göta älv som ersätter Jordfallsbron

Väg 181

Väg 44 Uddevalla – Grästorp

Väg 164 Åmål – Strömstad

Högst prioriterade brister och kandidater, kollektivtrafik

Brister enligt Målbild Koll2035, från tidigare plan

Bytespunkt Hjalmar Brantingsplatsen

Bytespunkt Linnéplatsen

Utpekade bytespunkter, utöver ovanstående två

Utpekade stråk för Citybuss

Färjehållplatser, Älvutredningen

Tillkommande brister enligt Målbild Koll2035

Stationer för Metrobuss

Västra stråket (busstråk), Biskopsgården

Övriga brister, från tidigare plan

Resecentrum Lerum, gång- och cykelbro

Resecentrum Saltholmen, etapp 2

Resecentrum Uddevalla

Resecentrum Alingsås

Tillkommande övriga brister

Resecentrum Mariestad

Bytespunkter längs ny järnväg Göteborg - Borås

I den regionala infrastrukturplanen har medel avsatts för att i första hand genomföra åtgärder på fem av de järnvägar som är av stor betydelse för det regionala resandet, avsatt till samfinansiering av järnvägsåtgärder samt till den avtalade samfinansieringen till den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås.

I Målbild Tåg 2035 beskrivs målsättningen för utvecklingen av persontågstrafikeringen i Västra Götaland. Utifrån detta beskrivs nedan en inriktning för åtgärder på de fem järnvägarna. Målbilden kommer att genomgå en revidering under början av planperioden, vilket kan komma att påverka inriktningarna i kommande planrevideringar.

Kinneullebanan

Avsatta medel för Kinneullebanan inriktas till att förstärka positiva effekter vid kommande spårarbeten i huvudsak i form av hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder. Trafikverket har även utrett stationsmiljöerna längs Kinneullebanan och arbete med att åtgärda de många plankorsningarna som begränsar hastigheten på banan pågår.

Norra Bohusbanan

Avsatta medel för norra Bohusbanan har fokus på hastighetshöjande åtgärder för att kunna utöka trafiken samt på robusthetsåtgärder, där järnvägen till exempel är i stort behov av trädsäkring längs hela sträckan Uddevalla - Strömstad. Trädsäkring innebär att området närmast järnvägen röjs från träd så att tågtrafiken inte tvingas ställas in vid hårda vindar.

Södra Bohusbanan

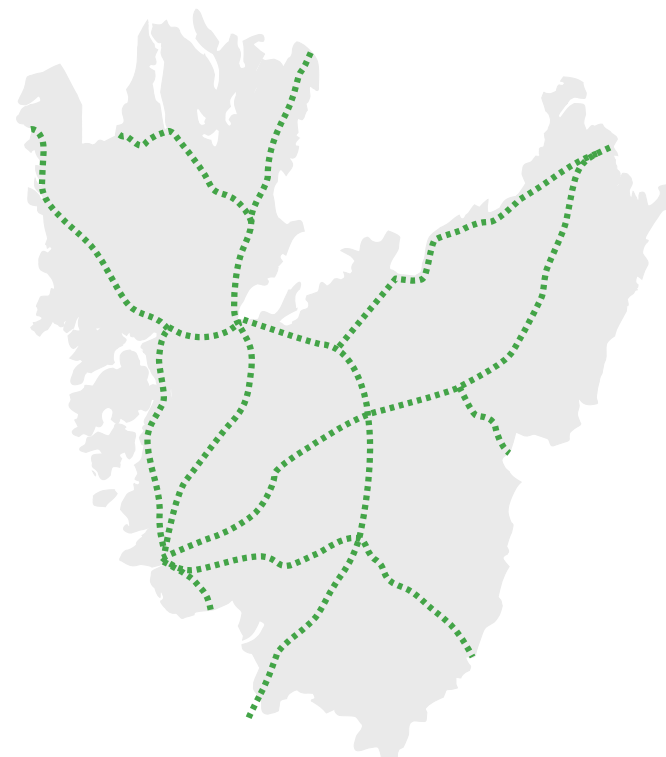
Fokus för de avsatta medlen är framför allt plattformsförlängningar som möjliggör att nyttja Västtrafiks nya tåg vilka fördubblar sittplatskapaciteten. Medel har också avsatts för ny station vid Brunnsbo.

Viskadalsbanan

Fokus för de avsatta medlen ligger på stationsmiljöerna. Plattformarna behöver bli längre för att kunna hantera framtida fordon samt rustas upp för att bli attraktiva och säkra för resenärerna.

Älvsborgsbanan

Avsatta medel innehåller tidigare beslutade åtgärder om att utöka kapaciteten på Vänersborg C för att kunna inrymma tre tåg samtidigt på stationsområdet. För att förbättra trafiken



prioriteras att höja hastigheten mellan Vänersborg och Herrljunga så att tågen kan anpassas med attraktiva bytestider till fjärr- och regiontåg i Herrljunga. Avsatta medel ska i första hand verka för denna hastighetshöjning.

Göteborg-Borås, ny järnväg

Ett avtal har träffats mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen och kommunerna i stråket om en ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Avtalet innefattar även en samfinansiering från den regionala infrastrukturplanen med 200 miljoner kronor i prisnivå 2021-02, vilket omräknat till planens prisnivå (2025-02) motsvarar 250 miljoner kronor.

För att få del av statliga medel behöver den regionala infrastrukturplanen, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, enligt regeringens direktiv för planperioden 2026-2037 redovisa nedanstående:

Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder.

Den ekonomiska fördelningen mellan åtgärder och åtgärdsområden redovisas i kapitel 4 Fördelning av medel 2026-2037.

Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.

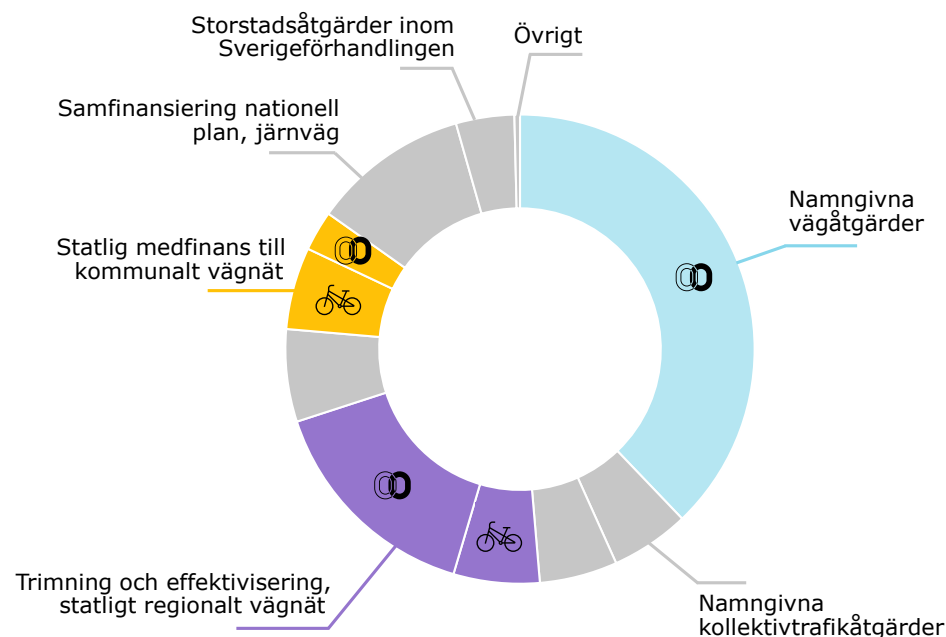
Nationella och regionala mål och strategier ligger till grund för planförslaget. De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn utgör grundförutsättningar. Nationella och regionala mål och strategier beskrivs i kapitel 2 Förutsättningar. Västra Götalandsregionen har en strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland beslutad av regionstyrelsen som beskrivs i kapitel 3 Inriktning.

Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.

Brister i den statliga transportinfrastrukturen identifieras och analyseras inom åtgärdsvalsstudier (ÅVS). En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att parterna tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder för att lösa bristen. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärdsvalsstudier genomförs både för de politiskt prioriterade bristerna för att ta fram kandidater till nya namngivna åtgärder och för andra brister i den statliga infrastrukturen där lösningen kan hanteras med medel ur Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät.

Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.

Trafiksäkerhetskänslighöjande åtgärder finns inom alla infrastrukturplanens åtgärdsområden. De åtgärder som framför allt har inriktning trafiksäkerhet är Namngivna vägåtgärder, 3 957 miljoner kronor, mindre vägåtgärder inom Trimning och effektivisering statligt vägnät, 1 664 miljoner kronor, samt trafiksäkerhetsåtgärder inom Statlig medfinans till kommunalt vägnät, 289 miljoner kronor. Satsningar på regionala och kommunala cykelvägar ger ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, totalt avsätts 1 212 miljoner kronor till cykelåtgärder. Sammantaget avsätts cirka hälften av infrastrukturplanens medel till direkt trafiksäkerhetskänslighöjande åtgärder.

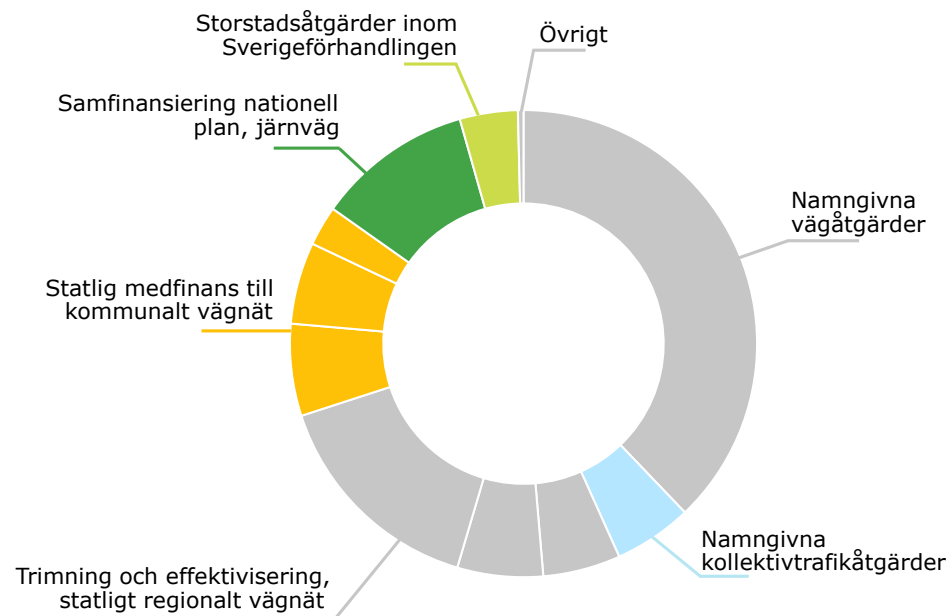


Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.

Samfinansiering till nationell plan finns inom åtgärdsområde Samfinansiering nationell plan järnväg, 1 129 miljoner kronor. Statlig medfinans finns inom Namngivna kollektivtrafikåtgärder, Statlig medfinans till kommunalt vägnät samt Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen, sammanlagt 2 534 miljoner kronor.

Miljöbedömning kopplat till planförslaget.

Miljökonsekvensbeskrivningen av infrastrukturplanen redovisas i ett separat dokument tillsammans med den utökade hållbarhetsbedömningen. Dokumentet är en del av den regionala infrastrukturplanen och finns publicerat på Västra Götalandsregionens hemsida.







Juni 2025

Hållbarhets- och miljö- konsekvensbeskrivning

- Remissversion Regional infrastrukturplan för
Västra Götaland 2026–2037

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen (VGR) har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan, som en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan se till att en strategisk miljöbedömning görs. Detta ska redovisas i en *miljökonsekvensbeskrivning (MKB)*. Genom hela processen med att revidera den regionala infrastrukturplanen har en integrerad hållbarhetsbedömning gjorts, där strategisk miljöbedömning enligt miljöbalkens krav ingår.

Med utgångspunkt från avgränsningssamråd och avgränsning i sak görs i rapporten en miljökonsekvensbeskrivning avseende miljöaspekterna klimat, biologisk mångfald, landskap och kulturmiljö, resurser, frisk luft, buller, trafiksäkerhet och aktivt resande.

Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning avseende aspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet.

Den mest påtagliga skillnaden mellan Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 jämfört med planen för 2022-2033 är att alla fyra kommunalförbund har valt att prioritera satsningar på större namngivna vägätgärder, vilket gör att 38 procent av planramen avsätts för namngivna vägätgärder jämfört med 31 procent i föregående plan. För övriga åtgärdsområden har endast mindre ändringar gjorts. De vägledande principerna för åtgärdsområdena Trimning och effektivisering, statlig regionalt vägnät samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät har skärpts något jämfört med föregående plan, med potentiellt positiva effekter på åtgärdsområdenas bidrag till hållbarhet.

Figur 1 ger en övergripande bild av de olika åtgärdsområdenas påverkan på respektive hållbarhetsaspekt i relation till satsade medel i infrastrukturplanen. Överlag har planen en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön (Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan), medan påverkan de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa (Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande) samt på hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet överlag är positiv.

	Åtgärdsområde						Sammanvägd bedömning
	Namngivna vägåtgärder	Namngivna kollektivtrafikåtgärder	Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät	Statlig medfinans på kommunalt vägnät	Samfinansiering nationell plan, järnväg	Storstadsåtgärder	
Hållbarhetsaspekt							
Klimat							+
Biologisk mångfald							+
Landskap och kulturmiljö							+
Resurser							+
Frisk luft							+
Buller							+
Trafiksäkerhet							+
Aktivt resande							+
Tillgänglighet - näringsliv							+
Tillgänglighet - landsbygd							+
Tillgänglighet - städer							+
Tillgänglighet för alla							+
Trygghet							+

Figur 1 De olika åtgärdsområdenas påverkan på respektive hållbarhetsaspekt i relation till satsade medel i infrastrukturplanen. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Potentialen för planen att bidra till ökad hållbarhet handlar inte bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd eller åtgärdsområde, utan också om hur åtgärderna tillsammans bidrar till att skapa ett hållbart och inkluderande transportsystem. Därför är det viktigt att beakta åtgärdernas effekt på transportsystemet på systemnivå. Ett annat viktigt perspektiv i analysen är alternativanvändningen av medel.

Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad biltrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Vad gäller påverkan på den biologiska mångfalden begränsas den inte till infrastrukturens yta. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten. Den biologiska mångfalden är satt under press från många olika aktiviteter och även om ingen aktivitet enskilt kan anses vara avgörande har resultatet sammantaget blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer

klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

Utifrån hållbarhetsbedömningen görs följande medskick till genomförandet av infrastrukturplanen:

- Med utgångspunkt i "Munkmodellen" bör planeringen eftersträva att uppnå en grundläggande nivå av tillgänglighet och hälsa för alla människor, samtidigt som de negativa effekterna på ekologisk hållbarhet hålls inom de planetära gränserna. Det innebär att nyttor och onyttor inom olika områden inte kan kvittas mot varandra, utan att det gäller att hitta åtgärder som kan bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet utan att riskera den ekologiska hållbarheten.
- Det är tydligt att det finns starka synergier mellan vissa hållbarhetsaspekter, där samma typ av åtgärder kan bidra mot flera mål och alltså bidrar till att skapa ett hållbart transportsystem med grundläggande tillgänglighet för alla. Det finns till exempel en mycket stark synergi mellan klimat, hälsa och grundläggande tillgänglighet. Främjande av gång och cykel generellt och i stråk med stor potential kan bidra både till aktivt resande och minskad klimatpåverkan, samtidigt som det förbättrar tillgängligheten för människor som inte har tillgång till bil, exempelvis barn och unga.
- Det finns också områden där det uppstår målkonflikter mellan olika hållbarhetsmål, där åtgärderna visserligen bidrar till ökad tillgänglighet, men samtidigt har en negativ påverkan på både klimat och biologisk mångfald. Breddning och nyanläggning av vägar där ny mark tas i anspråk är ett sådant exempel där målkonflikter inte går att undvika, och denna typ av åtgärder bör därför i möjligaste mån undvikas. Andra typer av åtgärder bör utformas på ett sätt så att potentiella målkonflikter begränsas. Utbyggnad av cykelvägar eller kollektivtrafikanläggningar samt ombyggnad av befintlig väg för ökad trafiksäkerhet och kortare restider bidrar också till ökad tillgänglighet, men här finns möjligheter att minska målkonflikterna genom att yta i första hand omfördelas från biltrafiken. Det är viktigt inte bara ur ett ekologiskt utan också ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv eftersom det innebär lägre kostnader. Det här är relevant inte minst vid beviljande av medel till kommunal infrastruktur.

Utvecklingen av transportinfrastrukturen är en långsiktig process där den stora delen av transportsystemet redan är byggt och åtgärderna i planen bara kan bidra till förändringar på marginalen. Men riktningen för den förändring av transportsystemet som ändå sker över tid avgörs trots allt av de åtgärder som genomförs. Även om förslaget till regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037 innehåller stora

satsningar på hållbart resande innebär planens starka tonvikt på satsningar på vägtrafiken en förlorad möjlighet att bidra till att skapa ett fossiloberoende transportsystem med hållbar och förbättrad tillgänglighet. Både beslutet att inte ompröva åtgärderna som ligger kvar sedan föregående plan och kommunalförbundens beslut att prioritera ytterligare satsningar på större namngivna vägåtgärder och innebär att en stor del av planramen binds upp i åtgärder med tydligt negativ påverkan på klimat och miljö, och som fortsätter att stärka bilens relativa attraktivitet.

Hållbarhets- och miljö-konsekvensbeskrivning.....	0
Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037	0
Sammanfattning	1
Inledning	6
Nuläge och trender	11
Hållbarhetsmål och inriktning	15
Samråd och avgränsningar.....	18
Bedömning av rimliga alternativ	23
Hållbarhetskonsekvens-beskrivning av föreslagen plan.....	27
Slutsatser och medskick	51
Referenser.....	54
Bilaga 1 Nuläge och trender.....	56
Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa.....	78

Inledning

Bakgrund

Västra Götalandsregionen (VGR) har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan, som en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Infrastrukturplanen innehåller både åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet och statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och infrastrukturplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden ansvarar för processen för revidering av infrastrukturplanen och leder genomförandet med Trafikverket som samverkanspart och utförare. Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Trafikverket har bistått arbetet. Västtrafik har ett särskilt ansvar för att sammanställa kollektivtrafikens infrastrukturbehov. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling, BHU.

Västra Götalandsregionen har beslutat om en strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Målen för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland som de uttrycks i dokumentet Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland är att planeringen ska bidra till ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – hållbar och förbättrad tillgänglighet. För gods- respektive persontransporter finns separata mål. Samtliga dessa mål ska nås utifrån principerna om att bidra till de regionala och nationella klimatmålen, att stötta utvecklingen av ett inkluderande transportsystem samt att bidra till nollvisionen för trafiksäkerhet.

Strategisk miljöbedömning, MKB och hållbarhetsbedömning

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

(2017:966) alltid betydande miljöpåverkan och Västra Götalandsregionen ska därför göra en strategisk miljöbedömning av infrastrukturplanen.

Genom hela processen med att revidera den regionala infrastrukturplanen har en integrerad hållbarhetsbedömning gjorts, där strategisk miljöbedömning enligt miljöbalkens krav ingår. Bedömningen har gjorts utifrån den regionala infrastrukturplaneringens roll och de möjligheter den ger. Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas (SFS 1998:808).

Potentialen för planen att bidra till ökad hållbarhet handlar inte bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd eller åtgärdsområde, utan också om hur åtgärderna tillsammans bidrar till att skapa ett transporteffektivt samhälle och ett fossiloberoende och inkluderande transportsystem. Därför är det viktigt att beakta åtgärdernas effekt på transportsystemet på systemnivå. Ett annat viktigt perspektiv i analysen är alternativanvändningen av medel.

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska den strategiska miljöbedömningen identifiera, beskriva och bedöma effekterna av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av infrastrukturplanen kan antas medföra på de olika aspekter som listas i 6 kap. 2 §, med en rimlig omfattning och detaljeringsgrad. Med utgångspunkt från avgränsningssamråd och avgränsning i sak (se vidare i kapitlet Samråd och avgränsningar) görs i rapporten en miljökonsekvensbeskrivning avseende miljöaspekterna klimat, biologisk mångfald, landskap och kulturmiljö, resurser, frisk luft, buller, trafiksäkerhet och aktivt resande.

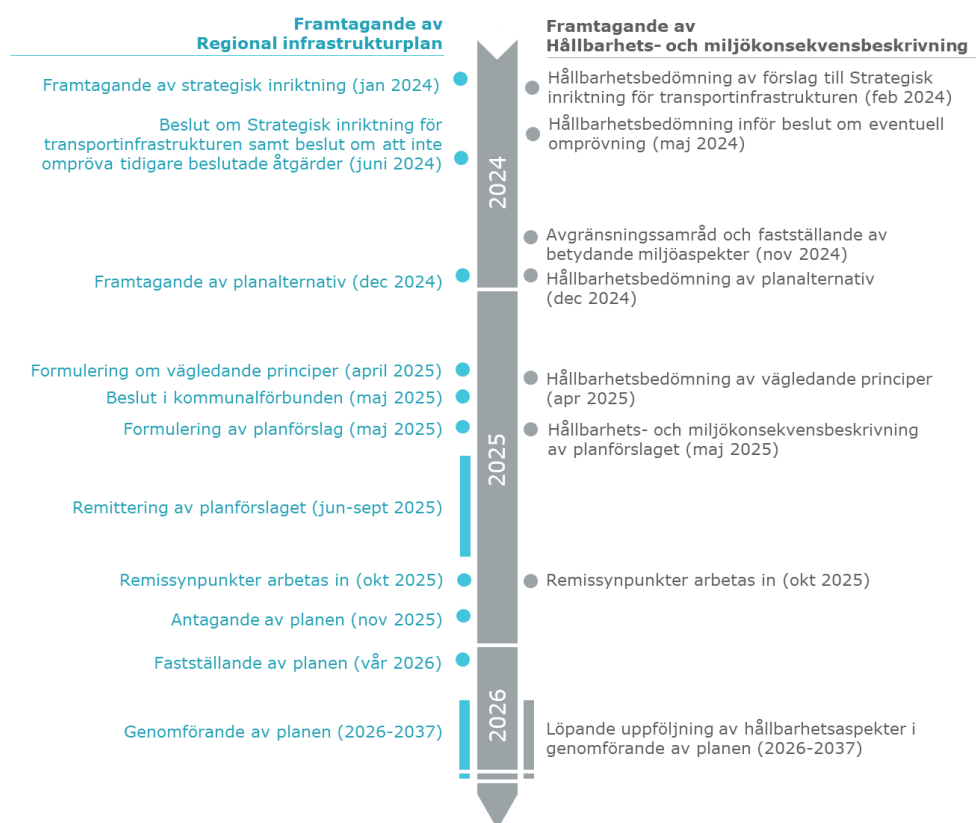
Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning av planens påverkan även på andra hållbarhetsaspekter. Denna rapport benämns därför *Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning*.

Genomförande av hållbarhetsbedömning

Den pågående revideringsomgången har styrts av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från 2025-03-20. Samtliga regioner ska redovisa sina regionala infrastrukturplaner (i direktivet benämnt länsplaner) för regeringen senast 20 januari 2026. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att den regionala infrastrukturplanen skickas på remiss kommer hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen av planen att vara ute på

samråd. Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan.

En hållbarhetsbedömning görs vid varje steg och inför varje politiskt ställningstagande i processen, se Figur 2.



Figur 2 Illustration av de olika stegen i framtagandet av Regional infrastruktur och hållbarhetsbedömningen av planen

Det första steget i framtagandet av Regional infrastrukturplan för 2026–2037 var att ta fram en uppdaterad version av Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. I samband med detta gjordes en första hållbarhetsbedömning av detta underlag i februari 2024 utifrån de hållbarhetsaspekter som definierades i hållbarhetsbedömningen av den förra regionala infrastrukturplanen. Fokus för bedömningen var på huruvida dessa hållbarhetsaspekter var beaktade i förslaget. Resultatet av granskningen visade att alla hållbarhetsaspekter var beaktade i den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, men att möjligheterna att bidra positivt till hållbarhetsaspekterna styrs av vägvalen under processen att ta fram det slutliga planförslaget. Viktiga medskick från bedömningen var följande:

- ett ökat fokus på att skapa ett transporteffektivt samhälle kan bidra positivt till många av hållbarhetsaspekterna
- ökad kunskap behövs kring hur planen kan bidra till biologisk mångfald, trygghet samt hur olika gruppers förutsättningar kan beaktas i planen
- det behövs satsningar på mindre trafiksäkerhetsåtgärder för att öka trafiksäkerheten på kort sikt, inte minst för gående och cyklister
- förutsättningarna för tillgängligheten på landsbygder behöver bevakas under framtagandet av planen
- utifrån den sociala dimensionen är satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel i det lokala samhället viktiga

Inför beslut om Strategisk inriktning gjordes också en hållbarhetsbedömning inför beslut om eventuell omprövning av tidigare beslutade åtgärder, som en del av tjänsteutlåtandet.

Från hösten 2024 medverkade Trivector Traffic som upphandlad konsult i den strategiska hållbarhetsbedömningen och har också ansvarat för framtagande av hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen.

I november 2024 genomfördes ett avgränsningssamråd med Länsstyrelsen, där de hållbarhetsaspekter som ligger till grund för hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivningen definierades.

Nästa steg i framtagandet av planen var att ta fram olika planalternativ och göra en hållbarhetsbedömning av dem för diskussion vid mötet i Beredningen för hållbar utveckling i december 2024. I detta skede hade direktivet att ta fram regionala infrastrukturplaner inte kommit ännu, och planramen var därför osäker. För att hantera osäkerheten definierades alternativa inriktningar utifrån tre olika hypotetiska planramar ("small", "medium" och "large"). Här rörde sig diskussionen framförallt kring hur planramen skulle fördelas mellan olika åtgärdsområden, och hållbarhetsbedömningen fokuserade därför på de potentiella konsekvenserna av att fördela medlen på olika sätt. De faktiska effekterna av satsningar inom respektive åtgärdsområde beror av vilka åtgärder som genomförs och hur de genomförs. Först gjordes en generell bedömning av hur de olika åtgärdstyperna och åtgärdsområdena kan antas påverka de olika hållbarhetsaspekterna, och därefter jämfördes de olika alternativen inom respektive budgetram med varandra utifrån hur medlen fördelas mellan de olika åtgärdstyperna och åtgärdsområdena i respektive alternativ och vad det innebär för potential för positiv påverkan och risk för negativ påverkan. Alternativen och hållbarhetsbedömningen av dem presenteras i kapitlet Bedömning av rimliga alternativ.

Under våren 2025 gjordes en översyn av de vägledande principerna för åtgärdsområdena Trimning och effektivisering samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Som underlag för denna översyn gjordes en hållbarhetssäkring av inriktningen för åtgärdsområdena.

Hållbarhetssäkringen fokuserade på hur hållbarhetsnyttan kan maximeras genom prioritering och utformning av olika åtgärder och åtgärds kategorier i planen. Hållbarhetssäkringen fungerade sedan också som underlag till bedömningen av åtgärdsområdena i hållbarhetsbedömningen av planförslaget.

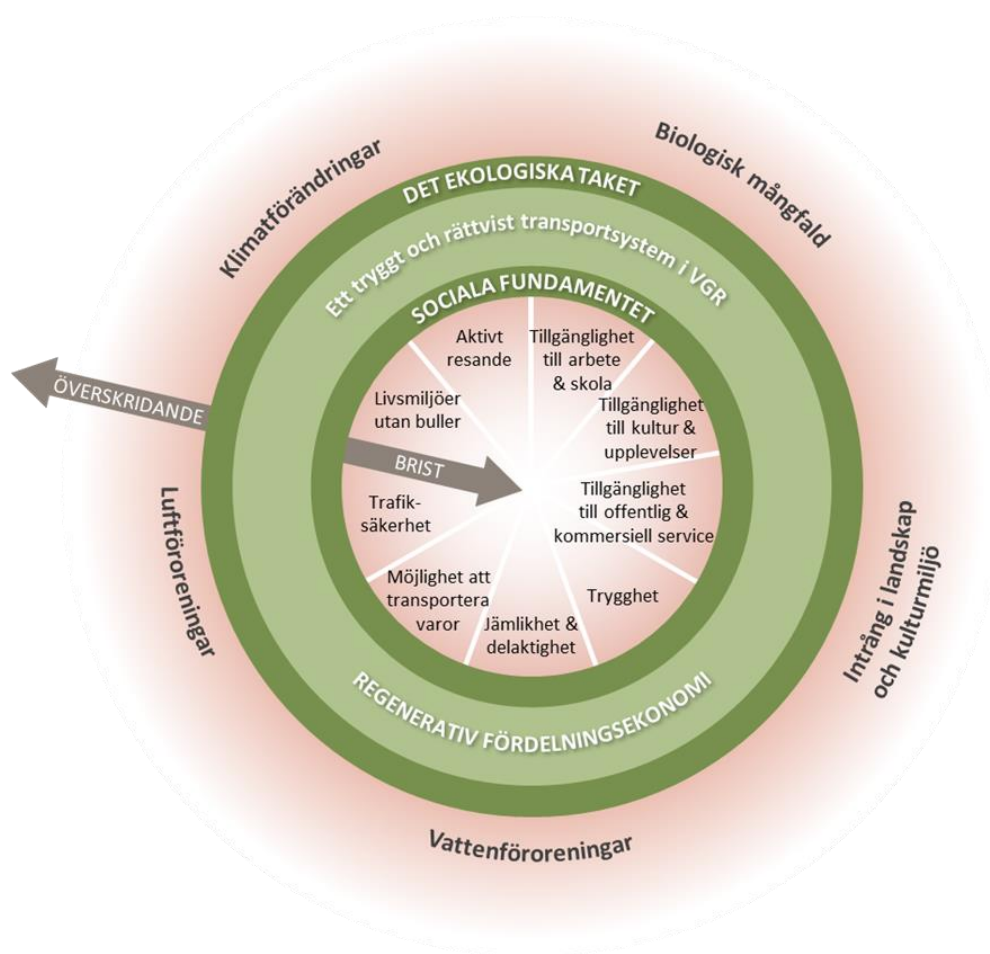
Under våren 2025 togs också en remissversion av planförslaget fram, efter beslut i kommunalförbunden och i BHU om prioriteringar av hur medel ska fördelas. En hållbarhetsbedömning gjordes också av planförslaget, vilken presenteras i denna rapport.

Munkmodellen som illustration av en hållbar utveckling

En utgångspunkt för resonemangen i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen är ”Doughnut-modellen” eller ”Munkmodellen”, som Kate Raworth lanserade 2017 i sin bok *Doughnut Economics*.¹ Modellen består av två koncentrisk ringar. Den inre ringen anger en grundläggande nivå för social hållbarhet där alla människor får sina grundläggande behov tillgodosedda, och får därför inte underskridas. Den yttre ringen sätter en bortre gräns för vad jorden långsiktigt tål för att inte riskera den ekologiska hållbarheten, och får därför inte överskridas. Mellan dessa två gränser ligger ett munkformat utrymme som är både ekologiskt och socialt hållbart: ett utrymme där mänskligheten kan frodas.

Tillämpat på planeringen av transportinfrastruktur i Västra Götaland kan modellen användas för att illustrera hur investeringar i transportinfrastruktur för att bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem behöver fokusera på att tillfredsställa alla människors behov av grundläggande tillgänglighet och god hälsa (den inre ringen), samtidigt som den negativa påverkan på den ekologiska hållbarheten från transportsystemet minimeras (den yttre ringen), se Figur 3.

¹ Se [Doughnut | Kate Raworth](#)



Figur 3 Munkmodellen tillämpad på transportplaneringen i Västra Götalandsregionen. Illustration: Trivector Traffic

Nuläge och trender

En mer utförlig beskrivning av nuläge och trender finns i Bilaga 1 Nuläge och trender

Demografisk utveckling och befolkning

Västra Götaland är Sveriges näst folkrikaste region med 1,77 miljoner invånare fördelade på 49 kommuner. Regionen präglas av stark urban koncentration, där Göteborgsregionen dominerar befolkningsutvecklingen. Samtidigt finns 13 kommuner i Västra Götaland med färre än 10 000 invånare. Efter två decennier av stark tillväxt har befolkningstillväxten avmattats kraftigt under 2024. Prognoser från SCB, som hittills indikerat fortsatt tillväxt, framstår nu som överskattade. Orsakerna är både minskad

invandring och ett minskat födelseöverskott. För Sverige som helhet har födslar per kvinna minskat kraftigt under 2024 och ligger idag på 1,43, vilket är den lägsta siffran som någonsin uppmätts i Sverige. Skillnaderna mellan kommunerna i Västra Götaland är dock stora: Göteborg växer fortsatt, medan många mindre och medelstora kommuner minskar i befolkning.^{2,3} En lägre befolkningstillväxt innebär bland annat att det dröjer längre innan det uppstår kapacitetsbrister i transportinfrastrukturen. Med tanke på att Trafikverkets samlade effektbedömningar utgår från befolkningsprognosen från 2022 kan det vara så att nyttorna av vissa åtgärder är överskattade om befolkningstillväxten blir lägre.

Resvanor och tillgänglighet

Kollektivtrafiken står för 26 procent av alla resor i regionen, vilket är klart högre än riksgenomsnittet.^{4, 5} Bilresor utgör 58 procent och är särskilt dominerande på landsbygd och under helger. Gång och cykel står för totalt 14 procent av resorna. Män tenderar att resa längre sträckor med bil, medan kvinnor använder kollektivtrafik i högre utsträckning. Cyklandet är jämnt fördelat mellan könen. Variationen i färdmedelsfördelning är stor mellan kommungrupper beroende på befolkningstäthet och närhet till större orter.

Tillgången till kollektivtrafik är generellt god, särskilt i större tätorter och längs pendlingsstråk. Resandet är störst i och omkring Göteborg och längs de stora pendlingsstråken mellan regionens större städer. Enbart stadstrafiken i Göteborg-Mölndal-Partille står för omkring två tredjedelar av alla kollektivtrafikresor i regionen. På mer glesbefolkade orter och landsbygder erbjuds anropsstyrd närtrafik som komplement. Även flexlinjer används i vissa kommuner för att förbättra servicenivån för resenärer med särskilda behov.⁶

Västra Götalands största pendlingsströmmar sker till, från och inom Göteborg.⁷ Betydligt fler pendlar in till Göteborg från kranskommunerna än omvänt – särskilt från Mölndal, Partille, Kungsbacka och Kungälv. Viss

² SCB (2025a) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner

³ SCB (2025b) Statistikdatabasen, Befolkning efter region, förändringar, kön och månad

⁴ VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

⁵ Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

⁶ [Västtrafik \(2025\) Årsredovisning för Västtrafik AB, Räkenskapsåret 2024](#)

⁷ SCB (2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2019–2021

inpendling sker från andra regioner till Västra Götaland, särskilt från Halland (exempelvis från Kungsbacka till Göteborg).

Miljöförhållanden

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga, vilket understryks allt tydligare i IPCC:s rapporter.⁸ Vägtrafiken står för 94 procent av transportsektorns utsläpp i regionen.⁹ Sedan 1990 har utsläppen minskat med 28 procent, främst via effektivare fordon och ökad användning av biobränslen. År 2024 ökade dock utsläppen kraftigt till följd av sänkt reduktionsplikt.¹⁰ Allt fler forskare drar slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande. Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter¹¹ och även IPCC¹² och OECD¹³ drar samma slutsats.

Statusen för biologisk mångfald i Sverige är dålig och utvecklas i negativ riktning. Vägar och järnvägar utgår cirka 2 procent av Sveriges yta, men infrastrukturens påverkan på biologisk mångfald sker inte bara genom markanspråk utan även genom barriäreffekter, störningar, trafikdödlighet och spridning av invasiva arter. Vägar fragmenterar livsmiljöer och påverkar växter, djur och vattenkvalitet negativt. Skyddsvärda områden såsom Natura 2000 och riksintressen finns i hela regionen men även övrig natur påverkas.¹⁴ Även om den negativa påverkan från varje enskild åtgärd är begränsad har resultatet sammantaget blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår.

Infrastruktur påverkar också det visuella landskapet och kulturmiljövärden, exempelvis äldre vägsträckningar, broar och järnvägsanläggningar. Nybyggnation kan innebära oåterkalleliga förändringar.¹⁵

Vattentäkter kan påverkas negativt genom risk för olyckor och förorening av vattentäkter. Även vägsalt och kemikalier kan påverka grundvattnets kvalitet. Infrastrukturanläggningar inkräktar också på jordbruksmark. I

⁸ IPCC, 2023

⁹ SMHI, Nationella emissionsdatabasen

¹⁰ Vägtrafikens utsläpp 2024

¹¹ Klimatpolitiska rådet, 2024

¹² IPCC, 2022

¹³ OECD, 2021

¹⁴ Naturvårdsverket, 2025

¹⁵ Trafikverket, 2025

Västra Götaland finns över 500 000 hektar jordbruksmark, vilket är nästan en femtedel av hela rikets jordbruksmark. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Ny infrastruktur kan också bidra till att jordbruksmark fragmenteras så att brukningen försvåras.

Vägtrafiken är en dominerande källa till luftföroreningar. Utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken har minskat med 74 procent sedan 1990 genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. Partiklar från vägslitage har dock ökat.¹⁶ Lokala luftproblem förekommer i tätorter med höga trafikflöden och dåligt ventilerade gaturum.

Vägtrafik är också den största bullerkällan. Nästan 2 miljoner svenskar exponeras för trafikbuller över riktvärdet. Effekterna omfattar bland annat försämrad inlärning, sömnstörningar och ökad risk för hjärt-kärlsjukdomar¹⁷.

Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit i Sverige de senaste decennierna och detta gäller även Västra Götaland. Det är främst olyckor i personbil som har minskat drastiskt och en liknande utveckling ses i Västra Götaland. I regionen finns även en trend för minskat antal gående som omkommer. För övriga transportslag syns inga tydliga trender över tid. De allra flesta som omkommer i trafiken i Sverige gör det på det statliga vägnätet, och motorfordon är involverade i de flesta olyckorna. Omkomna på det kommunala vägnätet utgörs primärt av fotgängare och cyklister.¹⁸ När det kommer till olyckor med allvarligt skadade är en merpart av olyckorna cykel- och elsparkcykelolyckor, och sådana olyckor inträffar primärt på det kommunala vägnätet. Det är därför viktigt att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet även i det kommunala vägnätet.

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gånginfrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då en kollektivtrafikresa oftare kombineras med en gång- eller cykelresa än vad en bilresa gör.

¹⁶ SMHI, Nationella emissionsdatabasen

¹⁷ Folkhälsomyndigheten (u.å.) Vägledning om buller och höga ljudnivåer. Uttag 20250304

¹⁸ Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024

Övriga hållbarhetsaspekter

Västra Götaland har överlag goda socioekonomiska villkor, men med tydliga skillnader mellan stad och land.¹⁹ God tillgång till kollektivtrafik är avgörande för att motverka exkludering, särskilt för grupper med låg inkomst, utbildning eller språkkunskaper.²⁰

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken och upplever den på andra sätt än vuxna. Få unga uppnår aktivitetsrekommendationer för aktiv transport idag. Det lokala resandet är viktigt för barn och unga och satsningar på cykel, gång och kollektivtrafik är viktiga för att öka barns tillgänglighet eftersom det oftast är dessa färdmedel barn reser med på egen hand.

För äldre ökar behovet av gång- och kollektivtrafik i takt med minskad körförmåga. Fysisk tillgänglighet i närmiljön är avgörande för trygghet och självständig mobilitet för både barn och äldre.²¹ Personer med funktionsnedsättning reser generellt mindre och är mer beroende av hinderfri tillgång till kollektivtrafik och offentliga miljöer. Tillgänglighetsriktlinjer är centrala.²²

Resvanor är olika mellan stad och landsbygd, men ofta mindre än förväntat. Resorna är längre på landsbygd och bilberoendet är högre. Utbudsskillnader i infrastruktur är avgörande.²³

Hållbarhetsmål och inriktning

Mål för transportplaneringen

Globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030)

Agenda 2030 är antagen av FN:s medlemsländer och innefattar 17 globala mål för en hållbar utveckling (se Figur 4). Målen syftar till att avskaffa

¹⁹ Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län

²⁰ Berg, J., mfl. (2019) Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden. K2 Outreach 2019:2

²¹ Folkhälsomyndigheten, u.å.

²² Boverket, 2025

²³ Västra Götalandsregionen, 2023

extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen.



Figur 4 Agenda 2030 med de 17 globala målen för hållbar utveckling

Transportpolitiska målen

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynsmål som ska ses som jämbördiga, men för det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

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

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

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.²⁴

Trafikverkets målbild 2030

Trafikverkets rapport *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle* beskriver en målbild för transportsystemet till år 2030 som är en konkretisering av relevanta mål i Agenda 2030 samt de nationella transportpolitiska målen.

I formuleringen av hållbarhetsaspekter och bedömningskriterier tar denna Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning sin utgångspunkt i Trafikverkets rapport, men med viss anpassning till förutsättningarna i Västra Götaland. Klimatlagen och Nollvisionen är andra utgångspunkter, likaså FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen), som blev svensk lag i januari 2020.

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen har tagit fram en strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, 2024) som har legat till grund för infrastrukturplanen. Den regionala inriktningen för transportinfrastrukturen tar avstamp i de nationella transportpolitiska målen. I inriktningsunderlaget redovisas regionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Inriktningen beskrivs i Figur 5.

²⁴ Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.



Figur 5 Mål för den regionala infrastrukturplaneringen.

Samråd och avgränsningar

Avgränsningssamråd

Inom ramen för en strategisk miljöbedömning ska, enligt 6 kap 10§ miljöbalken, ett avgränsningssamråd genomföras med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av infrastrukturplanen.

Avgränsningssamråd har genomförts med Länsstyrelsen i Västra Götaland vid två tillfällen, maj 2024 och november 2024.

På samrådet i november lyfte Länsstyrelsen särskilt nedanstående punkter:

- Det är viktigt att tydliggöra i miljökonsekvensbeskrivningen hur man jobbat med planalternativ och översiktligt beskriver vad de olika planalternativen skulle få för konsekvenser
- Länsstyrelsen tycker att det är bra att ha med klimatpåverkan från anläggningsskedet i bedömningen. Det kan dock behövas en skala med fler steg för att visa att det kan vara mer eller mindre stor negativ påverkan från infrastrukturen för olika åtgärdsområden.

- Det är viktigt att miljöbedömningen hanterar frågan om påverkan på jordbruksmark, vilket lagts till som en del av aspekten Resurser tillgängliga för människan.

Avgränsning i tid och rum

Den aktuella planen som är föremål för analys omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037.

Bedömningen av miljökonsekvenser och sociala konsekvenser omfattar hela Västra Götaland. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i bedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av problemen som svenska åtgärder råder över.

Antagande om nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen (och den sociala konsekvensbedömningen) ska redovisa de betydande effekter som genomförandet av planen eller programmet kan antas medföra. Det betyder att bedömningen avser skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet utgår från nu gällande plan och dagens politik och kända beslut. Eftersom planerna har en genomförandetid på 12 år men uppdateras vart fjärde år återstår två tredjedelar av planen för 2022–2033 att genomföra, och de delar som återstår av planen för 2022–2033 används därför som nollalternativ.

Avgränsning av miljöaspekter

De hållbarhetsaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen finns sammanfattade i Tabell 1 nedan.

Tabell 1 Hållbarhetsaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen

Hållbarhetsaspekt	Målformulering
Klimat	Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) ska vara minst 70 procent lägre 2030 jämfört med 2010 och senast 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp.
Biologisk mångfald	Den biologiska mångfalden och gröna infrastrukturen har stärkts så att ekosystemtjänster kan fortsätta att levereras.
Landskap och kulturmiljö	All infrastruktur ska vara landskapsanpassad. Kulturmiljöns värden bevaras, används och utvecklas.
Resurser tillgängliga för människan	Vid alla konfliktsträckor mellan väg- och järnvägsanläggningar och vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen är föroreningsrisken acceptabel. Förutsättningar för jordbruk försämras inte genom påverkan på produktionsförmåga.
Frisk luft	Utsläppen från transportsektorn har minskat så att miljökvalitetsmålet Frisk luft för NO ₂ i urban bakgrund och PM ₁₀ i gaturum uppnås.
Buller	Antalet utsatta för trafikbuller över riktvärdena ska minska med 50 procent jämfört med 2015 och ingen ska utsättas för buller på mer än 10 dB över riktvärden.
Trafiksäkerhet	Minst 50 procent färre dödas och minst 25 procent färre skadas allvarligt i vägtransportsystemet jämfört med ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.
Aktivt resande	Transportsystemet planeras och utformas för en ökad andel hållbart resande.

Avgränsning av övriga hållbarhetsaspekter

Utöver den lagstadgade miljöbedömningen har en bedömning också gjorts av hur de olika planalternativen bidrar till hållbarhet i bredare bemärkelse. De hållbarhetsaspekter som bedömts i den vidare hållbarhetsbedömningen finns sammanfattade i Tabell 2.

Tabell 2 Hållbarhetsaspekter som bedömts utöver de aspekter som ingår i den strategiska miljöbedömningen

Hållbarhetsaspekt	Målformulering
Tillgänglighet i hela regionen Näringsliv	Stärka näringslivets konkurrenskraft genom kapacitetsstarka och tillförlitliga transportlösningar. Möjliggöra ett effektivt samutnyttjande av trafikslagen.
Tillgänglighet i hela regionen Landsbygd	I landsbygderna har medborgarna tillgänglighet till arbete/skola, offentlig och kommersiell service samt kultur och upplevelser. Näringslivet har tillgång till utbildad arbetskraft och marknader.
Tillgänglighet i hela regionen Städer	Tillgängligheten i städer tillgodoses i första hand genom hållbara, samordnade och delade transportlösningar med hög tillförlitlighet, vilket också möjliggjort attraktivare stadsmiljöer.
Tillgänglighet för alla - jämlikhet och delaktighet	Alla invånare, oavsett ålder, kön, bakgrund eller ekonomi kan använda transportsystemet för sin grundläggande tillgänglighet.
Trygghet	Transportsystemet upplevs tryggt att använda och vistas i.

Analysmetoder

Underlag

Vid hållbarhetsbedömningen har huvudsakligen Trafikverkets Samlade effektbedömningar (SEB:ar) använts som underlag för bedömning av namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärder. Bedömningsgrunderna för de olika hållbarhetsaspekterna så som de definierats vid samrådet skiljer sig i vissa fall från utgångspunkterna för bedömningen av motsvarande aspekter

i SEB:arna, vilket gör att bedömningen kan vara delvis olika. Det är inte heller alla aspekter som bedömts i SEB:arna och då har Trivector Traffics konsulter gjort en expertbedömning utifrån beskrivningen av åtgärden i SEB:en och kända effektsamband. För namngivna kollektivtrafikåtgärder finns enbart SEB:ar framtagna för de åtgärder som är planerade att byggstartas under planens första fyra år. För åtgärder där aktuell SEB saknas har bedömningen gjorts utifrån beskrivningar av åtgärderna i kombination med bedömningar av liknande åtgärder. Åtgärdsområdena Trimning och effektivisering samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät har bedömts utifrån de vägledande principerna som ska styra inriktningen för dessa områden.

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

Bedömningen av planförslagets betydande påverkan på miljö och social hållbarhet ska ses synonymt med rikttningsförändringar. Betydande positiv påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Betydande negativ påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning bort från uppsatta mål och i negativ riktning gentemot nollalternativet.

Bedömningsmatris

I hållbarhetsbedömningen av planen har namngivna åtgärder och potter bedömts utifrån en femgradig skala, se Tabell 3.

Tabell 3 Bedömningsskala för hållbarhetsbedömningen

Bedömningsskala	Med detta avses
Motverkar måluppfyllelse (1)	En utveckling eller ett bidrag som går i motsatt riktning än mot måluppfyllelse och därmed motverkar måluppfyllelse.
Osäkerhet innebär risk för att måluppfyllelsen motverkas (2)	Osäkerheter om förväntad utveckling eller bidrag är sådan att det finns risk för en utveckling i en riktning som motverkar måluppfyllelse. Exempel på osäkerheter är: osäkerheter kring genomförande av åtgärder, osäkerheter om åtgärders effekter eller osäkerheter om annan samhällsutveckling.
Varken bidrar eller motverkar (3)	Ett genomförande av åtgärden medför ett försumbart bidrag till måluppfyllelsen.
Möjlighet/potential att bidra till måluppfyllelse (4)	En utveckling eller ett bidrag med ett möjligt bidrag till måluppfyllelse. Men det råder osäkerhet om bidraget kommer att realiseras. Det kan vara osäkerheter i samhällsutveckling, osäkerheter var och hur åtgärder kommer att genomföras eller osäkerheter om åtgärders effekt.
Bidrar till måluppfyllelse (5)	En utveckling eller bidrag i riktning med måluppfyllelse. Bedömningen innebär inte att mål uppfylls, utan just ett bidrag i målets riktning.
Ej bedömningsbar (X)	Går inte att bedöma just nu

Först gjordes en bedömning av alla namngivna åtgärder och av respektive åtgärdsområde vilket lades in i en matris, och därefter gjordes en sammanvägd bedömning av varje åtgärdsområdes samlade påverkan. För att ge en överblick över hur planens medel fördelas mellan åtgärder med olika påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna skapades en matris där påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna relaterades till kostnaden för respektive åtgärdsområde.

Bedömning av rimliga alternativ

Som en del av den strategiska miljöbedömningen av den regionala infrastrukturplanen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ göras med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd. För att uppfylla syftet med den strategiska miljöbedömningen behöver formuleringen och bedömningen av alternativ göras i ett skede av planeringen där planens innehåll fortfarande är öppet för diskussion. Det innebär att formuleringen och bedömningen av alternativ här skedde i ett skede av planeringsprocessen då det fortfarande fanns stora osäkerheter både kring planramen och kring kostnader för olika åtgärder. För att hantera osäkerheten i budgetramen användes tre olika hypotetiska budgetramar, där budgeten ökar med 10, 20 respektive 30 procent jämfört med gällande plan.

Redan då alternativgenereringen gjordes hade ett politiskt beslut fattats om att de namngivna åtgärder som fanns i planen sedan tidigare skulle ligga kvar och inte omprövas, vilket innebär att dessa åtgärder ingår i samtliga alternativ oavsett budgetram. I framtagandet av alternativ gjordes också en uppräknings av kostnaderna för både namngivna åtgärder och åtgärdsområden utifrån antaganden om att kostnadsnivån ökat med 30% för väg och 25% för järnväg. Tillsammans innebär detta att en stor andel av planramen redan var in-tecknad, och att skillnaderna mellan de olika studerade alternativen därför blev begränsad.

Den generella kostnadsnivån för infrastrukturåtgärder har ökat kraftigt de senaste åren. I det scenario där budgeten enbart ökar med 10 procent ("Small") fanns därför väldigt lite flexibilitet i hur tillkommande medel kunde fördelas mellan olika åtgärdsområden om inte kraftiga förändringar skulle göras jämfört med tidigare inriktning, och för denna budgetram formulerades därför bara ett alternativ. För scenario Medium (+20%) formulerades tre alternativ, och för scenario Large (+30%) två alternativ, se Figur 6 nedan.

Small 10% Inget att fördela	Medium 20% 750 mnkr att fördela			Large 30% 1500 mnkr att fördela	
Anpassad för index och framdrift	Cykel och trafik-säkerhet 375 mnkr cykel 375 mnkr mindre väg	Fokus trimning 200 mnkr cykel 150 mnkr mindre väg 100 mnkr per delregion	Delregional prioritering 190 mnkr per delregion	Fokus trimning 375 mnkr cykel 375 mnkr mindre väg 190 mnkr per delregion	Delregional prioritering 375 mnkr per delregion

Figur 6 Överblick över budgetramar och alternativ vid tidpunkten för hållbarhetsbedömning av alternativen i december 2024. I detta skede av planeringsprocessen fanns stora osäkerheter både kring planramen och kring kostnader för olika åtgärder.

Beskrivning av bedömda alternativ

Small

I budgettram Small finns i praktiken inga nya medel att fördela, och i det förslag som formulerats inom denna budgettram är fokus att kunna fortsätta utföra åtgärder i trimningsåtgärder i samma takt som nuvarande plan. Jämfört med gällande plan innebär det på totalen en omfördelning av medel från namngivna åtgärder till trimningsåtgärder.

Medium

I budgettram Medium finns 750 miljoner i obundna medel att fördela. Tre olika sätt att fördela medlen studerades:

- I alternativet Cykel och trafiksäkerhet fördelas dessa medel lika mellan cykelåtgärder och mindre vägåtgärder, 375 miljoner kronor vardera.
- I alternativet Fokus trimning avsätts 200 miljoner till cykelåtgärder, 150 miljoner till mindre vägåtgärder och därutöver får varje kommunalförbund 100 miljoner vardera att fördela utifrån delregionala prioriteringar.
- I alternativet Delregional prioritering får kommunalförbunden prioritera alla tillkommande medel, vilket innebär cirka 190 miljoner för varje kommunalförbund att fördela.

Large

I budgetram Large finns 1 500 miljoner kronor i obundna medel att fördela. Två olika sätt att fördela medlen studerades:

- I alternativet Fokus trimning fördelas hälften av dessa medel till cykelåtgärder och mindre vägåtgärder vilket innebär 375 miljoner till respektive åtgärdsområde, medan återstående hälft fördelas för kommunalförbunden att prioritera, cirka 190 miljoner per kommunalförbund.
- I alternativet Delregional prioritering fördelas alla tillkommande medel för kommunalförbunden att prioritera, cirka 375 miljoner per kommunalförbund.

Hållbarhetsbedömning av alternativen

De bedömda alternativen har i olika grad potential att bidra till ett fossilfritt transportsystem och hållbar och förbättrad tillgänglighet, vilket är den övergripande riktning för infrastrukturplaneringen i Västra Götalandsregionen som pekas ut i Strategisk inriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Särskilt viktiga satsningar är fortsatt trafiksäkerhetsarbete i statligt regionalt vägnät. För det lokala resandet och för ökad andel hållbart resande och ökad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister har statlig medfinansiering i kommunalt vägnät stor betydelse. Namngivna kollektivtrafikåtgärder spelar också en viktig roll för att bygga ett robust och hållbart transportsystem med ökad andel hållbara resor, medan större vägåtgärder visserligen har potential att bidra till ökad trafiksäkerhet och till näringslivets konkurrenskraft, men till priset av negativ påverkan på klimat och biologisk mångfald. En viktig aspekt att ta hänsyn till är också alternativanvändningen av de medel som binds upp i namngivna vägåtgärder.

Det är tydligt att budgetramen påverkar förutsättningarna för sammansättningen av planen och därmed också planens möjliga hållbarhetspåverkan. Vid en begränsad planram enligt scenario Small finns inga medel att göra satsningar på nya namngivna åtgärder, vilket minskar risken för negativ påverkan på klimat och biologisk mångfald som generellt är störst från större åtgärder. Vid en större planram i scenario Medium eller Large finns större möjligheter att prioritera åtgärdsområden med stor potential att bidra till ökad hållbarhet, men å andra sidan också möjlighet att finansiera namngivna vägåtgärder som riskerar att påverka klimat och biologisk mångfald negativt. Inom båda dessa budgetramar finns

planalternativ formulerade som tydliggör valet mellan att å ena sidan prioritera trimningsåtgärder för cykel och trafiksäkerhet, och å andra sidan avsätta medel för kommunalförbunden att själva prioritera.

De planalternativ som innebär en starkare styrning av hur medlen fördelas mellan åtgärdsområdena (framförallt alternativet Cykel och trafiksäkerhet för Medium men även Fokus trimning för både Medium och Large) har en mer säker hållbarhetsnytta eftersom det är tydligare styrt vilka åtgärdsområden som prioriteras. Det finns stora möjligheter för kommunalförbunden att prioritera åtgärder som stöttar ett transporteffektivt samhälle, så i princip har dessa alternativ en lika stor potential att bidra till hållbarhetsmålen som de hårdare styrda alternativen, men samtidigt finns också möjligheten för kommunalförbunden att prioritera namngivna vägåtgärder vilket innebär att det finns en betydande risk för mer negativ påverkan på hållbarhet.

Slutsatser från bedömningen av alternativ

Potentialen för de olika åtgärdsområdena att bidra till ökad hållbarhet handlar inte bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd, utan också om hur åtgärderna tillsammans bidrar till att skapa ett transportsystem med förmåga att uppfylla målen. Även om namngivna vägåtgärder kan skapa stora nyttor för till exempel trafiksäkerhet och näringslivets tillgänglighet innebär de också generellt en stor negativ påverkan på klimat och biologisk mångfald, och potentiellt också på resurser och landskap. Satsningar på namngivna vägåtgärder innebär också att mycket medel binds upp i några få men kostsamma åtgärder, medel som annars hade kunnat läggas på andra satsningar med andra nyttor. Mindre åtgärder på befintlig infrastruktur har generellt mindre negativ hållbarhetspåverkan, och nyttorna fördelar sig på fler grupper och kan täcka en större geografi. De potentiella nyttorna av att satsa på större eller mindre åtgärder behöver därför vägas mot varandra.

Från bedömningen av alternativ gjordes följande medskick för utformningen av vägledande principer för åtgärdsområdena:

- Anpassa åtgärdsplaneringen utifrån de olika geografiska förutsättningarna men alltid utifrån ambitionen om att skapa ett transporteffektivt samhälle.
- Sträva efter att hitta åtgärds paket där olika åtgärder kompletterar varandra, till exempel utifrån hur olika färdmedel kan komplettera

varandra eller hur åtgärder som ökar trafiksäkerheten också kan bidra till attraktiva samhällen. Ett sådant exempel är rätt hastighet.

- Det lokala resandet är betydelsefullt för många resenärsgupper, särskilt för barn och unga. Därför är det viktigt att främja hållbart resande i tätorter och att planera för säker och trygg tillgänglighet till funktioner med särskild betydelse för barn och unga.
- Prioritera trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gående och cyklister samt för det lågtrafikerade vägnätet.

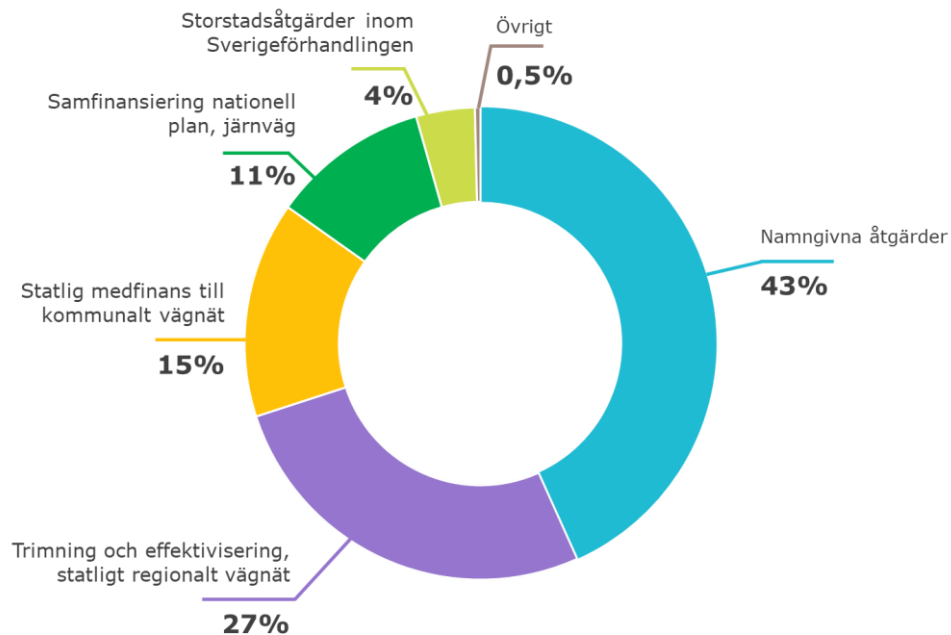
Hållbarhetskonsekvensbeskrivning av föreslagen plan

Förslag till Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

Fördelningen av medel mellan olika åtgärdsområden i infrastrukturplanen grundar sig i regionala och nationella mål och politiska viljeinriktningar. Den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland har varit utgångspunkt för infrastrukturplanens konkreta innehåll och prioriteringar. Utifrån de olika regionala förutsättningar valdes ett alternativ där utrymmet för cykel och mindre trafiksäkerhetsåtgärder på statliga vägar förstärkts samt att kommunalförbunden får en större utrymme för delregionala prioriteringar utifrån delregionala förutsättningar med 290 miljoner kronor avsatta för respektive kommunalförbund. Alla fyra kommunalförbunden har valt att prioritera större namngivna vägåtgärder vilket gör att 38 procent av planramen avsätts för namngivna vägåtgärder, jämfört med 31 procent i föregående plan. För övriga åtgärdsområden har endast mindre justeringar gjorts.

Figur 7 visar hur medlen fördelas mellan de olika åtgärdsområdena i planförslaget och Tabell 4 visar mer i detalj hur medel fördelas också inom respektive åtgärdsområde.

Innehållet i de olika åtgärdsområdena beskrivs i kommande avsnitt och en mer utförlig beskrivning av infrastrukturplanens innehåll finns i plandokumentet.



Figur 7 Fördelning av medel mellan infrastrukturplanens åtgärdsområden

Tabell 4 Fördelning av medel mellan och inom infrastrukturplanens åtgärdsområden

Större namngivna vägåtgärder	38%
Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	5%
Trimning och effektivisering, statlig regionalt vägnät	27%
Kollektivtrafikåtgärder	4%
Cykelåtgärder	6%
Mindre vägåtgärder	17%
Statlig medfinans till kommunalt vägnät	15%
Kollektivtrafikåtgärder	6%
Cykelåtgärder	6%
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	3%
Samfinansiering nationell plan, järnväg	11%
Storstadsåtgärder (Sverigeförhandlingen)	4%
Övrigt inkl ofördelade medel	0,4%

Samlad bedömning av planens påverkan

I den samlade bedömningen av planens påverkan är en central utgångspunkt Munkmodellens betoning på att planeringen behöver fokusera på att tillfredsställa alla människors grundläggande behov utan att de planetära gränserna överskrids. Det innebär att positiva effekter inom ett område inte kan kompensera för negativa effekter inom ett annat område.

Infrastrukturplanens påverkan handlar inte heller bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd eller åtgärdsområde, utan också om hur åtgärderna tillsammans bidrar till den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet, som kan bli mer eller mindre hållbart beroende på vilka åtgärder som genomförs. Därför är det viktigt att också beakta åtgärdernas effekt på transportsystemet på systemnivå. Även om den stora delen av transportsystemet redan är byggt och de förändringar som planen kan bidra till sker på marginalen sker en utveckling av transportsystemet över tid och riktningen för den utvecklingen avgörs av de åtgärder som genomförs. Även om stora satsningar görs på hållbart resande kommer inriktningen för transportsystemet som helhet inte att förändras om det samtidigt görs ännu större satsningar som gynnar biltrafiken. Ett annat viktigt perspektiv i analysen är därför alternativanvändningen av medel i infrastrukturplanen.

Figur 8 ger en övergripande bild av de olika åtgärdsområdenas påverkan på respektive hållbarhetsaspekt. Överlag har planen en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön (Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan), medan påverkan de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa (Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande) samt på övriga hållbarhetsaspekter överlag är positiv.

	Åtgärdsområde						Sammanvägd bedömning
	Namngivna vägåtgärder	Namngivna kollektivtrafikåtgärder	Trimming och effektivisering, statligt regionalt vägnät	Statlig medfinans på kommunalt vägnät	Samfinansiering nationell plan, järnväg	Storstadsåtgärder	
Hållbarhetsaspekt							
Klimat							⊖
Biologisk mångfald							⊖
Landskap och kulturmiljö							⊖
Resurser							⊖
Frisk luft							+
Buller							+
Trafiksäkerhet							+
Aktivt resande							+
Tillgänglighet - näringsliv							+
Tillgänglighet - landsbygd							+
Tillgänglighet - städer							+
Tillgänglighet för alla							+
Trygghet							+

Figur 8 Samlad bedömning av planens påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna.

I kommande avsnitt görs en mer fördjupad beskrivning av planens påverkan på respektive hållbarhetsaspekt, och därefter görs en mer detaljerad bedömning per åtgärdsområde. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Klimat

Sammantaget bedöms planen ha en negativ påverkan på klimatet, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

För att planen ska ha potential att bidra till minskad klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet har valet av åtgärder stor betydelse. Som framgår av bedömningsmatrisen har större vägåtgärder generellt mest negativ påverkan på klimatet. Större åtgärder (både vägåtgärder och kollektivtrafikåtgärder) har större klimatpåverkan från byggskedet än mindre ombyggnationer och cykelvägar. Större vägåtgärder leder generellt också sett till att biltrafiken ökar genom inducerad trafik, vilket innebär att de fram till att bilflottan är fullt ut fossilfri motverkar målet om minskad klimatpåverkan. Även om bilflottan elektrifieras på längre sikt kommer det att dröja innan de fossila drivmedlen fasats ut. Trafikverkets kalkyler av klimatpåverkan i SEB:arna baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås genom att andelen fossilfria drivmedel successivt höjs fram

till 2045 samtidigt som elektrifieringstakten ökar.²⁵ Detta antagande bygger dock på att reduktionsplikten successivt höjs och att andelen elfordon successivt ökar. Som konstaterades i nulägesbeskrivningen visar preliminära data att koldioxidutsläppen från transportsektorn ökade under 2024 då reduktionsplikten pausades.

Större kollektivtrafikåtgärder har potential att flytta över resor från bil till hållbara färdmedel och därmed minska klimatutsläppen, likaså satsningar på cykelinfrastruktur i områden med stora resandeströmmar. Mindre trimningsåtgärder har generellt en mindre påverkan från byggskedet och i den mån satsningarna görs på cykel och kollektivtrafik kan de bidra till att skapa ett mer transporteffektivt samhälle för persontransporter, vilket kan ha stor betydelse för transportsystemets klimatomställning. Den största delen av satsningarna på Trimning och effektivisering på statligt regionalt vägnät görs dock på mindre vägåtgärder, och dessa åtgärder har mer varierande påverkan på transportsektorns klimatmål. Åtgärder som möjliggör längre och tyngre lastbilar samt intermodala lösningar kan bidra till ett transporteffektivt godstransportsystem med potential att minska klimatpåverkan. Trafiksäkerhetsåtgärder kan visserligen passa in i ett transporteffektivt samhälle, men bidrar inte till omställningen av transportsystemet på längre sikt. Åtgärder som möjliggör ökade hastigheter kan däremot öka vägtrafikens attraktivitet och därmed motverka transportsektorns klimatomställning.

Jämfört med nollalternativet innebär planen att ytterligare sex namngivna vägåtgärder finansieras. Åtgärden Suicidskydd på Tjörnbron har dock en obetydlig klimatpåverkan eftersom det enbart är en trafiksäkerhetsåtgärd som inte påverkar trafiken. Två nya namngivna kollektivtrafikåtgärder och fortsatta satsningar på kollektivtrafik och cykel i form av mindre åtgärder stärker förutsättningarna för hållbart resande och ett transporteffektivt samhälle, men satsningarna är inte tillräckliga för att förändra inriktningen för transportsystemet ens på marginalen. Även om satsningarna på hållbart resande i sig har potential att bidra till utsläppsminskningar bedöms dessa utsläppsminskningar inte vara tillräckliga för att kunna kompensera för utsläppen som genereras från byggskedet och från den ökade vägtrafik som satsningarna på vägåtgärder ger upphov till.

²⁵<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7e1063efbcfd4b34a4591b0d4e00f855/2024/prognos-for-persontrafiken-2045--trafikverkets-basprognoser-2024.pdf>

Biologisk mångfald

Sammantaget bedöms planen påverka den biologiska mångfalden negativt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Den biologiska mångfalden riskerar enligt de samlade effektbedömningarna att påverkas negativt av flera av de större namngivna vägåtgärderna. Jämfört med nollalternativet tillkommer fyra namngivna vägåtgärder som leder till negativ eller mycket negativ påverkan på biologisk mångfald. Även om åtgärder i form av viltstängsel och faunapassager ingår i vissa av åtgärderna kan detta inte fullt ut kompensera för den negativa påverkan av att livsmiljöer störs eller förstörs. Större namngivna kollektivtrafikåtgärder genomförs till övervägande del i urbana miljöer varför de inte påverkar den biologiska mångfalden i någon större utsträckning. För de mindre åtgärderna går det inte att fullt ut bedöma påverkan i detta skede eftersom det inte är klart vilka åtgärder som kommer att genomföras, men under förutsättning att de vägledande principer som satts upp för fördelningen av medel till åtgärder i statligt regionalt vägnät och för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät följs bör påverkan på biologisk mångfald från de mindre åtgärderna bli begränsad.

Genom åren har en kutym utvecklats som innebär att ansvaret för att hantera brister i miljöanpassning i befintligt vägnät helt kommit att ligga på Trafikverket och nationell plan. Men enligt aktuella förordningar finns inte någon sådan bindning. Inte heller görs någon sådan lösning i Trafikverkets regleringsbrev där Regeringen ger instruktioner om hur medel i transportplanerna får användas. Tvärtom, de regionala infrastrukturplanerna förutsätts hantera samma ansvar som omfattar Trafikverket, det vill säga de Transportpolitiska målen inklusive Hänsynsmålen. I regleringarna öppnas också för medfinansiering till miljöåtgärder på både kommunala vägar och enskilda vägar.²⁶ Det hade alltså varit möjligt för den regionala infrastrukturplanen att bidra positivt till biologisk mångfald genom att avsätta medel för miljöanpassningsåtgärder i befintligt vägnät, men några sådana åtgärder ingår inte i planförslaget.

Landskap och kulturmiljö

Landskap och kulturmiljö kan framförallt påverkas av större åtgärder, men påverkan beror på var åtgärderna genomförs. Generellt har vägåtgärder oftare en negativ påverkan på landskap och fornlämningar, medan

²⁶ Anders Sjölund (2024) Biologisk mångfald och regional infrastrukturplan, dokumentation från workshop. Trivector rapport 2024:62

kollektivtrafikåtgärder i form av bytespunkter och stationer oftare har en negativ påverkan på kulturmiljön i staden. Flera av de tidigare beslutade större åtgärderna har en negativ påverkan på landskap och/eller kulturmiljö. Av de nya åtgärderna har flera viss negativ påverkan på landskap och/eller kulturmiljö, även om påverkan från de åtgärder som tillkommer är mindre omfattande än från de åtgärder som tidigare beslutats. Påverkan från mindre åtgärder kan antas bli mer begränsad, men de vägledande principerna lyfter inte fram landskap och kulturmiljö som prioriteringsgrunder för fördelning av medel.

Sammantaget bedöms planen påverka landskap och kulturmiljö negativt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Resurser tillgängliga för människan

Sammantaget bedöms planen som helhet ha en negativ påverkan på resurser tillgängliga för människan, men i jämförelse med nollalternativet sker ingen negativ påverkan.

Risken för påverkan på resurser tillgängliga för människan, i avgränsningen formulerat som påverkan på dricksvatten och areella näringar, är generellt störst för större åtgärder utanför tätbebyggt område, men påverkan beror på var åtgärderna genomförs. Flera av de tidigare beslutade vägåtgärderna bedöms ta jordbruksmark i anspråk. Inga av de tillkommande större åtgärderna bedöms dock påverka varken dricksvatten eller jordbruksmark. De mindre åtgärderna kan potentiellt sett komma att ta mindre arealer jordbruksmark i anspråk, men jämfört med nollalternativet blir det ingen skillnad.

Frisk luft

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka luftkvaliteten positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Miljöaspekten Frisk luft bedöms utifrån hur åtgärderna påverkar luftkvaliteten i urbana miljöer. Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder med potential att bidra till överflyttning från bil till hållbara färdmedel i städer har därför potential att bidra till bättre luftkvalitet. Även åtgärderna som innebär satsningar på elfärjor har en tydligt positiv påverkan på luftkvaliteten, men eftersom utsläppsminskningen enbart i mindre utsträckning påverkar urbana miljöer är effekten begränsad på miljöaspekten. En av de nya större namngivna vägåtgärderna kan medföra försumbara ökningar av utsläppen till luft enligt Trafikverkets samlade effektbedömning.

Buller

Planen har potential att bidra till att minska bullret, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

De flesta större vägåtgärder som ligger i planen sedan tidigare innebär att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar, genom att befintliga vägar avlastas eller att det genomförs bullerskyddsåtgärder, och detta gäller även för de tillkommande åtgärderna. Kollektivtrafik- och cykelåtgärder kan också bidra till en minskning av biltrafiken och därmed lägre bullernivåer.

Trafiksäkerhet

Den sammantagna bedömningen är att planen både som helhet och i jämförelse med nollalternativet har potential att bidra till ökad trafiksäkerhet.

De flesta åtgärdstyperna i planen har potential att bidra till ökad trafiksäkerhet och i princip inga åtgärder i planen försämrar trafiksäkerheten. Större vägåtgärder utformas idag för att bidra till ökad trafiksäkerhet för motortrafikfordon, och alla större vägåtgärder i planen bidrar till ökad trafiksäkerhet. Antalet omkomna och skadade bilister och motorcyklister har minskat tydligt under senare år, medan motsvarande minskning inte skett för gående och cyklister. Den största andelen allvarligt skadade i trafikolyckor är gående och cyklister på det kommunala vägnätet, och satsningar på ökad trafiksäkerhet för dessa grupper kan också bidra till ökat hållbart resande. Planens satsningar på medfinansiering till cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät har potential att bidra till ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister.

Aktivt resande

Sammantaget bedöms planen som helhet bidra till ett ökat aktivt resande, och i någon mån även i jämförelse med nollalternativet.

Byggnation av nya cykelvägar, gång- och cykelpassager samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet kan bidra till att fler väljer aktiva transportmedel. Även satsningar på kollektivtrafiken leder till ökat aktivt resande genom att anslutningsresor sker med gång och cykel. Satsningarna på gång, cykel och kollektivtrafik i planen har därför potential att bidra till ett ökat aktivt resande. Många av de namngivna större vägåtgärderna innehåller också satsningar på utbyggnad av cykelvägar och gång- och cykelpassager, men i relation till hur mycket medel som satsas på att förbättra förutsättningarna för att köra bil ökar inte den relativa

attraktiviteten för hållbara resor och vägåtgärderna kan därför inte antas leda till ett ökat aktivt resande.

Tillgänglighet i hela regionen Näringsliv

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka näringslivets tillgänglighet positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Åtgärder som innebär en standardhöjning av vägar kan bidra till ökad kapacitet för godstransporter, särskilt sådana åtgärder som innebär ökad framkomlighet för längre transporter. Även standardhöjning av järnvägen kan bidra till näringslivets konkurrenskraft. Satsningar på kollektivtrafiken kan också öka näringslivets tillgång till arbetskraft.

Tillgänglighet i hela regionen Landsbygd

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka tillgängligheten i landsbygder positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Tillgängligheten på landsbygden kan främjas genom standardhöjning och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på vägar. Satsningar på kollektivtrafikknutpunkter, resecentrum och pendelparkeringar har också potential att bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter. Cykelvägar kan ge ökad tillgänglighet när de förbinds med viktiga målpunkter. Satsningarna på samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan bidrar också till ökad tillgänglighet i landsbygder genom förbättrad trafikering med tåg.

Tillgänglighet i hela regionen Städer

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka tillgängligheten i städer positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Satsningar på kollektivtrafik och cykel i städer har goda möjligheter att bidra till ökad tillgänglighet i städer. Flertalet större kollektivtrafikåtgärder i planen bidrar till förbättrad tillgänglighet i städer. Dock minskar den andel av planramen som avsätts till namngivna kollektivtrafikåtgärder och till storstadsåtgärder jämfört med tidigare plan.

Tillgänglighet för alla - jämlikhet och delaktighet

Sammantaget bedöms planen ha potential att stärka jämlikheten och delaktigheten i samhället genom satsningar på ökad tillgänglighet för alla, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Genom satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder har infrastrukturplanen potential att bidra till ökad tillgänglighet för barn och unga och andra grupper som inte har tillgång till egen bil. Satsningar på kollektivtrafik och tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer har också potential att förbättra användbarheten för personer med funktionsnedsättning. Även åtgärder som bidrar till trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter har potential att bidra positivt till den grundläggande tillgängligheten. Hur väl transportsystemet fungerar för personer med funktionsnedsättning och barns möjlighet att vara självständiga i transportsystemet påverkas i stor utsträckning av utformningen och genomförandet av åtgärder i senare skeden av planeringen, och det är därför viktigt att detta perspektiv följer med hela vägen fram till detaljutformningen av åtgärderna.

Trygghet

Infrastrukturplanen bedöms ha potential att bidra till ökad trygghet både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Känslan av trygghet i transportsystemet påverkas i stor utsträckning av detaljer i utformningen av infrastrukturen, och åtgärdernas påverkan på tryggheten är därför svår att bedöma i det tidiga planeringsskedet. Flera av de namngivna kollektivtrafikåtgärderna i infrastrukturplanen har dock tydlig potential att bidra till ökad trygghet genom satsningar på nya resecentra. Även satsningar på ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister bidrar till ökad trygghet.

Bedömning per åtgärdsområde

Större namngivna vägåtgärder

Åtgärdsområdet Större namngivna vägåtgärder innehåller vägåtgärder med en investeringskostnad på minst 75 miljoner kronor. Många av de namngivna vägåtgärderna är beslutade i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts.

De namngivna vägåtgärderna samlar olika typer av åtgärder, med fokus främst på åtgärder för mötesseparering. Även om de flesta åtgärderna genomförs på befintlig väg ingår i planförslaget också flera nya vägsträckningar: Väg 168 Ekelöf-Karaby; Väg 161 Rotvik-Bäcken; Väg 41 Sundholmen-Björketorp samt Väg 44 förbifart Lidköping. De allra flesta åtgärderna innehåller också åtgärder som ska förbättra framkomligheten för gång och cykel eller åtminstone kompensera för försämrad

framkomlighet då åtgärderna medför att befintliga kopplingar bryts, men huvudsyftet är förbättrad framkomlighet för vägtrafiken. Undantag är Väg 535 genom Partille som också syftar till att skapa bättre förutsättningar för kollektiva resor samt skapa ett mer sammanhängande gång- och cykelnät; Väg 168 Tjuvkil som syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik samt Suicidskydd Tjörnbron som syftar till minskad suicidrisk.

	Större namngivna vätgåtgärder, redan beslutade										Större namngivna vätgåtgärder, nya kandidater					
	Väg 168 Ekelöt-Kareby	Väg 161 Rovik-Bäcken	Väg 535 genom Partille	Väg 41 Sundholmen-Björketorp	Väg 49 Axvall-Varnhem	Väg 49 Skövde-Igelstorp	Väg 168 Tjuvkil	Väg 678 Bratteröd-Grohed	Väg 49 Varnhem-Storekullen	Väg 156 Backadal-Bonared	Suicidskydd Tjörnbron	Väg 156, Sandvad – Hårsjön	Väg 44 förbifart Lidköping	Askims Stationsväg	Väg 162 Vannkrusset	Väg 162 Glibborg – Uteby, god 80-standard
Hållbarhetsaspekt																
Klimat																
Biologisk mångfald																
Landskap och kulturmiljö																
Resurser																
Frisk luft																
Buller																
Trafiksäkerhet																
Aktivt resande																
Tillgänglighet - näringsliv																
Tillgänglighet - landsbygd																
Tillgänglighet - städer																
Tillgänglighet för alla																
Trygghet																

Figur 9 Hållbarhetsbedömning av större namngivna vägåtgärder. Bredden på kolumnen är proportionell till åtgärdens budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Figur 9 visar de namngivna vägåtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna i förhållande till varje åtgärds andel av planramen. De allra flesta större namngivna vägåtgärderna innebär en negativ klimatpåverkan, dels genom utsläpp i samband med anläggning och drift och underlag, dels genom att de ökar vägtrafikens relativa attraktivitet genom att skapa förbättrad framkomlighet. Flera av åtgärderna innebär också negativ påverkan på biologisk mångfald, det gäller framförallt de åtgärder som innebär anläggning av vägar i ny sträckning där åtgärderna tar mark i anspråk och skapar barriäreffekter. Även om planerade åtgärder i form av faunapassager, ekodukter och viltstängsel kan minska den negativa påverkan innebär åtgärderna ändå att de långsiktiga förutsättningarna för biologisk mångfald försämras. I vägplaneskedet genomförs en bedömning av lokal miljöpåverkan och då finns möjligheter att anpassa åtgärderna för att minska den negativa påverkan. Flera av åtgärderna innebär också att jordbruksmark tas i anspråk.

Bedömningen av hållbarhetsaspekten Frisk luft har huvudfokus på luftkvaliteten i städer. Vägåtgärderna bidrar visserligen generellt till ökade luftföroreningar genom att de leder till ökad trafik, men eftersom de flesta

välgångsplaner genomförs utanför städerna har de begränsad negativ påverkan på luftkvaliteten i städerna. De namngivna välgångsplanerna har också generellt neutral eller positiv påverkan på bullernivåerna, eftersom eventuellt ökat buller kompenseras med bullerreducerande åtgärder. Samtliga välgångsplaner bidrar positivt till trafiksäkerhet, främst genom ökad mötesseparering. Påverkan på förutsättningarna för aktivt resande är generellt neutral eller svagt positiv eftersom många åtgärder också innehåller satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel. Ett undantag är Väg 168 Ekelöf-Kareby, där förutsättningarna att gå och cykla bedöms försämrats något genom att befintliga gång- och cykelstråk i blandtrafik längs väg 613 och enskilda vägnätet bryts.

Merparten av de namngivna välgångsplanerna bedöms ha en positiv påverkan på näringslivets tillgänglighet genom standardhöjning av vägnätet och förbättrad framkomlighet. Flertalet namngivna välgångsplaner genomförs utanför städerna och påverkar därigenom tillgängligheten för boende i landsbygder genom förbättrade resmöjligheter med bil, och för vissa åtgärder även genom förbättrade möjligheter att gå och cykla. Däremot har åtgärden Väg 49 Skövde-Igelstorp en negativ påverkan på tillgängligheten lokalt genom att åtgärden skapar lokala barriärer och omvägar när utfarter mot vägen stängs. Den enda namngivna välgångsplanen som genomförs helt i urban miljö är Askims Stationsväg där en ny trafikplats anläggs som ökar tillgängligheten för alla färdmedel.

De namngivna välgångsplanerna har av naturliga skäl mest positiv påverkan på tillgängligheten för bilburna resenärer, men eftersom flera åtgärder också innehåller satsningar på gång- och cykelvägar bidrar flera av dem också till att förbättra den grundläggande tillgängligheten. Genom att välgångsplanerna bidrar till ökad trafiksäkerhet medför de också ett visst positivt bidrag till ökad trygghet, särskilt de åtgärder som också ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister.

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder innebär åtgärder med en totalkostnad över 75 miljoner kronor, men eftersom många av åtgärdena har beslutats i tidigare planomgångar och ännu inte färdigställts avsätts mindre än 75 miljoner för flera av dem i planförslaget. De namngivna kollektivtrafikåtgärdena har lite olika karaktär men syftar till att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Figur 10 visar de namngivna kollektivtrafikåtgärdenas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna.

	Större namngivna kollektivtrafikåtgärder, redan beslutade								Nya		
	Byrespunkt Haga	Resecentrum Korsvägen	Citybusstråk Toltp - Mölndal	Väg 535 genom Partille	Elfärja Öckerö (SEB saknas)	Elfärja Marstrand	Elfärja Tjörn	Resecentrum Lerum	Byrespunkt Saltholmen, etapp 1	Mölnads resecentrum	Spårvagnshållplatsförlängningar
Hållbarhetsaspekt											
Klimat											
Biologisk mångfald											
Landskap och kulturmiljö											
Resurser											
Frisk luft											
Buller											
Trafiksäkerhet											
Aktivt resande											
Tillgänglighet - näringsliv											
Tillgänglighet - landsbygd											
Tillgänglighet - städer											
Tillgänglighet för alla											
Trygghet											

Figur 10 Hållbarhetsbedömning av större namngivna kollektivtrafikåtgärder. Bredden på kolumnen är i någon mån proportionell till åtgärdens budget, men de flesta åtgärder är relativt små med en budget klart under 75 miljoner och skillnaden i budget mellan dessa åtgärder har inte visualiserats. Den enda större åtgärden är Mölndals resecentrum med en budget på 130 miljoner. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Alla större namngivna kollektivtrafikåtgärder bedöms bidra till minskad klimatpåverkan genom att stärka kollektivtrafikens relativa attraktivitet. Åtgärdernas påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan är begränsad eftersom de i huvudsak genomförs i urbana miljöer. Däremot kan en del av åtgärderna innebära en negativ påverkan på kulturmiljön i städerna. De åtgärder som bedöms stärka kollektivtrafikens attraktivitet i städerna bidrar till frisk luft, men de åtgärder som har störst positiv påverkan på frisk luft är satsningarna på elfärjor. Flera av

åtgärderna bidrar till ökad trafiksäkerhet, det gäller särskilt satsningarna på bytespunkter och resecentra. Med undantag för satsningarna på elfärjor bedöms samtliga åtgärder bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och därmed till att öka det aktiva resandet. Förbättrad kollektivtrafik innebär också att näringslivets tillgång till personal stärks. De flesta namngivna kollektivtrafikåtgärderna genomförs i urbana miljöer och stärker framförallt tillgängligheten i städer, men satsningar på bytespunkter kan i viss mån också förbättra tillgängligheten för anslutningsresor från landsbygder.

Satsningar på namngivna kollektivtrafikåtgärder bidrar till att stärka tillgängligheten för alla, både genom att stärka resmöjligheterna för grupper utan tillgång till bil och genom att många åtgärder innehåller satsningar på tillgänglighetsanpassning för funktionshindrade. Åtgärderna bidrar också till ökad trygghet, särskilt de åtgärder som innebär förbättrade bytespunkter och resecentra.

Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det statliga regionala vägnätet med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor. Inom åtgärdsområdet finns pottar för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt mindre vägåtgärder. Valet av åtgärder ska utgå från den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och de vägledande principerna för åtgärdsområdet, och bedömningen av åtgärdsområdets påverkan på hållbarhetsaspekterna är gjord med utgångspunkt i dessa principer. De vägledande principerna har skärpts något sedan föregående plan, med potentiellt positiva effekter på åtgärdsområdets bidrag till hållbarhet. Figur 11 ger en överblick över hur de olika delarna inom åtgärdsområdet bidrar till de olika hållbarhetsaspekterna.

	Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät		
	Kollektivtrafikåtgärder	Cykelåtgärder	Mindre vägåtgärder
Hållbarhetsaspekt			
Klimat			
Biologisk mångfald			
Landskap och kulturmiljö			
Resurser			
Frisk luft			
Buller			
Trafiksäkerhet			
Aktivt resande			
Tillgänglighet - näringsliv			
Tillgänglighet - landsbygd			
Tillgänglighet - städer			
Tillgänglighet för alla			
Trygghet			

Figur 11 Hållbarhetsbedömning av de olika delområdena inom åtgärdsområdet Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät. Bredden på kolumnen är proportionell till delområdets budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Åtgärdsområdet har både positiv och negativ påverkan på klimatet. Alla investeringsåtgärder innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet, men för satsningar på kollektivtrafik och cykel kan de förbättrade förutsättningarna för hållbart resande på sikt kompensera för den negativa påverkan från byggskedet. Mindre vägåtgärder bidrar överlag inte till ökad trafik och åtgärder för till exempel förbättrad trafiksäkerhet som inte innebär ökad hastighet passar väl in i ett transporteffektivt samhälle. Påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan kan också antas bli begränsade eftersom åtgärderna är mindre omfattande till sin karaktär, men det finns ändå en risk för en viss negativ påverkan vid breddning av vägar, nyanläggning av cykelvägar och liknande åtgärder. Kollektivtrafikåtgärder kan antas ge visst bidrag till frisk luft genom överflyttning från bil till kollektivtrafik, medan åtgärdsområdet inte bedöms påverka buller i någon större omfattning eftersom det krävs stora förändringar i trafikmängder för att påverka bullernivån. Däremot bedöms alla tre delarna inom åtgärdsområdet bidra till förbättrad trafiksäkerhet. Satsningar på kollektivtrafik och cykel bidrar också till ökat aktivt resande.

Satsningar på kollektivtrafiken kan öka tillgängligheten för näringslivet genom förbättrade pendlingsmöjligheter, medan mindre vägåtgärder genom standardhöjningar kan förbättra förutsättningarna för

godstransporter. Åtgärdsområdet innehåller också satsningar på tillgängligheten i landsbygder, både med kollektivtrafik, cykel och bil. För att få full nytta av satsningarna behöver de bidra till att förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter, som arbetsplatser, skolor och offentlig och kommersiell service. Satsningar på statligt regionalt vägnät genomförs till största del utanför städerna (eftersom vägnätet i städerna i huvudsak är kommunalt), men satsningar som förbättrar förutsättningarna för regional kollektivtrafik kan också indirekt leda till minskad biltrafik och bättre tillgänglighet inne i städer. Framförallt satsningar på cykel och kollektivtrafik bidrar också positivt till aspekten Tillgänglighet för alla, genom att förbättra tillgängligheten för personer utan bil. Satsningar på cykelåtgärder kan också bidra till ökad trygghet.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det statliga regionala vägnätet med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor, där medfinansieringen från planen uppgår till 50% av den totala kostnaden. Inom åtgärdsområdet finns pottar för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt Trafiksäkerhet och miljö. Valet av åtgärder ska utgå från den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och de vägledande principerna för åtgärdsområdet, och bedömningen av åtgärdsområdets påverkan på hållbarhetsaspekterna är gjord med utgångspunkt i dessa principer. De vägledande principerna har skärpts något sedan föregående plan, med potentiellt positiva effekter på åtgärdsområdets bidrag till hållbarhet. Inte minst tillägget som uppmuntrar till åtgärdspaket och helhetslösningar för hållbar tillgänglighet har en stor potential. Figur 12 ger en överblick över hur de olika delarna inom åtgärdsområdet bidrar till de olika hållbarhetsaspekterna.

	Statlig medfinans till kommunalt vägnät		
	Kollektivtrafikåtgärder	Cykelåtgärder	Trafiksäkerhet och miljö
Hållbarhetsaspekt			
Klimat			
Biologisk mångfald			
Landskap och kulturmiljö			
Resurser			
Frisk luft			
Buller			
Trafiksäkerhet			
Aktivt resande			
Tillgänglighet - näringsliv			
Tillgänglighet - landsbygd			
Tillgänglighet - städer			
Tillgänglighet för alla			
Trygghet			

Figur 12 Hållbarhetsbedömning av de olika delområdena inom åtgärdsområdet Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Bredden på kolumnen är proportionell till respektive delområdes budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Åtgärdsområdet har övervägande positiv påverkan på klimatet. Alla investeringsåtgärder innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet, men genom att åtgärder utifrån de vägledande principerna ska väljas för att förbättra förutsättningarna för hållbart resande kan det minskade bilresandet på sikt kompensera för den negativa påverkan från byggskedet. Påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan kan antas bli mycket begränsade eftersom åtgärderna genomförs inne i tätorter. Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder inne i tätorter kan antas ge visst bidrag till frisk luft och minskat buller genom överflyttning från biltrafik i områden där många människor bor. Alla tre delarna inom åtgärdsområdet bidrar till förbättrad trafiksäkerhet. Satsningar på kollektivtrafik och cykel bidrar också till ökat aktivt resande, men även inom delområdet Trafiksäkerhet och miljö prioriteras åtgärder som ökar trafiksäkerheten för gående och cyklist, vilket också har en positiv påverkan.

Satsningar på kollektivtrafiken kan öka tillgängligheten för näringslivet genom förbättrade pendlingsmöjligheter. Åtgärdsområdet kan också innehålla satsningar på tillgängligheten i mindre orter som påverkar tillgängligheten i landsbygder, både med kollektivtrafik, cykel och bil. För att få full nytta av satsningarna behöver de bidra till att förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter, som arbetsplatser, skolor och

offentlig och kommersiell service. Åtgärdsområdet bidrar i stor utsträckning till förbättrad tillgänglighet i städer. Framförallt satsningar på cykel och kollektivtrafik bidrar också positivt till aspekten Tillgänglighet för alla, genom att förbättra tillgängligheten för personer utan bil. Utformning av hållplatser för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kan också bidra till ökad tillgänglighet för alla. Satsningar på cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder kan också bidra till ökad trygghet.

Samfinansiering nationell plan, järnväg

Inom åtgärdsområdet fördelas medel i första hand till de olika regionala järnvägsstråken, med utgångspunkt i Målbild Tåg 2035. Exempel på åtgärder som prioriteras är hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer som förlängning av plattformar.

	Samfinansiering nationell plan, järnväg					
	Kinneullebanan	Norra Bohusbanan	Södra Bohusbanan	Viskadalsbanan	Älvsborgsbanan	Göteborg Borås
Hållbarhetsaspekt						
Klimat						
Biologisk mångfald						
Landskap och kulturmiljö						
Resurser						
Frisk luft						
Buller						
Trafiksäkerhet						
Aktivt resande						
Tillgänglighet - näringsliv						
Tillgänglighet - landsbygd						
Tillgänglighet - städer						
Tillgänglighet för alla						
Trygghet						

Figur 13 Hållbarhetsbedömning av samfinansiering till nationell plan. Bredden på kolumnen är proportionell till åtgärdens budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Figur 13 ger en överblick över åtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna. Överlag bedöms åtgärderna bidra till minskad klimatpåverkan genom att de ökar tågtrafikens attraktivitet. Det saknas samlade effektbedömningar för de flesta åtgärder vilket gör att påverkan på lokala förhållanden är svår att bedöma, men utifrån beskrivning av åtgärderna verkar de flesta åtgärderna avse mindre satsningar med fokus

på höjda hastigheter och förbättrade stationsmiljöer, vilket innebär att dessa åtgärder bedöms ha begränsad påverkan på aspekterna Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö och Resurser tillgängliga för människan. Undantag är Norra Bohusbanan där trädsäkring kommer att påverka förutsättningarna för Biologisk mångfald samt Landskap och kulturmiljö negativt, samt Göteborg-Borås som innebär nyanläggning av en helt ny järnväg vilket innebär stora intrång i landskapet med negativ påverkan på Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan. Samtidigt kan den nya järnvägen Göteborg-Borås antas få positiv påverkan på Frisk luft och Buller genom att åtgärden kan leda till en överflyttning av biltrafiken i städerna längs sträckan. Flera av järnvägsåtgärderna bidrar positivt till trafiksäkerhet och samtliga till aktivt resande.

Samtliga åtgärder bedöms bidra positivt till tillgängligheten både för näringslivet, landsbygder och städer, och även aspekten Tillgänglighet för alla genom förbättrade förutsättningar att resa med kollektivtrafik och flera åtgärder också genom tillgänglighetsanpassningar för funktionshindrade i samband med satsningar på nya stationer. De flesta åtgärder innehåller satsningar på stationsmiljöer och/eller förbättrad trafiksäkerhet och bedöms därför också bidra till ökad trygghet.

Storstadsåtgärder (Sverigeförhandlingen)

Sverigeförhandlingen var en nationell satsning på nya stambanor mellan Sveriges storstäder kombinerat med en satsning på fler bostäder och kommunal infrastruktur. I den överenskommelse som träffats mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad ingår kollektivtrafikåtgärder i Göteborg som medfinansieras av den regionala infrastrukturplanen. Kollektivtrafikåtgärdernas syfte är att åstadkomma förbättringar av tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Investeringarna ligger i linje med regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland och Målbild Koll2035.

Figur 14 ger en överblick över åtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna.

	Storstadsåtgärder (Sverige- förhandlingen)		
	Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen	Citybuss Backstråket	Citybuss Norra Älvstranden (Västra delen)
Hållbarhetsaspekt			
Klimat			
Biologisk mångfald			
Landskap och kulturmiljö			
Resurser			
Frisk luft			
Buller			
Trafiksäkerhet			
Aktivt resande			
Tillgänglighet - näringsliv			
Tillgänglighet - landsbygd			
Tillgänglighet - städer			
Tillgänglighet för alla			
Trygghet			

Figur 14 Hållbarhetsbedömning av Storstadsåtgärder (Sverigeförhandlingen). Bredden på kolumnen är proportionell till åtgärdens budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Åtgärderna som förhandlats fram inom Sverigeförhandlingen syftar till att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft, och genom att bidra till överflyttning från bil till kollektivtrafik bidrar de till minskad klimatpåverkan. Påverkan på Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan bedöms bli begränsade eftersom åtgärderna genomförs i huvudsak i urbana miljöer. Genom överflyttning från bil till kollektivtrafik i städer bidrar åtgärderna positivt till hållbarhetsaspekterna Frisk luft och Buller. Åtgärderna har en begränsad påverkan på trafiksäkerheten men bidrar till ökat aktivt resande.

Tillgängligheten för näringslivet förbättras genom att åtgärderna ger förbättrade pendlingsmöjligheter. Tillgängligheten på landsbygder bedöms inte påverkas eftersom åtgärderna genomförs i staden, men förbättringar i kollektivtrafiken bidrar tydligt positivt till hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet i staden och Tillgänglighet för alla. Påverkan på trygghet har inte varit möjligt att bedöma utifrån tillgängligt underlag.

Bedömning av måluppfyllelse

Nationella miljö kvalitetsmål

Planförslaget går i varierande riktning avseende de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. För målet Begränsad klimatpåverkan går planen i övervägande negativ riktning då klimatpåverkan från anläggningsskedet räknas in. För God bebyggd miljö går planen både i positiv och negativ riktning, och en sammanvägd bedömning är svår att åstadkomma. För Frisk luft och bara naturlig försurning bidrar planen i positiv riktning. Planen har övervägande negativ inverkan på målen Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar samt Rikt växt- och djurliv, se Tabell 5.

Tabell 5 Bedömning av planförslagets bidrag mot de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

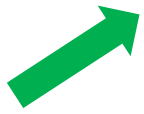
Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan		I princip samtliga åtgärder har någon negativ inverkan på klimat under byggande, drift och underhåll. Störst negativ inverkan på målet om begränsad klimatpåverkan har de större vägåtgärderna som också bidrar till att stärka vägtrafikens attraktivitet, medan åtgärder för kollektivtrafik och cykel har en negativ påverkan i anläggningsskedet men på sikt en positiv påverkan genom minskad biltrafik.
God bebyggd miljö		Positiv påverkan vad gäller hälsa kopplat till bullernivåer, luft, fysisk aktivitet och tillgänglighet. Vad gäller påverkan på landskap och naturresurser, som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, bedöms påverkan av vissa större vägåtgärder bli negativ, och även för vissa kollektivtrafikåtgärder om än i mindre utsträckning.
Frisk luft		Planen bedöms sammantaget bidra i svagt positiv riktning med hänsyn till miljömålet Frisk luft. Kollektivtrafikåtgärder som har potential att minska biltrafiken i tätorter bidrar i positiv riktning, och även elektrifieringen av färjetrafiken bidrar positivt mot målet.

Bara naturlig försurning		Huruvida planen bidrar till bara naturlig försurning är svårbedömt då nya vägar bidrar till ökad trafik men andra åtgärder som kollektivtrafiksatsningar bidrar till minskad biltrafik. Sammantaget bedöms planen ge relativt neutral påverkan.
Ingen övergödning		Huruvida planen bidrar till minskad övergödning är svårbedömt då nya vägar bidrar till ökad trafik men andra åtgärder som kollektivtrafiksatsningar bidrar till minskad biltrafik. Sammantaget bedöms planen ge relativt neutral påverkan.
Levande sjöar och vattendrag		De flesta åtgärder har en neutral påverkan men Väg 41, Sundholmen – Björketorp påverkar närliggande vattendrag negativt.
Ett rikt odlingslandskap		Flera av de större vägåtgärderna ger vid utbyggnad negativ effekt för landskap och naturresurser och planen bedöms sammantaget ha en negativ påverkan.
Levande skogar		
Ett rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från större vägåtgärder.

Etappmål trafiksäkerhet

Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 6.

Tabell 6. Bedömning av planförslagets bidrag mot etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedömning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.		Planförslaget bedöms bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen och många åtgärder i planen bidrar till trafiksäkerhet antingen för skyddade eller oskyddade trafikanter. De större vägåtgärderna har en positiv påverkan på trafiksäkerheten på vägarna. Gång och cykelåtgärder bidrar särskilt till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Därtill bidrar åtgärder inom Trimning och effektivisering i och till stråk samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät till trafiksäkerhetsvinster, både för skyddade och oskyddade trafikanter.

Kumulativa miljöeffekter

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet samverkar eller att effekter från olika verksamheter samverkar. Kumulativa effekter bedöms vara mest relevanta kopplat till miljöaspekterna Klimat och Biologisk mångfald.

Klimat

Åtgärderna i planen påverkar utsläppen av koldioxid både direkt under byggskedet, och indirekt genom hur de påverkar trafiken. Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad vägtrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är mycket mer än hotade arter och skyddade områden och en god biologisk mångfald är resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan sammantaget blir resultatet att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga ansträngningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

Prövning av barnets bästa

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. I alla frågor, ärenden och beslut som berör barn direkt eller indirekt, ska Västra Götalandsregionen ha barnets bästa som riktlinje. Det innebär att aktivt och systematisk väga in barnets bästa i mål, prioriteringar, åtgärder och uppföljning och säkerställa att barns rätt till hälsa, trygghet, rörelsefrihet, liv och utveckling samt är i enlighet med barnkonventionen. En prövning av Barnets bästa har gjort enligt Västra Götalandsregionens riktlinjer och en sammanställning av underlaget finns i Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa. Här görs en kortare sammanfattning av de viktigaste medskicken från analysen.

Den regionala infrastrukturplanen påverkar alla barn som bor och vistas i Västra Götaland. Barn kan komma att påverkas i varierande grad av planens åtgärder till följd av var de bor, var och hur de rör sig, hur gamla barnen är, förutsättningar på platsen samt barnets egna kognitiva och fysiska förutsättningar.

Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken och upplever den på andra sätt än vuxna. Eftersom barns kognitiva och fysiska förutsättningarna är annorlunda kan de inte bedöma avstånd eller andras beteende i samma utsträckning som vuxna, och på grund av sin längd kan de ha begränsad sikt. Barns skolvägar upplevs mindre trygga idag, även om den faktiska säkerheten blivit högre, med färre allvarligt skadade och döda. Upplevd trygghet är viktigt för att öka barns möjlighet att vara självständiga i transportsystemet. Få unga uppnår aktivitetsrekommendationer för aktiv transport idag. Det lokala resandet är viktigt för barn och unga och satsningar på cykel, gång och kollektivtrafik är viktiga för att öka barns tillgänglighet eftersom det oftast är dessa färdmedel barn reser med på egen hand.

Prövningen av barnets bästa har i det här fallet gjorts baserat på tidigare studier och erfarenheter. Bakgrunden är att den regionala infrastrukturplanen hanterar långsiktiga strategiska prioriteringar som bedömts vara utmanande att föra dialog med barn kring i ett tidigt skede. Barnets bästa har i stället analyserats utifrån en kvalitativ bedömning av hur respektive åtgärd samt prioriteringarna i planen som helhet gynnar barns vardagsresor och främjar deras självständiga mobilitet. I det fortsatta arbetet med att genomföra åtgärderna i planen, där det handlar mer om barnens direkta livsmiljöer, rekommenderas att barn själva får komma till tals exempelvis genom ungdomsråd, workshop med skolbarn eller enkätundersökningar.

Överlag har satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel bedömts ha en positiv påverkan på barns självständiga mobilitet. Även förbättrade bytespunkter som ökar tryggheten bidrar till barnens bästa. Många av de större välgångsplaner som ingår i planen innehåller också satsningar på nya gång- och cykelvägar, ibland som kompensatoriska åtgärder då utbyggda vägar gör att tidigare förbindelser skärs av, men ofta också så att tillgängligheten med gång och cykel förbättras jämfört med tidigare. Även om satsningarna på gång- och cykelvägar bidrar positivt till barnens bästa kan dock inte åtgärderna som helhet sägas göra det och prioriteringen i planen att avsätta en stor andel av medlen till namngivna välgångsplaner kan inte anses bidra till barnens bästa.

Slutsatser och medskick

Slutsatser

Den mest påtagliga skillnaden mellan Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 jämfört med planen för 2022–2033 är att alla fyra kommunalförbund har valt att prioritera satsningar på större namngivna välgångsplaner, vilket gör att 38 procent av planramen avsätts för namngivna välgångsplaner jämfört med 31 procent i föregående plan. För övriga åtgärdsområden har endast mindre ändringar gjorts. De vägledande principerna för åtgärdsområdena Trimning och effektivisering, statlig regionalt vägnät samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät har skärpts något jämfört med föregående plan, med potentiellt positiva effekter på dessa åtgärdsområdens bidrag till hållbarhet.

Överlag har planen en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön (Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan), medan påverkan de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa (Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande) samt på hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet överlag är positiv.

Utvecklingen av transportinfrastrukturen är en långsiktig process där den stora delen av transportsystemet redan är byggt och åtgärderna i planen bara kan bidra till förändringar på marginalen. Men riktningen för den förändring av transportsystemet som ändå sker över tid avgörs trots allt av de åtgärder som genomförs. Även om förslaget till regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 innehåller stora

satsningar på hållbart resande innebär planens starka tonvikt på satsningar på vägtrafiken en förlorad möjlighet att bidra till att skapa ett fossiloberoende transportsystem med hållbar och förbättrad tillgänglighet. Både beslutet att inte ompröva åtgärderna som ligger kvar sedan föregående plan och kommunalförbundens beslut att prioritera ytterligare satsningar på större namngivna vägåtgärder och innebär att en stor del av planramen binds upp i åtgärder med tydligt negativ påverkan på klimat och miljö, och som fortsätter att stärka bilens relativa attraktivitet.

Uppföljning av hållbarhetsaspekter

Alla planer som miljöbedöms ska följas upp med avseende på de betydande miljöeffekter som planen kan antas medföra för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan. I många fall ingår kompensatoriska åtgärder redan i de större namngivna åtgärderna, som bullerskydd, viltpassager och liknande. I bedömningarna av åtgärderna är sådana planerade kompensationsåtgärder medtagna och det är viktigt att dessa kompensatoriska åtgärder genomförs i tillräcklig omfattning. Vad gäller påverkan från åtgärdsområdena Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät är denna beroende av vilka åtgärder som genomförs, och här är det viktigt att valet av åtgärder görs med utgångspunkt i de vägledande principerna för respektive åtgärdsområde. Det är också viktigt att hänsyn tas till lokala miljöförhållanden i detaljutformningen även av de mindre åtgärderna.

Medskick till genomförandet

Utifrån ”munkmodellen” bör planeringen eftersträva att uppnå en grundläggande nivå av tillgänglighet och hälsa för alla människor, samtidigt som de negativa effekterna på ekologisk hållbarhet hålls inom de planetära gränserna. Det innebär att nytta och onytta inom olika områden inte kan kvittas mot varandra, utan att det gäller att hitta åtgärder som kan bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet *utan* att riskera den ekologiska hållbarheten. Men det innebär också ett ökat fokus på att jämma ut skillnader i tillgänglighet, där det har högre prioritet att de som idag har sämst tillgänglighet kommer upp på en grundläggande nivå snarare än att tillgängligheten ökar till ännu högre nivåer för de som redan har en relativt god tillgänglighet. Det kan innebära till exempel att tillgängligheten för de som inte har tillgång till bil får ökad prioritet, och likaså tillgängligheten för människor i landsbygder där tillgängligheten idag är låg. Det är dock viktigt att ha med sig att tillgänglighet kan uppnås på olika sätt, och det är inte självklart att det mest effektiva sättet att skapa ökad tillgänglighet inom de

planetära gränserna är att förbättra möjligheterna att resa, utan det kan också handla om att skapa ökad tillgänglighet genom att förbättra utbudet av service där det är bristande idag. Därför behöver planeringen av transportinfrastruktur ske i samklang med annan samhällsplanering.

Leta synergier för att skapa ett hållbart transportsystem

Utifrån en genomgång av de olika hållbarhetsaspekterna och vilka åtgärder som bidrar positivt och negativt till de olika aspekterna är det tydligt att det finns starka synergier mellan vissa hållbarhetsaspekter, där samma typ av åtgärder kan bidra mot flera mål och alltså bidrar till att skapa ett hållbart transportsystem med grundläggande tillgänglighet för alla. Det finns till exempel en mycket stark synergi mellan klimat, hälsa och grundläggande tillgänglighet. Främjande av gång och cykel generellt och i stråk med stor potential kan bidra både till aktivt resande och minskad klimatpåverkan, samtidigt som det förbättrar tillgängligheten för människor som inte har tillgång till bil, till exempel barn och unga.

Åtgärder som ger tydliga synergier mellan hälsa och ökad tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer är exempelvis åtgärder som bidrar till minskade barriäreffekter för gående och cyklister, säkra skolvägar, tillgängliga och trygga hållplatser och bytespunkter samt tillgänglighet med gång och cykel till målpunkter i tätort och på landsbygd.

Ytterligare ett sätt att maximera synergieffekterna mellan klimat, hälsa och tillgänglighet är att säkerställa att statlig medfinans till kommunalt vägnät bidrar till att stärka det hållbara resandet.

Minimera målkonflikterna

Det finns också tydliga områden där det uppstår målkonflikter mellan olika hållbarhetsmål, där åtgärderna visserligen bidrar till ökad tillgänglighet i regional skala, men samtidigt har en negativ påverkan på både klimat och biologisk mångfald och därigenom inte ligger inom den eftersträvarvärda "munken". Breddning och nyanläggning av vägar där ny mark tas i anspråk är ett sådant exempel där målkonflikter inte går att undvika, och denna typ av åtgärder bör därför i möjligaste mån undvikas.

I andra fall kan åtgärder utformas på ett sätt så att potentiella målkonflikter begränsas. Utbyggnad av cykelvägar eller kollektivtrafikanläggningar samt ombyggnad av befintlig väg för ökad trafiksäkerhet och kortare restider bidrar också till ökad tillgänglighet, men här finns möjligheter att minska målkonflikterna genom att yta i första hand omfördelas från biltrafiken. Det

är viktigt inte bara ur ett ekologiskt utan också ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv eftersom det innebär lägre kostnader. Det här är relevant inte minst vid beviljande av medel till kommunal infrastruktur.

En annan viktig målkonflikt att hantera är rättviseperspektivet på utbyggnad av cykelvägar och infrastruktur för regional kollektivtrafik. Den största klimatnyttan nås om satsningar görs där potential till överflyttning är som störst. Prioritering av satsningar på infrastruktur för kollektivtrafik och cykel till områden med ett stort resandeunderlag kan dock innebära en nedprioritering av satsningar på tillgänglighet för boende på landsbygder som inte har tillgång till bil, bland äldre, funktionshindrade och barn och ungdomar. Här behöver en avvägning göras för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för alla samtidigt som transportsystemets klimatpåverkan minimeras.

Referenser

Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län. Hämtad 8 marks 2025, från <https://segregationsbarometern.boverket.se/lan/vastra-gotalands-lan/>

Folkhälsomyndigheten (u.å.) Vägledning om buller och höga ljudnivåer. Hämtad 4 mars 2025, från <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/>

Göteborgs spårvägar (2023) Årsberättelse 2023

Göteborgs Stad (2025) Göteborgs Stad åtgärdsplan mot buller 2025–2029

IPCC (2022). Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

IPCC (2023). Summary for Policymakers. In: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, H. Lee and J. Romero (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, pp. 1-34

Jordbruksverket (2024) Jordbruksmarkens användning 2024

Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024

OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

Raworth, K. (u.å.) Doughnut economics: About the doughnut. Hämtad 9 maj 2025, från <https://www.kateraworth.com/doughnut/>

SCB (2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2019–2021. Hämtad 7 maj 2025, från <https://www.statistikdatabasen.scb.se/>

SCB (2025a) Statistikdatabasen: Befolkning efter region, förändringar, kön och månad. Hämtad 8 maj 2025, från <https://www.statistikdatabasen.scb.se/>

SCB. (2025b) Statistikdatabasen: Folkmängd i riket, län och kommuner. Hämtad 8 maj 2025, från <https://www.statistikdatabasen.scb.se/>

Sjölund, Anders (2024) Biologisk mångfald och regional infrastrukturplan, dokumentation från workshop. Trivector rapport 2024:62

SMHI. (2025) Nationella emissionsdatabasen. Hämtad 8 maj 2025, från <https://www.smhi.se/data/miljo/utslapp-historik/>

Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023. Hämtad 16 maj, från <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1853965/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023. Hämtad 16 maj, från <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1929645&dswid=5072>

Transportstyrelsen (2025) Trafikverkets olycksstatistik, regional statistik. Hämtad 7 maj 2025, från <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-publicering/statistik/olyckor-i-vagtrafiken/>

Västra Götalandsregionen (2021) Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 – Hållbara resor i Västra Götaland

Västra Götalandsregionen (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023. Hämtad 8 maj 2025, från <https://mellanarkiv->

offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/ikn12836-1342147483-13/surrogate/RVU231103.pdf

Västra Götalandsregionen (2025) Strategisk plan för ökad cykling

Västtrafik (2025) Årsredovisning för Västtrafik AB: Räkenskapsåret 2024

Bilaga 1 Nuläge och trender

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

Nedan beskrivs först nuläget i regionen vad gäller demografi, tillgänglighet och resande. Därefter ges en nulägesbild utifrån relevanta miljöaspekter och sociala aspekter.

Befolkning och demografi

Västra Götaland har 49 kommuner och en sammanlagd befolkning på 1,77 miljoner invånare. Sett till antalet kommuner är det rikets största region och näst största sett till invånarantalet. Västra Götalands demografiska fördelning präglas av Göteborgsregionen som är Sveriges näst största storstadsområde. Utöver kommunerna i Göteborgsregionen finns även flera större städer, Borås, Trollhättan, Skövde och Uddevalla som har mellan 57 000 och 115 000 invånare. Regionen har 10 medelstora kommuner med mellan 40 000 och 25 000 invånare. Samtidigt finns det 13 kommuner i regionen som har färre än 10 000 invånare. Figur 15 ger en överblick över de stora skillnaderna i storlek mellan kommunerna i Västra Götaland.



Figur 15 Visualisering av Västra Götalands kommuner och deras befolkningsstorlek, data avser december 2024. Källa SCB

Västra Götaland är en av de regioner som haft starkast befolkningsökning i Sverige under de senaste 20 åren. Befolkningen har ökat med i snitt drygt 11 000 invånare per år sedan år 2000. Tidigare förväntades en fortsatt hög befolkningsökning, men denna trend kan nu konstateras ha mattats av och under 2024 ökade befolkningen i Västra Götaland med endast omkring 5 800 personer, vilket är den lägsta årliga befolkningsökningen sedan slutet av 1990-talet.^{27, 28} Både en minskad invandring till regionen och ett lägre födelseöverskott ligger bakom den tydliga avmattningen i befolkningstillväxten. Födslar per kvinna i riket har minskat kraftigt under 2024 och ligger idag på 1,43, vilket är den lägsta siffran som någonsin uppmätts i Sverige. Detta resulterar i ett födelseunderskott i riket. Västra Götaland har idag ett mycket litet födelseöverskott sett till sin storlek, men stora skillnader finns inom regionen och medan Göteborg med kranskommuner har ett födelseöverskott har många mindre kommuner i regionen ett växande födelseunderskott.

Den geografiska fördelningen av befolkningstillväxten i Västra Götaland har varit ojämn under de senaste 20 åren. De största befolkningsökningarna har skett i Göteborgs och Borås kommuner, som tillsammans stått för en betydande del av regionens tillväxt. Generellt har befolkningen på landsbygden främst ökat i områden som ligger nära en större tätort (till exempel pendlingskommuner kring Göteborg) och minskat i landsbygdsområdena, där mindre kommuner har haft ihållande befolkningsminskning. I regionen är nu den tidigare breda geografiska

²⁷ SCB (2025a) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner

²⁸ SCB (2025b) Statistikdatabasen, Befolkning efter region, förändringar, kön och månad

befolkningstillväxten bruten och enbart Göteborg och ett fåtal andra kommuner uppvisade en befolkningstillväxt under 2024. Övriga kommuner i Västra Götaland har sett en befolkningsminskning under 2024, även medelstora städer som Trollhättan och Uddevalla. De flesta kommuner med ett positivt flyttnetto får de flesta nya invånarna från andra kommuner inom regionen, undantaget är Göteborg där en majoritet av inflyttningen sker från övriga Sverige eller utlandet.

SCB:s tidigare befolkningsprognoser för regionen har prognostiserat fortsatt kraftiga öknings. Den senaste prognosen som genomfördes 2023 baserat på data från 2022 förutsåg en fortsatt befolkningsökning för Västra Götaland, men beaktat det kraftiga minskandet av inflyttningar (netto) och det nu märkbart lägre födelseöverskottet tycks regionens befolkningsökning framöver bli lägre än vad som antagits i SCB:s prognoser. En lägre befolkningstillväxt innebär bland annat att det dröjer längre innan det uppstår kapacitetsbrister i transportinfrastrukturen. Med tanke på att Trafikverkets samlade effektbedömningar utgår från befolkningsprognosen från 2022 kan det vara så att nyttorna av vissa åtgärder är överskattade om befolkningstillväxten blir lägre.

Resande i Västra Götaland

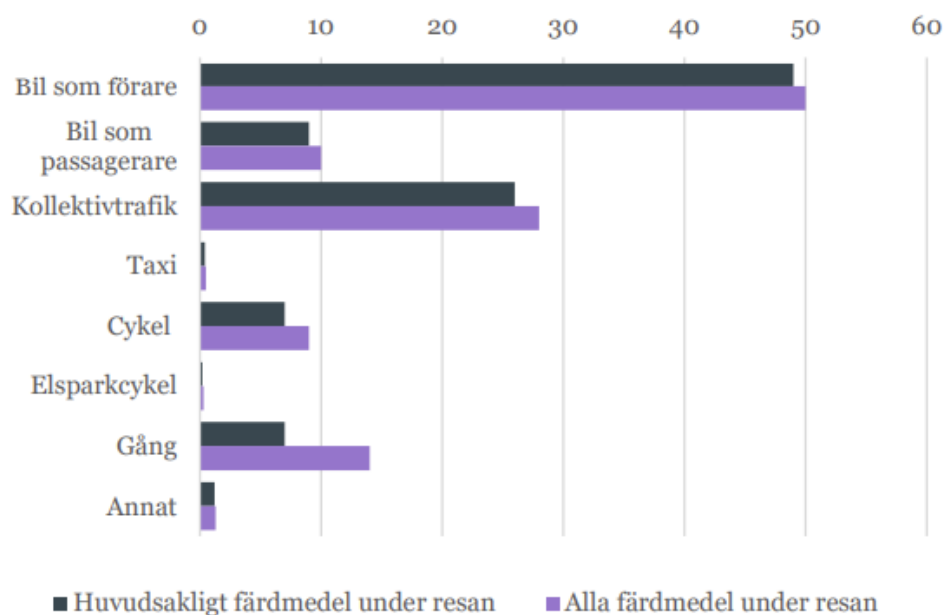
Nedan presenteras hur tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar ser ut i regionen generellt och för olika grupper och geografier.

Färdmedelsandelar

Den senaste regionala resvaneundersökningen visar att det sammanlagda resandet med kollektivtrafik utgör omkring 26 procent av alla resor i regionen, där buss (tillsammans med spårvagn) står för merparten av kollektivtrafikresorna.²⁹ Bilen utgör det huvudsakliga färdmedlet i regionen och används vid cirka 58 procent av resorna. Resandet med bil tenderar att öka under helger, på bekostnad av andra färdmedel, vilket kan förklaras av att fritidsresor till stor del genomförs med bil och många fritidsaktiviteter är idag beroende av bil för att kunna genomföras.

Gång- och cykelresor står för runt 14 procent av resorna, med ungefär 7 procent vardera.⁴ Figur 16 ger en överblick över färdmedelsfördelningen i Västra Götaland.

²⁹ VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023



Figur 16 Huvudsakligt färdmedel samt alla färdmedel per resa i Västra Götaland.
Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

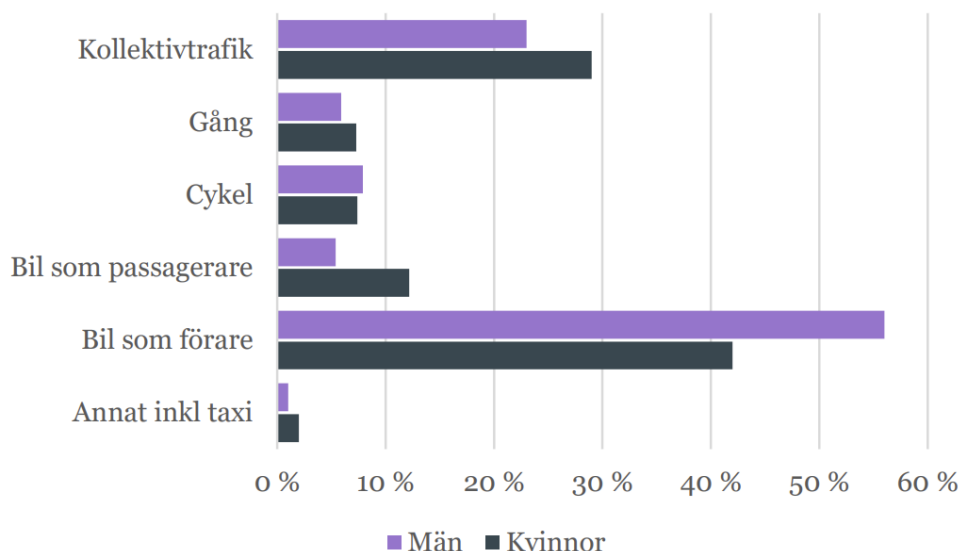
Vid jämförelser av Västra Götalands resvaneundersökning från 2023 med resultat för riket från Trafikanalys senaste nationella resvaneundersökning³⁰ framkommer flera skillnader. Dels är bilresandet något högre i Västra Götaland (cirka 58 procent av resorna mot strax över hälften nationellt). Vidare är resor med kollektivtrafik betydligt vanligare i Västra Götaland (cirka 26 procent av resorna) än i riket som helhet (under 20 procent) medan resor med cykel och till fots står för en mindre andel resor i regionen än i landet som helhet.

Kvinnor och män

Många studier har visat att kvinnor och män har olika resvanor. Kvinnor och män gör ungefär lika många resor per dag, men män reser längre, framför allt med bil, för alla typer av ärenden. Kvinnor vistas i betydligt större utsträckning i trafiken som gående, medan män cyklar något mer och då även längre sträckor. På nationell nivå är ungefär sex av tio av kollektivtrafikresenärer kvinnor, men den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor eftersom män reser längre sträckor. Dessa mönster återfinns också i Västra Götaland. Den senaste resvaneundersökningen visar att kvinnor reser med bil i lägre utsträckning än män, men reser kollektivt i högre utsträckning än män.

³⁰ Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

Resor med cykel är förhållandevis jämnt fördelade mellan könen, se Figur 17.



Figur 17 Färdmedelsfördelning i procent fördelat på kön. Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

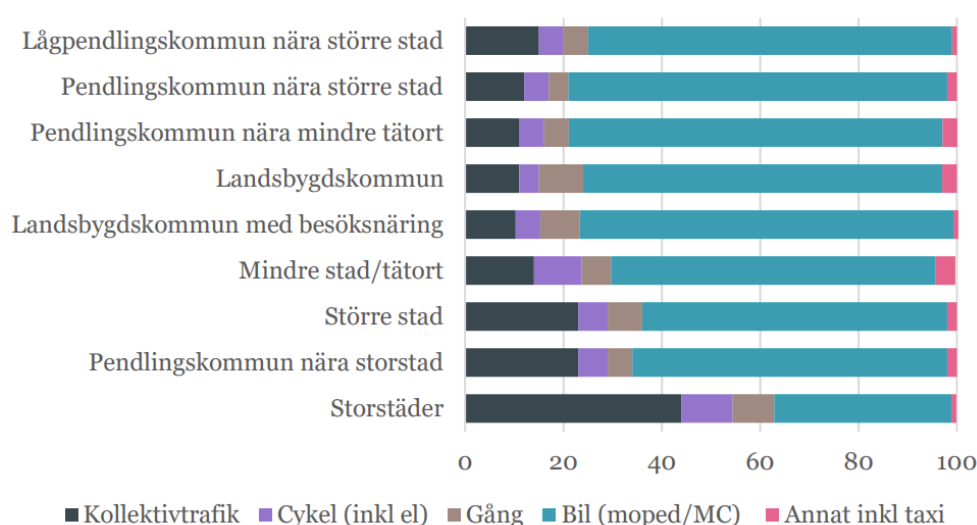
Stad och landsbygd

Resandet och mobilitetsförutsättningarna skiljer sig också åt mellan människor som bor i städer och som bor på landsbygder. Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har högre biltransportarbete per person, även om resandet i stads- och landsbygdskommuner kanske skiljer sig mindre än vad man skulle kunna tro. Befolkningarna reser lika ofta och gör ungefär lika många resor per dag. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygd. Bil är det vanligaste färdmedlet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används av invånarna i landsbygdskommunerna i betydligt större utsträckning än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Bilresorna görs i ungefär samma syfte i landsbygderna som i städerna. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de skillnader i resvanor som syns mellan stad och landsbygd.

Västra Götalandsregionens kollektivtrafikanät är ett av Sveriges största. Nätet täcker hela regionen och inkluderar både regionala och lokala busslinjer, pendel- och regiontåg, Göteborgs spårvägsnät samt båttrafik i kust- och skärgårdsområden. Resandet är störst i och omkring Göteborg och längs de stora pendlingsstråken mellan regionens större städer. Enbart

stadstrafiken i Göteborg-Mölndal-Partille står för omkring två tredjedelar av alla kollektivtrafikresor i regionen. På mer glesbefolkade orter och landsbygder erbjuds anropsstyrd närtrafik som komplement. Även flexlinjer används i vissa kommuner för att förbättra servicenivån för resenärer med särskilda behov.³¹

I Västra Götaland finns även en omfattande cykelinfrastruktur, om än med stora variationer mellan kommunerna. Större tätorter och mer befolkade kommuner har generellt ett mer utbyggt cykelvägnät inom huvudorterna och ibland mellan orter, medan glesare befolkade kommuner har betydligt färre cykelbanor utanför tätorterna.



Figur 18 Huvudsakligt färdmedel i procent fördelat på kommungrupper i Västra Götaland. Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

Det framkommer samtidigt stora variationer i färdmedelsfördelningen sett till regionens olika kommungrupper beroende på hur stor andel av befolkningen i kommunen som bor i kommunhuvudorten eller andra tätorter där förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivtrafik är bättre jämfört med kommuner där befolkningen är mer utspridd, se Figur 18. Detta innebär att andelen bilresande är lägre i städer och pendlingskommuner till storstäder. Både cykling och kollektivtrafik är vanligare färdmedel för resor i regionens städer.

³¹ [Västtrafik \(2025\) Årsredovisning för Västtrafik AB, Räkenskapsåret 2024](#)

Pendling i Västra Götaland

Västra Götalands största pendlingsströmmar sker till, från och inom Göteborg. Betydligt fler pendlar in till Göteborg från kranskommunerna än omvänt – särskilt från Mölndal, Partille, Kungsbacka och Kungälv. Till exempel pendlar över 16 000 personer från Mölndal till Göteborg, medan cirka 5 000 personer pendlar i motsatt riktning. Mölndal och Partille fungerar tydligt som utpräglade pendlingskommuner, där en majoritet av den förvärvsarbetande befolkningen har sin arbetsplats i Göteborg.³²

Utöver pendlingen inom Göteborgsområdet förekommer även stora pendlingsflöden mellan andra större orter i regionen. Exempelvis pendlar många från Borås, Alingsås och Lerum till Göteborg. Även Trollhättan och Vänersborg uppvisar ett tydligt ömsesidigt pendlingsutbyte, medan Borås har betydande inpendling från kommuner som Mark, Ulricehamn och Bollebygd. Skövde har liknande funktion i Skaraborg, med inpendling från bland annat Tibro och Falköping.

Viss inpendling sker från andra regioner till Västra Götaland, särskilt från Halland (exempelvis från Kungsbacka till Göteborg) och i mindre grad från Värmland och Jönköpings län. Däremot sker ingen omfattande arbetspendling mellan Västra Götaland och större arbetsmarknader som Örebro, Karlstad eller Jönköping, bortsett från vissa gränskommuner där funktionella samband finns.

Tillgänglighet

I regionens trafikförsörjningsprogram finns en målsättning om god geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik för regionen. Idag finns kollektivtrafik utbyggd i hela Västra Götaland och invånare har i tillgång till minst en tur- och returreesa per vardag. I de prioriterade stråken uppgår utbudet till minst 10 resmöjligheter per riktning i de flesta relationer. I områden med stadstrafik är det ofta möjligt att använda kollektivtrafiken under större delen av dagen.³³ Tillgängligheten med bil till centrala målpunkter är generellt sett god i stora delar av regionen. Däremot är tillgängligheten med kollektivtrafik mer varierad, särskilt i mindre kommuner och landsbygder. Överlag har boende i och kring de större orterna god tillgång till viktiga målpunkter, men det finns betydande

³² SCB (2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2019–2021

³³ VGR (2021) Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 – Hållbara resor i Västra Götaland

skillnader i jämförelse mellan färdssätt, och mellan olika geografier inom regionen.

Nuläge miljöaspekter

Klimat

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga, vilket understryks allt tydligare i IPCC:s rapporter.³⁴ Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen cirka 40 procent. Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen, där utsläpp från personbilar dominerar. Sedan 1990 har utsläppen från transporter minskat med 28 procent. Minskningarna kommer från ökad andel biobränslen och mer effektiva fordon. Även i Västra Götaland har utsläppen minskat under de senaste åren, se Tabell 7. Preliminära siffror visar dock att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i Sverige ökade med 18 procent 2024 jämfört med 2023. Bakgrunden till de ökade utsläppen är främst att reduktionsplikten sänktes under 2024.³⁵

Tabell 7 CO₂-utsläpp från inrikes transporter i Västra Götaland 1990–2023, mätt i 1000-tal ton CO₂. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2023	Andel av total utsläpp från inrikes transporter i regionen, år 2023
Vägtrafik	2725	2875	3142	2518	2205	94,4%
<i>Personbilar</i>	2004	2014	2038	1686	1460	62,5%
<i>Tunga lastbilar</i>	514	635	774	481	432	18,5%
<i>Lätta lastbilar</i>	163	177	280	273	245	10,5%
<i>Bussar</i>	38	37	34	62	54	2,3%
<i>Mopeder och Motorcyklar</i>	7	12	16	16	14	0,6%
Inrikes civil sjöfart (inkl. privata fritidsbåtar)	57	66	82	91	99	4,2%

³⁴ IPCC, 2023: Summary for Policymakers.

³⁵ Vägtrafikens utsläpp 2024

Inrikes flygtrafik	50	48	32	15	24	1,0%
Järnväg	21	15	12	9	8	0,3%
Totalt (Inrikes transporter)	2853	3005	3269	2633	2335	

Allt fler forskare drar slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.³⁶ Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter³⁷ och även IPCC³⁸ och OECD³⁹ drar samma slutsats.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 74 procent lägre 2023 jämfört med 1990 i Västra Götaland, se Tabell 8.

Tabell 8 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2022. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2023
Vägtrafik	22 030	16 908	11 568	7421	5774
Vägtrafikens andel av totala utsläpp NOx i regionen	23%	23%	21%	18%	15%
Civil sjöfart	670	705	779	885	819
Inrikes flygtrafik	201	196	101	56	89
Järnväg	381	275	212	111	105
Totalt transporter	23 284	18 116	12 660	8475	6788

Partiklar är den typ av luftförorening som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar

³⁶ Se t.ex. Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023.

³⁷ Klimatpolitiska rådet, 2024

³⁸ IPCC, 2022

³⁹ OECD, 2021

grövre partiklar, PM₁₀.⁴⁰ I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. Utsläppen av de mindre partiklarna minskar medan partiklarna från vägslitage ökar.

Höga halter av luftföroreningar förekommer främst i tätorter med mycket trafik och dåligt ventilerade gaturum. Sjöfartens stora utsläpp kan ställa till lokala luftkvalitetsproblem i hamnstäder. Kväveoxid har annars i regionen främst ett lokalt ursprung och kommer till stor del från trafiken. I regionens större städer och tätorter i starkt trafikerade gaturum är halterna av kvävedioxid höga.

Buller

Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnsekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad överstiger 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik. Buller kan ge negativ inverkan på inlärning och sömn och vid långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.⁴¹

Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Enskilda kommuner i regionen genomför bullerkartläggningar och Göteborgs stad har en åtgärdsplan för buller för perioden 2025–2029.⁴² Programmet syftar till att minska invånarnas exponering för buller från vägar, spår, flyg och viss industriell verksamhet.

Trafiksäkerhet

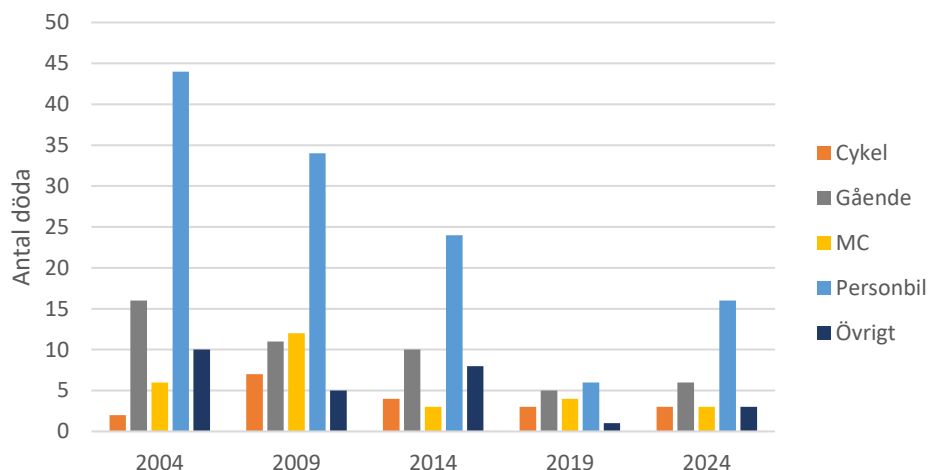
Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit i Sverige de senaste decennierna och detta gäller även Västra Götaland. Det är främst olyckor i personbil som har minskat drastiskt och en liknande utveckling ses i Västra Götaland, se Figur 19. I regionen finns även en trend för minskat antal

⁴⁰ PM₁₀ mäts som vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kubikmeter luft. PM_{2,5} mäts som vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM_{2,5} ingår därför även i PM₁₀.

⁴¹ Folkhälsomyndigheten (u.å.) Vägledning om buller och höga ljudnivåer. Uttag 20250304

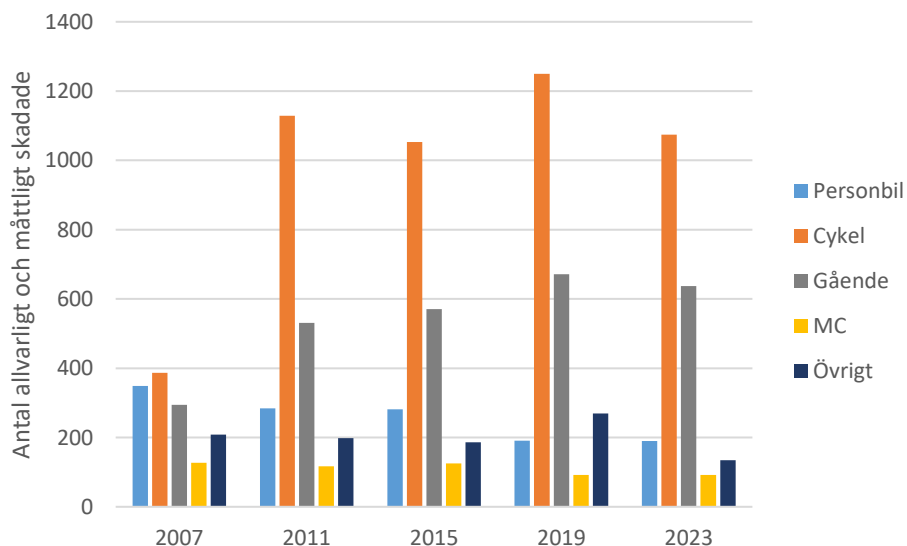
⁴² Göteborgs Stad (2025) Göteborgs Stad åtgärdsplan mot buller 2025–2029

gående som omkommer. För övriga transportslag syns inga tydliga trender över tid.



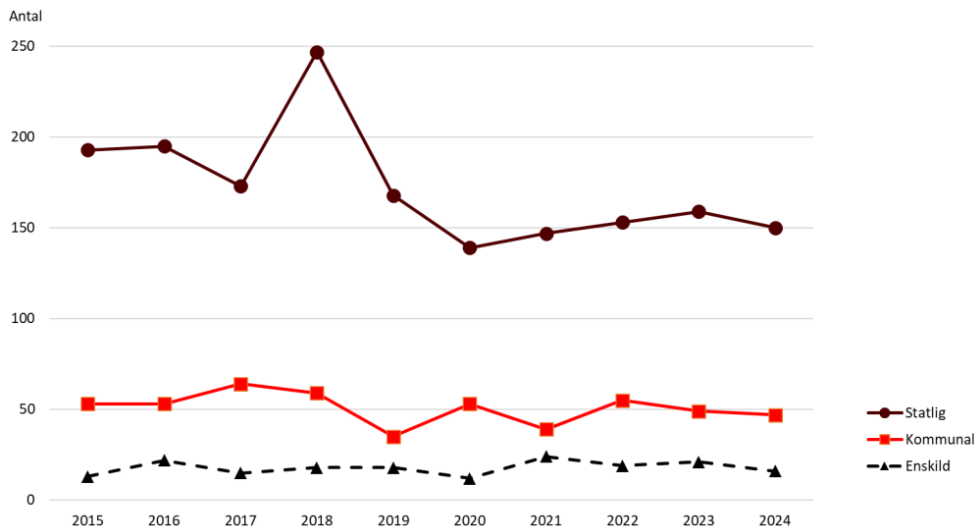
Figur 19 Polisrapporterade dödade personer i vägtrafikolyckor efter färdssätt i Västra Götaland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Antalet måttligt och allvarligt skadade med personbil har också minskat över tid medan de allvarligare skadorna för de som cyklar och går har ökat i antal sedan 2007 men sedan hållit sig på ungefär samma nivå mellan 2011 och 2023, se Figur 20.



Figur 20: Allvarligt och måttligt skadade totalt enligt polis och akutsjukvårdsdata i Västra Götaland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

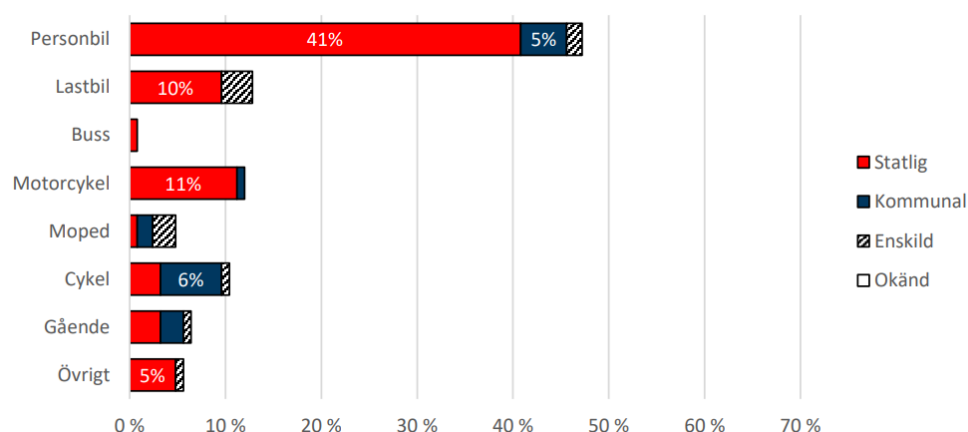
De allra flesta som omkommer i trafiken i Sverige gör det på det statliga vägnätet, vilket framkommer i Figur 21, men det statliga vägnätet är också det mest trafikerade.



Figur 21: Omkomna per väghållare. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024.

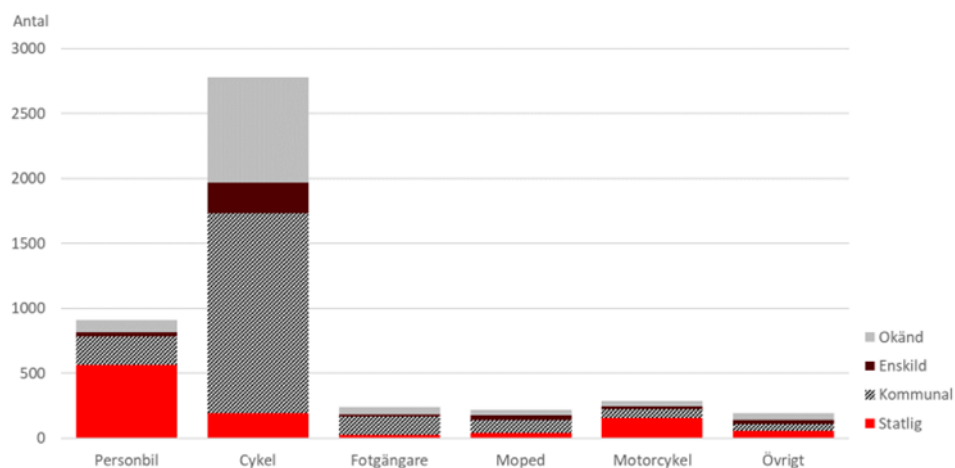
I Figur 22 visas omkomna i olika trafikantkategorier uppdelat på väghållare för Västra Götalands län. Till allra största grad är det motortrafikanter som omkommit på det statliga vägnätet.⁴³ Omkomna på det kommunala vägnätet utgörs primärt av fotgängare och cyklister. Av alla omkomna under den senaste treårsperioden i länet omkom 41 procent i personbilsolyckor på det statliga vägnätet. Ytterligare 21 procent av de omkomna dog i motorcykel- eller lastbilsolyckor på det statliga vägnätet.

⁴³ Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023.



Figur 22: Andel omkomna per trafikantkategori i Västra Götalands län, per väghållare, genomsnitt 2021–2023. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023.

När det kommer till olyckor med allvarligt skadade är en merpart av olyckorna cykel- och elsparkcykelolyckor, och sådana olyckor inträffar primärt på det kommunala vägnätet, se Figur 23. Andelen allvarligt skadade på kommunala vägar och gator har ökat över tid. Det är därför viktigt att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet även i det kommunala vägnätet.



Figur 23: Antal allvarligt skadade uppdelat på trafikantkategori och väghållare 2024. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024.

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också

bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gånginfrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då en kollektivtrafikresa oftare kombineras med en gång- eller cykelresa än vad en bilresa gör.

Andelen cykelresor av det totala resandet var 7 procent under 2023, men det skiljer sig dock åt mellan de olika kommunerna. I exempelvis Skövde, Öckerö, Lidköping och Alingsås var andelen cykelresor över 13 procent, vilket drar upp genomsnittet för hela regionen.⁴⁴

Landskap och kulturmiljö

Aspekten Kulturmiljö definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som kulturvärden i infrastrukturen, såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor, landskapets kulturvärden.

Transportsystemet påverkar kulturmiljön genom de förändringar som infrastrukturarbetet medför i landskapet och i tätorter. Samtidigt är transportsystemet en del av kulturmiljön genom att vägar och järnvägar utgör spår av mänskligt skapande och användning. Väg- och järnvägsmiljöer som särskilt tydligt visar infrastrukturens utveckling och betydelse genom tiderna utgör infrastrukturens egna kulturarv.

Resurser tillgängliga för människan

Vatten

Vad gäller transporternas påverkan på vatten finns det två övergripande perspektiv; dels påverkan på dricksvattenförsörjningen genom risk för påverkan från vattentäkt, dels påverkan på vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Ekologiska perspektiv på vatten beskrivs under avsnittet Biologisk mångfald nedan. Den potentiella negativa påverkan orsakas dels av trafik och fordon, dels av infrastrukturens anläggningar. Vattentäkter kan påverkas negativt genom risk för olyckor och förorening av vattentäkter. Transporter av farliga ämnen (olja, kemikalier, tungmetaller) kan vid olyckor läcka ut och förorena yt- och grundvatten och vägar och järnvägar nära sjöar, vattendrag eller grundvattentäkter ökar därför risken för spridning av föroreningar vid olyckor. Vägsalt och kemikalier kan också påverka grundvattnets kvalitet. Asfalterade ytor minskar markens naturliga

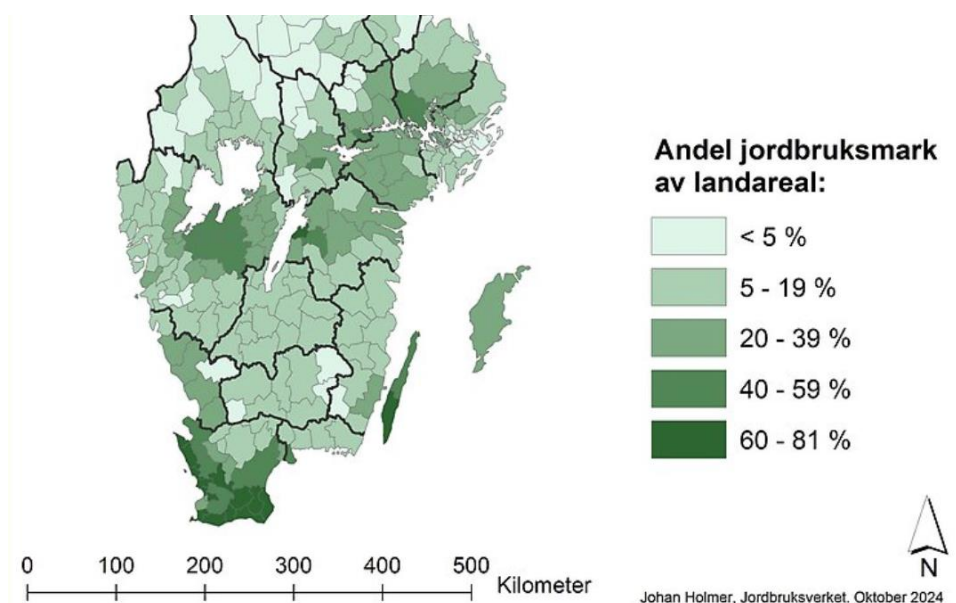
⁴⁴ VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

förmåga att infiltrera vatten, vilket leder till snabbare avrinning av regnvatten. Detta kan i sin tur leda till erosion och översvämningar som skadar vattenmiljöer och bebyggelse.

Jordbruksmark

Infrastrukturanläggningar är ytkrävande i sig men bidrar också till en utbredning av bebyggelsen som tar mark i anspråk. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Ny infrastruktur kan också bidra till att jordbruksmark fragmenteras så att brukningen försvåras.

I Västra Götaland finns över 500 000 hektar jordbruksmark, vilket är nästan en femtedel av hela rikets jordbruksmark.⁴⁵ I regionen utmärker sig flera kommuner, främst Lidköping, Vara, Falköping, Götene, Skara, Grästorp och Essunga som har mellan 40–59 procent jordbruksmark, se Figur 24.



Figur 24 Andel jordbruksmark av landarealen per kommun, 2024. Källa: Jordbruksverket

Biologisk mångfald

För att beskriva och hantera biologisk mångfald i samhället används oftast hotade arter och skyddade områden som mått och beskrivning, men biologisk mångfald är mer än så. Fokus på hotade arter och skyddade

45 Jordbruksverket (2024) Jordbruksmarkens användning 2024

områden har lett till konflikter mellan brukande och naturvård samtidigt som utarmning av biologisk mångfald fortsatt. Biologisk mångfald är resultat av funktionalitet där alla delars värde är oavhängigt antal eller storlek. Tillämpning av gällande lagstiftning är i grunden baserad på ekonomisk värdering, vilket i praktiken innebär att skada på biologisk mångfald aldrig helt behöver motverkas eftersom det inte kan anses motiverat utifrån lönsamhetskraven i varje enskilt fall. Resultatet är att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår.

Vägar och järnvägar tar sammantaget inte mycket mark i anspråk, de utgör till exempel bara cirka 2 procent av Sveriges yta. Men de fragmenterar i stort sett hela landet i små bitar. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen.

Den allvarligaste påverkan är genom mortalitet (djur dödade i trafik), barriärverkan (hindrar djurs möjligheter att röra sig i naturen), störning (buller, ljus, föroreningar mm) och invasiva arter som sprids via infrastrukturnätverket. Till det kommer att livsmiljöer förstörs när vägar och järnvägar med tillhörande anläggningar byggs.

Biologisk mångfald kommer undantagslöst att påverkas av resultatet från all fysisk planering som genomförs. Därför behöver biologisk mångfald finnas med redan från de allra första planeringsinitiativen, och sedan hanteras genom alla steg i planeringen och fortsätta vid genomförandet av planer och projekt. Det behöver även finnas med i uppföljningar. Det är enbart genom att hantera biologisk mångfald redan från strategisk planering som möjligheterna skapas till att stärka biologisk mångfald.

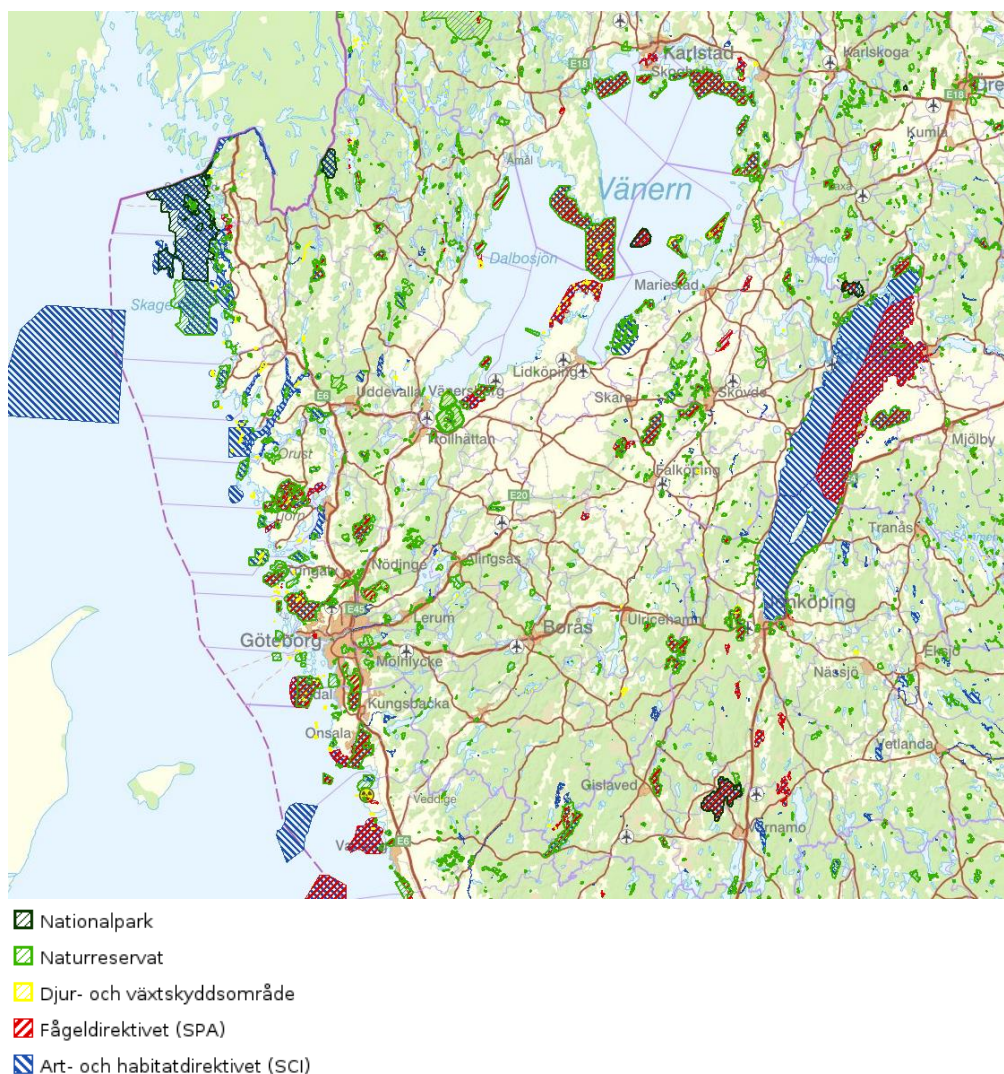
Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Kväveoxider och ozon kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura

2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kustzonen.

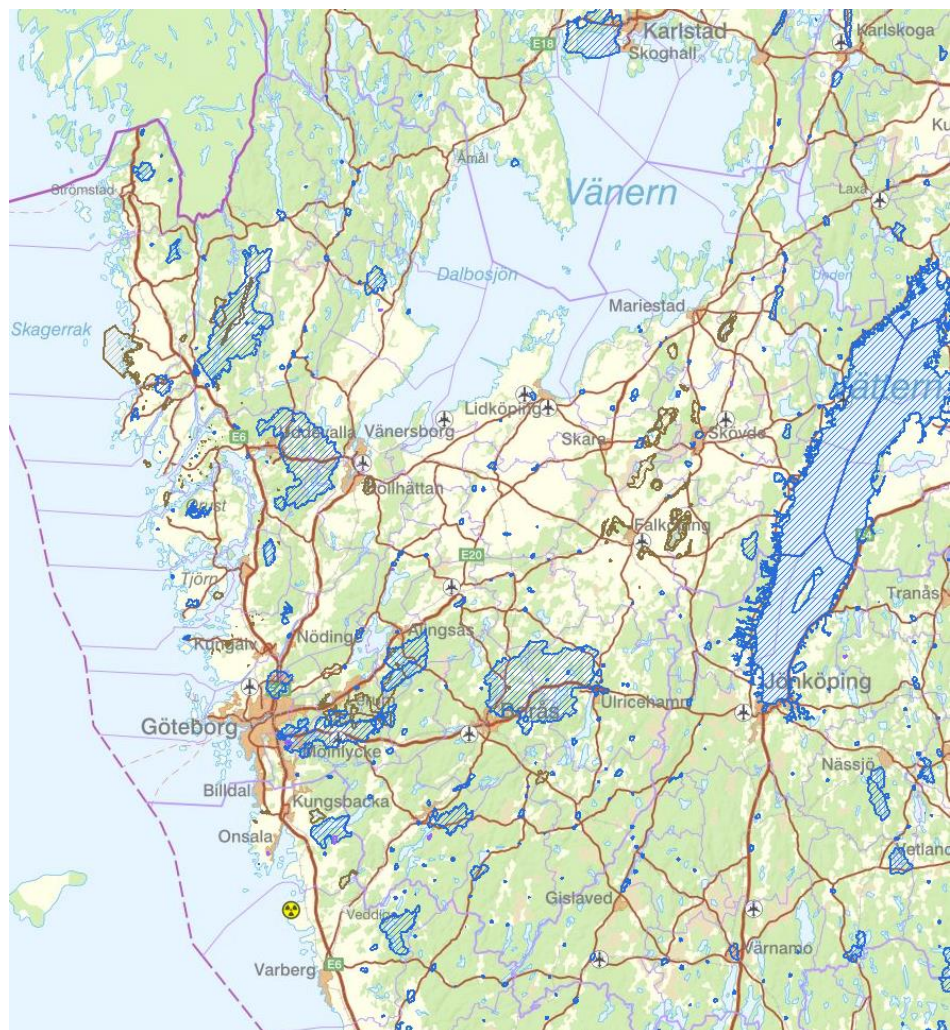
Infrastruktur och trafik kan också påverka vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt och därigenom livsmiljöer för vattenlevande djur och växter. Vattenkvalitet kan påverkas negativt när partiklar från däck, vägmarkeringar och asfalt slits ned och sköljs bort med regnvatten. Dessa kan transporteras till vattendrag och hav, där de påverkar vattenlevande organismer. Vägdagvatten kan också föra med sig oljerester, tungmetaller, näringsämnen (från gödning och avgaser) samt mikroplaster till sjöar och hav, som kan leda till både övergödning och syrebrist. Byggande av vägar, broar och järnvägar kan leda till förändrade vattenflöden, habitatförlust och fragmentering av ekosystem, genom anläggning av kanaler, muddring och utfyllnader.

I Figur 25 nedan visas en karta över Västra Götalands större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för skydd av natur, flora och fauna. Det bör nämnas att djur, växter och värdefull natur även finns utanför de utpekade områdena.



Figur 25. En översikt av Västra Götalands naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

I Figur 26 nedan visas en karta över Västra Götalands större väg- och järnvägsinfrastruktur samt utpekade områden för vattenskydd, kulturresevat och landsbildsskyddsområde. Landarealerna upplåtna åt kulturresevat och landskapsbildsskyddsområden är mycket små i Västra Götaland. Hela Vättern är dock vattenskyddsområde.



-  Kulturresevat
-  Vattenskyddsområde
-  Landskapsbildsskyddsområde

Figur 26 En översikt av Västra Götalands utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

Nuläge övriga hållbarhetsaspekter

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola.

Därför är en väl fungerade kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.⁴⁶

Generellt är de socioekonomiska förutsättningarna goda i Västra Götaland, medianinkomsterna för kvinnor och män ligger strax under rikssnittet och andelen högutbildade (minst tre år eftergymnasial utbildning) uppgår till cirka 34 procent, vilket är bland de högsta nivåerna i landet.⁴⁷

Arbetslösheten i regionen låg i början av 2025 runt 6–7 procent av arbetskraften, vilket är i linje med eller något under rikssnittet, men med stora variationer inom regionen. Exempelvis har mindre kommuner med svagare arbetsmarknad betydligt högre arbetslöshet än välmående kranskommuner runt Göteborg.⁴⁸

Enligt Segregationsbarometern⁴⁹ bor majoriteten av invånarna i Västra Götaland i områden med goda socioekonomiska förhållanden; cirka 13 procent lever i områden med uttalade socioekonomiska utmaningar, medan nära 70 procent bor i områden med goda eller mycket goda socioekonomiska förutsättningar. Sammantaget kännetecknas Västra Götaland av en hög utbildningsnivå och relativt god ekonomisk standard, men också av tydliga skillnader mellan kommuner och områdestyper vad gäller inkomster, utbildningsgrad och sysselsättning.

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet med åldern. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.⁵⁰

⁴⁶ Berg, J., mfl. (2019) Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden. K2 Outreach 2019:2

⁴⁷ SCB (2023) Jämställdhetsstatistik

⁴⁸ SCB (2025) Arbetskraftsundersökning

⁴⁹ Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län

⁵⁰ Se t.ex. Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en*

kunskapssammanställning. VTI Rapport: 958

Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång*. Skolledaren, 2019, no 3.

<https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/> samt

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdssättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.⁵¹

Kön

Som beskrevs under avsnittet om resvanor har män och kvinnor olika resmönster, där kvinnor och män gör ungefär lika många resor men män reser längre och framför allt längre i bil. Kvinnor som grupp har ett uttalat mer hållbart färdmedelsval jämfört med män. Men tidigare studier visar att kvinnor och män inte bara reser olika utan också har olika värderingar kopplat till transporter.⁵² En av de mest genomgående skillnaderna i attityder och värderingar kopplade till resandet handlar om hållbarhet. Kvinnor tror i större utsträckning än män att klimatförändringarna kommer att påverka oss i Sverige och är mer positivt inställda till insatser för att bromsa klimatförändringarna och ändra sitt eget beteende. Kvinnor är generellt också mer positiva till trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister jämfört med män.

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och

Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children's Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors. *Syst Rev.*13(47). <https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y>

⁵¹ Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being, Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, Boschmann, E., Brady, S., 2013. Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area. *J. Transp. Geogr.* 33, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001>

⁵² Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.⁵³

Stad/land

Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har något högre biltransportarbete per person än i stadskommuner. Befolkningarna reser lika ofta, gör ungefär lika många resor per dag och bilresorna har ofta samma syften. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygden jämfört med staden. Bil är det vanligaste färdssättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används i betydligt högre utsträckning av invånarna i landsbygdskommunerna än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.⁵⁴

Hälsa

Att planera för en fysisk miljö som underlättar för gång och cykel underlättar för att invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag och bryta mönster av långvarigt stillasittande.

Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Boverket framhåller att fysisk planering som prioriterar gång och cykel i områden med olika fysiska strukturer och socioekonomiska förutsättningar främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. En planering som leder till ökad andel gång och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med följd effekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.⁵⁵

⁵³ Se t.ex. Trafikutskottet (2013) Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder. Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5

⁵⁴ Se t.ex. Dymén et al., (2016). Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt. Trivector rapport: 2019:57

⁵⁵ Se t.ex. Karlström, S., & Jonason, D. (2019) Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt. Vinnovareport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 <https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341> Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) Mobilitet för ett aktivt vardagsliv. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/> Hämtad 2025-03-27

Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. I alla frågor, ärenden och beslut som berör barn direkt eller indirekt, ska vi i Västra Götalandsregionen ha barnets bästa som riktlinje. Prövning och analys av barnets bästa är ett hjälpmedel för att vi ska bli bättre på att efterleva barnets rättigheter.



Beskriv ärendet/förslaget

Västra Götalandsregionen (VGR) har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan, som en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan se till att en strategisk miljöbedömning görs. Detta ska redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Genom hela processen med att revidera den regionala infrastrukturplanen har en integrerad hållbarhetsbedömning gjorts, där strategisk miljöbedömning enligt miljöbalkens krav ingår.

Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning avseende aspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet. Därutöver har en prövning av barnets bästa gjorts.

Vilka ska vara med i processen att göra en prövning av barnets bästa/barnkonsekvensanalys?

Delaktiga i prövningen av barnets bästa har konsulter från Trivector Traffic, med kompetens inom social hållbarhet, deltagit. Från VGR:s sida har Aako Raoofi granskat prövningen.

Prövningen/analysen påbörjad **2025-04-14**

Vilka barn berörs av ärendet?



Vilka barn
berörs av
ärendet?

Den regionala infrastrukturplanen påverkar alla barn som bor och vistas i Västra Götaland. Barn kan komma att påverkas i varierande grad (positivt eller negativt) av planens åtgärder till följd av var de bor, var och hur de rör sig, hur gamla barnen är, förutsättningar på platsen samt barnets egna kognitiva och fysiska förutsättningar.

Inom ramen för hållbarhetsbedömningen har alla åtgärder och åtgärdsområden i infrastrukturplanen bedömts var och för sig och som helhet utifrån barnets bästa.

Vilka lagar berörs?

Vilka lagar
berörs av
ärendet?

Barnkonventionen är sedan 2020 svensk lag och berör därmed prövningen.

Stöd går dock att finna i plan- och bygglagen 2 kap. 3 § PBL anges att särskilt viktiga allmänna intressen ska beaktas, bland annat trygga och goda livsmiljöer för barn. Det går också att finna i 1 kap. 2 § RF som beskriver att det allmänna ska främja barns rätt att växa upp under goda förhållanden och utvecklas till ansvarskännande människor.

Vad säger
barnkon-
ventionen?

Vad säger barnkonventionen?

Barnets bästa är en av barnkonventionens grundprinciper som ligger till grund för prövningen av barnets bästa. "Vid alla åtgärder som rör barn varje sig de vidtas av offentliga eller sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ, ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa."

Artikel 2, 3, 6 och 12 är de så kallade fyra grundprinciperna⁵⁶ vilka har bäring på denna prövning.

- **Artikel 2:** Om alla barns lika värde och rättigheter. Ingen får diskrimineras. Barnkonventionen gäller för alla barn som befinner sig i ett land som har ratificerat den.

⁵⁶ <https://www.barnombudsmannen.se/barnkonventionen/om-barnkonventionen/>

- **Artikel 3:** I alla åtgärder som rör barn ska i första hand det som bedöms vara barnets bästa beaktas. Begreppet ”barnets bästa” är konventionens grundpelare. Vad som är barnets bästa måste avgöras i varje enskilt fall och hänsyn ska tas till barnets egen åsikt och erfarenhet.
- **Artikel 6:** Varje barns rätt till liv, överlevnad och utveckling. Det handlar inte bara om barnets fysiska hälsa utan också om den andliga, moraliska, psykiska och sociala utvecklingen.
- **Artikel 12:** Barnets rätt att bilda och uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör hen. När åsikterna beaktas ska hänsyn tas till barnets ålder och mognad.

För denna prövning är följande artiklar också centrala: konventionen framhäver också (kortversion⁵⁷):

- **Artikel 4.** Konventionsstaterna ska till fullo utnyttja sina tillgängliga resurser för att förverkliga barnets ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. När resurserna inte räcker till bör man söka lösningar genom internationellt samarbete.
- **Artikel 23.** Ett barn med fysisk eller psykisk funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv som gör det möjligt för dem att delta aktivt i samhället.
- **Artikel 31.** Barnet har rätt till lek, vila och fritid.

Vilka
synpunkter
har berörda
barn?

Vilka synpunkter har berörda barn?

Prövningen av barnets bästa har i det här fallet gjorts baserat på tidigare studier och erfarenheter. Bakgrunden är att den regionala infrastrukturplanen hanterar långsiktiga strategiska prioriteringar som bedömts vara utmanande att föra dialog med barn kring i ett

⁵⁷ <https://www.raddabarnen.se/rad-och-kunskap/skolmaterial/barnkonventionen/barnkonventionen-kort-version/>

tidigt skede. Barnets bästa har i stället analyserats utifrån en kvalitativ bedömning av hur respektive åtgärd samt prioriteringarna i planen som helhet gynnar barns vardagsresor och främjar deras självständiga mobilitet. I det fortsatta arbetet med att genomföra åtgärderna i planen, där det handlar mer om barnens direkta livsmiljöer, rekommenderas att barn själva får komma till tals exempelvis genom ungdomsråd, workshop med skolbarn eller enkätundersökningar. Dialog med barns vårdnadshavare, barnets nätverk eller ideella organisationer kan komplettera barnens synpunkter.

Vad säger
forskning och
teori?

Vad säger forskning och teori?

Denna del är en sammanfattning som till stora delar bygger på den forskningssammanställning som gjorts inom ramen för VTI:s forskningsrapport med namnet *Barn som vägvisare* *Möjligheter, hinder och metoder för att inkludera barns perspektiv i kommunal trafik- och stadsplanering* (2025).

- En barnvänlig miljö främjar aktivt resande med gång och cykel, vilket kan förbättra barns och ungdomars hälsa på både kort och lång sikt. Det är också viktigt att skapa en miljö där barn känner sig trygga och självständiga för att främja deras fysiska, sociala och kreativa utveckling.
- Omfattande svensk och internationell forskning visar på att en bra uppväxtmiljö är viktigt för barns hälsa och välbefinnande (trafikmiljön är ofta en del av barns fysiska uppväxtmiljö)
- För yngre barn är den bostadsnära miljön särskilt viktig, likaså skol- och förskolegårdar samt grönytor av olika slag och hur barn kan nå dessa platser. Även gator bör ses som en del av en barnvänlig utemiljö med möjligheter till lek, fritidsaktiviteter och möten. Det är en självklarhet för barn att vilja utforska sin fysiska omgivning efter hand som de växer. Det är därför viktigt att stödja och uppmuntra barnens vilja att utforska genom en väl utformad och säker

miljö. För att platser ska få en sådan betydelse måste de vara tillgängliga för barn.

- Att ha tillgång till många platser främjar barnens rörelsefrihet. Uppgiften för vuxensamhället är att skapa "förutsättningar för barns meningsfulla och hälsosamma tillvaro och utveckling, att bevara och utveckla strukturer och platser och att skapa inkludering" (Jansson och Herbert, 2023:3).
- Den fysiska och sociala miljöns egenskaper är helt avgörande för att åstadkomma barnvänlighet, någonting som även bör omfattas till trafikmiljöer.
- Relevanta målpunkter för barn innefattar bland annat skolor, fritidsaktiviteter, parker, lekplatser och bostadsområden där vänner och familj bor.
- Alla barn, oavsett individuella förutsättningar, ska självständigt kunna röra sig till och inom viktiga platser och målpunkter för barn. Universell design rekommenderas för att underlätta detta (alltså att platser går att använda oberoende av individuella förutsättningar, annars krävs tillgänglighetsanpassning).
- För att barn ska kunna röra sig självständigt behövs ett särskilt fokus på tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik eftersom dessa färdmedel ofta kan användas av barn själva.
- Barn upplever trafikmiljön på andra sätt än vuxna och har andra kognitiva och fysiska förutsättningar.
- Upplevd "trafikosäkerhet" kan leda till att barns rörelsefrihet minskar till följd av orolig vårdnadshavare.
- Utformningar som bidrar till trafiksäkerhet för barn och unga är exempelvis låga hastighetsgränser, god standard på gång- och cykelinfrastruktur, hastighetsdämpande åtgärder och särskilt utnämnda gator för barn såsom lekgator och skolgator.
- För barn med funktionsnedsättningar finns olika behov kopplat till den fysiska miljön.
- Barn mår bra av att leka. Det är också en viktig del i barns utveckling avseende bland annat fysiska, sociala, intellektuella, kreativa och emotionella faktorer.

Vad säger
praxis och
beprövad
erfarenhet?

Vad säger praxis och beprövad erfarenhet?

Enligt VTI:s rapport är barnkonventionen det främsta stödet för kommuners och regioners arbete med trafik- och stadsplanering som tar hänsyn till barnets bästa. Det finns inte några nationella beslut kring hur planeringen ska gå till för att uppfylla barnkonventionen. Varje kommun eller region har generellt sett tagit fram egna strategier och metoder för att arbeta med barnvänlig planering av stads- och trafikmiljöer.

Vilka för- och
nackdelar
finns det
utifrån
barnets
rättigheter?

Vilka för- och nackdelar finns det med ärendet/förslaget utifrån barnets rättigheter, enligt det insamlade underlaget?

Bedömningen är att planens satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel har en positiv påverkan på barns självständiga mobilitet. Även förbättrade bytespunkter som ökar tryggheten bidrar till barnens bästa och kan underlätta för kollektivtrafikresor.

Många av de större vägåtgärder som ingår i planen innehåller också satsningar på nya gång- och cykelvägar, ibland som kompensatoriska åtgärder då utbyggda vägar gör att tidigare förbindelser skärs av, men ofta också så att tillgängligheten med gång och cykel förbättras jämfört med tidigare. Även om satsningarna på gång- och cykelvägar bidrar positivt till barnens bästa kan dock inte åtgärderna som helhet sägas göra det och prioriteringen i planen att avsätta en stor andel av medlen till namngivna vägåtgärder kan inte anses bidra till barnens bästa

eftersom de skapar barriärer i den lokala tillgängligheten och inte bidrar till att förstärka barns självständiga mobilitet.

Vilka
konsekvenser
blir det
utifrån
barnets
rättigheter?

Vilka konsekvenser har ärendet/förslaget utifrån barnets rättigheter?

Positiva konsekvenser av infrastrukturplanen är att utbyggnaden av nya gång- och cykelbanor kan bidra till ökad självständig mobilitet och potential för aktiv mobilitet för barn och unga. Också satsningar på ökad trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet samt satsningar på nya resecentra och bytespunkter med ökad tillgänglighet får positiva konsekvenser för barns självständiga mobilitet.

Även om satsningarna på utbyggd väginfrastruktur har stort fokus på ökad trafiksäkerhet på de berörda sträckorna genererar utbyggda vägar ökad trafik vilket kan ha negativa konsekvenser för trafiksäkerheten i andra delar av trafiksystemet och därmed försämra förutsättningarna för barns självständiga mobilitet. Utbyggda vägar kan också skapa barriärer som försämrar den lokala tillgängligheten, vilket är fallet med åtgärden Väg 168 Ekelöv-Kareby.

Samtidigt innebär vägåtgärdernas också positiva bidrag till barns tillgänglighet när de reser med kollektivtrafik eller blir skjutsade med bil. På lång sikt kan även de ta del av nyttan med utbyggd väginfrastruktur, varför det inte går att säga att vägsatsningar endast ger negativa konsekvenser utifrån barnets bästa.

Planens negativa påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald, landskap och resurser tillgängliga för människan innebär dock negativa konsekvenser för barns förutsättningar i framtiden.

Vad är barnets bästa i ärendet/förslaget enligt den sammanlagda bedömningen?

Vad är
barnets bästa
enligt den
sammanlagda
bedömningen?

Utifrån den sammanlagda bedömningen är barnets bästa att satsa på gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder eftersom det bidrar till barns självständiga mobilitet. Satsningar på ökad trafiksäkerhet, särskilt inne i samhällen och vid barns målpunkter, bidrar också till barnets bästa.

Vilka kompensatoriska åtgärder kan vi göra om ärendet/förslaget inte är i linje med barnets bästa?

Behövs
kompensatori-
ska
åtgärder?

Vid genomförandet av planen är det viktigt att ta hänsyn till barns behov av att kunna röra sig självständigt till lokala målpunkter, och att säkerställa att nödvändiga åtgärder vidtas för att överbrygga barriärer som skapas i den lokala geografin vid vägutbyggnader. I fördelningen av medel till mindre åtgärder i det statliga regionala vägnätet och medfinans till kommunalt vägnät bör tillgängligheten till barns målpunkter särskilt vägas in.

De tre pottorna för kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Generellt sett är åtgärder för de första 4–6 åren av den regionala infrastrukturplanen uppbokade, resterande medel är fria att fördela. Utöver de tre pottorna finns förstärkta satsningar kopplat till den politiska prioriteringen.

Kollektivtrafikåtgärder

Åtgärdsområdet innefattar investeringar för en ökad framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken samt investeringar i hållplatser och åtgärder som främjar kombinationsresor. Västtrafik sammanställer behov och åtgärdsför-

slag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Cykelåtgärder

Förutsättningar för cykel ska utvecklas i linje med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling där tätortsnära cykelinfrastruktur och integrering av cykel och kollektivtrafik ligger i fokus. För att öka trafiksäkerheten och cykelbarheten behöver cykelvägar och bygdevägar anläggas längs det statligt regionala vägnätet.

Regional infrastrukturplan finansierar kostnaden för vägplan och kommunal medfinansiering sker med 50 procent av kostnaden för projektering och byggande av statligt regionala cykelvägar. Avtal tecknas tidigt i processen mellan Trafikverket och aktuell kommun och avser en maximal medfinansiering från kommunen. Kommunerna ombeds återkommande lämna in förslag på nya cykelvägar som de avser att medfinansiera. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling.

Mindre vägåtgärder

För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt att minska barriäreffekter behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurv-rätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter.

Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkta satsningar.

Förstärkt satsning	Medel i plan, mnkr
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	65
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	33
Göteborgsregionen, Obundna medel	130
Fyrbodal, Väg 161, Cykelåtgärder	52
Fyrbodal, Väg 161, Trafiksäkerhetsåtgärder	52
Fyrbodal, Väg 171, Stranderängs bro	52
Fyrbodal, mindre vägåtgärder	26
Boråsregionen, väg 27 mindre vägåtgärder	54
Summa	464

8. Besöksnäringstrategi 2026-2030

KS2025/233



§117

KS2025/233

Besöksnäringstrategi 2026-2030

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar Sjuhärads reviderade besöksnäringstrategi 2026–2030.

Ärendet

En reviderad besöksnäringstrategi för Sjuhärad behöver antas för 2026–2030.

Strategin tas upp för beslut i respektive medverkande kommun i Sjuhärad, däribland Bollebygds kommun.

Destination Sjuhärad/Boråsregionen, Besöksnäringstrategin 2025 som antogs 2021 har legat till grund för den reviderade besöksnäringstrategin och varit ett framgångsrikt verktyg i kommunernas gemensamma arbete att utveckla besöksnäringen i Sjuhärad. Destination Sjuhärad/Boråsregionen

Besöksnäringstrategi 2025 har lett fram till att samarbetet stärkts ytterligare och bidragit till att det har tagits viktiga steg framåt i arbetet med att skapa Sjuhärad som en gemensam destination. Den nya strategin ger möjligheter att fortsätta detta arbete.

Strategin har skickats ut på remiss till de aktörer som medverkade i framtagandet av strategin 2020 samt till nya aktörer, där ett antal frågor ställdes. En omvärldsbevakning har också genomförts 2025 där man bland annat tagit hänsyn till nya förutsättningar och nya trender inom turism/besöksnäring.

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

Beslutet innebär ingen förändring avseende sedan tidigare beslutad budget. Den fasta kostnaden är 50 tkr och den rörliga är 2 kr/invånare vilket genererar en kostnad på motsvarande knappa 70 tkr/år. Kommunstyrelsen har tidigare beslutat att delta i och finansiera den gemensamma besöksnärlingsstrategin för Boråsregionen. (KS2021/163).

Det gemensamma arbetet kring Sjuhärad har fått en tydlig inriktning för kommuner och aktörer att dra åt samma håll. Sjuhärad har blivit ett ännu starkare varumärke för besökare till vår delregion. En reviderad besöksnärlingsstrategi ska stärka regionens varumärke och attraktionskraft. Genom gemensamma marknadsföringsinsatser, digital kommunikationsutveckling och hållbarhetsarbete, strävar vi efter att öka turismen och bidra till regionens långsiktiga ekonomiska tillväxt. Samarbetet omfattar även kunskapsutbyte och affärsutveckling för att ytterligare främja regionens företag och näringsliv och samverkan framåt.

Den reviderade strategin är ett viktigt dokument och ställningstagande för Bollebygds kommun och de andra medverkande kommunerna i Sjuhärad. Genom att fortsätta samarbeta utifrån en gemensam strategi, skapas förutsättningar till att fortsatt stärka Sjuhärad som en attraktiv plats att för de som arbetar, bor och besöker denna plats.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar Sjuhärads reviderade besöksnärlingsstrategi 2026–2030.

Beslutsgång

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

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Beslutsunderlag

- Revidering av besöksnäringstrategi 2026-2030
- Sjuhärad strategi 2030 - augusti 2025 noteringar

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Sjuhärad

Destination Sjuhärad

Besöksnäringstrategi 2030

Innehåll

Besöksnäring för regional utveckling	3 →	Strategins byggstenar	21 →
Bakgrund	5 →	Vision	22 →
Processen	6 →	Mission	24 →
Nuläge	7 →	Position	25 →
Möjligheter	8 →	Strategier	28 →
Utmaningar	10 →	Förutsättningar	34 →
Sju identifierade trender	11 →		
Identifierade osäkerheter	19 →		
Framgångsfaktorer för destinationer	20 →		

Besöksnäring och regional utveckling

Besöksnäringen har under 2000-talet varit en av de tjänstenärings i Sverige som skapat flest arbetstillfällen, med drygt 100 000 personer verksamma inom branschen. Turism och besöksnäring är platsbunden och ofta småskalig. Det offentliga äger och driver även verksamheter inom näringen, till exempel kulturinstitutioner. Kommuner och regioner behöver därför ta en annan roll för att bidra till en hållbar utveckling av svensk besöksnäring, jämfört med annan näringslivsutveckling.*

Ett nytt sätt att mäta turismekonomisk omsättning (TEM) lanserades 2025 av Tillväxtverket och enligt den omsatte besöksnäringen i Sverige 386 miljarder kr 2023 (2,6% av BNP). Två tredjedelar landar i den lokala ekonomin - våra butiker, restauranger, boendeanläggningar och aktivitetsföretag.

**enl SKR april 2024.*

Detta bidrar i sin tur till att våra näringsidkare ökar sin omsättning och kan till exempel utöka öppettider, vilket genererar bättre utbud för våra invånare. Det gör också att näringsidkaren kan anställa fler personer eller själv leva på sitt arbete, vilket ökar sysselsättningen. Besöksnäringen är också en näring som många kommer i kontakt med som ett första jobb.

Besöksnäringen är viktig för att skapa attraktionskraft, även om andra faktorer också bidrar. Hållbarhet har de senaste åren genomsyrat besöksnäringen och både kunskapen och insatserna har ökat markant.

Nytt stycke om vad forskning visar för ett framgångsrikt turistmål.

Framgångsfaktorer för att lyckas som destination



Innan vi presenterar strategins byggstenar för Sjuhärad, vill vi lyfta fram några centrala faktorer som forskning visar är avgörande för att lyckas som turistmål. Turismforskare Robert Pettersson (Etour, Mittuniversitetet) beskriver tre nyckelkomponenter:

Samarbete

- Ett effektivt och brett samarbete där både offentliga och privata aktörer samverkar är avgörande för att skapa en stark och hållbar destination.

Långsiktighet

- Det krävs framtidsinriktade mål, en tydlig strategi, politisk förankring och långsiktig finansiering för att bygga något som håller över tid.

Råvaran

- Natur- och kulturvärden måste finnas som grund, i kombination med engagerade och kompetenta entreprenörer.

Dessa tre komponenter är inte bara generella framgångsfaktorer – de speglar också tydligt den väg Sjuhärad valt att följa. De utgör ett fundament för våra prioriteringar framåt och understryker vikten av det samarbete och de investeringar som nu görs i vår region.

Bakgrund till besöksnäringen i Sjuhärad

I Sjuhärad har det genomförts många projekt under årens lopp för att skapa ett samarbete mellan kommunerna i syfte att stärka besöksnäringen.

2020 led ansvariga tjänstepersoner av projekttrötthet. Förutsättningarna för att jobba långsiktigt med destinationsutveckling och besöksnäring i ett enat grepp i vår delregion var bristfälliga. Det saknades en gemensam och långsiktig finansiering och det fanns ingen enad politik. Detta upplevde tjänstepersonerna blev både dyrt och ineffektivt.

2021 enades äntligen samtliga medlemmar i Boråsregionens kommunalförbund att anta en gemensam strategi för besöksnäringen. Ett viktigt och stort steg för besöksnäringens utveckling i området.

Dessutom valde Bollebygd, Borås, Herrljunga, Mark, Svenljunga, Tranemo och Ulricehamns kommuner att ingå i samarbetet Destination Sjuhärad och avsätta ekonomiska och personella resurser för att genomföra strategin. Ett första steg i Sjuhärads historia var taget – att gemensamt gå samman och skapa en destination för att kunna positionera sig som en besöksnärlingsdestination.

Denna strategi som du nu har i din hand är därför ett viktigt dokument och ställningstagande för kommunerna i Sjuhärad. Genom att fortsätta samarbeta och avsätta resurser till en gemensam budget skapas förutsättningar till att stärka Sjuhärad som en attraktiv plats för de som arbetar, bor och besöker denna plats.

Processen

Besöksnäringstrategin Boråsregionen Sjuhärad 2025 som antogs 2021 har legat som grund och varit ett framgångsrikt verktyg i vårt gemensamma arbete att utveckla besöksnäringen i Sjuhärad. Strategin har lett till att vårt samarbete stärkts ytterligare och att vi har tagit viktiga steg framåt i arbetet med att skapa Sjuhärad som en gemensam destination.

Ett stort arbete lades ner av besöksnäringssaktörer, tjänstemän och politiker för att med hjälp av en byrå ta fram en strategisk och långsiktig strategi. Inför kommande åren 2026-2030 behövdes därför endast en revidering av strategin genomföras och antas av respektive kommun.

Revideringen har genomförts genom att strategin har skickats ut på remiss till de aktörer som medverkade i framtagandet av strategin och där ett antal frågor ställdes. En omvärldsbevakning har också genomförts där bland annat nya förutsättningar och nya trender har tagits hänsyn till.

Stort tack

till alla som varit delaktiga i processen för revideringen av strategin.

(Destination Sjuhärad består av ansvariga för besöksnäringsspörsmål i medlemskommunerna – Bollebygd, Borås, Herrljunga, Mark, Svenljunga, Tranemo, Ulricehamn och Vårgårda samt Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund.)

Nytt stycke kring samverkan och ett etablerat samarbete

Sjuhärad idag

En attraktiv region som erbjuder mycket

- Rikt kulturarv och historia
- Konst, textil, mode och design
- Naturen och skogen är en styrka
- Stort aktivitetsutbud; cykling, vandring, skidåkning, friluftsliv
- Stort utbud av små reseanledningar, guldkorn
- Flera starka företag som är "dragare"
- Varierat utbud i regionen

I ett bra läge

- Tillgängligt och nära – lätt att ta sig hit
- Storstadsnära landsbygd

En kreativ plats med driv

- Starka entreprenörer med driv
- Kreativa föreningar med driv

En ny, gemensam profil

- Gemensamma marknadsföringskanaler

Stark samverkan

- Etablerat samarbete mellan kommunerna
- Utvecklat samarbete med Turistrådet Västsverige



Möjligheter

- Locka besökare från ett större geografiska område, även utomlands
- Få invånare i regionen att bli ambassadörer
- Bygga ett VI-värdskap
- Ta tillvara på det ideella engagemanget
- Företagandet och drivet i regionen är en styrka
- Ett bra geografiskt läge – närhet till flera stora marknader
- Forma och utveckla varumärket/bilden av Sjuhärad
- En långsiktig budget och samarbete
- Utveckla och synliggöra matutbudet, lokalt och närproducerat
- Arbeta mer med storytelling
- Samverkan över länsgränser



Nytt stycke om AI och att resenären är medveten.

Möjligheter

- Stötta företagen till utvecklat samarbete och paketering
- Utveckla naturupplevelserna för att locka fler och förbättra hållbarheten
- Använda oss av identifierade trender
- Bygga vidare och nyttja det unika textil- och kulturarvet
- AI-nyttja tekniken för att kunna skapa sömlösa, skräddarsydda och optimerade upplevelser. Fortsätta att vara uppdaterade och följa utvecklingen inom AI.
- Resenären idag är medveten och hållbarsinriktad, upplevelsen ska vara autentisk och lokal
- Det unika lockar i form av boende, mat, aktiviteter där det interaktiva får ta en större roll



Nytt stycke om utmaningar, strategin 2021-2025 skrevs utifrån ett pandemiläge.

Utmaningar

- Begränsade resurser hos de små aktörerna
- Begränsade transportmöjligheter i vår region
- Få Sjuhärad att bli ett vedertaget begrepp
- Kommunicera hållbarhetsarbetet och prioritera fortsatt hållbarhetsarbete
- Nå ut och nå fram i det snabba informationsflödet
- Hitta kompetens och personal
- Öka den digitala mognaden hos våra små aktörer
- Få besökaren att upptäcka fler besöksmål, platser
- Säsongsförlängning
- Paketera produkter med och mellan olika företag
- Brister i tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning



Nytt stycke om AI, calmcation och coolcations.

7 identifierade viktiga trender i omvärlden

1. AI och reseplanering – en ny era för besöksnäringen
2. Naturupplevelser – en fördjupad relation till naturen
3. Hållbarhet – medvetna val och långsiktigt ansvar
4. Autenticitet – sökandet efter det genuina och lokala
5. Unika upplevelser – innovation och interaktivitet
6. Calmcation – välbefinnande, inre balans och hälsa i centrum
7. Coolcations – att resa för ett svalare klimat



1. AI och reseplanering – en ny era för besöksnäringen



Vi ser hur AI omformar resandet genom att skapa mer personliga och sömlösa upplevelser. Genom att analysera data möjliggör AI träffsäkra rekommendationer och en enklare planeringsprocess för resenärer.

AI skapar dynamiska resplaner som minskar stressen vid bokning och kan justera rekommendationer i realtid baserat på efterfrågan och individuella behov. AI-agenter blir en allt viktigare del av reseplaneringen och kan fatta autonoma beslut, vilket ställer nya krav på besöksnäringen.

Vi ser även att AI används för att skapa immersiva upplevelser, exempelvis genom interaktiva digitala guider och personaliserade upplevelser baserade på användarens preferenser.

Vi ser också att AI förändrar hur information om resmål sprids och upptäcks. När AI används för reseplanering blir det avgörande att information är optimerad för AI-genererade sökningar. Därför blir sökmotoroptimering (SEO) en nyckel för att nå resenärerna.

Med AI:s framsteg går vi mot en mer intuitiv och effektiv besöksnäring. För att möta denna utveckling behöver vi anpassa oss, utveckla rätt kompetenser och säkerställa att vår information är synlig i den AI-drivna framtiden.

2. Naturupplevelser – en fördjupad relation till naturen



Vi ser en fortsatt stark längtan hos resenärer att fördjupa sin relation till naturen. Det handlar inte längre enbart om äventyr och fysisk utmaning, utan snarare om att finna ro och närvaro i naturliga miljöer. Aktiviteter som skogsbad, där man mediterar bland träden, och naturism, där stjärnskådning i områden med minimal ljusförorening står i fokus, blir allt populärare. Denna trend speglar en önskan att koppla bort från den digitala världen och återknyta till det enkla och ursprungliga i naturen.

3. Hållbarhet – medvetna val och långsiktigt ansvar



Att vara hållbar som besöksdestination är idag avgörande. Besökare vill göra medvetna val och söker destinationer som aktivt arbetar med hållbarhet. Det handlar inte bara om att minska negativ påverkan, utan också om att bidra positivt till lokalsamhällen och naturen.

Vi ser en växande trend inom regenerativ turism, där resenärer vill lämna platser i bättre skick än de fann dem. Volontärturism, deltagande i lokala projekt och stöd till småskaliga verksamheter blir allt viktigare. Samtidigt har även vintage travel ökat, där second-hand-shopping blir en reseanledning i sig själv. Slow travel är ett buzzword som syftar till att låta själva färdsträckan vara en del av resan, vi kan välja långsamma och mer hållbara färdmedel istället för att ta oss så fort som möjligt till slutdestinationen.

Hållbarhet behöver kommuniceras tydligt för att attrahera dessa resenärer. De väljer i allt högre grad bort destinationer som inte visar sitt engagemang och föredrar platser där de kan bidra till en positiv utveckling.

4. Autenticitet – sökandet efter det genuina och lokala



Dagens resenärer strävar efter äkta och oförfälskade upplevelser. De vill fördjupa sig i lokala kulturer, traditioner och berättelser. Genom att engagera sig i hyperlokala produkter, aktiviteter och lyssna till platsens unika storytelling, känner besökare en starkare koppling till destinationen. Denna trend understryker vikten av att erbjuda genuina möten och upplevelser som speglar platsens sanna identitet.

5. Unika upplevelser – innovation och interaktivitet i fokus



Resenärer söker efter det unika och minnesvärda. Det kan vara genom att bo på innovativa och tematiska hotell, delta i interaktiva och digitaliserade aktiviteter som VR-upplevelser, eller utforska platser kända från populära filmer och serier, en trend kallad "set jetting". Måltidsturism, där man upptäcker lokala kulinariska specialiteter, och möjligheten att inkludera hela familjen, inklusive husdjur, i resan blir också allt viktigare.

Nytt stycke om calmcation samt hälsa i centrum.

6. Välbefinnande – inre balans och hälsa i centrum



Trenden "calmcation" betonar vikten av avkoppling och mental återhämtning under resan. Många söker sig till retreats med fokus på yoga, meditation och digital detox. Bastubad och andra traditionella hälsoritualer får förnyad popularitet. Dessutom ser vi en ökning av herresor där män fokuserar på välmående och mental hälsa, samt en växande efterfrågan på alkoholfria alternativ som en del av en hälsosam livsstil.

Genom att förstå och integrera dessa trender kan vi bättre möta framtidens resenärers behov och förväntningar, samtidigt som vi främjar en hållbar och autentisk utveckling inom besöksnäringen.

Nytt stycke om coolcation.

7. Coolcation – att resa för ett svalare klimat



Klimatförändringar påverkar resmönster i allt större utsträckning. Under sommarhalvåret ser vi att allt fler väljer bort Sydeuropa på grund av extrem värme och istället söker sig till svalare destinationer. Trenden "coolcation" innebär att resenärer aktivt planerar sin semester utifrån temperatur och komfort, där nordliga destinationer blir alltmer attraktiva.

Samtidigt ser vi en ökad rörelse där sydeuropeer söker sig till svalare områden under sommarens hetta. Detta skapar nya möjligheter för destinationer med mildare klimat att positionera sig som eftertraktade sommarresmål.

Nytt stycke om om identifierade osäkerheter.

Identifierade osäkerheter

- Ett osäkert världsläge - ökat terrorhot, ekonomisk osäkerhet, politisk instabilitet
- Påverkad Sverigebild
- Snabb digital utvecklingstakt

Strategins byggstenar

Vision
Sjuhärad – det givna valet i Väst för närodlade globetrotters och aktiva upptäckare

Mission
Utveckla besöksnäringens utbud och stärka kommunikationen mot potentiella och befintliga besökare och invånare

Positionsteman		
Koppla på och koppla av i naturen	Lära och uppleva design, konst, textil	Träna och tävla för bättre hälsa

Strategi					
Utveckla digitala och fysiska tillgängligheten	Omvärldsbevakning och analys	Produkt-, affärs- och destinationsutveckling	Lyfta mat-upplevelserna	Paketera mera (bo, äta, göra)	Göra invånare till stolta ambassadörer

Förutsättning		
Tillsammans är vi starka! Samling runt destination Sjuhärad		
Hållbar utveckling	1. Så lite onödig miljöpåverkan som möjligt 2. Bra för boende och besökare	3. Fler besökare när och där det inte är fullt 4. Fler jobb och jobb som går att leva på

Det givna valet i Väst för närodlade globetrotters och aktiva upptäckare

Besöksnäringen i Sjuhärad behöver fortsatt samlas kring en riktning för det gemensamma arbetet. Genom att ta till vara, samla och utveckla våra styrkor skapas förutsättningar för att skapa en stark besöksdestination med en tydlig profil. Att besöka Sjuhärad ska var ett **givet val** för de som reser och vill resa till Västsverige.

Vi vill vara en destination som attraherar **närodlade globetrotters**; nyfikna besökare som vill uppleva och lära sig om det lokala, om kultur, få nya intryck och utvecklas. Vår destination ska stå högst upp på önskelistorna bland **aktiva upptäckare** som vill ha äkta naturupplevelser och aktiviteter av högsta klass, som månar om att de själva och de i deras närhet ska må bra.



Det givna valet i Väst för närodade globetrotters och aktiva upptäckare

- I en allt mer snabbväxande och tumultartad omvärld vill Sjuhäradsregionen vara en destination som bidrar till **höja besökares och invånares välmående**, såväl fysiskt som mentalt.
- Vår vision uppmanar till **rörelse**, till **aktiva val**. Till att **få fler** människor att bege sig ut och **uppleva vår kultur och natur**.
- Vi vill erbjuda upplevelser som uppmuntrar till **lärande, nytänkande och idéutbyte**. Sjuhäradsregionen vill vara en mötesplats för besökare och invånare.
- Vi vill skapa våra egna, extra unika, Sjuhäradsupplevelser genom att bli bäst på att **kombinera kultur med natur**.
- Vi eftersträvar en **tillväxt** för regionens besöksnäring och närstående verksamheter.

Utveckla besöksnäringens utbud och stärka kommunikationen mot potentiella och befintliga besökare och invånare

- Genom att utveckla och kvalitetssäkra utbudet blir vi **attraktiva** för fler potentiella besökare, både utanför och inom regionen.
- Genom en förstärkt gemensam kommunikation med **tydliga budskap** som samlar destinationen når vi fler.
- Detta förväntas öka antalet besökare till regionen, öka sysselsättningen och öka omsättningen inom besöksnäringen. En välkänd och attraktiv destination **förhöjer även livskvalitén** för de som bor, verkar och besöker regionen.



Koppla på och koppla av i naturen

- Sjuhärad ska **utveckla** sin position inom naturturism.
- Naturen är en av Sjuhärads främsta tillgångar. Genom att **gemensamt** ta fram och utveckla fantastiska naturupplevelser så skapas fler och starkare besöksanledningar året runt.
- Vi ska erbjuda naturaktiviteter i **hög klass**; välutvecklade leder som sträcker sig mellan kommunerna.
- Vår tillgång till skidåkning, både utför och på längden, gör att vi kan locka besökare **året runt!**
- Möjligheten att uppleva naturen från en cykelsadel ska locka både nybörjare och erfarna cyklister i alla åldrar. Detta gör oss till en av **Västsveriges bästa cykeldestinationer.**
- Vår natur ska vara en arena för **välstånd och hälsa**, en arena där besökarna kan varva ner och koppla av.



Lära och uppleva textil, design, konst

- Sjuhärad har redan idag **en stark position inom textil**, design, hantverk och gatukonst.
- Vi ska vara det främsta besöksmålet inom textil, design och konst.
- För den som vill uppleva mode och lära sig mer om textil, design och dess historia ska Sjuhärad vara **det givna valet**.
- Att kunna ta del av, och bidra till, regionens stolta hantverks- och formgivningstradition ska vara en **stor besöksanledning**.
- Vår **unika kombination** av textil, design, hantverk och gatukonst med naturupplevelser skapar rubriker och får oss att sticka ut från mängden.

Träna och tävla för bättre hälsa

- Sjuhärad ska **bevara och utveckla sin position** inom hälsa, idrott och träning.
- Vi ska vara det givna valet för aktiva besökare och ha en **tydlig profil** som en aktiv destination där hälsa och välmående, såväl fysisk som mental, samt rörelse är i centrum. Regionen ska vara en plats där alla, från vardagsmotionär till elitidrottare, kan stärka sin hälsa och sitt välmående.
- Vi ska vara kända för våra stora och fina idrottsanläggningar vilka lockar föreningar från hela Sverige och Europa. Vi vill att allt fler deltar i våra tävlingar och lopp och att våra **träningsläger i världsklass** är vida kända.
- Vi vill utveckla vår position som den **naturliga arenan** för multisport-evenemang och förmå allt fler nationella och internationella idrottsgrenar att vilja lägga sina mästerskap i Sjuhärad.

Utveckla digital och fysisk tillgänglighet (mobilitet och marknadsföring)

- För att nå ut till fler besökare behöver vi fortsätta att stärka vår **digitala närvaro** och kommunikation.
- För att underlätta rörelse till och inom regionen behöver vi vara med i utvecklingen av **nya och bättre** mobilitetslösningar.



Omvärldsbevakning och analys

- För att hänga med i en allt mer snabbväxande och komplex värld krävs det att vi arbetar kontinuerligt med att **bevaka och analysera** vår omvärld. Vi behöver stärka våra analytiska kompetens inte minst när det kommer till att hantera dataströmmar och digital utveckling.



Produkt-, affärs- och destinationsutveckling

- För att stärka attraktionskraften vill vi lyfta fram befintligt utbud och stimulera till fler, attraktiva företag. Vi vill jobba med att **bibehålla och stärka autenticiteten, det personliga och lokala.**
- Stärka företagens digitala kompetens.



Lyfta matupplevelserna

- Mat är viktig del i upplevelsen och kan också vara en reseanledning. Därför behöver vi lyfta matupplevelserna, de lokala producenterna och våra gårdsbutiker.



Paketera mera (bo, äta, göra)

- Ett litet guldkorn räcker kanske inte för att motivera någon att resa till Sjuhärad. Därför behöver vi lyfta fram och visa på hur en semesterupplevelse kan se ut i sin helhet. Att möjliggöra egenpaketering av bo, äta, göra, på ett illustrativt sätt.
- Skapa möjligheter för företagen till nätverk, inspiration och kunskap. I syfte att utveckla samarbetet mellan företagen.



Göra invånare till stolta ambassadörer

- En av de vanligaste reseanledningarna är att besöka släkt och vänner. En av de viktigaste informationskällorna är också släkt och vänner. Därför ska vi göra **invånarna** i Sjuhärad till stolta ambassadörer.



Nytt stycke runt samling runt Destination Sjuhärad.

Samling runt Destination Sjuhärad

- Det krävs att det inom Sjuhärad finns en väl **etablerad samsyn** kring vart vi vill och att aktörerna inom besöksnäringen samarbetar och genomför satsningar tillsammans.
- Mot 2030 behöver vi se till att vi **drar nytta av varandra**. En större kännedom om Destination Sjuhärad och om aktörerna i vår region är nödvändig om vi ska kunna hjälpa varandra att växa.
- För att lyckas med strategin och för att bli framgångsrika mot 2030 krävs det således att vi **fortsätter arbeta gemensamt**, med **gemensam finansiering** och budget över kommungränserna.



Hållbar utveckling

- Ett genuint hållbarhetstänk ska genomsyra **alla** de aktiviteter och satsningar som görs inom besöksnäringen framåt.
 - Hållbarhetsklivet skapar en **samsyn** kring vilka principer som ska vägleda Destination Sjuhärads hållbarhetsarbete framåt.
1. Så lite onödig miljöpåverkan som möjligt
 2. Bra för boende och besökare
 3. Fler besökare när och där det inte är fullt
 4. Fler jobb och jobb som går att leva på

[Läs mer om Hållbarhetsklivet >>](#)



10. Införande av en årlig Pridevecka i
Bollebygds kommun (kf fattar slutligt beslut)
KS2025/221



§119

KS2025/221

Införande av en årlig Pridevecka i Bollebygds kommun

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunfullmäktige beslutar att införa en årlig Pridevecka i Bollebygds kommun från och med 2026. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att sätta ihop en arbetsgrupp som håller samman Prideveckan på ett kommunövergripande plan, med medverkan från föreningslivet som bjuds in.

Ärendet

Forskning visar att hbtqi-personer på gruppnivå har sämre hälsa jämfört med övrig befolkning. Det gäller framför allt den psykiska hälsan och kan delvis förklaras genom att hbtqi-personer är mer utsatta för diskriminering, trakasserier, hot och våld på grund av omgivningens negativa föreställningar om sexuell identitet och könsidentitet (Folkhälsomyndigheten 2023). Under 2025 fick alla tillsvidareanställda i Bollebygds kommun i uppdrag av kommunstyrelsen att genomföra en digital utbildning i normmedvetenhet. Syftet var att uppnå ökad medvetenhet och kunskap om normer i samhället samt kunskap om hur man bör agera för att vara så inkluderande som möjligt.

Tidigare har Prideveckan i Bollebygd initierats av en lokal förening men de senaste åren har ingen Pridevecka arrangerats. Det underlättar för planeringen och förutsägbarheten att kommunen står som arrangör.

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



I kommunens arbetsgivarpolitiska program står följande: "Vårt mångfalds- och jämställdhetsarbete skall grunda sig i en gemensam syn bland medarbetare och ledare på människors lika värde. Vår kommun skall förknippas med positiva mångfalds- och jämställdhetsvärden. För att ska skapa mervärde i kommunen i form av en ökad öppenhet och en ömsesidig acceptans. För att lyckas med detta måste vi arbeta aktivt med attityder och beteenden". I Bollebygds kommuns hållbarhetspolicy (Dnr: KS2020/30-5) står det att: "Ett socialt hållbart Bollebygd innebär ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever länge, med ett gott liv och god hälsa, utan orättfärdiga skillnader, där människor är delaktiga i samhällsutvecklingen och känner tillit till varandra och till samhällets olika delar".

Prideveckan i Bollebygd sker en vecka i maj eller juni varje år. Under Prideveckan kommer Bollebygds kommun att flagga enligt riktlinjerna för flaggning (Dnr KS2021/221). Syftet med Prideveckan är att lägga fokus på mångfald och allas rätt att vara sig själva, oavsett sexuell läggning eller könsidentitet. Kommunen eftersträvar ett jämlikt och inkluderande Bollebygd. Syftet är också att uppmärksamma och bekämpa diskriminering, trakasserier, hot och våld riktad mot målgruppen. Samordning, kommunikation och framtagande av kommunikationsmaterial inför Prideveckan sker via kommunstyrelseförvaltningen. Alla förvaltningar ska uppmärksamma Prideveckan. Prideveckan sker inom befintlig budget eller med stöd av extern finansiering.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att införa en årlig Pridevecka i Bollebygds kommun från och med 2026. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att sätta ihop en arbetsgrupp

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

som håller samman Prideveckan på ett kommunövergripande plan.

Ledamöternas förslag till beslut

Daniel Persson (SD) föreslår att förslaget om införande av en årlig Pridevecka i Bollebygds kommun avslås.

Ulf Rapp (S) föreslår följande som tilläggsförslag i andra meningen i förvaltningens förslag; ...med medverkan från föreningslivet som bjuds in. Meningen föreslås därmed lyda: Kommunstyrelsen ges i uppdrag att sätta ihop en arbetsgrupp som håller samman Prideveckan på ett kommunövergripande plan, *med medverkan från föreningslivet som bjuds in.*

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag, varav ett tilläggsförslag. Först ställer ordföranden förvaltningens förslag mot Daniel Perssons (SD) förslag om avslag och finner att arbetsutskottet beslutar enligt förvaltningens förslag till beslut. Därefter frågar ordföranden om arbetsutskottet bifaller eller avslår Ulf Rapps (S) tilläggsförslag och finner att det bifalls.

Beslutsunderlag

- Införande av en årlig Pridevecka i Bollebygds kommun

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

11. Tillskott till löneutökningsutrymme 2025 (kf fattar slutligt beslut) KS2025/114



§128

KS2025/114

Tillskott till löneutökningsutrymme 2025

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att tillskjuta medel om 4,5 mnkr för löneutökningsutrymmet 2025. Budgettillskottet finansieras genom att sänka kommunens budgeterade resultat med motsvarande belopp.

Ärendet

Lönerörelsen 2025 var en av de största lönerörelserna under överskådlig tid då drygt 500 löneavtal på den svenska arbetsmarknaden omförhandlades. I enlighet med den svenska modellen sattes det så kallade märket mellan parterna inom den svenska industrin på den internationellt konkurrensutsatta marknaden. Märket blir normerande för den övriga arbetsmarknaden. Märket är nu satt till 6,4% för åren 2025 och 2026. Utfallet 2025 är 3,4% och 2026 3 %. Kollektivavtalen mellan Sveriges kommuner och regioner (SKR) och de fackliga organisationerna inom kommunernas verksamhet är nu tecknade utifrån märket då det är normerande. Det innebär att tillämpliga huvudöverenskommelser om lön och andra villkor (HÖK) att anpassas till det. I budget 2025 finns ett löneökningensutrymme om 6,1 mnkr och utfallet blev 10,6 mnkr vilket innebär att det saknas löneökningensutrymme motsvarar ca 4,5 mkr på helår. Anledningen till den stora skillnaden beror på flera delar, bl.a. blev löneutrymmet högre jämfört med den bedömning som gjordes när budgeten satt samt att den totala lönesumman som omfattas Beslutat löneökningensutrymme är budgeterad under finansförvaltningen. Utrymmet fördelas sedan till nämnderna enligt utfall.

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Alternativ 1

Det första alternativet innebär att de delarna i löneöversynen som överskrider avsatt utrymme hanteras inom respektive nämnds budget.

Alternativ 2

Det andra alternativet innebär att mellanskillnaden mellan fördelas från resultatet till löneökningstrymmet på finansförvaltningen. Beslut utifrån alternativ två innebär att beslut måste fattas av kommunfullmäktige då det är ett beslut om att fördela budgetmedel över förvaltningsgränserna.

Kommunstyrelseförvaltningen bedömer att beslut i enlighet med alternativ 1 kommer att leda till svårigheter för förvaltningarna att klara effektiviseringskraven i budget 2025 och försvåra förvaltningarnas arbete. Utifrån det är ett beslut enligt alternativ 2 att föredra. Väljs alternativ 2 måste ett beslut om att omfördela i budgeten fattas av kommunfullmäktige.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att tillskjuta medel om 4,5 mkr för löneutökningstrymmet 2025. Budgettillskottet finansieras genom att sänka kommunens budgeterade resultat med motsvarande belopp.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Tillskott till löneutökningstrymme 2025

Skickas till

Kommunstyrelsen

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

12. Delårsrapport augusti 2025, kommunstyrelsen KS2025/239



§125

KS2025/239

Delårsrapport augusti 2025, kommunstyrelsen

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen godkänner delårsrapport augusti 2025.

Ärendet

Kommunstyrelsen har upprättat delårsrapport för kommunstyrelsens verksamheter under 2025. Delårsresultatet visar på ett överskott på 2,2 mnkr och prognosen för helår är 0. Av kommunstyrelsens 5 mål prognosticeras att 4 mål kommer uppnås och ett uppnås delvis. Sjukfrånvaron har ökat marginellt, från 1,48 % till 1,53 %, men är på fortsatt mycket låg nivå.

Kommunstyrelsen rapporterar framsteg inom näringslivsutveckling, personalengagemang, fritidsutbud, hållbarhet, kollektivtrafik och internkontroll under första halvåret 2025. Ekonomin förväntas gå i linje med budget, och flera investeringsprojekt fortskrider enligt plan.

- Näringslivsutveckling prioriteras: Kommunen har genomfört företagsbesök, frukostmöten och samarbeten med högskola för att stödja tillväxtföretag. En ny näringslivsstrategi och handlingsplan har tagits fram baserat på företagens önskemål. Etableringsgrupper och digitala verktyg som SiteFinder används för att underlätta företagsetableringar.

- Attraktiv arbetsgivare med högt medarbetarengagemang:

Kommunstyrelseförvaltningen nådde ett HME-resultat på 96 för 2025, vilket

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

indikerar hög trivsel och meningsfullt arbete. Distansarbete och regelbundna träffar bidrar till detta.

- Utveckling av fritids- och kulturaktiviteter: Detaljplanering för rekreatiomsområdet Rinna prioriteras med fokus på motionsslingor och biologisk mångfald. Planen ingår i ett forskningsprojekt med Boråsregionen och Chalmers. Målet är delvis uppfyllt.
- Energi- och hållbarhetsarbete: Energiförbrukningen i kommunala fastigheter har minskat genom tekniska förbättringar som LED-belysning och värmepumpar. En utredning om gemensam energiproduktion med grannkommuner visade låg vindkraftspotential men möjlig solkraft. Planer för publik laddinfrastruktur och mobilitetsplan pågår.
- Kollektivtrafik utökas: Kommunen arbetar kontinuerligt med Västtrafik för att förbättra kollektivtrafiken, särskilt i Olsfors, Hultafors och Töllesjö. Nya turer på linjerna 122 och 402 har införts med utvärdering planerad till 2026.
- Ekonomisk stabilitet med budget i balans: Kommunstyrelsens ekonomi visar ett prognostiserat helårsresultat i linje med budget. Intäkter överstiger budget medan kostnader förväntas öka senare under året. Investeringsprojekt som skolutbyggnad och gruppbofast LSS pågår enligt plan.
- Personal och kompetensförsörjning: Antalet anställda har ökat, och sjukfrånvaron är låg. Svårigheter att rekrytera kompetent personal inom vissa områden, särskilt HR, hanteras med prioriteringar och samarbete med andra kommuner. Fokus på mångfald, jämställdhet och normmedvetenhet fortsätter.
- Informationssäkerhet och internkontroll stärks: Kommunen har inte drabbats av lyckade cyberattacker men bevakar säkerheten noggrant. Ett behandlingsregister för personuppgifter enligt GDPR är under uppbyggnad. Medarbetare utbildas i dataskydd och förberedelser för den nya cybersäkerhetslagen pågår. Kommunen

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



har förbättrat sin cybersäkerhetsnivå enligt MSB:s modell.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner delårsrapport augusti 2025.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Delårsrapport augusti 2025, kommunstyrelsen
- Delårsrapport 2025, kommunstyrelsen

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Delårsrapport 2025, kommunstyrelsen

1 Sammanfattning

Kommunstyrelsen rapporterar framsteg inom näringslivsutveckling, personalengagemang, fritidsutbud, hållbarhet, kollektivtrafik och internkontroll under första halvåret 2025. Ekonomin förväntas gå i linje med budget, och flera investeringsprojekt fortskrider enligt plan.

• **Näringslivsutveckling prioriteras:** Kommunen har genomfört företagsbesök, frukostmöten och samarbeten med högskola för att stödja tillväxtföretag. En ny näringslivsstrategi och handlingsplan har tagits fram baserat på företagens önskemål. Etableringsgrupper och digitala verktyg som SiteFinder används för att underlätta företagsetableringar. [\[1\]](#) [\[2\]](#)

• **Attraktiv arbetsgivare med högt medarbetarengagemang:** Kommunstyrelseförvaltningen nådde ett HME-resultat på 96 för 2025, vilket indikerar hög trivsel och meningsfullt arbete. Distansarbete och regelbundna träffar bidrar till detta. [\[3\]](#) [\[4\]](#)

• **Utveckling av fritids- och kulturaktiviteter:** Detaljplanering för rekreationsområdet Rinna prioriteras med fokus på motionsslingor och biologisk mångfald. Planen ingår i ett forskningsprojekt med Boråsregionen och Chalmers. Målet är delvis uppfyllt. [\[5\]](#) [\[6\]](#)

• **Energi- och hållbarhetsarbete:** Energiförbrukningen i kommunala fastigheter har minskat genom tekniska förbättringar som LED-belysning och värmepumpar. En utredning om gemensam energiproduktion med grannkommuner visade låg vindkraftspotential men möjlig solkraft. Planer för publik laddinfrastruktur och mobilitetsplan pågår. [\[7\]](#) [\[8\]](#)

• **Kollektivtrafik utökas:** Kommunen arbetar kontinuerligt med Västtrafik för att förbättra kollektivtrafiken, särskilt i Olsfors, Hultafors och Tölleby. Nya turer på linjerna 122 och 402 har införts med utvärdering planerad till 2026. [\[9\]](#) [\[10\]](#)

• **Ekonomisk stabilitet med budget i balans:** Kommunstyrelsens ekonomi visar ett prognostiserat helårsresultat i linje med budget. Intäkter överstiger budget medan kostnader förväntas öka senare under året. Investeringsprojekt som skolutbyggnad och gruppboende LSS pågår enligt plan. [\[11\]](#) [\[12\]](#)

• **Personal och kompetensförsörjning:** Antalet anställda har ökat, och sjukfrånvaron är låg. Svårigheter att rekrytera kompetent personal inom vissa områden, särskilt HR, hanteras med prioriteringar och samarbete med andra kommuner. Fokus på mångfald, jämställdhet och normmedvetenhet fortsätter. [\[13\]](#) [\[14\]](#)

• **Informationssäkerhet och internkontroll stärks:** Kommunen har inte drabbats av lyckade cyberattacker men bevakar säkerheten noggrant. Ett behandlingsregister för personuppgifter enligt GDPR är under uppbyggnad. Medarbetare utbildas i dataskydd och förberedelser för den nya cybersäkerhetslagen pågår. Kommunen har förbättrat sin cybersäkerhetsnivå enligt MSB:s modell. [\[15\]](#) [\[16\]](#)

2 Uppföljning av nämndens mål och nyckeltal

2.1 Företagande

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

Kommunen har tre prioriterade områden med riktade aktiviteter; träff med näringslivsorganisationer, företagsbesök samt frukostmöte.

Träff med näringslivsorganisationerna samt olika branscher fördelat över hela kommunen har genomförts vid tre tillfällen. Företagsbesök har genomförts under tre förmiddagar enligt sammanträdesplan. Fler företagsbesök är gjorda förutom sammanträdesplanen, då det är fler företag som vill träffa kommunledningen. Kommunen har genomfört ett frukostmöte tillsammans med företag under våren.

En ny näringslivsstrategi och näringslivspolicy antogs av kommunfullmäktige i september 2024. En handlingsplan har under första delen av 2025 tagits fram. Handlingsplan har tagits fram utifrån företagens önskemål tillsammans med näringslivschef samt kommundirektörens ledningsgrupp.

Övriga riktade aktiviteter till företagare har varit:

- Företagsrevitaliseringsprojekt tillsammans med Högskolan i Skövde. Stötta tillväxtföretag. Besökt 15 företag i kommunen under våren och tillsammans med innovationssystemet stöttat företagen i sin fortsatta tillväxtresa. Projektet avslutades vid halvårsskiftet.
- Företagsstart Sjuhärad (råd, stöd och hjälp till nystartade företag). Där även lokala företag berättar om sina tillväxtresor på de allmänna träffarna som är gjorda under våren. Träffarna hålls tillsammans med våra lokala bankkontor samt redovisningsföretag i kommunen.
- Etableringsgrupp som tar emot företag som vill etablera sin verksamhet i kommunen. "En väg in". Gruppen består av näringslivschef, plan- & exploateringschef samt mark- & exploateringsingenjör. Fler parter tas in vid behov.

En utvidgad etableringsgrupp för kommunen som helhet har formaterats under våren 2025. Syftet med den utvidgade grupp är att samtliga förvaltningar ska få kännedom om vad som pågår samt hela kommunens betydelse för att marknadsföra och erhålla etableringar till kommunen. Gruppen kommer att träffas första gången hösten 2025. En representant per förvaltning utses av varje förvaltningschef.

- SiteFinder som tillsammans med BRB Boråsregionens, Business Region Borås presenterar alla befintliga och tilltänka etableringsområden i regionen. Bollebygds kommun har lagt in verksamhetsmark för etablering på SiteFinder. Verksamhetsmarken uppdateras kontinuerligt.
- Tematräffar tillsammans med företagen.

Kommunen har även anordnad exploatörsträff där kommunens planprocess har presenterats samt upphandlingsträffar inför upphandling av mark- och byggarbeten.

Verksamhetsmål	Indikatorer
----------------	-------------

2.2 Personalförsörjning – attraktiv arbetsgivare

Bollebygds attraktivitet som arbetsgivare ska förbättras.

Kommunstyrelseförvaltningens resultat för HME (Hållbart medarbetarengagemang) 2025, var 96, vilket är ett mycket högt resultat. Det höga resultatet visar på att medarbetarna på Kommunstyrelseförvaltningen trivs och har ett meningsfullt arbete. En bidragande anledning är troligtvis möjligheten att arbeta på distans, både hemma och på distansarbetsplatsen i Göteborg. På så sätt kan medarbetaren i dialog med sin chef lägga upp sitt arbete så som det passar för respektive medarbetare. I röda trådensamtalen har också chef och medarbetare dialog om arbetet, arbetsmiljö, hälsa och framtida utveckling. Det bidrar till ett hållbart medarbetarengagemang. Förvaltningen samlas regelbundet för halv eller heldagar där arbete sker med gemensamma frågor och möjlighet ges att träffas även över

enhetsgränserna, det skapar förståelse för varandras frågor och bidrar till nya samarbeten. medarbetarna uttrycker att dessa träffar är värdefulla och bidrar till ett gott samarbete.

Verksamhetsmål	Indikatorer				
		Utfall	Mål	Måluppfyllnad	Period
	 Hållbart Medarbetar Engagemang (HME)	96	80	120 %	2025
		92	88	104,55 %	2024
		90	71	126,76 %	2023
		0	70	0 %	2022
		83			2021

Utfallet på HME(Hållbart medarbetarengagemang) var 96 2025 vilket innebär att målet är väl uppfyllt.

2.3 Fritid

Utveckla kommunens utbud av fritids- och kulturaktiviteter.

Kommunstyrelsen beslutade om planprioritering 2025 på sitt möte 17 juni 2025 och i den finns detaljplan för Rinnaområdet med som en prioriterad plan. Detaljplan för rekreationsområdet kommer att påbörjas under 2025. Syftet är att den västra delen av området ska bli rekreationsområde med motionsslingor, elljusspår mm. Området innehåller höga värden inom biologisk mångfald, naturmiljöer, ekosystemtjänster men också höga sociala värden. Området kommer ingå som en del av ett forskningsprojekt tillsammans med Boråsregionen och Chalmers vilket finansieras av Formas.

Målet anses delvis uppfyllt

2.4 Hållbarhet, samhällsutveckling och miljö

Samtliga nämnder ska arbeta med insatser som bidrar till att kommunens energianvändning minskar.

Fastighetsavdelningen arbetar sedan länge med att minska energianvändningen i sina fastigheter. I kommunhuset har flera viktiga åtgärder genomförts under de senaste åren för att förbättra energieffektiviteten och samtidigt skapa en bättre inomhusmiljö. År 2011 byttes det stora ventilationsaggregatet ut mot ett modernt och mer energisnålt aggregat. Detta kompletterades 2020 med ett byte av ett mindre aggregat på plan 3 samt en värmepump till detta. Båda insatserna har bidragit till minskad energiförbrukning. I underhållsplanen ligger ytterligare ett byte av ett ventilationsaggregat inom kort framtid. Parallellt har termostater bytts ut på flera våningsplan för att ge bättre styrning av inomhustemperaturen. Även belysningen har förbättrats genom successiva byten till LED, vilket har gett både energibesparingar och förbättrad ljusmiljö. Under 2025 fortsätter detta arbete då plan 3 får ny sensorstyrd LED-belysning.

	El	Fjärrvärme	Totalt
2018	108	138	246
2019	93	124	217
2020	116	137	253
2021	116	141	257
2022	110	144	254
2023	99	143	242

Energianvändningen 2023 var något lägre än de tre tidigare åren, men högre än 2019 då energianvändningen var som lägst. Någon tydlig förändring i samband med övergången distansarbete efter pandemin har inte märkts.

Kommunstyrelsen har även bidragit till målet genom att en

informationsinsats har genomförts.

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

Ett uppdrag har givits till kommundirektörerna i Bollebygd, Härryda och Marks kommuner att utreda om det finns möjlighet att sametablara energiproduktion med vind- och solkraft i området i anslutning till samtliga tre kommuner.

Återrapportering av uppdraget gav till kommunstyrelsen 17 juni 2025. Uppdraget genomfördes tillsammans med Marks kommun då Härryda kommun meddelade att de deltar i uppdraget. Undersökningar inom uppdragets ramar visar området har låg eller ingen potential för utbyggnad av vindkraft och att det finns potential för solkraft även om det skulle kräva en annan forma av analyser för att fastslå hur stor den är. Under första hälften av 2025 har följande aktiviteter genomförts för att aktivt arbeta med planen för publik laddinfrastruktur:

- Uppdatering av kartan över publika laddpunkter i Bollebygd för att ha en aktuell nulägesbild. Laddpunkter har tillkommit, särskilt en station för snabbladdning på tankstationen vid riksväg 40.
- Framtagande av rutiner för hur kommunen kan bemöta eventuellt intresse att installera publik laddning på kommunens mark har påbörjats. I dagsläge förväntas intresset vara litet till obefintlig då det är svårt att få ekonomi i publik laddning i Bollebygd där många elbilsägare har egna laddpunkter hemmavid och där besöksstrafikens behov verkar vara uppfyllda.
- Kontakt med större hyresvärdar har tagits för att undersöka nuläget avseende befintliga laddpunkter eller strategier. Nyttjandegraden av befintliga publika laddpunkter är begränsad vilket gör att laddpunkterna ekonomisk sett inte är attraktiva
- En inledande analys har påbörjats av kommunens arbete för att uppfylla lagkravet av laddpunkter. I september kommer det att

genomföras en resvaneundersökning bland kommunens medarbetare för att identifiera behov av möjliga publika laddpunkter på kommunens fastigheter.

- Samtal med ett intresserat företag avseende en snabbladdare i Bollebygd centrum. En avsiktsförklaring har undertecknats med ett företag som visat intresse för att uppföra en snabbladdare har tecknats. Avsiktsförklaringen är för att företaget ska kunna utreda förutsättningar för nätanslutning och ekonomiskt stöd.
- Arbete med en mobilitetsplan har påbörjats och planen för laddinfrastruktur kommer möjligtvis kunna arbetas in i mobilitetsplanen.

2.5 Kollektivtrafik

Utöka kollektivtrafiken i hela kommunen med störst fokus på Olsfors, Hultafors och Töllsjö.

Dialog förs kontinuerligt med Västtrafik om behovet av utökning av kollektivtrafik. Kommunen framför kontinuerligt sina yttringar kring behovet av utökad kollektivtrafik, både via Boråsregionen, BHU (beredning för hållbar utveckling) samt till IKN (infrastruktur- och kollektivtrafikenämnden). Kommunen lyfter ärenden till IKN och Västtrafik att kommunen önskar vara med i pilotprojektet Bus on Demand, ett flexibelt trafiksystem som skulle kunna utgöra ett bra inslag i kommunen. Kommunstyrelsen arbetsutskott och kommundirektör har också träffat regionutvecklingsdirektören i Västra Götalandsregionen för en dialog kring kollektivtrafik.

Kommunen behöver parallellt arbeta med att få ut information om närtrafik och anropsstyrd trafik som är en delar av kollektivtrafiken.

I december 2024 tillsattes en tur i vardera riktningen på linje 122 som

trafikerar Bollebygd -Töllsjö, utvärdering sker i början av 2026.

Tillköp har skett på linje 402 som trafikerar Bollebygd-Sandared. Två turer per riktning har införts från och med den augusti 2025. De tillsatta turerna går inte under skollov och helgdagar, då det var ett krav från Västtrafik för att närtrafik inte ska försvinna. Kommunen kommer att utvärdera satsningen under 2025-2026.

Kommunen är en kontinuerlig dialog med Västtrafik om möjligheten att införa kollektivtrafik på hela sträckan Bollebygd-Storskogen.

Då kommunen inte äger frågan utan måste arbeta via Västtrafik är det svårt att helt på egen hand påverka utfallet.

Målet anses uppfyllt.

2.6 Uppföljning av nämndens mål och nyckeltal

Mål	Uppnått	Delvis uppnått	Ej uppnått
Företagande			
Företag i Bollebygd ska ha goda möjligheter att etableras, verka och utvecklas i kommunen.	x		
Personalförsörjning – attraktiv arbetsgivare			
Bollebygds attraktivitet som arbetsgivare ska förbättras	x		
Fritid			
Utveckla kommunens utbud av fritids- och kulturaktiviteter.		x	
Hållbarhet, samhällsutveckling och miljö			
Bollebygds kommun ska ha en hög ambitionsnivå och öka takten i omställningen till en hållbar utveckling	x		
Kollektivtrafik			
Utöka kollektivtrafiken i hela kommunen med störst fokus på Olsfors, Hultafors och Töllsjö.	x		

3 Utredningsuppdrag

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

Ej aktuellt att göra utvärdering i nuläget då det precis införts.

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

Arbetet löper på och kommer redovisas under hösten, en första dialog har skett på planberedning. Detaljplan och andra förutsättningar finns för utbyggnad.

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

Arbetet löper på och kommer redovisas under hösten, en första dialog har skett på planberedning.

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

Under våren har förslag har arbetats fram med hjälp och inspel från kommunlednings-grupp, hållbarhetsråd, ungdomsråd, pensionärsråd och tjänstepersoner. En rapport med förslag på uppdrag och mål lämnas till kommunstyrelsen i september 2025.

För att förslagen ska leda till en sammanhållen styrning och uppföljning och stödja befintliga strukturer och styrdokument har några av förslagen utformats som uppdrag som ska stärka kommunens genomförandekapacitet avseende hållbarhetsarbetet på en generell nivå.

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

Återrapportering av uppdraget gav till kommunstyrelsen 17 juni 2025. Uppdraget genomfördes tillsammans med Marks kommun då Härryda kommun meddelade att de deltar i uppdraget. Undersökningar inom uppdragets ramar visar området har låg eller ingen potential för utbyggnad av vindkraft och att det finns potential för solkraft även om det skulle kräva en annan forma av analyser för att fastslå hur stor den är.

3.6 Kommunstyrelsen får i uppdrag att genomföra en inventering av möjlig kommunal mark för bostadsbyggande i Olsfors och Tölsjö samt ekonomiska underlag för genomförande

Förvaltningen har tittat på kommunal mark i huvudsak men även på mindre områden av privatägd mark som har potential. Inventeringen har gjorts genom att studera gällande strategiska dokument och gällande detaljplaner samt de utredningar och lokaliseringsstudier som redan gjorts för respektive område.

3.7 Samtliga nämnder ges i uppdrag att analysera kostnadsnivån i sina verksamheter utifrån nettokostnadsavvikelsen och ta fram och genomföra åtgärder så att verksamheter med högre kostnader närmar sig genomsnittet i riket

Kommunstyrelsen bedriver inga verksamheter där nettokostnadsavvikelser finns.

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

Arbete pågår för närvarande med behovsbeskrivning som beräknas bli klart under hösten. Arbete med ny detaljplan planeras startas upp under hösten

och inleds med medborgardialog. Resultatet av medborgardialogen kommer införlivas i projektdirektivet för nytt skolområde

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

Verksamhetsbeskrivning och behovs beskrivning är genomförd utifrån ett verksamhetsperspektiv. Arbetet ska kompletteras utifrån dimensionering och ekonomi under året. Arbeta med detaljplan startas upp under hösten 2025.

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

Verksamhetsbeskrivning är genomförd av verksamheten.

Behovsbeskrivningar och ekonomiska analyser är uppstartade och beror till stor grad på vilken dimensionering som väljs. Lokaliseringsstudie pågår, beslut om projektdirektiv kan tas först efter att lokaliseringen är klarlagd.

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

Projektdirektiv är under framtagande och inriktas mot att tillskapa mötesrum på Göteborgsvägen 19 som kan frigöra yta i kommunhuset för att möta Individ- och familjeomsorgens behov.

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

Förvaltningen har tagit fram olika kategorier av hallar med tillhörande ekonomiska kalkyler. Beslut finns på att allaktivitetshallen ska anläggas på befintligt skolområde och arbete pågår med att analysera olika placeringar utifrån tids- och lämplighetsaspekter.

3.13 Utredda förutsättningar och behov av utbyggd förskola i Olsfors.

Det finns goda byggnadstekniska möjligheter att bygga ut och tillräckligt med yta finns. Däremot finns det tveksamheter kring framtida behov av utökning och en befolknings-prognos per delområde i kommunen har

beställts men ännu inte levererats.

4 Ekonomi

4.1 Budget och budgetändringar

Verksamhet	Ursprunglig ram 2025	Lönerevision	Total ram 2025
Kommunstyrelsen	-77,2	-0,8	-78,0

Ursprunglig budgetram för kommunstyrelsen var -77,2 mnkr. Tillskott för lönerörelsen 2025 är 0,8 mnkr. Lönerevisionen är kompenserad till nämnderna med faktiskt utfall lönerevision.

4.2 Resultat och prognos, övergripande

	Jan-aug 2025			Jan-aug 2024	Helår 2025			Helår 2024
	Utfall	Budg.	Avvik.	Utfall	Prog utfall	Budg.	Prog avvik.	Utfall
Bidragsintäkter	0,7	0,1	0,6	0,9	0,9	0,2	0,7	1,2
Övriga intäkter	3,4	2,0	1,4	3,8	4,0	3,0	1,0	5,5
Summa intäkter	4,1	2,1	2,0	4,7	4,9	3,2	1,7	6,7
Bidrag	-1,4	-1,0	-0,4	-1,6	-1,4	-1,4	0,0	-2,1
Köpt huvudverksamhet	-9,7	-10,2	0,5	-9,7	-15,4	-15,3	-0,1	-14,4
Personalkostnader	-24,7	-25,4	0,8	-25,1	-39,5	-40,5	1,0	-38,5
Lokal- och fastighetskostnader	-2,1	-1,8	-0,3	-4,0	-2,9	-2,7	-0,2	-6,0
Övriga kostnader	-10,8	-10,4	-0,4	-11,4	-18,0	-15,6	-2,4	-17,6
Kapitalkostnader	-3,7	-3,8	0,1	-3,7	-5,7	-5,7	0,0	-5,5
Summa kostnader	-52,4	-52,6	0,3	-55,5	-82,9	-81,2	-1,7	-84,1
Nettokostnad	-48,3	-50,5	2,2	-50,8	-78,0	-78,0	0,0	-77,4

Belopp i mnkr. Avrundningar förekommer i tabellen.

Utfallet för perioden är lägre än budgeterat.

Intäkterna uppgick till 4,1 mnkr vilket är över budget på, 2,1 mnkr. Mer

bidragsintäkter än budgeterat påverkar prognosen. Även övriga intäkter är högre än budgeterat, vilket huvudsakligen beror på detaljplaner som drivs av exploatörer.

Kommunen ansvarar för dessa planer och vidarefakturerar kostnaderna. För helåret förväntas intäkterna bli 4,9 mnkr, vilket innebär ett överskott på +1,7 mnkr jämfört med den ursprungliga budgeten

Kostnaderna i perioden uppgick till 52,4 mnkr vilket är lägre än budgeterat. Den positiva avvikelsen förklaras att verksamheterna förväntar sig större kostnader senare under året som ännu inte uppstått.

För helåret förväntas kostnaderna bli 82,9 mnkr, vilket innebär ett underskott på -1,7 mnkr. Den största avvikelsen för helåret är för övriga kostnader. Underskottet avser främst straffavgifter och administrativa tjänster. Det har även tagits vissa kostnader som egentligen borde ha redovisats föregående år men inte varit kända vid bokslutstillfället.

Sammanfattningsvis förväntas verksamheten gå i linje med budget. De ökade intäkterna under året balanserar upp de ökade kostnaderna, vilket ger ett stabilt helårsresultat.

4.3 Resultat och prognos, per verksamhet

	Jan-aug 2025			Jan-aug 2024	Helår 2025			Helår 2024
	Utfall	Budg.	Avvik.	Utfall	Prog utfall	Budg.	Prog avvik.	Utfall
Kommunstyrelsens ordf	-1,7	-1,7	0,0	-1,6	-2,6	-2,5	-0,1	-2,4
Kommundirektör	-22,1	-23,0	0,9	-24,2	-34,6	-35,1	0,5	-36,6
Ekonomichef	-13,8	-14,0	0,2	-12,6	-21,5	-21,5	0,0	-19,4
HR-chef	-5,3	-6,4	1,0	-5,2	-10,3	-10,3	0,0	-8,7
Planchef	-5,5	-5,5	0,1	-7,1	-9,0	-8,6	-0,4	-10,2
Totalt	-48,3	-50,5	2,2	-50,8	-78,0	-78,0	0,0	-77,4

Belopp i mnkr. Avrundningar förekommer i tabellen.

Kommunstyrelsens prognos för helåret är ett resultat i linje med budget.

Kommunstyrelsens ordförande:

Under kommunstyrelsens ordförande budgeteras kostnader hänförliga till den politiska verksamheten, främst arvoden.

Kommunstyrelsens ordförande prognostiserar ett budgetunderskott -0,1 mnkr för året. Arvodet överstiger det belopp som budgeten har baserats på.

Kommundirektörens avdelning:

Under kommundirektörens avdelning budgeteras flera av de kommunövergripande kostnaderna såsom räddningstjänst, lokaler, färdtjänst och kollektivtrafik. Kommundirektörens avdelning rymmer även kanslienheten med tillhörande kanslichef.

En förändring jämt emot föregående år är att endast lokaler som används av kommunstyrelsen redovisas under kommunstyrelsen.

Tidigare har en del tomma lokaler samt brandstationen redovisats under kommunstyrelsen. Från och med 2025 redovisas dessa under teknik- och servicenämnden och motsvarande ramväxling har skett.

En viss osäkerhet finns här kopplat till kostnader för färdtjänst där inte kommunen kan påverka kostnadsutvecklingen i någon större utsträckning.

Den positiva avvikelser i perioden och prognostiserat utfall helår härrör till vakanser och till viss del reducerad PO-tillägg. Även kostnader som ännu inte uppstått påverkar utfallet i perioden.

Kommundirektör prognostiserar ett budgetöverskott +0,5 mnkr för året.

Ekonomiavdelningen:

Under ekonomiavdelningen budgeteras kostnader för kommunens ekonomiadministration, upphandling, redovisningsenhet och IT-enhet.

Ekonomichef prognostiserar ett helårsresultat i linje med budget.

HR-avdelningen:

Under HR-avdelningen budgeteras kostnader för kommunens HR-funktion, lönespecialister, fackliga kostnader, samt kostnader för reception.

Den positiva avvikelser i perioden förklaras att verksamheten har kostnader som ännu inte uppstått. En stor del av HR-avdelningens kostnader uppstår senare under året, vilket förklarar avviket.

Det finns dock en osäkerhet över hur det ökade friskvårdsbidraget kommer att påverka nyttjandegraden av friskvårdsbidrag. Ett möjligt scenario är att ett höjt bidrag skulle kunna innebära att en högre andel anställda utnyttjar bidraget vilket skulle kunna öka kostnaden mer än ramtilldelningen.

HR prognostiserar ett helårsresultat i linje med budget.

Plan och Exploatering:

Här redovisas kostnader för kommunens planarbete samt planerade exploateringsprojekt. Vinst från försäljning av exploateringstomter kommer inte nämnas till godo enligt investeringsriktlinjerna utan hamnar på finansförvaltningen. Även kostnader som hör till kommunens GIS-verksamhet ligger under enheten.

Planchef prognostiserar ett budgetunderskott -0,4 mnkr för helåret. Underskottet förklaras av rättegångskostnader samt licenser för kartprogram.

4.4 Prognoserna under året, samt eventuella åtgärder

	februari	april	augusti	oktober
Prognos för helårsresultatet	0,0	+0,6	0,0	

I april prognostiserade verksamheten ett årsresultat +0,6 mnkr, som var ett överskott på kommundirektörens ansvar.

Den största anledningen var att tillköp av kollektivtrafik lämnade överskott medan det i augustiprognosen görs bedömningen att hela beloppet av tillköpt kollektivtrafik kommer nyttjas under året.

I augustiprognosen visar kommundirektören fortsatt överskott, vilket dock balanseras av underskott inom plan- och exploateringschefens och

kommunstyrelsens ordförandes ansvarsområden.

4.5 Investeringar

Investeringsredovisning	Budget KF	Justering	Utfall	Prognos	Avvikelse
KS	4,0		2,0	4,0	0,0
Skola 7-9 förstudie	5,0		1,4	4,2	0,8
Rivning Skolv		2,0	0,3	0,9	1,1
GB LSS	23,0	7,0	13,8	24,0	6,0
Summa	32,0	9,0	17,5	33,1	7,9

Belopp i mnkr. Avrundningar förekommer i tabellen.

Justerings poster avser tidigare fattade investeringsbeslut där ombudgetering skett till 2025.

Reinvestering KS: Prognostiseras att nyttjas under året.

Skola 7-9 förstudie/projektering: Under första halvåret 2025 har förstudien genomförts enligt plan, och kommunstyrelsen har fattat beslut om att gå vidare med projektering samt äska investeringsmedel för byggnationen. Nästa steg är att ta fram ett förfrågningsunderlag för en totalentreprenad. Upphandlingen av konsult är påbörjad vid halvårsskiftet och blev klar i mitten av september.

Rivning Skolvägen 3-4: Rivningsarbetet är slutfört, men slutbesked har ännu inte erhållits. Viss kompletterande dokumentation återstår.

Gruppbostad LSS: Slutbesiktning genomförd, ett fåtal kvarstående åtgärder återstår. Dessa beräknas vara åtgärdade till mitten av september. Inflyttning planeras till 1 oktober 2025.

5 Medarbetare

5.1 Personalstatistik

	Perioden innevarande år			Perioden föregående år		
	Kvinnor	Män	Totalt	Kvinnor	Män	Totalt
Antal tillsvidareanställda	30	21	51	28	18	46
Andel tillsvidareanställda (%)	58,82	41,18	100	60,87	39,13	100
Antal visstidsanställda	2	0	2	2	0	2
Andel visstidsanställda (%)	100	0	100	100	0	100
Antal timavlönade (timmar)	105,75	0	105,75	421,59	1	422,59
Övertid/fyllnad/mertid (tim)	6,97	11,5	18,47	40,89	68,08	108,97
Andel tillsvidare m. heltid (%)	90	100	94,12	92,86	100	95,65
Sjukfrånvaro (%)	1,57	1,46	1,53	2,07	0,47	1,48
Sjukfrånvaro mer än 60 dagar (%)	43,74	0	27,04	44,81	0	39,55
Sjukfrånvaro under 29 år (%)	0	4,64	1,6	6,6	9,1	7,21
Sjukfrånvaro 30-49 år (%)	2,75	0,95	1,95	6,68	4,11	6,21
Sjukfrånvaro över 50 år (%)	0,65	1,78	1,05	8,39	5,72	8,03

Jämfört med 2024 är det fem fler anställda på kommunstyrelseförvaltningen. Ökningen beror på att de vakanta tjänster som funnits på förvaltningen nu är tillsatta. Sjukfrånvaron ligger på en fortsatt låg nivå. Den låga sjukfrånvaron beror antagligen på att medarbetare i Kommunstyrelseförvaltningen har möjlighet till distansarbetet vid lättare åkommor som gör att man fortfarande kan arbeta fast inte på plats på kontoret. Den längre sjukfrånvaron kan kopplas till enstaka medarbetare med längre sjukfrånvaro. Förvaltningens chefer arbetar aktivt med rehabilitering tillbaka till ordinarie arbete vid sjukdom.

5.2 Kompetensförsörjning

Precis som andra kommuner har Bollebygds kommun utmaningar när det gäller kompetensförsörjning. Arbetskraften på ett generellt plan räcker inte till och som arbetsgivare gäller det hela tiden att arbeta för att vara en attraktiv arbetsgivare och ha en god arbetsmiljö ur alla aspekter.

På kommunstyrelseförvaltningen märks utmaningarna framförallt i ökade svårigheter att rekrytera kompetenta medarbetare med den utbildning och den erfarenhet som krävs för att arbeta på förvaltningen. Att behålla och utveckla befintliga medarbetare blir allt viktigare och utifrån det lyfter förvaltningens chefer kontinuerligt kompetensutvecklings- och utvecklingsbehov med medarbetarna i Röda tråden-samtalen.

5.3 Mångfald och jämställdhet

Arbetet med mångfald och jämställdhet finns inbyggt i den regelbundna verksamheten och finns i årshjul och är på så vis en del av verksamhetsplaneringen. Frågor inom detta område lyfts regelbundet på arbetsplatsträffar i arbetsgrupperna. till stöd för arbetet finns framtagna rutiner och stödmaterial. Under 2025 ligger fokus på normmedvetenhet där medarbetare och chefer ska genomgå en digital utbildning i ämnet. Normmedvetenhet finns sedan på agenda för gruppdialog på APT. Frågan har varit uppe på APT i flera arbetsgrupper och kommer under året att komma upp i de resterande.

5.4 Arbetsmiljö och hälsa

Genom dialog i röda tråden samtalen följer cheferna på förvaltningen regelbundet upp medarbetarnas hälsa och arbetsmiljö på både distansarbetsplatsen och på kontoret. resultatet av medarbetarenkäten visar att medarbetarna på kommunstyrelseförvaltningen upplever en god arbetsmiljö och att de har ett meningsfullt arbete. Många medarbetare på förvaltningen har breda uppdrag med många olika arbetsuppgifter och det innebär att medarbetare tidvis upplever att de har splittrade arbetsdagar och inte hinner med sitt arbete. När det inträffar har chef och medarbetare

dialog om vad som ska prioriteras bort då det är viktigt att det finns balans mellan krav och resurser.

6 Internkontroll

6.1 Nämndens internkontrollplan

Hacker/cyberattack

Under året har inga lyckade hacker-/cyberattacker identifierats. I september fick kommunen information om att en av kommunens leverantörer, Miljödata, utsatts för attack och att personuppgifter från flera kunder röjts. Kommunen fick senare information om att personuppgifter från Bollebygds kommun ej läckt. Det sker ständigt försök och det är av stor vikt att fortsätta den fastslagna inriktningen på att förbättra säkerheten där så är möjligt utifrån såväl hårdvara, mjukvara som användarbeteende.

Kontinuitetsplanering

Under våren 2025 har kommunstyrelsen beslutat om kontinuitetsplan Plan B, "Förutsättningar och behov vid långvarigt elavbrott med störning på kost, vatten, drivmedel och värme". Verksamheterna fortsätter att färdigställa kontinuitetsplaner och rutiner för den samhällsviktaverksamheten.

MSB har tagit fram ett förslag på åtgärder med utökning av reservkraft för samhällsviktig verksamhet och en alternativ ledningsplats där vi också löser ut delar av kontinuitetsplaneringen som innebär delfinansiering på 50%.

Utbildningar och övningar utifrån kontinuitetsplanering med elavbrott genomförs under hela 2025 och våren 2026 för hela krisorganisationen.

Avtalsföljsamhet

Uppföljning görs i samband med årsrapporten.

Svårighet att rekrytera

Rekryteringsläget ser olika ut på Kommunstyrelseförvaltningen olika avdelningar beroende på hur tillgången inom berörda yrkesgrupper ser på arbetsmarknaden. På Kommunstyrelseförvaltningen är det framförallt HR avdelningen som har svårighet att rekrytera den kompetens som behövs. HR

avdelningen har inte lyckats tillsätta ett föräldraledighetsvikariat som HR specialist under ett år. Det beror främst på att det på arbetsmarknaden inte finns tillgänglig kompetens med den yrkeserfarenhet som är nödvändigt för att klara jobbet på HR avdelningen och som är villig att söka ett vikariat. Effekten av det är att arbetet på avdelningen måste prioriteras då avdelningen har för låg bemanning. På HR avdelningen finns också ett behov av systemförvaltarkompetens och även där har rekrytering inte lyckats. Det problemet har lösts genom ett samarbete med en annan kommun genom tjänsteköp. Övriga avdelningar har haft större möjligheter att rekrytera till de lediga tjänsterna som finns.

6.2 Övriga delar i internkontrollen

Kontrollpunkter för dataskyddsarbetet

Omvärldsläget och informationssäkerhet

Det aktuella omvärldsläget präglas av ökad digitalisering, fler cyberhot och nya regelverk som ställer högre krav på informationssäkerhet i offentlig sektor. Bollebygds kommun påverkas särskilt av förändringar som NIS2-direktivet och den kommande cybersäkerhets-lagen, som innebär skärpta krav på säkerhetsåtgärder och incidentrapportering. För att möta framtidens krav krävs fortsatt fokus på ledningens engagemang, kompetensutveckling och samordning av säkerhetsarbetet i hela organisationen.

Systematiskt arbete i hela kommunen

Dataskyddsarbetet bedrivs främst ute i förvaltningarna, med stöd från kommunens informationssäkerhetssamordnare. Kommunledningen har prioriterat att ge tillräckligt med tid och resurser till detta arbete, vilket har gjort det möjligt att arbeta kontinuerligt och strukturerat med dessa frågor.

Kommunstyrelseförvaltningen har som ett prioriterat område att upprätta ett behandlings-register i enlighet med dataskyddsförordningen (GDPR). Målet är att få en tydlig överblick över vilka personuppgifter som hanteras inom förvaltningen, i vilka sammanhang och på vilket sätt. Detta är viktigt för att säkerställa att vi följer gällande lagstiftning och för att stärka vår

informationssäkerhet.

Arbetet med att identifiera och dokumentera personuppgiftsbehandlingar pågår löpande, där områden redan kartlagts och dokumentationen har startat. Registret är ännu inte fullständigt, men det finns en åtgärdsplan för att det ska vara iordningställt och uppdaterat senast vid utgången av 2025.

Under hösten fortsätter arbetet med kartläggning och dokumentation, med hjälp av verksamhetsansvariga och granskning av nya eller förändrade behandlingar.

Behandlingsregistret är ett centralt verktyg för att kommunen ska kunna arbeta tryggt och lagenligt med personuppgifter.

Utbildning och medvetenhet

Kompetensutveckling är en viktig del av arbetet, och som stöd har har lektioner skickats ut till medarbetare med anställning längre än tre månader utbildningar i dataskydd och informationssäkerhet genom så kallade nanolektioner, vilket korta, digitala lektioner som ger grundläggande kunskap om GDPR och hur personuppgifter ska hanteras i praktiken. Drygt 70 % av medarbetarna har genomfört utbildningarna, vilket stärker förståelsen och engagemanget för dessa frågor. Det är avgörande att både kunskap om dataskyddsförordningen och engagemang finns i organisationens ledning.

Utmaningar och lösningar

En av de största utmaningarna har varit att skapa rutiner som följer dataskyddsreglerna utan att hindra verksamheternas kärnuppdrag. Arbetet har därför fokuserat på att hitta praktiska lösningar som fungerar i vardagen.

Förbättrad nivå enligt MSB

Cybersäkerhetskollen är ett nationellt uppföljningsverktyg som tagits fram av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Syftet är att mäta hur väl verksamheter arbetar systematiskt med cybersäkerhet och att ge

stöd för förbättringar.

Genom att Bollebygds kommun deltar bidrar vi till en nationell lägesbild av cybersäkerheten och får samtidigt möjlighet att jämföra sin egen säkerhetsnivå med andra.

Vid Infosäkkollen 2024 nådde kommunen nivå 2 enligt MSB:s skala, vilket innebär att grunderna fanns på plats och att ledningen visar ett tydligt engagemang. Kommunen har i årets Cybersäkerhetskoll nått nivå 3, vilket innebär att vi har ett väl etablerat och systematiskt arbete med cybersäkerhet. Nivån visar att vi har goda förutsättningar att skydda vår information och våra system, och att säkerhetsarbetet är integrerat i verksamhetens styrning och rutiner.

Resultatet är ett kvitto på att kommunen arbetar aktivt och strukturerat med cybersäkerhetsfrågor, och att vi har kommit långt i att uppfylla kraven enligt MSB:s uppföljningsmodell. Det ger också ett bra underlag för fortsatt förbättringsarbete och stärker vår motståndskraft mot digitala hot.

Fokusområden: kompetens och Cybersäkerhetslagen, NIS2

Två viktiga områden under första halvåret 2025 har varit:

Medarbetarnas kunskap: Genom utbildning har medarbetarna ändrat sitt beteende och bidrar till att skydda kommunen mot risker.

Förberedelser inför cybersäkerhetslagen (NIS2): Kommunen förbereder sig för den nya cybersäkerhetslagen, som föreslås träda i kraft den 15 januari 2026 och bygger på EU:s NIS2-direktiv. Den nya lagen innebär att kommunen, liksom andra offentliga aktörer, kommer att omfattas av skärpta krav på cybersäkerhet. Bland annat ska kommunen ha ett systematiskt informationssäkerhetsarbete, vidta tekniska och organisatoriska säkerhetsåtgärder, samt kunna rapportera incidenter som påverkar våra nätverks- och informationssystem.

För att möta dessa krav har kommunen påbörjat ett förberedelsearbete som bland annat innefattar kartläggning av digital infrastruktur, riskbedömningar, utveckling av incident-hanteringsplaner och utbildningsinsatser för

medarbetare. Målet är att stärka vår motståndskraft mot cyberhot och säkerställa att kommunen uppfyller lagens krav när den träder i kraft.

Verksamhetens systematiska brandskyddsarbete

Uppföljning kommer att redovisas i årsrapporten.

6.3 Genomgång av inköp

Inkösuppföljning ingår som ett ordinarie moment i kommunstyrelsens interna kontroll och genomförs varje år i samband med bokslutet. I årsrapporten för 2024 rapporterades:

"Uppföljning av samtliga inköp och fakturor som hanterats av kommunstyrelsen har genomförts. Samtliga leverantörer med en fakturerad volym på över 100 tkr har gåtts igenom. Genomgången visar att samtliga leverantörer har avtal med kommunen, däremot är en del avtal gamla och behöver ses över i enlighet med riktlinjer för direktupphandling. Samtliga leverantörer som fakturerat över direktupphandlingsgränsen på 700 tkr har upphandlats genom avrop på avtal eller genom upphandlingar."

13. Delårsrapport augusti 2025, Bollebygds kommun (kf fattar slutligt beslut) KS2025/215



§126

KS2025/215

Delårsrapport augusti 2025, Bollebygds kommun

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner delårsrapport augusti 2025 för Bollebygds kommun.

Ärendet

En delårsrapport är en uppföljning av kommunens ekonomi och verksamhet under en del av året (oftast per april eller augusti). Den visar hur kommunen ligger till jämfört med budgeten och de mål som satts upp. En kortfattad sammanfattning brukar innehålla:

- **Ekonomi:** Resultat hittills, prognos för helåret, avvikelser mot budget (t.ex. högre/lägre skatteintäkter).
- **Verksamhet:** Hur kommunen ligger till i förhållande till mål inom välfärd, service, arbetsmiljö och hållbarhet.
- **Investeringar:** Läget för större projekt (t.ex. skolbyggen, infrastruktur).
- **Framtidsbedömning:** Risker och möjligheter för resten av året.

Prognosen för helåret i Bollebygds kommun är ett överskott med 26,8 miljoner kronor (mnkr), vilket är 5,0 mnkr högre än det budgeterade resultatet.

Nämndernas överskott mot budget för helåret väntas bli 6,9 mnkr.

Skatteintäkterna och de generella statsbidragen går mot underskott på -2,3 mnkr

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



jämfört med budget. Kommuncentrala poster inklusive finansnetto, lönerevision samt pensionskostnader avviker med -2,3 mnkr mot budget. Den kvarvarande ofördelade budgeten på 4,0 mnkr antas schablonmässigt nyttjas med 1,3 mnkr vilket ger ett överskott mot budget på 2,7 mnkr i prognosen.

Prognosen innebär att båda finansiella mål som kommunfullmäktige antagit kommer att uppnås. Samtliga sex verksamhetsmål bedöms komma att vara uppfyllda vid årets slut.

Samtliga nämnder lämnar prognos om budget i balans alternativt överskott vilket innebär att inte några åtgärdsplaner behöver tas fram.

I Bollebygds koncern ingår förutom kommunen Stiftelsen Bollebygds Hyresbostäder. Stiftelsen gör inte något delårsbokslut för augusti utan endast för juni. Det är denna information som ligger till grund för stiftelsens ekonomiska bedömning, resultat samt prognos i den här delårsrapporten. Det är tveksamt om den här informationen räcker för att följa rådande redovisningsrekommendationer fullt. Rekommendationen säger att koncernföretagens delårsresultat ska presenteras vilket blir haltande eftersom stiftelsens resultat är två månader gammalt.

I sammanhanget är det också problematiskt att stiftelsen följer redovisningsregelverket K2 vilket är ett förenklat regelverk istället för K3 som bättre harmoniserar med lagen om kommunal redovisning och bokföring. Stiftelsens redovisningsregelverk kommer även vara ett hinder vid framtagande av regelmässiga sammanställda räkenskaper i kommunens årsredovisning. Från och med 2026 kommer det dock vara tvingande för stiftelsen att gå över till K3-

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



redovisning vilket kommer förbättra möjligheten att göra sammanställd redovisning enligt gällande redovisningsregler. Önskvärt vore att även rapportperioden för delårsbokslut för stiftelsen skulle harmoniseras med kommunens.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner delårsrapport augusti 2025 för Bollebygds kommun.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Delårsrapport augusti 2025, Bollebygds kommun
- Delårsrapport augusti 2025, Bollebygds kommun

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

Delårsrapport augusti 2025, Bollebygds kommun

Innehåll

Sammanfattning	3
Förvaltningsberättelse	4
<i>Händelser av väsentlig betydelse</i>	<i>4</i>
<i>Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning</i>	<i>17</i>
<i>God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning</i>	<i>20</i>
<i>Väsentliga personalförhållanden</i>	<i>27</i>
<i>Personalstatistik</i>	<i>27</i>
<i>Förväntad utveckling</i>	<i>31</i>
Driftredovisning	35
<i>Budgetbeslut m.m. under året</i>	<i>35</i>
<i>Driftredovisning</i>	<i>37</i>
Investeringsredovisning	38
Finansiella rapporter	42
Måluppföljning	53
<i>Kommunstyrelsens bedömning av måluppfyllelsen</i>	<i>56</i>
Revisorernas bedömning av delårsrapport	57

Sammanfattning

- Det ekonomiska resultatet till och med augusti är 45,2 miljoner kronor, prognosen för helåret är 26,8 miljoner kronor.
- Nämnderna visar ett sammanlagt överskott mot budget på 21,9 miljoner kronor till och med augusti, prognosen för helåret är ett överskott mot budget på 6,9 miljoner kronor.
- Skatteintäkterna och generella statsbidrag utvecklas svagare än förväntat och prognosticeras till ett underskott på -2,3 miljoner kronor jämfört med budget.
- Den ofördelade budgeten beräknas inte att nyttjas i dagsläget vilket stärker prognosticerat resultatet med 2,7 miljoner kronor.
- Prognosen innebär att nettokostnaderna kommer att öka med 0,2 procent jämfört med föregående år, samtidigt prognosticeras skatteintäkterna och de generella statsbidragen att öka med 0,4 procent, vilket innebär ett förbättrat resultat jämfört med föregående år.
- Av sex verksamhetsmål och två finansiella mål satta av kommunfullmäktige bedöms att samtliga kommer att uppnås.

Delårsrapporten är kommunstyrelsens rapport till kommunfullmäktige för perioden januari-augusti.

Förvaltningsberättelse

Händelser av väsentlig betydelse

Utbildningsnämnden

Nationella kvalitetssystemet

Förvaltningen har infört det nationella kvalitetssystemet eftersom det ger ett enhetligt ramverk för att systematiskt följa upp och utveckla kvaliteten och likvärdigheten i verksamheten. Med tydliga mål, indikatorer och framgångsfaktorer kan mer välgrundade beslut fattas för att genomföra åtgärder som minskar skillnader mellan skolor. Systemet bidrar också till ökad transparens och stärker arbetet för att ge alla elever en likvärdig utbildning av hög kvalitet, oavsett bakgrund.

Skolinspektion på flera skolor

Örelundskolan och Bollebygds skolan fick varsin stor inspektion medan Bollebygds skolan F-3 samt 4-6 fick en tematisk.

Skolor får tillsyn av Skolinspektionen för att säkerställa att de följer skollagen och erbjuder en likvärdig utbildning av hög kvalitet i en trygg miljö. Tillsynen identifierar eventuella brister, ger stöd för utveckling och bidrar till att minska skillnader mellan skolor. Genom tillsynen bekräftades att varje skola har levt upp till de krav som ställs, vilket stärker elevernas rättigheter och skolornas möjlighet att förbättra sin verksamhet.

Centrala elevhälsan har utökats

I kommunen är elevhälsan en självklar del av skolans arbete för att skapa en trygg och inkluderande miljö där alla elever kan må bra och utvecklas. Elevhälsan har utökats för att ännu bättre kunna möta elevernas behov. Med stöd från bland annat skolsköterska, kurator och psykolog arbetar elevhälsan för att främja hälsa, förebygga problem och ge elever det stöd de behöver för att lyckas i skolan. Genom att identifiera och hantera hinder i lärandet bidrar elevhälsan till att alla elever får möjlighet att nå sin fulla potential.

Budget i balans

Under året har förvaltningen arbetat intensivt för att nå en budget i balans inom skola och förskola. Under föregående årets sista del infördes köpstopp, minskning av vikarier och rektorer fick gå in som pedagoger, vilket ofta innebar längre arbetsdagar för att kombinera undervisning med ledningsuppgifter.

Det hårda arbetet gav ett gott ekonomiskt resultat, men det har också tagit på krafterna, både fysiskt och psykiskt, på medarbetare inom förskola och skola. Deras insatser har varit avgörande för att upprätthålla kvaliteten i verksamheten trots utmaningarna.

Politiska beslut på nationell nivå

Under 2024 har flera betydande förändringar införts inom förskola, grundskola, fritidshem och anpassad grundskola:

Uppdaterade läroplaner: Den 1 juli 2024 trädde reviderade läroplaner i kraft för både grundskolan och anpassade grundskolan. Dessa uppdateringar syftar till att bättre spegla dagens utbildningsbehov och inkluderar justeringar i skolans värdegrund, övergripande mål och riktlinjer samt kursplaner.

Garantin för tidiga stödinsatser i anpassade grundskolan: Från och med 1 juli 2024 gäller "Läsa, skriva, räkna – en garanti för tidiga stödinsatser" även för anpassade grundskolan. Detta innebär att obligatoriska bedömningsstöd i svenska, svenska som andraspråk och matematik ska användas i årskurs 1 och 3 för att tidigt identifiera och stödja elever i behov av extra anpassningar eller särskilt stöd.

Utökad registerkontroll vid nyanställningar: Den 13 november 2024 infördes ändringar i förordningen om belastningsregister. Dessa innebär en utökad kontroll vid nyanställningar inom skola och förskola, där registerutdrag nu även ska innehålla uppgifter om vissa brott som involverar underåriga samt brott enligt terroristbrottslagen. Dessutom ska domstolar underrätta Skolinspektionen om legitimerade lärare och förskollärare döms för dessa brott, vilket kan påverka deras yrkeslegitimation.

Skolinspektionens granskning av stödinsatser: Under 2024 genomförde Skolinspektionen en tematisk kvalitetsgranskning som visade att fritidshemmet i flera skolor inte är en del av stödarbetet för elever i behov av extra anpassningar eller särskilt stöd. Bristande samverkan mellan skola och fritidshem kan leda till att elever inte får det stöd de behöver under hela skoldagen.

Dessa förändringar syftar till att förbättra kvaliteten och säkerheten inom utbildningsväsendet samt att säkerställa att elever får det stöd de behöver för att lyckas i sitt lärande.

Hur har detta påverkat Bollebygd i större omfattning:

De senaste förändringarna inom skolområdet har stärkt arbetet med att möta elevernas behov, men de har också inneburit nya krav som sannolikt leder till ökade kostnader.

De uppdaterade läroplanerna har bidragit till en modernare och mer relevant utbildning, men kräver även resurser för implementering och kompetensutveckling. Införandet av garantin för tidiga stödinsatser i anpassade grundskolan har stärkt arbetet med att identifiera och stötta elever tidigt, vilket också kräver utökade resurser för bedömningsstöd och anpassningar.

Den utökade registerkontrollen vid nyanställningar har förbättrat säkerheten, men innebär mer omfattande administrativa processer och ökad arbetsbelastning. Samtidigt har Skolinspektionens granskning av stödinsatser belyst behovet av bättre samverkan mellan skola och fritidshem, vilket ställer krav på ytterligare insatser och planering.

Dessa förändringar förbättrar kvaliteten och säkerheten i verksamheten, men de ökade kraven och resurserna de medför innebär också att förvaltningen behöver vara beredd på högre kostnader framöver.

Prestationer för Utbildningsnämnden 2025	Progn. snitt helår 2025	Utfall 2024	Förändring	Utfall 2023	Utfall 2022
Antal barn i förskola (folkbokförda i Bollebygd)	522	531	-9	519	530
- varav köpt verksamhet	28	27	1	28	37
- såld verksamhet	5	4	1	10	10
Antal elever i fritidshem (folkbokförda i Bollebygd)	478	479	-1	509	530
- varav köpt verksamhet	103	106	-3	114	118
- såld verksamhet	8	9	-1	10	9
Antal elever i förskoleklass (folkbokförda i Bollebygd)	122	107	15	111	120
- varav köpt verksamhet	23	23	0	26	28
- såld verksamhet	2	2	0	2	2
Antal elever i grundskola år 1-9* (folkbokförda i Bollebygd)	1165	1 174	-9	1 186	1 202
- varav köpt verksamhet	189	197	-8	201	205
- såld verksamhet	20	21	-1	23	23
Anpassad grundskola	17	16,8	0,2	17,3	16,6
-varav omvänt integrerade anpassad grund	0,5	0	0,5	1	2
Under utredning (volymbuffert)	2	0	2	2,5	5
- varav köpt verksamhet	2	2,5	-0,5	3	2,3
- såld verksamhet	0	0	0	0	0
Fritids anpassad grundskola	6,1	5,4	0,7	5,5	6,3
Under utredning (volymbuffert)	1,5	1	0,5	1	
Varav köpt	0	0,5	-0,5	1	2,5
Antal elever i gymnasiet (folkbokförda i Bollebygd)	373	371	2	371	369
- varav i egen regi	13	10	3	10	10
- såld verksamhet	0	1,5	-1,5	1,5	0
Anpassad gymnasieskola	4,8	2,4	2,4	1,5	3,5

I tabellen ovan redovisas prognostiserat genomsnitt för helåret, utfallet föregående år och förändringen däremellan. Tabellen visar även jämförelsetal för 2023 och 2022.

Prognosen är minskade volymer för främst förskola och grundskola jämför föregående år. Volymerna ökar däremot för förskoleklass, anpassad grundskola och gymnasiet.

De minskade volymerna för förskola kommer långsamt att ge följdverkningar i förskoleklass och uppåt i årskullarna. Däremot syns denna förändring ännu inte i förskoleklass där volymerna ökat.

Det finns ännu inte någon minskning av volymerna för gymnasiet. Anpassat gymnasium har ökat något med åren och kommer att öka ytterligare nästa år då denna hösts elevökning räknas för helåret.

Socialnämnden

Socialnämnden har under första halvåret 2025 haft ett högt inflöde av nya ärenden, men kan nu konstatera att nivåerna stabiliserats. Antalet nya ärenden med utbetalning av ekonomiskt bistånd har ökat jämfört med föregående år, vilket är i linje med förväntningarna med tanke på den stigande arbetslösheten i samhället.

Inom området Barn och unga har antalet placeringsdygn minskat. Detta är ett resultat av ett intensivt och framgångsrikt samarbete mellan Barn och unga och Resursenheten, där arbetet med hemmaplanslösningar har gett goda resultat.

Verksamheten inom särskilt boende har under året präglats av ett minskat antal beslut, vilket har lett till lägre beläggningsgrad jämfört med föregående år. Efterfrågan var något lägre under årets första halvår, men har ökat under sommaren. Denna utveckling förväntas avspeglas i beläggningsstatistiken vid årsrapporten. I dagsläget finns fyra tomma lägenheter och inga ej verkställda beslut om särskilt boende.

Korttidsverksamheten har haft en varierande efterfrågan under årets första månader, med mellan tre och elva samtidiga brukare. Sommaren inleddes med lägre beläggning än förväntat, men en ökning noterades från mitten av juli. För närvarande verkställs två beslut om växelvård, utöver ordinarie korttidsbeslut. Tidigare har korttidsplatser ofta nyttjats av brukare i väntan på särskilt boende, men i takt med att boendet haft lediga platser har behovet av korttidslösningar minskat, vilket förklarar årets lägre beläggningssiffror.

Inom hemtjänsten har antalet beslut ökat under årets inledning, men flera har också avslutats under våren. Det totala antalet brukare är därmed jämförbart med 2024. Den största ökningen återfinns i åldersgruppen 80 år och äldre, vilket överensstämmer med de demografiska prognoserna.

Under 2024 påbörjades byggnationen av en ny gruppboende enligt LSS. Byggnationen beräknas vara färdigställd under tredje kvartalet 2025, med planerad inflyttning i oktober. Genom att utöka antalet boendeplatser i egen regi

kan nämnden minska behovet av externa placeringar. Arbetet med hemtagning bidrar till både ökad kvalitet för brukarna och minskade kostnader för kommunen.

Den nya socialtjänstlagen trädde i kraft den 1 juli 2025. Arbetet med att anpassa verksamheten till den nya lagstiftningen har varit intensiv under våren.

Socialnämnden har erhållit flera statsbidrag kopplade till lagens implementering, vilket möjliggjort att kommunen ligger väl till i omställningsarbetet. Bland annat finansieras en utvecklingsledare som ansvarar för att driva förändringsarbetet i enlighet med lagens intentioner.

Den 13 juni 2024 meddelade Europeiska unionens råd att det tillfälliga massflyktsdirektivet förlängs till och med den 4 mars 2026. Samtidigt ändrades förutsättningarna för folkbokföring, vilket innebär att personer som flytt kriget i Ukraina och haft uppehållstillstånd i minst två år nu kan folkbokföra sig i Sverige. Socialnämnden har sett effekter av detta, bland annat i form av ett ökat behov av försörjningsstöd.

Införandet av den länsgemensamma vårdinformationsmiljön Millennium, som ursprungligen skulle ske den 12 november 2024, är fortsatt pausat på obestämd tid. Granskningar som genomförts av regionen och Västkom under våren har resulterat i fyra vägval som presenterades i mars 2025. Beslut om vilket alternativ Västra Götalandsregionen och länets kommuner ska gå vidare med förväntas fattas under hösten. Endast ett av alternativen innebär ett nytt införande av Millennium, och det har meddelats att Sjuhäradskommunerna inte längre kommer att vara först ut vid ett sådant införande.

Äldreomsorgen

Insatser äldreomsorg	Utfall jan-aug 2025	Utfall jan-aug 2024	Utfall jan-aug 2023
Procentuell beläggning demens, snitt	95%	96%	99%
Procentuell beläggning somatik, snitt	87%	99%	102%
Procentuell beläggning korttid, snitt	72%	103%	97%
Antal vårdtagare med beslut om hemtjänst, snitt	134	127	129

Flera beslut om särskilt boende har avslutats under året, vilket gjort att verksamheten redovisar lägre beläggningssiffror än föregående år. Nya beslut om

särskilt boende och därmed efterfrågan har varit något lägre under första halvåret 2025. Efterfrågan har ökat under sommaren och detta kommer troligtvis att synliggöras i beläggningsunderlag vid årsrapporten. För närvarande finns fyra tomma lägenheter och inga ej verkställda beslut om särskilt boende.

Efterfrågan på korttid har varit fluktuerande under första delen av 2025 där verksamheten varierat mellan att ha tre till elva brukare samtidigt. Under första delen av sommaren var efterfrågan lägre än förväntat, men ökade sedan i mitten av juli. Korttiden verkställer för närvarande två beslut om växelvård, och i övrigt ordinarie korttidsbeslut. Tidigare år har flera korttidsplatser varit belagda av brukare som väntat på plats till särskilt boende, men då boendet haft lediga platser har det även medfört mindre efterfrågan på korttiden vilket förklarar de låga siffrorna jämfört med föregående år.

Under början av 2025 ökade antal beslut om hemtjänsten. Samtidigt har flera beslut avslutats under våren varpå totalt antal brukare är jämförbart med 2024. Verksamheten har uppmärksammat att den största ökningen återfinns i åldersgruppen 80 år och äldre vilket överensstämmer med de demografiska beräkningarna.

Funktionsnedsättning

Insatser funktionsstöd	Utfall jan-aug 2025	Utfall jan-aug 2024
Grupp- och servicebostad LSS, egen regi	21	21
Grupp- och servicebostad LSS, extern regi	5	6
Övrig placering enl. LSS (skola/internat-barn)	2	2
Daglig verksamhet, egen regi	28	23
Daglig verksamhet, extern regi	6	6

Den 1 oktober öppnar en ny gruppboende i Bollebygds kommun med totalt sex platser. I samband med att den nya gruppboenden öppnar kommer samtliga brukare som i dagsläget är externplacerade enligt 9 § 9 p LSS att kunna få insatserna verkställda i Bollebygds kommuns egen regi. I samband med detta erbjuds även vissa omflyttar internt för att säkerställa att brukarnas behov tillgodoses med kvalitet.

I dagsläget deltar 28 brukare på daglig verksamhet i egen regi varav två ej är aktiva på egen begäran. Sex brukare har insatsen via extern placering, varav

två kommer erbjudas plats på daglig verksamhet i egen regi under 2025.

Individ- och familjeomsorg

Insatser individ- och familjeomsorg	Utfall jan-aug 2025	Utfall jan-aug 2024
Ekonomiskt bistånd, antal hushåll snitt/månad	38	29
Placeringar vuxna missbruk (HVB+LVM) antal dagar	137	126
Placeringar BoU, HVB, antal dagar	0	409
Aktualiseringar totalt barn /unga, vuxen	1 118	1 184

Antal hushåll med ekonomiskt bistånd i snitt per månad har ökat med 30procent jämfört med samma period föregående år. Detta har främst berott på massflyktningsdirektivet som inneburit att försörjningsansvaret för flyktingar från Ukraina övergått från Migrationsverket och till kommunerna. Vidare har massflyktningsdirektivet inneburit att flyktingar från Ukraina inte har haft rätt till resterande delar av socialförsäkringssystemet, vilket medfört en högre snittkostnad av ekonomiskt bistånd per individ.

Beträffande placeringar för vuxna med missbruksproblematik har totalt antal dygn ökat något. Snittkostnaden för placeringar har däremot minskat jämfört med 2024, vilket beror på att inga LVM-placeringar gjordes under första halvåret 2025.

Barn och Unga har inte haft några placeringar på HVB under första halvåret 2025, därav ses en markant statistisk minskning från 409 till 0 dygn. Denna förändring tros vara ett resultat av intensivt arbete mellan Myndighet Barn och unga och Resursenheten, där fokus har legat på att utveckla och implementera hållbara hemmaplanslösningar. Observera dock att siffran snabbt kan förändras, då en enskild placering på kort tid kan generera ett stort antal dygn.

Antal aktualiseringar har minskat något inom Myndighet Vuxen under första halvåret 2025 jämfört med 2024. Anledningen till det minskade antalet är effektivitetsförändringar i arbetssätt. Tidigare har Myndighet Vuxen följt upp beslut var 6:e månad. Från och med maj 2024 bestämdes att beslut för äldre följs upp en gång per år, såvida det inte finns indikationer i ärendena om att

uppföljning krävs. Detta har lett till minskat antal aktualiseringar och därmed även arbetsbörda för socialsekreterarna. Samtidigt ses dock en ökad trend av ärenden och aktualiseringar i övrigt vilket medför att det totala antalet aktualiseringar närmar sig 2024 års siffror.

Antalet aktualiseringar har även minskat något inom Myndighet Barn och unga. En bidragande faktor kan vara satsningarna som gjorts på kommunens förebyggande arbete med både familjecentral, förebyggare och servicesamtal vilket gör att individer snabbare kan få stöd utan föregående behovsprövning.

Bygg- och miljönämnden

För att kunna erbjuda e-tjänster inom verksamhetsområdet har en digital plattform "Open E" implementerats under året. Införandet av själva e-tjänsterna i plattformen pågår.

Även en ny plattform för hantering av handlingar till nämndens sammanträden har implementerats. Till följd av den nya plattformen har det även blivit möjligt för kommuninvånare och övriga intressenter att ta del av Bygg- och miljönämndens ärendelista samt protokoll via kommunens hemsida.

Under delåret har livsmedelsverksamheterna klassats om utifrån en ny riskklassningsmodell. Syftet med riskklassning inom livsmedelsområdet är att säkerställa att livsmedelskontrollen är riskbaserad och effektiv. Genom att klassa verksamheter efter deras riskprofil kan bygg- och miljönämnden fokusera resurserna på de områden som utgör störst potentiell fara för konsumenternas hälsa.

Gårdsförsäljning av alkoholdrycker har tillkommit som ett nytt tillsynsområde, utifrån ny lagstiftning. Inga ansökningar har inkommit fram till delårsboks slutet men förvaltningen har arbetat med mallar, rutiner, taxa med mera för att kunna handlägga denna ärendetyp.

Under december 2023 genomförde länsstyrelsen tillsyn av nämndens verksamhet (dåvarande samhällsbyggnadsnämnd) utifrån miljöbalken. En revisionsrapport samt därefter ett föreläggande har lämnats till nämnden. Under delåret har nämnden bemött de avvikelser som noterats och därefter återrapporterat till länsstyrelsen.

Teknik- och servicenämnden

Teknik- och servicenämnden redovisar för perioden januari–augusti 2025 en stabil drift med tydliga steg framåt inom hållbarhet, digitalisering och styrning. Prognosen för helåret är +0,4 miljoner kronor, och majoriteten av årets investeringar bedöms genomföras enligt plan. Arbetet med budget och uppföljning har fördjupats, vilket ger högre förutsägbarhet och en robustare ekonomistyrning än tidigare år.

På fastighetssidan har förvaltningen genomfört ett tjugotal underhålls- och reinvesteringsåtgärder och hela årets reinvesteringsbudget om 10 miljoner kronor väntas nyttjas. Restaureringen av Tingshuset fortskrider med respekt för byggnadens kulturvärden, samtidigt som skolor och förskolor har fått nödvändiga upprustningar. Installation av solceller på fem kommunala fastigheter pågår och stärker driftssäkerhet samtidigt som insatsen är i linje med våra klimatåtaganden. Ett uppmärksammat samarbete med räddningstjänsten, där ett rivningshus användes för övning, har kombinerat samhällsnytta med lägre kostnader och ökad återbrukspotential.

Investeringar i utemiljö bidrar till attraktivitet och folkhälsa. Det nya elljusspåret i Rinnaområdet är färdigställt och uppskattat av invånare, och ombyggnaden av omklädningsrum i idrottshallen är igång. Parallellt tas en belysningsplan fram för tryggare, mer naturvänlig och energieffektiv belysning. Övergången till LED fortlöper och nya armaturer standardiseras mot varmare ljus (3000 K). I Erikstorps bäckravin intensifieras naturvårdsarbetet; området utvecklas till en visningsplats för ekosystemtjänster med stig, information och naturpräglade lekmiljöer.

Inom avfall och återbruk är riktningen tydlig. Försöket med "Grönt kort" på återvinningscentralen har gett goda resultat och breddas nu till alla företag i kommunen, vilket ökar tillgängligheten utan att tumma på ordning och säkerhet. Avtal för textilinsamling finns på plats, men behöver omförhandlas då återvinningskedjan i Sverige och Europa ännu inte är fullt utbyggd. Förberedelserna inför fastighetsnära insamling; fyrfackskärl i villor och insamling i flerbostadshus, pågår enligt tidsplan med start våren 2026. Renhållningens strukturella överskott används för de delar av införandet som inte kan aktiveras som investering, vilket jämnar ut driftskostnaden under införandeåret och sänker kapitalkostnaderna flera år framöver.

Ett viktigt besked under våren var det tillfälliga tillståndet för Bollebygds avloppsreningsverk. Det ger andrum att planera långsiktigt, samtidigt som processförbättringar (bland annat ny slamskruvpress) stärker reningen under övergångsperioden. Ärendet om framtida avloppsrening i egen regi bereds vidare

och ett yttrande om eventuellt utträde ur Gryaab går upp till nämnden i september.

Måltidsverksamheten fortsätter leverera både kvalitet och hållbarhet.

Serveringssvinnet per elev ligger lågt i nationell jämförelse, andelen ekologiska livsmedel uppgår till 57 procent och andelen närproducerat till 78 procent, med god marginal över årets mål. Det tidsbegränsade frukostförsöket i högstadiet avslutades i augusti på grund av lågt deltagande, men alternativ erbjuds inom ordinarie verksamhet. Lokalvården samt park/avfall driver samtidigt ett vardagsnära hållbarhetsarbete med nya källsorteringslösningar och elektrifierad maskinpark, vilket minskar klimatpåverkan och förbättrar arbetsmiljön.

Lokalvården har också vidmakthållit sin stora satsning med att utbilda alla lokalvårdarna och att de därigenom har en gällande yrkescertifiering.

Styrningen har stärkts ytterligare under 2025. Fördjupade nettokostnads- och jämförelseanalyser, uppföljning av avtalsföljsamhet och uppdaterade attestflöden skapar ordning och reda. Nämnden arbetar systematiskt med dataskydd och informationssäkerhet, med uppdaterade behandlingsregister, skärpta behörigheter och förberedelser inför NIS2. Krisberedskapen prioriteras; alla medarbetare deltog i en diskussionsövning om större elbortfall och årligt återkommande reinvesteringsposter för beredskap har föreslagits inför 2026-2028. Som kommunens operativa nav i kris säkerställer nämnden förmåga inom vatten, reservkraft, mat och logistik.

Under hösten ligger fokus på att färdigställa pågående projekt, fatta beslut om framtida avloppsrening, fortsätta energieffektiviseringen och säkerställa förberedelserna för fastighetsnära insamling 2026.

Stiftelsen Bollebygds hyresbostäder (Bollebo)

Stiftelsen gör inget delårsbokslut och därmed tas inte heller någon sammanställd redovisning fram för koncernen per augusti. Stiftelsen har gjort en ekonomisk uppföljning vid halvårsskiftet. Den visade på ett resultat för perioden på 1,6 miljoner kronor som kan jämföras mot budgeterade -1,8 miljoner kronor.

Prognosen var i juni att helåret kommer att landa på -1,9 miljoner kronor vilket är 1,6 miljoner kronor högre än budgeterade -3,5 miljoner kronor.

Den positiva budgetavvikelsen kan till största delen förklaras av att planerad rivning av fastighet med medföljande hyresbortall har blivit uppskjuten till nästa år, samt lägre kostnader för underhåll och taxebundna kostnader. I prognosticerade resultatet finns inte en eventuell försäkringsersättning för brand som skulle kunna förbättra resultatet med 0,5 miljoner kronor.

Väsentliga händelser som inträffat efter redovisningsperiodens slut

Inga händelser finns att rapportera.

Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

Demografiska förändringar

Befolkningen har hittills under året varken ökat eller minskat. Jämfört med sista juli förra året har befolkningen ökat med 61 personer, vilket motsvarar en ökning på 0,6 procent. Befolkningsökningen har avstannat på grund av att fler personer flyttar ut ur kommunen än som tillkommer genom inflytt och födelsenetto. Ett oförändrat invånarantal stämmer överens med utvecklingen i riket i stort där ökningen varit marginell 0,1 procent.

	2025	2024
Antal invånare början av året	9 802	9 733
Antal födda	48	47
Antal döda	-30	-56
Födelsenetto	18	-9
Inflyttning	309	350
Utflyttning	-331	-292
Flyttnetto	-22	58
Invandring	27	20
Utvandring	-25	-19
Invandringsnetto	2	1
Övrig förändring	2	0
Antal invånare 31 juli	9 802	9 783
<i>Förändring under perioden</i>	<i>0</i>	<i>50</i>

För budgetplanering är befolkningsutfallet 1 november intressant eftersom det ligger till grund för kommunens skatteintäkter och kostnadsutjämning näst kommande år. Jämfört med 1 november 2024 har befolkningen minskat med -0,1 procent vilket är lägre än de 0,4 procent som använts för beräkning av de skatteintäkterna för planåren 2026–2027 i budgeten. Detta samtidigt som befolkningen inte ökat i samma takt som förväntat i riket talar för, allt annat lika, ett lägre utfall för skatteintäkterna. Dock ska påpekas att den absolut viktigaste delen för skatteintäkterna i riket är antalet arbetade timmar och den generella konjunkturen.

Exploateringsområdet Bergadalen

Exploateringsprojektet är i det närmsta att betrakta som färdigt. En utgift som kvarstår är att ett extra slitlager som kommer att läggas på den nya vägen när de flesta bostäderna är färdigställda. Kommunens resultat och ekonomiska ställning kommer påverkas av hur försäljningen av de kvarstående tomterna fortlöper. Vid delårsrapporten hade 7 av de färdigställda 14 tomterna sålts. För två av de sålda tomterna är affären inte helt avslutad då tillträde och slutbetalning inte skett ännu. Ingen av totalt tre färdigställda byggrätter är anvisade ännu.

Om kvarvarande tomter kan säljas till motsvarande priser som tidigare tomter betingat kommer det inbringa en nettovinst efter att anskaffningskostnad för tomterna är avräknade på cirka fem miljoner kronor. Den vinsten kommer påverka resultatet för det året tomterna säljs medan kostnaden för själva investeringsprojektet av gator kommer att fortsätta belasta resultatet i takt med att de skrivs av.

På samma vis kommer framtida markanvisningsavtal av de tre kvarvarande tomterna med byggrätt påverka ekonomiska ställningen när anvisningen kan göras. Om avtal kan skrivas till det pris som oberoende värderingsfirma tagit fram skulle resultatet stärkas med cirka fem miljoner kronor totalt för de tre byggrätterna. När i tiden detta kan ske och till vilket pris byggrätterna faktiskt kommer att säljas till påverkas av byggkonjunkturen i Sverige.

Det långsiktiga investeringsbehovet

En långsiktig investeringsplan finns presenterats i budgetunderlaget för 2025. I planen framgår att det finns ett investeringsbehov om ca en miljard kronor. I vilken grad och takt som den här planen realiserats kommer i hög grad påverka Bollebygds resultat och ekonomiska ställning. För att finansiera investeringarna kommer Bollebygds kommun behöva teckna nya lån till den ränta som ges för tillfället. Utifrån de rådande finansiella förutsättningarna, med nuvarande låg belåning, bedöms Bollebygds kommun ha det låneutrymmet som krävs av långivaren.

Beroende på ränteläget beräknas dock kapitalkostnaderna öka med mellan 35-45 miljoner kronor årligen. En stor fråga är hur de ökade kapitalkostnaderna kommer påverka resultatet i framtiden. Investeringarna kommer innebära högre kostnad per kvadratmeter verksamhetsyta. Nya lokaler kan också möjliggöra

effektiviseringar där ineffektiva lösningar som t ex moduler eller dyra köp av huvudverksamhet kan bytas mot anpassade lokaler där verksamheten kan bedrivas effektivt och mer kostnadseffektiva hemmaplanslösningar.

God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning

Avstämning av mål för god ekonomisk hushållning

Kommunfullmäktige beslutade i budget för 2025 om två finansiella mål:

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

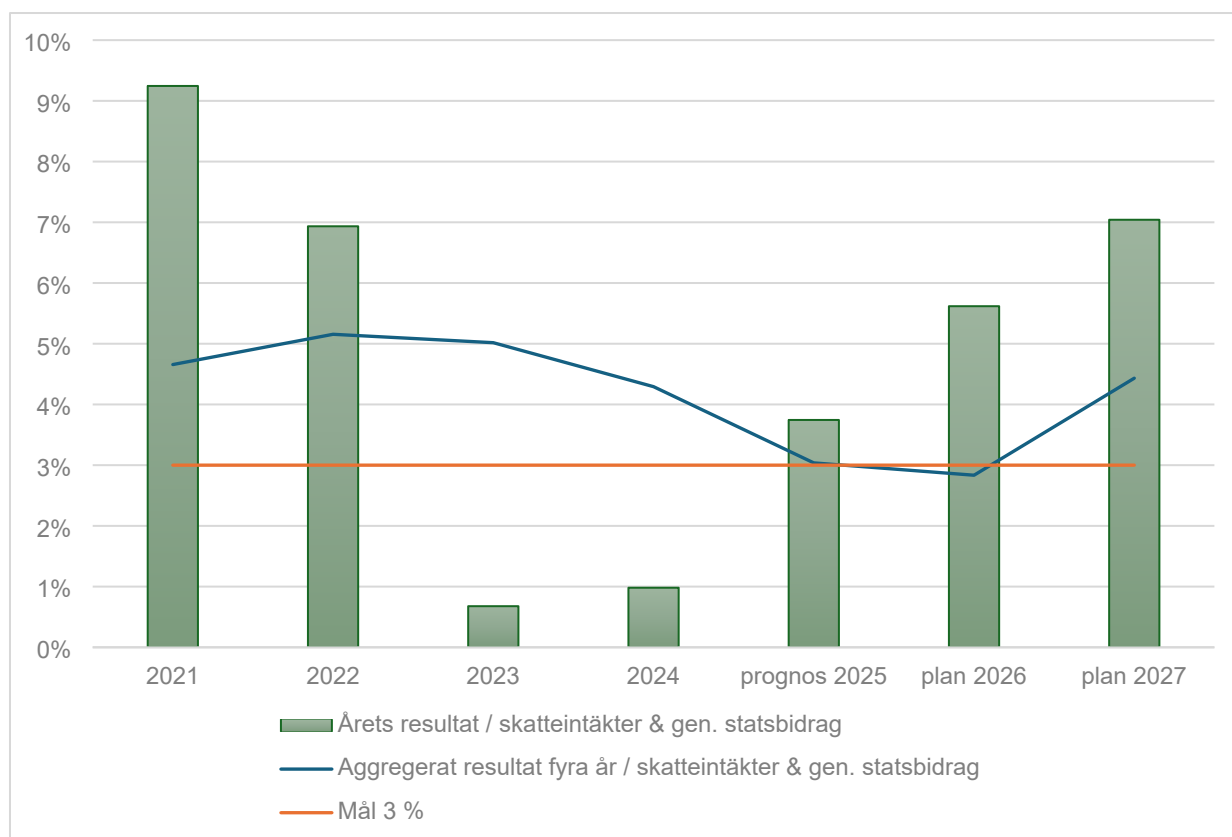
Kommunens prognosticerade resultat på 26,8 miljoner kronor innebär att resultatet kommer utgöra 3,7 procent av skatteintäkter och generella statsbidragen. Om utfallet i årsbokslutet är i linje med prognosen kommer aggregerat resultat för en fyraårsperiod utgöra 3,0 procent av skatteintäkter och generella statsbidrag. Prognosen är således att målet kommer att vara uppfyllt.

Det är till följd av att prognosen överstiger det budgeterade resultatet på 21,8 miljoner kronor som målet utan tvekan kan sägas kommer att uppnås.

I diagrammet visas planerat resultat utifrån 2025 års budget för kommande år. Notera att budgeterat resultat kommer att behöva höjas jämfört med planen om aggregerat resultat på 3 procent ska nås kommande år 2026.

Ett problem med rullande fyraårsperiod är att resultatet ett enskilt år kan tyngas ned på grund av nedskrivningar eller utrangeringar av tillgångar som tagits upp felaktigt tidigare år. Ett exempel är de extraordinära kostnaderna från 2023 som kommer ifrån fel i redovisningen 2019-2022. För att nå målet om 3 procent rullande fyraårsresultat 2026 skulle resultat för 2026 behöva nå upp till 46 miljoner kronor jämfört med dagens plan på 41,9 miljoner kronor.

Jämförelsestörande posterna ingår alltså i redovisade resultatmålet eftersom de är en finansiell realitet som antingen förstärker eller försvarar kommunens finansiella ställning över tid.



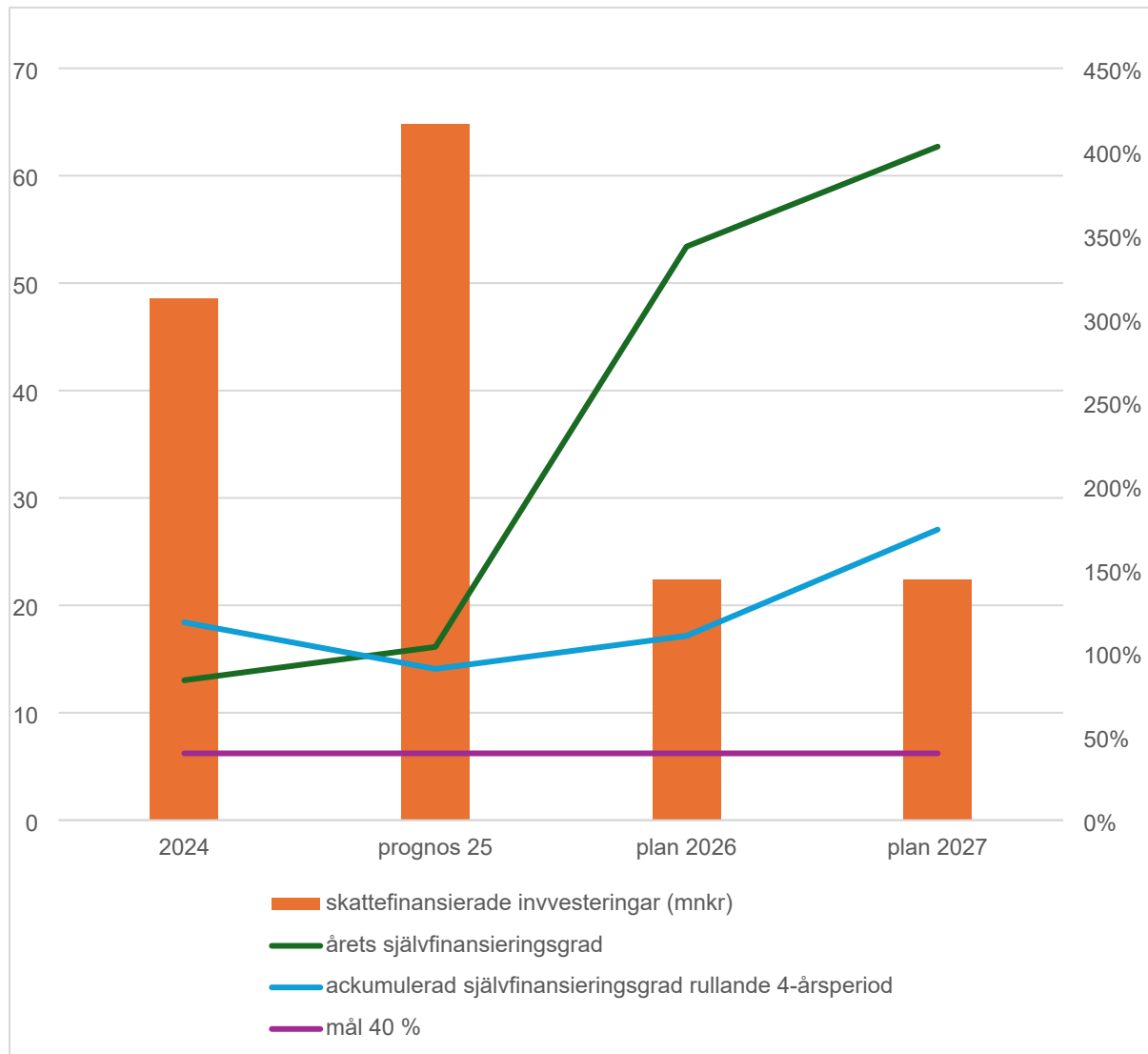
2. Över samma tid (rullande fyraårsperiod) ska minst 40 % av kommunens skattefinansierade investeringar och exploateringar finansieras med egna medel

Skattefinansierade investeringar och exploateringsintäkter prognosticeras till 64,8 miljoner kronor för helåret 2025. Slås årets prognosticerade resultat, avskrivningar och nedskrivningar ihop motsvarar det 67,2 miljoner kronor. Självfinansieringsgraden blir då 104 procent för året då hela investeringsbehovet av skattefinansierade investeringar kan tillgodoses med egna medel.

Självfinansieringsgraden har varit hög de senaste 4 åren vilket leder till att den ackumulerade fyraårsperiodens självfinansieringsgrad hamnar på 91 procent utifrån nuvarande prognos vilket är klart över målet på 40 procent.

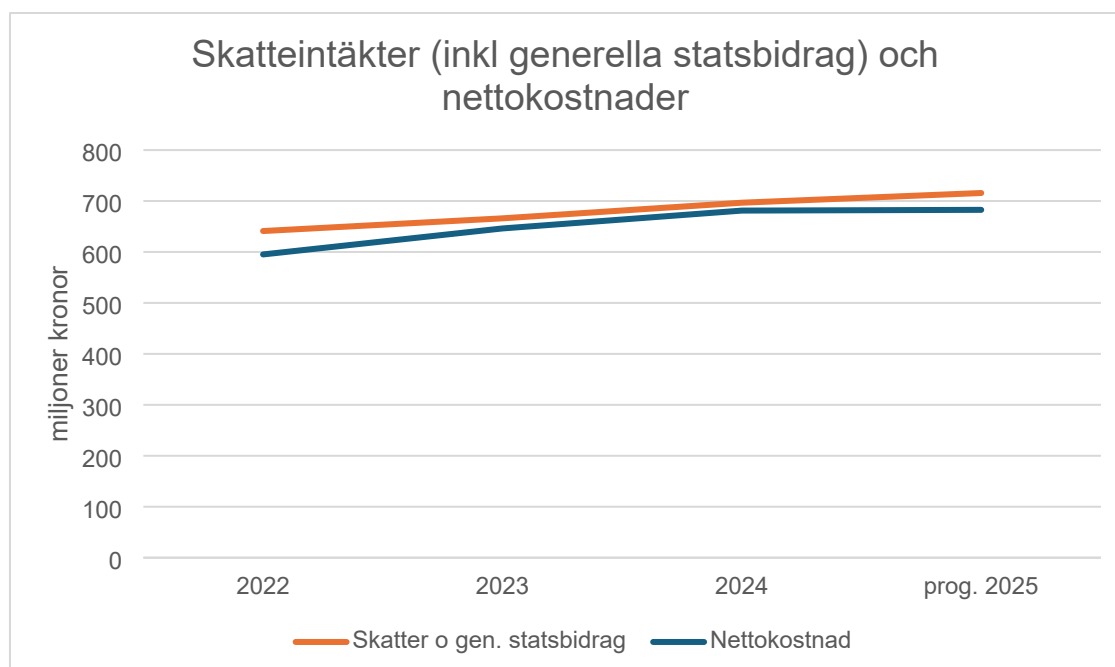
I diagrammet nedan visas planerade och pågående projekt samt reinvestering för planperioden 2026 och 2027. Utifrån de siffrorna skulle självfinansieringsgraden vara ackumulerat över hundra procent 2027. Det finns dock långsiktigt planerade projekt på 990 miljoner kronor som inte är med i närmsta årens planer. Det finns utrymme för totalt cirka 530 miljoner kronors ytterligare investeringar under 2026 och 2027 för att vid utgången av 2027 ha 40 procents ackumulerad

självfinansieringsgrad. Av de här 530 miljoner kronorna kommer ca 230 miljoner kronor tas i anspråk för närstående investering av ny 7-9 skola.



Nettokostnadsutvecklingen

Verksamhetens nettokostnader prognostiseras öka från 681 miljoner kronor till 683 miljoner kronor vilket motsvarar 0,2 procents ökning. Som motpart till den här prognostiserade nettokostnadsutvecklingen har skatteintäkterna ökat med 0,4 procent. Att skatteintäkterna ökat mer än nettokostnaderna är ett trendbrott jämfört med tidigare två åren.



Diagrammet visar utvecklingen av skatteintäkterna och de generella statsbidragen överst samt kommunens nettokostnader underst.

Personalkostnaderna

Lönekostnaderna för arbetad tid ökade 1,6 procent jämfört med föregående period. Ökningen förklaras av avtalsenliga som landade på 3,4 procent. Att inte ökningen uppgår till lika hög summa som löneökningen förklaras av minskad mängd timlöner samt, vakanser och anpassningar mot budget i balans på enskilda enheter.

Förutom direkta lönekostnader består personalkostnaderna av sociala avgifter och pensionskostnader. De sociala avgifterna ligger på samma nivå som föregående period och har därmed i stort sett utvecklats procentuellt i linje med löneökningen. Pensionskostnaderna har sjunkit betydligt jämfört med föregående år. Utifrån senaste prognosen kommer pensionskostnaden ha sjunkit 17 miljoner kronor mellan åren.

Prognosen för nästkommande två åren är en liknande nivå på pensionskostnader som 2025.

Övrigt kring intäkter och kostnader

Intäkterna uppgick till 88,8 miljoner kronor för perioden vilket är 8 procent högre jämfört med perioden föregående år. Den största förklaringen till ökningen är att taxorna har höjts och att tomter på Bergadalen har sålts.

Kostnaden för köpt verksamhet har minskat med 5,1 procent eller 5 miljoner kronor. Minskningen har skett både inom Socialnämnden och Utbildningsnämndens verksamheter. Föregående år ökade kostnaderna med 10 procent så en minskning är kanske en återgång till en mer normal nivå.

Kommunens pensionsförpliktelser

De totala pensionsförpliktelserna uppgick till 213,8 miljoner kronor, inklusive skatt, av denna utgjorde 82,9 miljoner kronor avsättningen i balansräkningen och resterande 130,8 miljoner kronor utgjorde ansvarsförbindelsen utanför balansräkningen. Ansvarsförbindelsen minskar till följd av utbetalningar av pensioner som skett till högre grad än den kvarvarande förbindelsen har inflationsuppräknats. Avsättningen ökar till följd av förändring av basbeloppet. Redovisningen är i enlighet med lagstiftningen, den så kallade blandmodellen. Kommunen har inte tryggtat förpliktelserna genom försäkring eller stiftelse, samtliga är så kallade återlånade medel. Se vidare not 18 och 23.

I ansvarsförbindelsen finns 2,5 miljoner kronor upptagna som avser Bollebygds kommuns del från pensionsavsättning som tillhör Borås stad. Avsättningen rör 417 personer från tiden när Bollebygd tillhörde Borås. Bollebygd Kommun betalar 5,46 procent av pensionskostnaden för de här personerna.

Pensionsförpliktelse, kommunen	2025 aug	2024 aug	2023 aug
Avsättning inkl. särskild löneskatt	82,9	81,1	62,7
Ansvarsförbindelse inkl. särskild löneskatt	130,8	136,4	138,9
Pensionsförpliktelse som tryggats i pensionsförsäkring eller stiftelse	0	0	0
Summa pensionsförpliktelser	213,8	217,5	201,6
Finansiella placeringar avseende pensionsmedel*	0	0	0
Återlånade medel	213,8	217,5	201,6

Beloppen är i mnkr. *Inga specifikt öronmärkta medel finns.

Pågående tvister

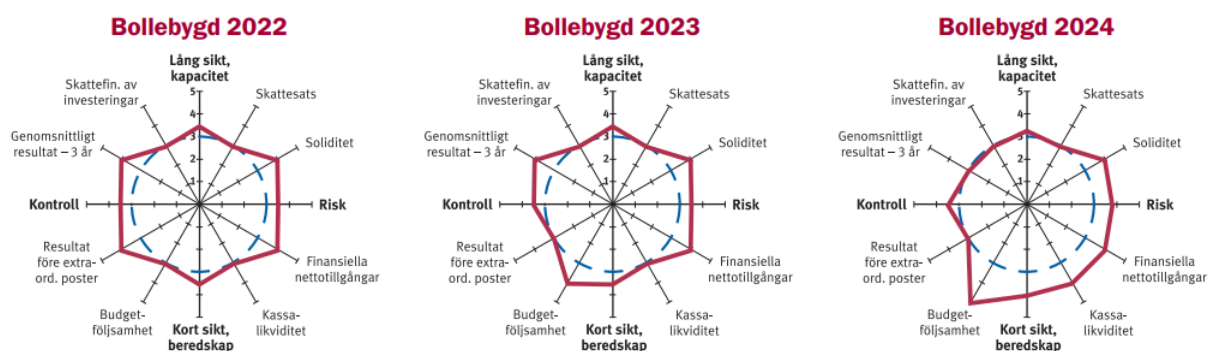
Det pågår för närvarande inte några tvister som påverkar den ekonomiska ställningen i kommunen.

Balanskravsresultatet

Kommunen har inga negativa resultat att reglera. Utifrån prognos kommer inte det uppstå något negativt balanskrav vid årets utgång. Bollebygd hade 99,8 miljoner kronor i resultatutjämningsreserv vid årets ingång. Ingen ny reservering till resultatutjämningsreserven kan göras men reserven kan disponeras för att täcka underskott under en lågkonjunktur fram till och med 2033.

Utvärdering av god ekonomisk hushållning

I den så kallade R-K-modellen har kommunen jämförts utifrån ett antal ekonominyckeltal för de senaste tre åren, se nedan. Den visar att kommunen relativt sett har en god finansiell ställning jämfört med andra kommuner i Västsverige.



I koncernen Bollebygds kommun ingår förutom själva kommunen den kommunala bostadsstiftelsen Stiftelsen Bollebygds Hyresbostäder. Vid utgång av 2024 redovisade stiftelsen 57,2 miljoner kronor i eget kapital. Det prognosticerade underskottet är ur det perspektivet inte särskilt bekymmersamt utifrån rådande omständigheter med högt ränteläge. En utav de största riskerna för bostadsbolag med höga lån är ränteutvecklingen. Att inflationen avstannat och räntorna minskar i samhället är positivt för bostadsbolagets ekonomi. Sammantaget anses inte Bollebos ekonomi utgöra någon större risk för kommunen som helhet.

I delårsrapporten görs bedömningen att båda de finansiella målen kommer att uppnås. Det finns dock en risk i att kommande års finansiella mål kommer kunna bli svårare att uppnå, framförallt vad gäller resultatmålet.

Av kommunfullmäktiges sex verksamhetsmål prognosticeras att samtliga kommer att uppnås. För vidare bedömning av måluppfyllelsen se separat stycke i slutet av rapporten.

Enligt kommunens riktlinje råder god ekonomisk hushållning när de finansiella målen uppnås samt merparten av verksamhetsmålen uppfylls. Såväl verksamhetsmålen som de finansiella målen bedöms kommer bli uppfyllda vilket innebär att god ekonomisk hushållning förväntas att råda vid årets utgång.

Väsentliga personalförhållanden

Personalstatistik

	Jan – jun 2025			Jan – jun 2024		
				Kvinnor	Män	Totalt
Antal tillsvidareanställda	560	151	711	559	144	703
Antal visstidsanställda	44	19	63	68	37	105
Antal timavlönade (timmar)	24665	14042	38707	28535	16219	44754
Övertid/fyllnad/mertid (timmar)	827	657	1484	904	677	1581
Andel tillsvidareanställda m. heltid (%)	92,1	95,36	92,93	91,95	94,44	92,46
Sjukfrånvaro (%)	7,55	3,8	6,74	7,88	4,58	7,19
Sjukfrånvaro ≥ 60 dagar (%)	34,07	12,15	31,39	40,94	23,71	38,63
Sjukfrånvaro ≤ 29 år (%)	6,02	3,64	5,29	4,53	5,89	4,95
Sjukfrånvaro 30-49 år (%)	7,15	3,46	6,34	7,25	3,34	6,39
Sjukfrånvaro ≥ 50 år (%)	8,38	4,4	7,61	9,42	6,16	8,86

Antalet tillsvidareanställda har ökat med 8 personer jämfört med samma period föregående år. De med en tidsbegränsad anställning har minskat med 42 personer. Antalet timmar utförda av timavlönade medarbetare har minskat med 6047 timmar till 38 707 timmar vilket motsvarar ca 37 årsarbetare på halvårsbasis. Minskningen motsvarar ca 3 årsarbetare på halvårsbasis. Andelen tillsvidareanställda med heltid har ökat med 0,47 procentenheter.

Sjukfrånvaron har minskat med 0,45 procentenheter, även sjukfrånvaron som överstiger 60 dagar har minskat. Minskningen är 7,24 procentenheter. Det är fortsatt så att de äldre medarbetarna har den högsta sjukfrånvaron.

Förvaltning	Jan-jun 2025	Jan-jun 2024
Kommunstyrelseförvaltningen	1,53	1,16
Teknik- och Serviceförvaltningen	5,29	7,08
Bygg- och miljöförvaltningen		6,26
Socialförvaltningen	8,81	8,62
Utbildningsförvaltningen	6,27	6,98
Totalt	6,74	7,19

Sjukfrånvaron per förvaltning 2024-2025

Kompetensförsörjning

Bollebygds kommun har precis som de flesta andra kommuner och företag stora utmaningar när det gäller kompetensförsörjning. Den tillgängliga arbetskraften i Sverige räcker helt enkelt inte till. Till det kommer att arbetskraften ska ha rätt kompetens för arbetet. Utmaningarna märks i alla yrkeskategorier och

kommunens förvaltningar arbetar aktivt med frågan. Arbetet bedrivs brett för att locka nya medarbetare men det är även viktigt att arbeta för att behålla befintliga medarbetare.

Kommunens chefer lyfter kontinuerligt kompetensutvecklings- och utvecklingsbehov med sina medarbetare i Den röda trådensamtalen för att både nu och i framtiden ha medarbetare med god och uppdaterad kompetens.

Utöver rekrytering är en bra introduktion en viktig fråga ur ett kompetensförsörjningsperspektiv. Förvaltningarna arbetar kontinuerligt med att stärka introduktionen och skapa goda förutsättningar för nya medarbetare.

Rekryteringsläget vad gäller förskollärare har förändrats till det bättre och Utbildningsförvaltningen har under året lyckats rekrytera förskollärare till lediga tjänster.

På Kommunstyrelseförvaltningen är det framförallt HR avdelningen som har svårt att rekrytera nya medarbetare med rätt kompetens.

Mångfald och jämställdhet

Under 2025 har arbetet med att implementera ett integrerat arbetssätt i jämställdhetsarbetet fortgått. Arbetet på individnivå genomförs i samband med arbetaruppföljningarna. På arbetsplatsnivå är jämställdhetsarbetet en integrerad del i årshjulet för arbetsmiljö- och personalprocesser.

Skillnaden mellan männens och kvinnornas medianlön på totalen medarbetare har inför 2025 års löneöversyn förändrats jämfört med förra årets kartläggning. Skillnaden är nu 600 kr till kvinnornas fördel. Vid förra kartläggningen var det 700 kr skillnad till männens favör.

Det är strukturerat och planerat arbete som lett till att skillnaden i mäns och kvinnors medianlön på totalen har gått från icke jämställd till jämställd. Den största framgångsfaktorn för att kunna arbeta med jämställda löner är att det finns ett avsatt utrymme i löneöversyn för att genomföra strukturella satsningar på lön.

Arbetsmiljö och hälsa

Arbetsmiljön utifrån alla aspekter för förvaltningarnas alla medarbetare och chefer präglas av ett kontinuerligt arbete för att främja hälsa, förebygga och förhindra ohälsa. Det systematiska arbetsmiljöarbetet planeras och genomförs med stöd av det framtagna årshjulet för arbetsmiljö- och personalprocesser.

En nyckelkunskap för organisationens chefer är att kunna leda i förändring och utifrån det har det under våren genomförts utbildning för hela organisationens chefer inom området förändringsledning.

Under våren har den årliga medarbetarenkäten genomförts och enkäten visar på en hög övergripande nöjdhet med arbetssituation, god stämning på arbetsplatsen och närmaste chefens ledarskap. Medarbetarna tycker också att de har ett meningsfullt och utvecklande arbete. Hållbart medarbetarengagemang (HME) har samma resultat som föregående år och ligger på 84. Det är ett högt resultat som är väsentligt högre än det sammanvägda resultatet för alla kommuner. Det är ett kvitto på att det arbetet som görs inom arbetsmiljö och hälsa är ett arbete i rätt riktning. 92 procent av medarbetarna har svarat på enkäten och det innebär att resultatet är mycket tillförlitligt.

Resultatet av medarbetarenkäten visar också på områden som kan förbättras ytterligare. Ett sådant område är att arbetet mot kränkande särbehandling kan stärkas ytterligare.

Andelen medarbetare som har tidsbegränsade anställningar är högre i de typiskt kvinnodominerade befattningarna och där behöver arbetet fokuseras på att erbjuda bättre anställningsvillkor såsom heltidsarbete och tillsvidareanställningar.

En viktig del i en god arbetsmiljö är medarbetarens möjlighet till delaktighet och möjlighet att påverka. I uppföljningsmodellen Den röda tråden har chef och medarbetare regelbunden dialog om hur arbetsvardagen ser ut för medarbetaren. Den röda tråden är genom det ett viktigt instrument för cheferna när de ska planera och leda sin verksamhet.

I den röda tråden förs också dialog om förutsättningarna för medarbetarna att utföra arbetet och hur balansen mellan krav och resurser ser ut. Det skall i arbetet finnas rimliga förutsättningar för att utföra arbetet och det krävs en balans mellan krav och resurser. Krav är en naturlig del av arbetet och är i sig inte skadligt. Krav kan vara både stimulerande och positiva och bidra till att skapa mening i arbetet. Men om kraven överstiger de resurser som finns under en längre tid, så ökar risken för ohälsa.

Förväntad utveckling

Kommunens resultat för perioden januari-augusti är ett överskott på 45,2 miljoner kronor. För helåret prognosticeras resultatet till 26,8 miljoner kronor, vilket är 20,0 miljoner kronor högre än förra årets resultat och 5,0 miljoner kronor högre än budgeterade överskottet på 21,7 miljoner kronor. Prognosen för den löpande verksamheten är ett överskott mot budget på 5,1 miljoner kronor.

I prognosen har samtliga nämnden prognosticerat ett överskott alternativt ett resultat i nivå med budget.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens prognos för helåret är ett resultat i linje med budget.

Prognos är lägre jämfört med tidigare uppföljningsrapporter. Förändring av prognos beror på tillköp av kollektivtrafik där tidigare prognosen var att inte hela beloppet skulle kunna nyttjas. Prognosen nu är att hela tillskottet för tillköp av kollektivtrafik kommer att nyttjas under året.

Nämndens nettokostnader utifrån prognosen för helåret har ökat jämfört med föregående år med 0,8 procent. Ökning avser främst personalkostnader och köp av huvudverksamhet. Även minskade intäkter mellan åren påverkar nettokostnaden.

Sammanfattningsvis förväntas verksamheten gå i linje med budget.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämndens prognos för helåret är ett överskott på 2,0 miljoner kronor och utgör 0,6 procent av budgetramen. Nettokostnadsutvecklingen för perioden jämfört med föregående år är en minskning på 2,4 procent. Minskning avser främst köpt verksamhet och personalkostnader.

Fastighetskostnader, hyror och material har ökat.

Nämnd, förskola, fritidshem, anpassad grundskola och vuxenutbildning visar mindre eller större överskott. Störst överskott visar förskola där åtgärder gjorts förra året och barnantalet är lägre på vissa avdelningar. Också vuxenutbildning visar ett större överskott till följd av lägre kostnader fram till augusti samt att söktrycket och beviljanden bedöms inte vara högre än i våras.

Kultur och fritid visar mindre underskott och utgörs i sin helhet av ökade utbetalningar aktivitetsbidrag på grund av ökat antal aktiviteter hos föreningarna.

Grundskolan prognostiserar fortsatt ett underskott men underskottet har förbättrats stort sedan april. Alla enheter som visade underskott i april har en förbättrad prognos genom minskade personalkostnader. Snabb övertalighetsprocess på Tölleby har givit störst förbättring av underskottet. Elevhälsan prognostiserar också ett större överskott på grund av vakanser.

Socialnämnden

Socialnämndens prognostiserar ett årsresultat för helåret 4,0 miljoner kronor, vilket utgör en förbättrad årsprognos från tidigare prognoser under året.

Individ- och familjeomsorg har haft ökad efterfrågan på ekonomiskt bistånd under året, jämfört med samma period förra året. Detta beror främst på massflyktingdirektivet som innebär att försörjningsansvaret för flyktingar från Ukraina har övergått från Migrationsverket till kommunerna. Stora besparingar har gjorts genom hemtagning till egen regi.

Äldreomsorgen har hållit nere bemanningen då Bollegården under perioden ej haft full beläggning. Samtidigt har det varit en del vakanta tjänster under ett par månader, vilket även är fallet för kommunal primärvård.

Funktionsstöd öppnar den 1 oktober en ny gruppboende i Bollebygds kommun med totalt sex platser. Inom personlig assistans har antalet brukare ökat, vilket medfört ökade kostnader.

Cirka en miljon av prognosticerade överskottet kommer från diverse vakanser inom förvaltningens övergripande verksamhet.

Bygg och Miljönämnden

Bygg- och miljönämnden prognostiserar ett överskott mot budget på 0,6 miljoner kronor. Prognosen är oförändrad sedan uppföljningsrapporten från april.

Prognosen bygger på att det kommer finnas ett överskott inom bostadsanpassningarna vid årets slut. Kostnaden för bostadsanpassningar har hittills i år varit högre än föregående år men lägre än tidigare normalår.

Helårskostnaden för bostadsanpassningar har varierat mellan 1 och 3 miljoner

kronor de senaste fem åren. Prognosen i år är att bostadsanpassningarna kommer att kosta 2 miljoner kronor.

Teknik- och Servicenämnden

Teknik- och servicenämnden prognostiserar ett helårsresultat +0,4 miljoner kronor.

Prognosen är förbättrad mot tidigare uppföljningsrapporter. Förändring av prognos beror på positiv budgetavvikelse på politiska nämndsverksamheten och måltidsenheten där en minskad kostnad som avsåg föregående verksamhetsår hamnat på årets redovisning.

Nämnden har bättre ekonomiska förutsättningar 2025 än föregående år. Framför allt eftersom kommunfullmäktige höjt VA-taxorna för att nå ekonomisk balans för verksamheten.

VA-enheten prognostiserar dock ett positivt resultat om 0,6 miljoner kronor men detta beror inte på ett överuttag av taxa utan på grund av att ett gammalt nedlagt VA-verk i Hultafors sålts, och intäkten gått till VA-enheten. Eftersom VA-verksamhetens resultat 2024 var negativt så skuldförs inte överskottet. Enheten kan därmed göra ett positivt resultat och stärka nämndens resultat för året trots att den är taxefinansierad.

Nämndens nettokostnader utifrån prognosen för helåret har ökat jämfört med föregående år med 3,6 procent. Ökning avser främst personalkostnader och kapitalkostnader. Kapitalkostnaderna har främst ökat på grund av ökad räntenivå och inte på grund av ökad tillgångsmassa.

Övriga poster

Den ofördelade budgeten på 4,0 miljoner kronor kan fortfarande nyttjas under resterande året. Eftersom händelser som föranleder fördelning av reserven till sin natur är oplanerade finns en schablonmässig prognos om ett nyttjande av 1,3 miljoner kronor prognosticerat.

Kostnaden för pensioner är främst budgeterad på nämnderna i form av personalomkostnader (PO). För den pensionskostnad som avser utbetalningar av äldre pensionsförbindelser som inte tagits upp som avsättning finns en central pott budgeterad under Pensionsförvaltningen. Utbetalningarna av äldre pensioner har hållit sig till den budgeterade kostnaden. Underskottet på

pensionsförvaltningen beror istället på att kommunen fått en slutgiltig löneskatt som inte till sin helhet varit uppbokad.

På finansförvaltningen finns utöver ett positivt räntenetto även intäkterna för sålda tomter på Bergadalen. Fram till delårsbokslutet har fyra tomter till en vinst om 2,2 miljoner kronor redovisats som intäkt i år. Intäkten för de ytterligare två tomterna som är sålda tas när tillträde sker. Även en nedskrivning om 5 miljoner kronor av moduler som kommer att avvecklas belastar finanserna.

Skatteprognosen är 2,3 miljoner kronor lägre än budgeterat. Den minskade prognosen kommer från den officiella prognosen från SKR som förutspår att skatteavräkningen för innevarande år kommer bli lägre än tidigare prognosticerat.

Driftredovisning

Budgetbeslut m.m. under året

Kommunens budget, nettokostnader (mnkr)	KF beslut	KF 11 dec 24	Teknisk komp.	Löne- rörelse	Aktuell ram
<i>Budget per nämnd:</i>					
Kommunfullmäktige	1,6				1,6
Kommunstyrelsen	80,9		-3,7	0,8	78,0
Utbildningsnämnden	338,3		-1,57	5,4	342,1
Socialnämnden	229,2		-1,84	3,8	231,2
Bygg och miljönämnden	11,3		-0,04	0,2	11,5
Teknik och servicenämnden	24,6	0,25	1,0	0,4	26,2
Revisionen	1,0				1,0
Valnämnden	0,02				0,02
Överförmyndare	0,8				0,8
Summa nämnder	687,7	0,3	-6,2	10,6	692,4
<i>Budget övrigt:</i>					
Ofördelad budget	4,0				4,0
Lönerörelse	10,9		-4,8	-10,6	-4,5
Pensioner och räntenetto mm	-6,1	-0,5	11,0		4,4
Summa finansförvaltningen	8,8	-0,5	6,2	-10,6	3,9
Skatteintäkter och generella statsbidrag	718,0				718,0
Resultatet	21,5	21,75	21,75	21,75	21,75

Vid kommunfullmäktige den 11 december beslutades att kommunens resultat skulle höjas med 0,25 miljoner kronor till följd av ändrat ränteläge bland taxefinansierade verksamheter. Teknik och Servicenämnden fick 0,25 miljoner kronor i tillskott för avledning av dagvatten från allmän plats.

Tekniska justeringar har genom mandat av kommunfullmäktiges budgetbeslut genomförts av ekonomiavdelningen till följd av ändrad ansvarsfördelning av internhyra, förändrad internränta samt ändrade kapitalkostnader. Totalt uppgår de tekniska justeringarna till 6,2 miljoner kronor. Eftersom ökningarna till största del avsåg internränta finansierades ökningen genom att finansförvaltningen fick minskad ram då intäkter från den ökade internräntan skulle täcka minskningen. Även ökade kapitalkostnader till följd av nyinvestering som budgeterats på finansförvaltningen har justerats ut till nämnderna som bär kostnaderna.

De avsatta budgetmedlen för att täcka ökade kostnaderna till följd av lönerörelsen 2024 har fördelats till nämnderna. De nämnder som nyttjar intern service i form av lokalvård och kostenheten har fått utökad ram för att täcka löneökningar på utförande enheter. Därefter har interndebitering i samma grad utförts. Efter gjorda justering fanns ett underskott om 4,5 miljoner kronor i lönerörelsens budget. Detta var redan känt och i aprilrapporten angavs att underskottet skulle täckas av överskott bland övriga centrala poster.

Driftredovisning

	Delår jan-aug				Helår			
	2024	2025			2024	2025		
	<i>Utfall</i>	Utfall	Budget	Avvikelse	<i>Utfall</i>	Prognos	Budget	Avvikelse
Kommunfullmäktige	-0,8	-0,9	-1,1	0,1	-1,1	-1,6	-1,6	0,0
Revison	-0,4	-0,5	-0,7	0,2	-0,9	-1,0	-1,0	0,0
Valnämnd	-0,1	0,0	0,0	0,0	-0,4	0,0	0,0	0,0
Överförmyndare	-0,5	-0,7	-0,5	-0,2	-0,8	-0,8	-0,8	0,0
Kommunstyrelse	-50,8	-48,3	-50,5	2,2	-77,4	-78,1	-78,0	0,0
Utbildningsnämnden	-218,3	-213,1	-220,8	7,7	-338,7	-340,1	-342,1	2,0
Socialnämnden	-152,4	-145,3	-151,0	5,7	-226,2	-227,2	-231,2	4,0
Bygg och Miljönämnd	-6,2	-6,4	-7,3	0,8	-10,1	-10,9	-11,5	0,6
Teknik- och servicenämnden	-15,3	-10,1	-15,7	5,6	-24,9	-25,8	-26,2	0,4
Summa nämnder	-444,8	-425,4	-447,5	22,1	-680,5	-685,5	-692,4	6,9
Ofördelad budget	0,0	0,0	-2,7	2,7	0,0	-1,3	-4,0	2,7
Avsättning lönerörelse	0,0	0,0	2,5	-2,5	0,0	0,0	4,5	-4,5
Pensionsförvaltning	-17,6	-11,5	-9,4	-2,1	-12,8	-14,7	-13,1	-1,6
Finansförvaltningen Räntor mm.	-4,4	5,2	5,8	-0,7	3,9	12,6	8,7	3,8
Summa ovan	-466,8	-431,8	-451,2	19,4	-689,4	-688,9	-696,2	7,3
Skatter & Gen. Statsbidrag	464,6	477,0	478,5	-1,5	696,2	715,7	718,0	-2,3
Årets resultat	-2,1	45,2	27,3	17,9	6,8	26,8	21,7	5,0

Investeringsredovisning

Investeringsredovisning	Budget KF	Justering	Utfall	Prognos	Avvikelse
Reinvestering					
Kommunstyrelsen	4,0		2,0	4,0	0,0
Socialnämnden	1,6		0,3	1,6	0,0
Utbildningsnämnden	1,3		0,8	1,3	0,0
Teknik och Servicenämnd	24,5	-0,5	10,4	22,7	1,3
Fastighet	10,0		7,5	10,0	0,0
Gata	4,5		1,3	3,5	1,0
Avfall/Park*	1,0		0,9	1,0	0,0
VA*	9,0	-0,5	0,7	8,2	0,3
Beslutade projekt					
Skola 7-9 förstudie/projektering	5,0		1,4	4,2	0,8
Skolområdet Olsfors	0,0	2,0	0,3	0,9	1,1
Gruppbostad LSS	23,0	7,0	13,8	24,0	6,0
Omslättningsrum idrottshall	4,7	-0,2	2,8	4,7	-0,2
Eljuspår Rinna	3,0		3,0	3,0	0,0
Belysning gata	4,0		0,5	3,0	1,0
Frystorkad mat	1,0		0,8	1,0	0,0
Solceller	4,7	-1,2	2,3	3,5	0,0
Avläsningsutrustning ÅVC*	0,1		0,0	0,1	0,0
Digitala vattenmätare*	0,5		0,2	0,2	0,3
Lås- och larmsystem*	1,0		0,0	1,0	0,0
Processlösning reningsverk*	5,5		3,5	3,7	1,8
Åsastugorna*	4,8		0,0	0,0	4,8
Möblering ny gruppbostad LSS	0,5		0,0	0,5	0,0
Krisberedskap		0,5	0,0	0,5	0,0
Renov. fd vägverket		1,2	0,0	1,2	0,0
Summa investeringar	89,2	8,8	42,1	81,1	16,9
Strategiska markinköp KS	25,0		0	0	25,0
Exploateringsverksamhet					
Total investeringsverksamhet	114,2	8,8	42,1	81,1	41,9

*Delvis eller helt avgifts- eller taxefinansierad verksamhet

Justeringar

Omfördelning av reinvesteringsbudget VA 0,5 miljoner kronor till krisberedskap och omfördelning av investeringsbudget 1,2 miljoner kronor solceller till renovering f.d. vägverket enligt nämndbeslut Teknik- och servicenämnden.

Övriga justeringsposter avser tidigare fattade investeringsbeslut där ombudgetering skett till 2025 via beslut från kommunfullmäktige i samband med årsredovisningen antogs.

Skola 7–9 förstudie/projektering

Under första halvåret 2025 har förstudien genomförts enligt plan, och politiken har fattat beslut om att gå vidare med projektet. Nästa steg är att ta fram ett förfrågningsunderlag för en totalentreprenad. Upphandlingen av konsultgruppen är påbörjad vid halvårsskiftet och beräknas vara klar i början av andra halvår.

Skolområdet i Olsfors

Rivningsarbetet av de två inköpta fastigheterna på Skolvägen är slutfört, men slutbesked har ännu inte erhållits. Viss kompletterande dokumentation återstår.

Gruppbostad LSS

Slutbesiktning genomförd, ett fåtal kvarstående åtgärder återstår. Dessa beräknas vara åtgärdade till mitten av september. Inflyttning planeras till 1 oktober 2025.

Omklädningsrum idrottshall

Totalrenovering omklädningsrum och duschar Bollebygds skolan. Slutbesiktning i slutet av september 2025.

Elljusspår Rinna

Det nya elljusspåret i Rinnaområdet är färdigställt.

Belysning gata

Vattenfall inleder arbetet med att byta vägbelysning i september.

Solceller

Solcellsinstallationer på Råssa, Örelund, Krokdal, Eriksgården och Töllsjöskolan. Slutförandet av installationerna är planerat till november 2025.

Processlösning reningsverk

Projektet har blivit fördröjt och förväntas inledas i december 2025.

Åsastugorna

Avvaktar beslut i Teknik-och servicenämnden samt kommunstyrelsen för hur projektets framtid skall hanteras.

Resterande projekt förväntas bli färdigställda under resten av året.

Finansiella rapporter

Resultaträkning

Belopp i miljoner kr (mnkr)		Delårsutfall		Budget helår	Prognos		Utfall helår
					Utfall helår	Avvikelse helår	
	Not	aug-24	aug-25	2025	2025	2025	2024
Verksamhetens intäkter	2	81,9	88,8	114,5	129,7	15,2	127,0
Verksamhetens kostnader	3	-516,8	-487,8	-766,8	-772,0	-5,2	-774,4
Avskrivningar	4	-22,4	-28,3	-36,9	-40,4	-3,5	-33,8
Verksamhetens nettokostnader		-457,3	-427,3	-689,2	-682,7	6,6	-681,2
Skatteintäkter	5	377,0	393,2	592,7	590,0	-2,7	564,7
Generella statsbidrag och utjämning	6	88,0	83,8	125,3	125,7	0,4	132,0
Verksamhetens resultat		7,7	49,7	28,8	33,0	4,2	15,5
Finansiella intäkter	7	1,1	1,3	0,2	3,9	3,7	4,3
Finansiella kostnader	8	-10,9	-5,7	-7,2	-10,1	-2,9	-13,0
Resultat efter finansiella poster		-2,1	45,2	21,8	26,8	5,0	6,8
Årets resultat		-2,1	45,2	21,8	26,8	5,0	6,8

Balansräkning

Belopp i mnkr	Noter	dec-24	aug-25
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	9	4,9	4,4
Materiella anläggningstillgångar			
Mark, byggnader, tekniska anläggningar	10	581,7	590,9
Maskiner och inventarier	11	22,7	28,1
Finansiella anläggningstillgångar	12	10,0	10,0
Summa Anläggningstillgångar		619,3	633,4
Omsättningstillgångar			
Förråd, exploateringar	13	14,5	9,5
Fordringar	14	51,7	50,2
Kortfristiga placeringar	15	7,1	0,0
Kassa och bank	16	66,6	83,1
Summa Omsättningstillgångar		139,8	142,8
Summa Tillgångar		759,2	776,2
Eget kapital, avsättningar och skulder			
Eget kapital	17	419,9	465,1
Årets resultat		6,8	45,2
Resultatutjämningsreserv		98,8	98,8
Avsättningar			
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	18	82,2	82,9
Andra avsättningar	19	9,3	9,3
Skulder			
Långfristiga skulder	20	149,3	122,5
Kortfristiga skulder	21	98,5	96,5
Summa Eget kapital, avsättningar och skulder		759,2	776,2

Panter och ansvarsförbindelser	Noter	dec-24	aug-25
Panter och därmed jämförliga säkerheter	22	0,3	0,3
Ansvarsförbindelser			
Pensionsförpliktelser som inte har tagits upp bland skulderna eller avsättningarna	23	133,0	130,8
Övriga ansvarsförbindelser	24	219,7	219,7
Leasing	25	55,8	50,1

Noter

1 - Redovisningsprinciper

Redovisningen har upprättats utifrån lag om kommunal bokföring och redovisning, kommunallagen, samt Rådet för kommunal redovisnings (RKR) rekommendationer. Om avsteg från detta är gjorda så anges det specifikt nedan. Ingen ändring av redovisningsprinciperna har skett sedan bokslutet 2024.

Intäkter och kostnader - Inkomster och utgifter är i allt väsentligt periodiserade till rätt period. En gräns på ett basbelopp gäller, inkomster eller utgifter över detta ska alltid periodiseras. Det förekommer att lägre belopp också periodiseras, i synnerhet hyror. Statsbidrag som inte är generella utan avser något visst projekt eller liknande, periodiseras alltid. Anslutningsavgifter avseende VA-verksamheten redovisas som verksamhetens intäkter och periodiseras på 50 år där innevarande år tar 10 % av intäkterna. Årets förändring av semesterlöneskuld, intjänad ferielön och övertid kostnadsbokförs över resultaträkningen. Den totala skulden redovisas som en kortfristig skuld i balansräkningen. Timlöner som intjänats i augusti men utbetalas i september är periodiserade och belastar resultatet för augusti. Internräntan sattes till 2,5 % 2025 och är samma som den som SKR tagit fram som exempel. Skatteavräkningen 2025 är periodiserad med 8/12-delar.

Jämförelsestörande poster – Inga poster har tagits upp som jämförelsestörande.

Aktivering - Investeringar som aktiveras har som princip haft ett anskaffningsvärde på över ett basbelopp (exkl. mervärdesskatt) och en livslängd på minst tre år.

Immateriella tillgångar - Samtliga immateriella tillgångar är förvärvade.

Komponentredovisning - Kommunen tillämpar komponentredovisning fr.o.m. 2015. Avskrivningstider är framtagna utifrån rekommendationer från RKR och branschen, dessutom har diskussioner förts med andra kommuner för att skapa likvärdighet. Byggnader har delats in i fem komponenter med avskrivningstider på mellan 15-80 år. Gator har mellan 2-5 komponenter beroende på typ. Investeringar inom VA har redan haft karaktären av komponentredovisning eftersom de ingående delarna ofta är lätt identifierbara, men fem komponenter finns inom detta område. Några justeringar har inte skett på gamla investeringar. Flera av de gamla investeringarna i fastigheter har en avskrivningstid på 33 år. Bedömningen är att en genomgång och uppdelning i komponenter skulle hamna i genomsnitt på ungefär samma avskrivningstid varför nyttan av att göra detta arbete inte överväger nedlagd arbetstid. Om någon befintlig fastighet genomgår större renovering så ska dock ny bedömning göras av berörda komponenter.

Sammanställd redovisning - Kommunkoncernen består av kommunen och Stiftelsen Bollebygds hyresbostäder. I delårsrapporten finns inga sammanställda räkenskaper, vilket inte heller är ett krav enligt RKR R17. Dels så upprättar stiftelsen inget bokslut per augusti och dels är bedömningen att det ändå går att bilda sig en tillräcklig uppfattning kring koncernens ekonomi trots avsaknaden av sammanställda räkenskaper. Det finns ett separat avsnitt om stiftelsens prognos för året.

Internredovisningsprinciperna – Internredovisningen särskiljs genom motparterna. Köp och sälj förekommer inom bl.a. måltid, lokalvård och internhyrorna. Det är viktigt att få en rättvisande redovisning utifrån verksamhetsbegreppet, att t.ex. hyror för lokaler fördelas till rätt verksamhet så att statistiken i räkenskapsammandraget blir rättvisande. Prissättning sker utifrån självkostnad.

	<u>2024-08</u>	<u>2025-08</u>
2 - Verksamhetens intäkter		
Försäljningsintäkter	5,9	5,5
Taxor och avgifter	34,3	37,8
Hyror och arrenden	6,6	7,2
Bidrag och kostnadsersättningar från staten	26,7	28,7
Bidrag och gåvor från privata aktörer	0,0	0,1
Offentliga bidrag (investeringar)	0,1	0,1
EU-bidrag	0,8	0,8
Övriga bidrag	0,4	0,4
Försäljning av verksamhet och konsulttjänster	6,2	3,6
Intäkter från exploateringsverksamhet	0,6	3,7
Realisationsvinster på materiella och immateriella anläggningstillgångar	0,4	0,8
Övriga verksamhetsintäkter	0,0	0,0
Summa verksamhetens intäkter	81,9	88,8
3 - Verksamhetens kostnader		
Personalkostnader exklusive pensionskostnader	-282,9	-286,7
Pensionskostnader	-40,3	-20,3
Lämnade bidrag	-12,5	-13,4
Köp av verksamhet	-98,7	-93,5
Lokal- och markhyror samt övriga fastighetskostnader	-20,2	-19,6
Inköp av material och varor	-14,0	-13,3
Inköp av tjänster	-27,9	-20,1
Realisationsförluster och utrangeringar	-1,1	-0,1
Anskaffningskostnad sålda exploateringsfastigheter	0,0	-0,7
Bolagsskatt	0,0	0,0
Övriga kostnader	-19,1	-20,3
Summa verksamhetens kostnader	-516,8	-487,8
4 - Av- och nedskrivningar		
Avskrivning immateriella tillgångar	-0,7	-1,0
Avskrivning byggnader och anläggningar	-16,4	-18,3
Avskrivning maskiner och inventarier	-5,3	-4,0
Nedskrivning/återföring byggnader och anläggningar	0,0	-5,0
Summa av- och nedskrivningar	-22,4	-28,3
5 - Skatteintäkter		
Preliminär kommunalskatt	376,9	394,9
Preliminär slutavräkning innevarande år	1,7	-1,4
Slutavräkningsdifferens föregående år	-1,6	-0,4
Mellankommunal kostnadsutjämning	0,0	0,0
Övriga skatter	0,0	0,0
Summa skatteintäkter	377,0	393,2

	<u>2024-08</u>	<u>2025-08</u>
6 - Generella statsbidrag och utjämning		
Inkomstutjämning	53,7	56,8
Kostnadsutjämning	-1,7	-3,7
Regleringsbidrag/avgift	19,8	17,3
Kommunal fastighetsavgift	16,0	16,9
Bidrag/avgift för LSS-utjämning	-3,1	-3,9
Övriga bidrag i utjämningsystemet	0,0	0,0
Övriga generella bidrag från staten	3,2	0,4
Summa generella statsbidrag och utjämning	88,0	83,8
7 - Finansiella intäkter		
Utdelningar från koncernföretag	0,4	0,0
Utdelningar på aktier och andelar	0,0	0,1
Intäkter från finansiella anläggningstillgångar	0,0	0,0
Realiserad vinst på försäljning av finansiella instrument	0,0	0,2
Orealiserad värdestegring på finansiella instrument	0,7	0,0
Ränteintäkter	0,0	1,0
Borgensavgifter	0,0	0,0
Övriga finansiella intäkter	0,0	0,0
Summa finansiella intäkter	1,1	1,3
8 - Finansiella kostnader		
Räntekostnader	-3,8	-3,0
Finansiell kostnad, förändring av pensionsavsättningar	-7,1	-2,7
Kostnader från finansiella anläggningstillgångar	0,0	0,0
Förlust vid försäljning av finansiella instrument	0,0	0,0
Orealiserad värdeminskning finansiella instrument	0,0	0,0
Övriga finansiella kostnader	0,0	0,0
Summa finansiella kostnader	-10,9	-5,7
	<u>2024-12</u>	<u>2025-08</u>
9 - Immateriella anläggningstillgångar		
Förvärvade immateriella anläggningstillgångar		
Ingående anskaffningsvärde	7,7	10,4
Inköp	2,9	0,8
Utrangeringar	-0,5	0,0
Överföringar	0,3	4,2
Utgående anskaffningsvärde	10,4	15,5
Ingående ack. avskrivningar	-4,9	-5,5
Utrangeringar	0,5	0,0
Överföringar	0,0	-4,6
Årets avskrivningar	-1,1	-1,0
Utgående ack. avskrivningar	5,5	11,1
Utgående redovisat värde	4,9	4,4
Bedömd genomsnittlig nyttjandeperiod	3,81 år	4,71 år

	2024-12	2025-08
10 - Mark, byggnader, tekniska anläggningar		
Ingående anskaffningsvärde	902,5	953,1
Inköp	51,4	32,8
Utrangeringar	-0,3	0,0
Överföringar	-0,6	-0,2
Utgående anskaffningsvärde	953,1	985,6
Ingående ack. avskrivningar	-344,2	-371,4
Utrangeringar	0,0	0,0
Överföringar	0,0	0,0
Årets avskrivningar	-27,2	-18,3
Utgående ack. avskrivningar	-371,4	-389,7
Ingående ack. nedskrivningar	0,0	0,0
Årets nedskrivningar /återföringar	0,0	-5,0
Utgående ack. nedskrivningar	0,0	-5,0
Utgående redovisat värde	581,7	590,9
Bedömd genomsnittlig nyttjandeperiod	29,23 år	29,46 år
Därav finansiell leasing	28,4	26,7

Årets nedskrivning avser i sin helhet ett modulhus vars tillfälliga bygglov upphör nästa år och därför kommer att avvecklas. Tillgångens redovisade värde överskrider uppskattat nettoförsäljningsvärde vilket har föranlett nedskrivning om ett uppskattat värde på 5 mnkr. Ett mer noggrant uträknat nettoförsäljningsvärde kommer att tas fram till helårsbokslutet då nedskrivningen kommer att revideras.

11 - Maskiner och inventarier		
Ingående anskaffningsvärde	115,3	99,7
Inköp	9,1	8,7
Försäljningar	0,0	0,0
Utrangeringar	-25,7	-4,6
Överföringar	1,1	-4,0
Utgående anskaffningsvärde	99,7	99,9
Ingående ack. avskrivningar	-97,2	-77,0
Utrangeringar	25,7	4,6
Överföringar	0,0	4,6
Årets avskrivningar	-5,5	-4,0
Utgående ack. avskrivningar	-77,0	-71,8
Utgående redovisat värde	22,7	28,1
Därav finansiell leasing	3,4	3,3
Bedömd genomsnittlig nyttjandeperiod	5,93 år	6,44 år

	<u>2024-12</u>	<u>2025-08</u>
12 - Finansiella anläggningstillgångar		
Aktier och andelar kommunkoncernföretag mm		
Kommunaktiebolaget	0,0	0,0
Kommuninvest ekonomisk förening	8,0	8,0
Coompanion Sjuhärad	0,0	0,0
Inera	0,0	0,0
Gryaab	1,0	1,0
Summa aktier och andelar kommunkoncernföretag mm	9,0	9,0
Långfristiga placeringar		
Grundfondskapital Stiftelsen Bollebygds hyresbostäder	1,0	1,0
Summa långfristiga placeringar	1,0	1,0
Långfristig utlåning		
Övriga långfristiga fordringar	0,0	0,0
Summa långfristig utlåning	0,0	0,0
Bostadsrätter	0,0	0,0
Summa finansiella anläggningstillgångar	10,0	10,0
13 - Förråd, lager och exploateringsfastigheter		
VA-förvaltningens förråd	0,8	0,8
Tomter för försäljning	13,7	8,7
Tomträttsmark till försäljning	0,0	0,0
Summa förråd, lager och exploateringsfastigheter	14,5	9,5
14 - Fordringar		
Fordringar		
Kundfordringar	4,7	3,1
Kommunalskattfordringar	7,0	0,1
Fordring fastighetsavgift	23,5	25,2
Övriga kortfristiga fordringar	3,6	3,9
Upplupna riktade statsbidrag och kostnadsersättningar	2,2	4,7
Övriga förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	10,8	13,3
Summa fordringar	51,7	50,2
Upplupna riktade statsbidrag avser bidrag till utbildningsnämnden.		

	<u>2024-12</u>	<u>2025-08</u>
15 - Kortfristiga placeringar		
Aktier och andelar	7,1	0,0
Anskaffningsvärde	4,0	0,0
Värdereglering	3,1	0,0
Summa kortfristiga placeringar	7,1	0,0
16 - Kassa och bank		
Kassa	0,0	0,0
Bank och plusgiro	66,6	83,1
Summa kassa och bank	66,6	83,1
17 - Eget kapital		
Ingående eget kapital	413,1	419,9
Varav ingående Resultatutjämningsreserv	98,8	98,8
Totalt ingående eget kapital	413,1	419,9
Årets resultat	6,8	45,2
Summa eget kapital	419,9	465,1
18 - Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		
Ingående avsättning till pensioner inkl löneskatt	-63,8	-82,2
Nyintjänad pension	-11,2	-0,4
Årets utbetalningar	1,4	1,1
Ränte- och basbeloppsuppräknig	-5,1	-2,1
Ändring av försäkringstekniska grunder	0,0	0,0
Övrig post	0,1	-0,4
Minskning av avsättning genom tecknande av försäkring	0,0	1,3
Omställningsstöd förtroendevalda	0,1	0,0
Förändring löneskatt	-3,6	-0,2
Summa avsatt till pensioner inkl löneskatt	-82,2	-82,9
19 - Andra avsättningar		
Avsatt för bidrag till Trafikverket		
Redovisat värde vid årets början	9,3	9,3
Summa andra avsättningar	9,3	9,3

Bidrag till Trafikverket avser genomförande av gång och cykelväg Ballasjövägen – cirkulationsplats Bollebygd, väg 554, Bollebygd. Avtalet tecknades i slutet av 2023 och beloppet utgår från kostnadsbedömning utifrån 2023 års priser från Trafikverket. Då betalning ska ske löpande från och med byggstart vilket planeras ske i närtid har ingen nuvärdeberäkning av avsättningen gjorts.

	<u>2024-12</u>	<u>2025-08</u>
20 - Långfristiga skulder		
Långfristig upplåning i banker och kreditinstitut	81,0	55,0
Långfristig leasingskuld	40,6	38,6
Förutbetalda intäkter anläggnings-/anslutningsavgifter	23,4	24,7
Förutbetalda intäkter offentliga investeringsbidrag	4,3	4,3
Summa långfristiga skulder	149,3	122,5
Förutbetalda intäkter som regleras över flera år		
Anläggnings-/anslutningsavgifter återstående antal år (vägt snitt)	38,6 år	38,7 år
Offentliga investeringsbidrag återstående antal år (vägt snitt)	43,8 år	42,8 år
Uppgifter om lång- och kortfristig upplåning		
Genomsnittlig ränta %	2,9 %	2,8 %
Genomsnittlig kapitalbindningstid, år	0,2 år	0,2 år
Kapitalförfall andel av lån		
0-1 år	100 %	100 %
1-3 år	-	-
3-5 år	-	-
5-10 år	-	-
Genomsnittlig räntebindningstid	0,2 år	0,2 år
Tecknade lån hos Kommuninvest på obestämd tid redovisas som långfristiga lån med kapitalförfall 0,3 år.		
21 - Kortfristiga skulder		
Kortfristiga skulder till banker och kreditinstitut	0,4	0,1
Kortfristig del av leasingskuld	3,4	3,5
Leverantörsskulder	22,4	18,0
Moms och punktskatter	0,4	0,0
Personalens skatter, avgifter och avdrag	14,6	15,8
Upplupna personalkostnader (exkl. pensioner)	24,2	12,4
Upplupna pensionskostnader	18,8	20,2
Skuld taxekollektiv renhållning	0,7	0,7
Skuld taxekollektiv VA	0,0	0,0
Övriga kortfristiga skulder	2,1	2,6
Förutbetalda generella statsbidrag	0,6	0,2
Förutbetalda riktade statsbidrag och kostnadsersättningar	4,0	11,9
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	7,0	11,0
Summa kortfristiga skulder	98,5	96,5

Förutbetalda generella statsbidrag består av ett bidrag för "Utökad bemanning sjuksköterskor på särskilda boenden" med restriktionen att det avsåg 2024 och 2025. Bidraget var på totalt 1,1 mnkr där 0,6 mnkr intäktsförts år 2024 och resterande del periodiserats till 2025 och därmed redovisats som kortfristig skuld.

Riktade statsbidrag intäktsredovisas i takt med att villkoren uppfylls. Erhållna ej intäktsredovisade riktade statsbidrag uppgår totalt till 11,9 mnkr. Av de upplupna riktade statsbidragen är huvuddelen hänförliga till Socialnämnden.

	<u>2024-12</u>	<u>2025-08</u>
22 - Panter och därmed jämförliga säkerheter		
Bollebygd Flässjum 4:98	0,3	0,3
Summa panter och därmed jämförliga säkerheter	0,3	0,3
23 - Pensionsförpliktelser som inte har tagits upp bland skulderna eller avsättningarna		
Ansvarsförbindelse för pensioner intjänade före 1998		
Ingående ansvarsförbindelse för pensioner intjänade före 1998 inkl löneskatt	133,1	130,5
Årets utbetalningar	-6,7	-4,7
Ränte- och basbeloppsuppräknig	8,6	4,0
Övrig post	-4,0	-1,1
Förändring av löneskatt	-0,5	-0,4
Summa ansvarsförbindelse för pensioner intjänade före 1998 inkl löneskatt	130,5	128,3
Övriga pensionsförpliktelser som inte tagits upp bland skulder/avsättningar		
Övriga pensionsförpliktelser från Borås	2,5	2,5
Utgående pensionsförpliktelser som inte har tagits upp bland skulderna eller avsättningarna	133,0	130,8
Övriga upplysningar avseende pensioner		
Utredningsgrad	98%	98%
24 - Övriga ansvarsförbindelser		
Borgensåtagande kommunala bolag		
Stiftelsen Bollebygds Hyresbostäder	217,0	217,0
Pensioner GRYAAB	0,0	0,0
Övriga borgens- och ansvarsförbindelser		
Förlustansvar för egna hem	0,0	0,0
Gadden, fristående skola	2,7	2,7
Summa övriga ansvarsförbindelser	219,7	219,7

Bollebygds kommun har i juni 2001 ingått en solidarisk borgen såsom för egen skuld för Kommuninvest i Sverige AB:s samtliga nuvarande och framtida förpliktelser. Samtliga 296 kommuner och regioner som per 2025-06-30 var medlemmar i Kommuninvest Ekonomisk förening har ingått likalydande borgensförbindelser. Mellan samtliga medlemmar i Kommuninvest Ekonomisk förening har ingåtts ett regressavtal som reglerar fördelningen av ansvaret mellan medlemmarna vid ett eventuellt ianspråktagande av ovan nämnd borgensförbindelse. Enligt regressavtalet ska ansvaret fördelas dels i förhållande till storleken på de medel som respektive medlem lånat av Kommuninvest i Sverige AB, dels i förhållande till storleken på medlemmarnas respektive insatskapital i Kommuninvest Ekonomisk förening.

Vid en uppskattning av den finansiella effekten av Bollebygds kommuns ansvar enligt ovan nämnd borgensförbindelse, kan noteras att per 2025-06-30 uppgick Kommuninvest i Sverige AB:s totala förpliktelser till 640 399 miljoner kronor och totala tillgångar till 666 756 miljoner kronor. Bollebygds kommuns andel av de totala förpliktelserna uppgick till 364 miljoner kronor och andelen av de totala tillgångarna uppgick till 385 miljoner kronor.

25 - Leasing	<u>2024-12</u>	<u>2025-08</u>
Finansiella leasingavtal		
Fastigheter		
Totala minimileaseavgifter	55,0	52,5
Nuvärde minimileasingavgifter	40,0	38,7
Därav förfall inom 1 år	2,6	2,7
Därav förfall inom 1-5 år	12,3	12,6
Därav förfall senare än 5 år	25,1	23,4
Maskiner och inventarier		
Totala minimileasingavgifter	3,8	3,6
Nuvärde minimileasingavgifter	3,4	3,3
Därav förfall inom 1 år	0,8	0,8
Därav förfall inom 1-5 år	2,7	2,5
Därav förfall senare än 5 år	0,0	0,0
Samtliga finansiella leasingavtal avseende Fastigheter är koncerninterna och avser äldreboendet Bollegården. Implicit ränta har beräknats till 5,67 %. Av finansiella leasingavtal för Maskin och inventarier är samtliga koncernexterna.		
Icke uppsägningsbara operationella leasingavtal överstigande 1 år		
Minimileaseavgifter		
Med förfall inom 1 år	7,0	5,5
Med förfall inom 1-5 år	5,4	2,6
Med förfall senare än 5 år	0,0	0,0
Totala operationella och finansiella minimileaseavgifter	55,8	50,1

Måluppföljning

Nr	Mål	Prognosen är att målet kommer att...		
		uppnås	delvis uppnås	ej uppnås
Skola				
1	Förskolor och skolor i Bollebygds kommun ska systematiskt utveckla utbildning och undervisning för att nå höga och jämna resultat. Merparten av följande nyckeltal ska visa på positiv progression jämfört med tidigare år, samt ett högre utfall jämfört med sjuhäradskommunerna och riket: • Uppnått betygskriterierna i alla ämnen • Elever i åk 9 som är behöriga till yrkesprogram • Meritvärde åk 9	X		
Arbetet med att systematiskt utveckla utbildning och undervisning fortsätter i enlighet med det politiska målet. Kollegialt lärande och utveckling av bedömningskompetens har prioriterats och bidrar till stärkt undervisningskvalitet. Trygghets- och värdegrundsarbetet har förbättrat studieron genom hemklassrum och tydligare strukturer. I förskolan pågår ett utvecklingsarbete kring dokumentation av barns lärande. Resultaten visar en liten ökning av gymnasiebehörigheten, men samtidigt en sänkning av meritvärdet, där framför allt flickors betyg tenderar att sjunka. Detta är en utmaning som kräver fördjupad analys framåt. 2 av 3 nyckeltal visar på en förbättring jämfört med förra året vilket innebär att prognosen är att målet uppnås. Jämförelser med andra kommuner är inte presenterade i delårsrapporten och bedömningen kan beroende på om utfall förändras till årsredovisningen				
Företagande				
2	Företag i Bollebygd ska ha goda möjligheter att etableras, verka och utvecklas i kommunen. Stödjande mål och indikatorer: • Resultatet i SKRs insiktsmätning ska vara minst godkänt. • Samtliga nämnder ska arbeta med aktiviteter som bidrar till att nå målet	X		
Kommunen har tre prioriterade områden med riktade aktiviteter för att stärka företagandet i kommunen. De är träff med näringslivsorganisationer, företagsbesök samt frukostmöte. Träff med näringslivsorganisationerna samt olika branscher fördelat över hela kommunen har genomförts vid tre tillfällen. Företagsbesök har genomförts under tre förmiddagar enligt sammanträdesplan. Fler företagsbesök är gjorda förutom sammanträdesplanen, då det är fler				

företag som vill träffa kommunledningen. Kommunen har genomfört ett frukostmöte tillsammans med företag under våren.

En utvidgad etableringsgrupp för kommunen som helhet har formaterats under våren 2025. Syftet med den utvidgade grupp är att samtliga förvaltningar ska få kännedom om vad som pågår samt hela kommunens betydelse för att marknadsföra och erhålla etableringar till kommunen.

Insiktsmätningen görs för att kommunen ska få förståelse för hur vi kan förbättra vår service mot företagare och privatpersoner. En förbättring har skett sedan förra mätningen inom samtliga sex områden som undersöks.

Resultatet för 2024, vilket erhöles i april 2025, ligger på ett NKI-värde av 63 ([Nöjd Kund Index](#), är ett mått på hur nöjda företag är med kommunens myndighetsutövning) när alla kundgrupper tas med, och 74 om företagen bryts ut separat i mätningen. Ett godkänt värde ligger på 62 och däröver.

Socialförvaltningen påbörjat planering inför arbetet med att utöka kontakten med företagen i kommunen i syfte att hitta meningsfull sysselsättning till förvaltningens olika målgrupper. Utbildningsnämnden arbetar med målet genom PRAO och att anordna framtidsdagen där företagare ges möjligheten att möta högstadieelever inför val till gymnasiet som på sikt kan bidra till företagens kompetensförsörjning.

Utifrån mängden aktiviteter som görs i kommunen med fokus på det lokala näringslivet samt att insiktsmätningen är över godkänt nivå prognosticeras att målet kommer nås.

Personalförsörjning – attraktiv arbetsgivare

3	Bollebygds attraktivitet som arbetsgivare ska förbättras. Stödjande mål och indikatorer: • Utfall i HME totalindex ska vara över 80 vilket motsvarar genomsnittet i riket. • Samtliga nämnder ska arbeta med aktiviteter för att bidra till målet.	X		
---	---	---	--	--

Det har genomförts en medarbetarenkät i kommunen för att ta reda på medarbetarnas upplevelse sitt arbete. Resultatet visar på ett HME på 84 vilket är över målsättningen på 80. Samtliga nämnder arbetar med målet då kompetensförsörjning är en stor utmaning för hela kommunen.

Sammantaget prognosticeras att målet kommer uppnås.

Fritid

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

	Stödjande mål och indikatorer: • Utveckla Rinnaområdet som fritids- och friluftsområde. • Utveckla en aktiv och väl fungerande kulturskola			
Detaljplan för rekreationsområdet kommer att påbörjas under 2025. Syftet är att delar av Rinnaområdet ska bli rekreationsområde. Området innehåller höga värden inom biologisk mångfald, naturmiljöer, ekosystemtjänster men också höga sociala värden. Teknik- och servicenämnden genomför investeringar i idrottsanläggningar och elljusspåret i Rinnaområdet är färdigställt. Kulturskolan i Bollebygd är idag en aktiv och väl fungerande verksamhet. Under 2025 har flera insatser genomförts för att öka kännedomen om kulturskolan och för att skapa likvärdiga möjligheter för elever oavsett skola. Genom riktade informationsinsatser har fler barn, unga och vårdnadshavare fått kännedom om kulturskolans erbjudanden. Kulturskolan är synlig på olika arrangemang och aktiviteter, och prova-på-tillfällen har erbjudits för de som tidigare inte deltagit i verksamheten. Sammantaget prognosticeras målet att uppnås.				
Hållbarhet, samhällsutveckling och miljö				
5	Bollebygds kommuns ska ha en hög ambitionsnivå och öka takten i omställningen till hållbar utveckling. Stödjande mål och indikatorer: • Samtliga nämnder ska arbeta med aktiviteter som bidrar till att kommunens energianvändning minskar. • Andelen ekologiska livsmedel ska vara minst 52 % 2025 • Andelen närproducerade livsmedel ska vara minst 75 % 2025	X		
Samtliga nämnder har arbetat med målet om minskad energianvändning men det är svårt att mäta effekterna av det arbetet. LED-omställning och solceller på fem fastigheter bidrar till minskad energianvändning. Pedagoger på en förskola har startat upp återbrukscentret Skattkistan för att tidigt låta barnen lära sig om återvinning och hållbarhet redan i förskolan. Bollebygd, Härryda och Marks kommuner har utrett om det finns möjlighet att sametablera energiproduktion med vind- och solkraft i området i anslutning till samtliga tre kommuner. Utredningen visar att området har låg eller ingen potential för utbyggnad av vindkraft däremot finns det potential för solkraft även om det skulle kräva ytterligare analyser för att fastslå hur stor den är. Andelen ekologiska livsmedel var 57 % och andelen närproducerat 78 % vilket innebär att båda nyckeltalen visar på ett högre utfall i förhållande till målen. Prognosen är att målet uppfylls.				
Kollektivtrafik				

6	Kommunen ska verka för en utökad kollektivtrafik i hela kommunen med störst fokus på Olsfors, Hultafors och Töllsjö	X		
Dialog förs kontinuerligt med Västtrafik om behovet av utökning av kollektivtrafik. Kommunen framför kontinuerligt sina yttringar kring behovet av utökad kollektivtrafik, både via Boråsregionen, BHU (beredning för hållbar utveckling) samt till IKN (infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden). Kommunen lyfter ärenden till IKN och Västtrafik att kommunen önskar vara med i pilotprojektet Bus on Demand, ett flexibelt trafiksystem som skulle kunna utgöra ett bra inslag i kommunen. I december 2024 tillsattes en tur i vardera riktningen på linje 122 som trafikerar Bollebygd - Töllsjö, utvärdering sker i början av 2026. Tillköp har skett på linje 402 som trafikerar Bollebygd-Sandared. Två turer per riktning har införts från och med den augusti 2025. De tillsatta turerna går inte under skollov och helgdagar, då det var ett krav från Västtrafik för att närtrafik inte ska försvinna. Kommunen kommer att utvärdera satsningen under 2025–2026. Kommunen är en kontinuerlig dialog med Västtrafik om möjligheten att införa kollektivtrafik på hela sträckan Bollebygd-Storskogen. Då kommunen inte äger frågan utan måste arbeta via Västtrafik är det svårt att helt på egen hand påverka utfallet. Kommunen behöver parallellt arbeta med att få ut information om närtrafik och anropsstyrd trafik som är en delar av kollektivtrafiken. Prognosen är att målet uppnås.				

Kommunstyrelsens bedömning av måluppfyllelsen

Av kommunfullmäktiges sex verksamhetsmål prognosticeras att samtliga uppfylls.

För målen avseende skola och företagande är det svårt att göra prognoser eftersom målen tar sikte på undersökningar eller jämförelser som ännu inte publicerats. Det gör att bedömningen kan förändras till årets slut.

Inom hållbarhet, samhällsutveckling, och miljö har utfallet för ekologiskt och närodlat förbättrats och till skillnad från förra året är prognosen nu att de högt uppställda målen nås. Inom energianvändning bedöms finnas en stor potential till ytterligare energieffektiviseringar vilket är ett område som behöver prioriteras.

De två finansiella målen bedöms komma vara uppfyllda. Se vidare stycket om god ekonomisk hushållning.

Kommunstyrelsen bedömer att det är ett utvecklingsområde att utveckla mål och indikatorer ytterligare.

Revisorernas bedömning av delårsrapport

Revisorernas bedömning av delårsrapport

15. Genomlysning av Åsastugorna (kf fattar slutligt beslut) KS2025/32



§127

KS2025/32

Genomlysning av Åsastugorna

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige ger uppdrag till kommunstyrelsen att arrendera ut marken för campingändamål. Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige anser uppdrag som gavs 2025-03-20 angående reglemente och andra relevanta styrdokument besvarat.

Ärendet

Kommunstyrelsen har 2025-03-20 fått uppdrag av kommunfullmäktige att ta fram förslag på reglemente och andra relevanta styrdokument för fortsatt drift av Åsastugorna i intern drift. På kommunfullmäktige 2025-06-05 gjordes en delrapportering där teknik- och servicenämndens reglemente kompletterades med att nämnden ansvarar för Åsastugorna. Kommunfullmäktige gav vid samma sammanträde även ett tilläggsuppdrag så att även möjligheten att arrendera ut marken utreds.

Kommunstyrelseförvaltningens bedömning är att det mest fördelaktiga för kommunen är att arrendera ut marken utifrån såväl ekonomiska som verksamhetsmässiga perspektiv. En fristående aktör har betydligt bättre förutsättningar än kommunen att forma verksamheten utifrån de önskemål som de Bollebygdsbor som nyttjar campingen har.

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Ekonomiska förutsättningar

Åsastugorna har bedrivits som en verksamhet inom teknik- och servicenämnden och har i praktiken fungerat som en fristående resultatenhet där över-/underskott har förts över mellan åren. Verksamheten har bedrivits med ett stort ideellt engagemang och är en uppskattad campingplats för såväl säsongsplatsgäster som stuggäster. Mycket tack vare det ideella engagemanget har verksamheten bedrivits med överskott och det aggregerade överskottet uppgår till ca 650 tkr efter 2024 och prognosen för 2025 pekar på ett överskott på ca 100 tkr. Intäkterna uppgår till ca 360 tkr där merparten kommer från uthyrning av säsongsplatser. Fasta driftskostnader exkl. ev. kommunal arrendavgift uppgår till strax över 200 tkr, vilket innebär att utrymmet för överskott och kostnader av engångskaraktär (t.ex. underhåll och mindre förbättringar) uppgår till ca 150 tkr. Av PM Juridiska förutsättningar framgår dock att verksamheten ej har belastats för vissa kostnader vilket innebär att det i praktiken varit viss skattefinansiering.

Kommunfullmäktige har beviljat investeringsmedel för nybyggnation av servicebostad vilket beräknas innebära en kostnadsökning på ca 280 tkr. Om marken arrenderas ut till marknadsvärde innebär det en intäkt för kommunen på ca 100 tkr om ny servicebyggnad inte byggs och ca 325 tkr om servicebyggnad byggs. Dock kommer befintliga kapitalkostnader samt skatt ingå i den arrendavgiften, vilket innebär ett totalt överskott på ca 50 tkr om servicebyggnad inte byggs och runt 0 om servicebyggnad byggs.

Kommunstyrelseförvaltningen har utrett ärendet i flera delar, i bilagda handlingar framgår risker utifrån ett juridiskt perspektiv i ett eget PM. Då ett tilläggsuppdrag gavs om att istället för att driva vidare Åsastugorna i intern drift arrendera ut

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



marken behöver arrendefrågan avgöras först eftersom reglementet enbart kan gälla för fortsatt intern drift.

Arrende

Ett arrende är upplåtelse av jord mot betalning, i detta fall handlar det om upplåtelse av mark för campingändamål. Standardförfarandet vid alla former av avtal är att alla avtalet ska upphandlas, för flera markrelaterade avtal finns dock det s.k. hyresundantaget som innebär att bl.a. förvärv av fastighet, arrenden och in/uthyrning av lokaler och bostäder inte omfattas av upphandlingsreglerna (3 kap. 19 § lag (2016:1145) om offentlig upphandling ([LOU](#))). För att undantaget ska gälla ställs en hel del krav och undantaget har varit föremål för flera domstolsprövningar. Avsikten med denna tjänsteskrivelse är inte att djupdyka i den juridiken men kortfattat kan sägas att för att det ska vara fråga om ett arrende som omfattas av undantagsregeln kan kommunen inte ställa särskilt mycket krav. Ju fler krav som ställs desto högre är sannolikheten att undantaget inte är tillämpligt vilket kan leda till skadestånd och upphandlingsskadeavgift. Förvaltningens bedömning är att arrendeaftalet bör utformas som ett rent arrendeaftal där det enbart ställs krav på grundläggande saker såsom att det ska bedrivas campingverksamhet, att arrendatorn ska följa lagar och hålla byggnader i välvårdat skick samt krav på återställande vid kontraktsslut. Eventuella krav på hur verksamheten ska bedrivas bör undvikas helt för att säkerställa att det ses som ett arrendeaftal i lagens mening så att undantaget från upphandling kan nyttjas.

Om hyresundantaget används innebär det alltså att kommunen kan bestämma själv vem som ska få arrendet utan att genomföra en offentlig upphandling. Arrendet måste dock ske till marknadsvärde för att det inte ska ses som ett otillåtet statsstöd. Det finns två sätt att avgöra marknadsvärdet. Det ena är

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



genom en anbudstävlan där kommunen annonserar ut arrendet och olika intressenter får möjlighet att lämna anbud i konkurrens. Det bästa anbudet anses motsvara marknadsvärdet och på så sätt anses inget statsstöd föreligga. Ett annat sätt att avgöra marknadsvärdet är att göra en värdering av oberoende värderingsman och därefter teckna avtal med arrendator utan föregående annonsering.

En värdering av arrendet är genomförd under september 2025 och indikerar ett marknadsvärde på 100 tkr per år exkl. ny servicebyggnad och 325 tkr inkl. ny servicebyggnad. Det finns intresse från nuvarande verksamhet att bilda en från kommunen helt fristående förening och arrendera marken för campingändamål.

Intern drift

Om verksamheten ska bedrivas i intern drift behöver riskerna i PM juridiska förutsättningar hanteras. Det finns inget givet svar utan är något som behöver utvecklas i samverkan mellan de som nyttjar campingen och ansvarig nämnd. Däremot behöver kommunfullmäktige fastställa några viktiga principer och besluta om en organisation för att skapa förutsättningar för att hantera de identifierade riskerna. Två huvudsakliga alternativ på organisation har tagits fram av förvaltningen som syftar dels till att hantera risker utifrån PM juridiska förutsättningar samt de risker som identifierades i den särskilda granskningen av hanteringen av ny servicebyggnad på Åsastugornas område.

- **Alternativ 1**, Styrelsen för Åsastugorna görs om till en egen nämnd med ansvar för området och verksamheten. Nämnden består av förtroendevalda som ej hyr ställplats på området. Nämnden bedriver verksamheten genom antingen egna anställda, ideellt arbete eller köper tjänster av kommunens övriga nämnder eller genom en kombination av alternativen.

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

- **Alternativ 2,** Styrelsen upphör och verksamheten införlivas som en integrerad del i teknik- och servicenämndens ordinarie verksamhet. Styrelsens arbete skulle kunna utföras av anställda i förvaltningen, förtroendevalda i nämnden eller genom ett utskott eller råd.

Gemensamt för båda alternativen är:

- Verksamheten ska bedrivas i enlighet med Gustav Werners testamente.
- Verksamheten bedrivs utan tillskott av skattemedel, verksamhetens samtliga kostnader finansieras genom intäkter.
- Beslut om avgifter tas av kommunfullmäktige på förslag av ansvarig nämnd baserat på en självkostnadskalkyl.
- En balansfond inrättas där verksamhetens samlade över/underskott redovisas och förs över mellan åren.
- Överskottskapacitet kan även fortsatt säljas till icke kommunmedlemmar men då till marknadspris.

Ansvarig nämnd får i uppdrag att i övrigt ta fram riktlinjer och rutiner för att säkerställa efterlevnad till lagar med PM juridiska förutsättningar som grund samt kommunens egna styrdokument där fokus främst behöver vara på tydlig ansvarsfördelning, befogenheter, öppenhet och dokumentation.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige ger uppdrag till kommunstyrelsen att arrendera ut marken för campingändamål. Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige anser uppdrag som gavs 2025-03-20 angående reglemente och andra relevanta

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

styrdokument besvarat.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- § 23 Kf Uppdrag om upprättande av reglemente för Åsastugorna
- Svar på uppdrag Åsastugorna
- PM juridiska förutsättningar

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



§23

KS2025/32

Uppdrag om upprättande av reglemente för Åsastugorna

Beslut

Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram förslag på reglemente och andra relevanta styrdokument för fortsatt drift av Åsastugorna i intern drift.

Ärendet

I samband med organisationsförändringen av fd samhällsbyggnadsnämnden samt byggnation av servicebyggnad på Åsastugornas område har det uppdragats en del otydligheter kring såväl ekonomiska som juridiska aspekter. För att skapa en tydlighet i ansvars- och rollfördelning föreslås att ett reglemente för Åsastugorna antas av kommunfullmäktige. Reglementet kan behöva kompletteras med en eller flera riktlinjer för att säkerställa efterlevnad och önskad intention.

Utredningen och framtagande av reglemente och andra styrdokument kommer ske av egen personal och kommer inte innebära några utökade kostnader. Däremot kan de föreslagna styrdokumenterna innebära förändrade ekonomiska förutsättningar för Åsastugornas verksamhet.

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram förslag på reglemente och andra relevanta styrdokument för fortsatt drift av Åsastugorna i intern drift.

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens förslag bifalls av Ulf Rapp (S).

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- § 31 KS Uppdrag om upprättande av reglemente för Åsastugorna

Skickas till

Kommundirektör, kanslichef

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

Handläggare
Teresa Ekman
|

Saken: Åsastugornas reglemente, med fokus på lagligheten kring Åsastugornas styrning och verksamhet.

Datum: 2025-08-06

Författare: Teresa Ekman

PM

Denna promemoria upprättas i syfte att utreda huruvida Bollebygds kommun kan fortsätta att driva Åsastugornas campingverksamhet och stuguthyrning i samma form som idag. Frågan berör kommunalrättsliga principer, särskilt lokaliseringsprincipen, kommunal kompetens, regler för kommunal näringsverksamhet och om den aktuella verksamheten kan ge upphov till problem enligt konkurrenslagstiftningen.

Den rättsliga frågan handlar också om huruvida sammansättningen av styrelsen för Åsastugorna är förenlig med gällande lagstiftning och principer.

A. INLEDNING

A.1. Tillgängligt material

- 1 Vid upprättande av denna promemoria har följande material beaktats:
 - Reglemente för Bollebygds fritidsområde i Åsa.
- 2 Vid upprättande av denna promemoria har följande juridiska litteratur (doktrin) använts:
 - Kommunallagen - En kommentar, Tom Madell, Olle Lundin (JUNO Version 4B)
 - Kommunala befogenheter, Tom Madell, Olle Lundin (JUNO Version 9)
 - Förvaltningslagen – En kommentar, Johan Lundmark, Mathias Säfsten (JUNO Version 1C)
 - Konkurrenslagen - En kommentar, Kenny Carlsson, Mats Bergman (JUNO Version 3)
 - Arbetsmiljölagen – Kommentarer och författningar, Hans Gullberg, Karl-Ingvar Rundqvist (JUNO Version 18)

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

- Skatteförfarandelagen m.m.- Kommentar, Karin Almgren, Börje Leidhammar (JUNO Version 22)
- Socialavgifter , Pia Blank Thörnroos, Mikael Sindahl (JUNO Version 45)

A.2. Bakgrund

- 3 På Bollebygds fritidsområde i Åsa, driver kommunen uthyrning av stugor och ställplatser för husvagnar, som i första hand får nyttjas av de boende i Bollebygds kommun, men också av folk som inte är invånare i Bollebygds kommun.
- 4 Sedan 2002 förvaltas och drivs verksamheten av en styrelse bestående tre politiker valda av kommunfullmäktige och två från Intresseföreningen. Intresseföreningens medlemmar är i huvudsak hyresgäster på ställplatserna.
- 5 Som ersättare väljs också tre politiker av kommunfullmäktige och två från Intresseföreningen.
- 6 Det är styrelsen som fastställer hyrestaxorna inför varje år.
- 7 Styrelsen tecknar en överenskommelse med personer som ansvarar för vaktmästerifunktionen. Vaktmästarna väljs bland de som har ställplatser.
- 8 Vaktmästarna får ersättning för arbetet de genomför i form av lägre avgift på ställplatserna.
- 9 Stugorna får hyras under en eller två veckor. Ställplatserna hyrs ut utan tidsbegränsning. Den som vill ha en ställplats får anmäla sig på en kölista.

A.3. Åtgärder för att säkerställa lagligheten i verksamheten för Åsastugorna

- 10 Vid genomgång av Åsastugornas reglemente och styrning har det framkommit ett flertal problem. Utifrån den rättsliga utredningen framgår att kommunen måste vidta flera åtgärder för att säkerställa att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande lagstiftning. Nedan redogörs för de centrala aspekterna och rekommenderade åtgärder för att följa lagen.

B. KOMMUNAL KOMPETENS OCH LOKALISERINGSPRINCIPEN

- 11 Enligt 2 kap. 1 § kommunallagen får kommuner endast vidta åtgärder som har anknytning till kommunens geografiska område eller dess medlemmar. Lokaliseringsprincipen är dock inte absolut. Förarbetena till kommunallagen (prop. 2016/17:171) klargör att åtgärder utanför kommunens område kan vara tillåtna om de är till nytta för kommunens medlemmar. Rättspraxis, såsom RÅ 1977 ref. 77, har också visat att åtgärder utanför kommunens gränser kan vara kompetensenliga om nyttan tillfaller den egna kommunen.
- 12 För Åsastugorna är verksamheten huvudsakligen tänkt att vara riktad till medlemmarna i Bollebygds kommun, vilket kan anses uppfylla lokaliseringsprincipens krav på anknytning till kommunens medlemmar. Dock måste nyttan av verksamheten för medlemmarna i Bollebygds kommun vara tydlig och välmotiverad.

- 13 Då Åsastugorna inte ligger inom kommunens område måste kommunen kunna visa att Åsastugorna verksamheten tillgodoser ett samhällligt intresse, vilket innebär att den måste gynna det egna medlemskollektivet.
- 14 Kommunen bör säkerställa att verksamheten har ett tydligt allmännyttigt syfte som främjar kommunens medlemmar, exempelvis genom att erbjuda rekreation eller semesterboende, som på så sätt främjar kommunens medlemmar. Eftersom verksamheten bedrivs utanför kommunens område, måste det finnas en tydlig koppling till kommunens intressen.
- 15 Kommunen bör dokumentera hur verksamheten gynnar det egna medlemskollektivet och säkerställa att detta är förenligt med lokaliseringsprincipen.

C. LIKSTÄLLIGHETSPRINCIPEN

- 16 Kommunallagen 2 kap. 3 §, som reglerar likställighetsprincipen, stadgar att kommuner ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Principen aktualiseras när kommunen tillhandahåller tjänster eller nyttigheter till sina medlemmar.
- 17 Ställplatserna hyrs ut under väldigt lång tid till samma personer. Långa hyresavtal kan skapa problem i förhållande till likställighetsprincipen, särskilt om det leder till att vissa medlemmar får en oproportionerligt stor fördel jämfört med andra.
- 18 Kommunen bör säkerställa att hyresavtalen är utformade på ett sätt som inte diskriminerar eller gynnar vissa kommunmedlemmar på bekostnad av andra. Långa hyresavtal för ställplatserna bör undvikas. Möjliggöra större rörlighet på ställplatserna.

D. FÖRBUD ATT GE UNDERSTÖD TILL ENSKILD

- 19 Understöd till enskild får enligt vad som är allmänt vedertaget inte ges av kommuner och regioner utan direkt stöd i särskild lag. Det kan handla om fördelaktiga hyresvillkor, rabatter eller avtal.
- 20 I dagsläget täcks inte verksamhetens kostnader av avgifterna och dålig rörlighet av ställplatserna till lågt pris kan ses som gynnande av enskild.
- 21 Kommunen bör därför säkerställa att avgifterna för uthyrning av ställplatser och stugor samt i övrigt täcker kostnaderna för verksamheten utan att överstiga dem.

E. KONKURRENSLAGSTIFTNING

- 22 Enligt konkurrenslagen 3 kap. 27 § får offentlig säljverksamhet inte snedvrیدا eller hämma konkurrensen. Om verksamheten konkurrerar med privata aktörer, måste kommunen säkerställa att detta sker på ett sätt som inte skapar undanträngningseffekter eller missbruk av dominerande ställning. Förarbetena till konkurrenslagen klargör att en kommunal verksamhet som följer kommunallagens regler om självkostnadsprincipen och allmännyttighet normalt anses vara försvarbar från allmän synpunkt.
- 23 I dagsläget tillåts även uthyrning till andra än kommunmedlemmar, i mån av lediga platser. Det innebär att kommunen riskerar att snedvrیدا eller hämma konkurrensen, framförallt om det sker i en större utsträckning.

- 24 Att dessutom avgifterna för uthyrning av campingplatser och stugor inte täcker kostnaderna för verksamheten gör att kommunen kan hyra ut till ett lägre pris än en privat aktör.
- 25 Kommunen bör därför säkerställa att uthyrning endast sker till kommunmedlemmar samt säkerställa att avgifterna för uthyrning av campingplatser och stugor täcker kostnaderna för verksamheten.

F. JÄVSFRÅGOR OCH OPARTISKHET

- 26 Enligt kommunallagen 6 kap. 28 § och förvaltningslagen 16 § får en person som är jävig inte delta i handläggningen av ärenden.
- 27 Styrelsen består av politiker valda av kommunfullmäktige och två medlemmar från Intresseföreningen. Om styrelseledamöter hyr platser på campingen kan detta skapa en situation där deras personliga intressen står i konflikt med verksamhetens intressen. Enligt kommunallagen och förvaltningslagen kan detta utgöra intressejäv eller delikatessjäv, beroende på omständigheterna, vilket innebär att styrelseledamöterna inte får delta i beslut som rör hyresvillkor, priser eller tillgång till platser.
- 28 Delikatessjäv kan uppstå om styrelseledamöternas hyra av campingplatser skapar misstanke om bristande opartiskhet, även om det inte finns en direkt intressekonflikt. Det är viktigt att undvika situationer som kan rubba förtroendet för verksamhetens opartiskhet.
- 29 För att säkerställa att verksamheten drivs i enlighet med lagens krav bör jävsfrågor hanteras transparent, och förvaltningen bör övervaka styrelsens beslut för att säkerställa opartiskhet och saklighet.

Då styrelseledamöter från intresseföreningen är hyresgäster kan de inte delta i beslut som rör verksamheten, eftersom de då anses som jäviga.

G. ARBETSMILJÖANSVAR

- 30 Enligt arbetsmiljölagen 1 kap. 2 § gäller lagen för verksamheter där arbetstagare utför arbete för en arbetsgivares räkning. Arbetstagarbegreppet definieras genom en helhetsbedömning av omständigheterna. Om arbetsuppgifter utförs för kommunens räkning och under dess kontroll, talar det för att de kan betraktas som arbetstagare enligt arbetsmiljölagen. Kommunen har därmed ett arbetsmiljöansvar.
- 31 I dagsläget utför vaktmästarna arbetsuppgifter som gräsklippning, städning och underhåll i verksamheten utan att kommunens arbetsgivaransvar beaktats.
- 32 För att uppfylla arbetsgivarens arbetsmiljöansvar behöver kommunen genomföra en riskbedömning av arbetsuppgifterna som utförs inom campingverksamheten. Säkerhetsrutiner behöver implementeras och utbildning tillhandahållas för de personer som utför arbetsuppgifter. Dessutom behöver arbetsmiljöarbetet dokumenteras för att kunna visa att lagens krav uppfylls.

H. SKATTER OCH AVGIFTER

- 33 Enligt praxis är ersättning för arbete, inklusive nedsatt avgift, skattepliktig. Om en person får reducerad avgift för att utföra arbetsuppgifter åt kommunen, betraktas detta som en skattepliktig förmån (lön).
- 34 Vaktmästarna får reducerad avgift för att utföra arbetsuppgifter åt kommunen utan att verksamheten beaktat skatter och avgifter.
- 35 Reducerad avgift som ges i utbyte mot arbete är en skattepliktig förmån. Kommunen är skyldig att redovisa den reducerade avgiften, betala arbetsgivaravgifter som motsvarar ersättning för arbete och göra skatteavdrag för den skattepliktiga förmånen.
- 36 Bollebygds **kommunen har som arbetsgivare gjort en självrättelse** sex år tillbaka tiden, för åren 2019-2024.

I. TRANSPERENS OCH DOKUMENTATION

- 37 För att säkerställa att verksamheten bedrivs i enlighet med lagens krav, behöver kommunen upprätthålla hög transparens och dokumentation.
- 38 I dagsläget saknas insyn över turordningen för ställplatserna. Genom att informera hur kösystemet fungerar och öppna upp turordningslistan ökar förtroendet från allmänheten.

J. SAMMANFATTANDE SLUSATSER

- 39 För att säkerställa att Bollebygds kommun inte driver Åsatugorna i strid med gällande lag och praxis behöver verksamheten ses över och ändringar göras i hur verksamheten styrs idag.
- 40 Styrelsens sammansättning gör det svårt att undvika jäv och en eventuell styrelse behöver bestå av oberoende personer som inte har några kopplingar till verksamheten.
- 41 Kommunen behöver också visa att verksamheten tillgodoser ett samhälleligt intresse, exempelvis genom att främja social samvaro eller rekreation, som på så sätt främjar kommunens medlemmar. Eftersom verksamheten bedrivs utanför kommunens område, måste det finnas en tydlig koppling till kommunens intressen.
- 42 Prissättningen för uthyrning av stugor och ställplatser behöver ses över för att se till att verksamhetens kostnader täcks.
- 43 Kommunen bör också säkerställa att verksamheten inte konkurrerar med privata aktörer om man även i fortsättningen tänker hyra ut till andra än kommunmedlemmar.
- 44 Större rörlighet på och ökad transparens av ställplatserna behövs för att flera kommunmedlemmar ska möjlighet att nyttja platserna.
- 45 Att fortsätta driva Åsatugorna i samma form som idag är inte hållbart om kommunen vill säkerställa att man följer gällande lag och praxis.

17. Fördelningstal för anvisning av
skyddsbehövande enligt massflyktsdirektivet
2026 KS2025/224



§129

KS2025/224

Fördelningstal för anvisning av skyddsbehövande enligt massflyktsdirektivet 2026

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Bollebygd är en liten kommun som redan i dagsläget har svårt att få fram eller saknar bostäder för såväl invånare, nyanlända som flyktingar. Bollebygds kommun kommer inte att kontakta andra kommuner för att föreslå omfördelning och har inget att invända mot förslag till fördelningstal för kommunens del avseende anvisning av skyddsbehövande enligt massflyktsdirektivet 2026.

Ärendet

Personer med uppehållstillstånd enligt Massflyktsdirektivet kan anvisas boende i en kommun i kraft av Lagen (1994:137) om mottagande av asylsökande m.fl. Antalet personer som kan anvisas till en kommun under ett kalenderår bestäms i fördelningstal som beslutas av Migrationsverket. Migrationsverket har redovisat att 2 800 skyddsbehövande från Ukraina behöver anvisas bosättning i en kommun under 2026. Av dessa behöver 610 anvisas till en kommun i Västra Götalands län. Innan fördelningstalen på kommunnivå beslutas av Migrationsverket har kommuner möjlighet att föreslå omfördelningar av talen sinsemellan på frivillig basis. Länsstyrelsen tar emot information om önskade omfördelningar från kommuner och rapporterar in förslag till omfördelningar till Migrationsverket.

Kommuners förslag till omfördelningar behöver meddelas Länsstyrelsen senast den 24 oktober 2025 Förslag till fördelningstal för skyddsbehövande 2026 för

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Bollebygds kommun är 3 personer. I samråd med socialförvaltningen ses ingen anledning att begära omfördelning.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Bollebygd är en liten kommun som redan i dagsläget har svårt att få fram eller saknar bostäder för såväl invånare, nyanlända som flyktingar. Bollebygds kommun kommer inte att kontakta andra kommuner för att föreslå omfördelning och har inget att invända mot förslag till fördelningstal för kommunens del avseende anvisning av skyddsbehövande enligt massflyktsdirektivet 2026.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Förslag till fördelningstal för anvisning av skyddsbehövande enligt massflyktsdirektivet 2026- yttrande
- Förslag till fördelningstal för anvisning av skyddsbehövande enligt massflyktsdirektivet 2026

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Förslag till fördelningstal för anvisning av skyddsbehövande enligt massflyktsdirektivet 2026

Personer med uppehållstillstånd enligt Massflyktsdirektivet kan anvisas boende i en kommun i kraft av Lagen (1994:137) om mottagande av asylsökande m.fl.

Antalet personer som kan anvisas till en kommun under ett kalenderår bestäms i fördelningstal som beslutas av Migrationsverket. Migrationsverket har redovisat att 2 800 skyddsbehövande från Ukraina behöver anvisas bosättning i en kommun under 2026. Av dessa behöver 610 anvisas till en kommun i Västra Götalands län.

Migrationsverkets förslag på fördelningstal för 2026 finns i bilaga 1 nedan.

Omfördelning av fördelningstal

Innan fördelningstalen på kommunnivå beslutas av Migrationsverket har kommuner möjlighet att föreslå omfördelningar av talen sinsemellan på frivillig basis. Länsstyrelsen tar emot information om önskade omfördelningar från kommuner och rapporterar in förslag till omfördelningar till Migrationsverket.

Fram till **24 oktober** har länets kommuner möjlighet att lämna synpunkter på förslaget eller inkomma med önskemål om omfördelningar, genom att maila till:
esh.vastragotaland@lansstyrelsen.se

Observera att önskemål om omfördelningar mellan kommuner ska vara förankrade på kommunledningsnivå i samtliga berörda kommuner.

Bilagor

Bilaga 1. Förslag till fördelningstal för skyddsbehövande för 2026

Med vänliga hälsningar

Pia Falck

Enhetschef Enheten för integrationsfrågor

Länsstyrelsen Västra Götaland

Bilaga 1.

Förslag till fördelningstal för skyddsbehövande 2026

Kommun	Förslag till fördelningstal 2026
Ale	14
Alingsås	19
Bengtsfors	3
Bollebygd	3
Borås	31
Dals-Ed	0
Essunga	2
Falköping	14
Färgelanda	1
Grästorp	1
Gullspång	2
Göteborg	180
Götene	6
Herrljunga	3
Hjo	6
Härryda	15
Karlsborg	3
Kungälv	23
Lerum	19
Lidköping	18
Lilla Edet	5
Lysekil	4
Mariestad	11
Mark	15
Mellerud	3
Munkedal	4
Mölnadal	26
Orust	7
Partille	14
Skara	0
Skövde	24
Sotenäs	3
Stenungsund	12

Strömstad	4
Svenljunga	3
Tanum	6
Tibro	4
Tidaholm	7
Tjörn	4
Tranemo	6
Trollhättan	23
Töreboda	4
Uddevalla	19
Ulricehamn	10
Vara	4
Vårgårda	5
Vänersborg	10
Åmål	3
Öckerö	7

18. Kommuntal för mottagande av nyanlända för 2026 KS2025/222



§131

KS2025/222

Kommuntal för mottagande av nyanlända för 2026

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Bollebygd är en liten kommun som redan i dagsläget har svårt att få fram eller saknar bostäder för både invånare och nyanlända. Kommunen bedömer att det redan i dagsläget är svårt för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden att komma till egenförsörjning i kommunen. Bollebygds kommun kommer inte att kontakta andra kommuner för att föreslå omfördelning och har inget att invända mot förslag till fördelningstal för kommunens del avseende mottagande av nyanlända 2026.

Ärendet

I november 2025 kommer Länsstyrelsen Västra Götaland att besluta om kommuntal för mottagande av nyanlända, enligt förordningen (2016:39) om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning. Kommuntalen avgör hur många nyanlända som kan anvisas till varje kommun i kraft av bosättningslagen under nästkommande år.

Innan Länsstyrelsen fattar beslut om kommuntalen kan länets kommuner inkomma med önskemål om omfördelningar av kommuntalen sinsemellan.

2026 års förslag till kommuntal består av två delar: -

- Del 1 av kommuntalet består av 395 platser i länet och gäller anvisning av kvotflyktingar, före detta asylsökande som anvisas från ABO samt personer med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet boendes i ABO som väntas ha behov av

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



anvisning samt har beviljats ett uppehållstillstånd som kan ligga till grund för folkbokföring under 2026.

- Del 2 av kommuntalet består av 1 309 platser i länet och gäller anvisning av personer med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet boendes i kommunala boenden eller i eget boende och som väntas ha behov av anvisning samt har beviljats ett uppehållstillstånd som kan ligga till grund för folkbokföring under 2026

Observera att det endast är del 1 av kommuntalet (395 platser) som går att omfördela mellan kommunerna på frivillig basis. Del 2 av kommuntalet (1 309 platser) kommer att beslutas i enlighet med Länsstyrelsens förslag.

Totalt kommunal för Bollebygds kommun är 13 uppdelat på 3 avseende del 1 och 10 avseende del 2.

Kommunal, del 1, för Bollebygds kommun 2026 är således 3.

Kommuners förslag till omfördelningar behöver meddelas Länsstyrelsen senast den 24 oktober 2025.

Fram till 24 oktober har länets kommuner möjlighet att lämna synpunkter på förslaget eller inkomma med önskemål om omfördelningar. Önskemål om omfördelningar mellan kommuner ska vara förankrade på kommunledningsnivå i samtliga berörda kommuner

I samråd med socialförvaltningen ses ingen anledning att begära omfördelning.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Bollebygd är en liten kommun som redan i dagsläget har svårt att få fram eller saknar bostäder för både invånare och nyanlända. Kommunen bedömer att det redan i dagsläget är svårt för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden att komma till egenförsörjning i kommunen. Bollebygds kommun kommer inte att kontakta andra kommuner för att föreslå omfördelning och har inget att invända

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

mot förslag till fördelningstal för kommunens del avseende mottagande av nyanlända 2026.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Kommuntal för mottagande av nyanlända 2026
- Länsstyrelsen Västra Götalands förslag till kommuntal för mottagande av nyanlända 2026

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

**Tjänsteskrivelse**

2025-10-02

Suzanna Bengtsson | Kanslichef och
kommunsekreterare

Dnr KS2025/222-5

0734-64 70 10 |

suzanna.bengtsson@bollebygd.se

Kommunstyrelsen

Kommuntal för mottagande av nyanlända 2026 - yttrande**Förslag till beslut**

Bollebygd är en liten kommun som redan i dagsläget har svårt att få fram eller saknar bostäder för både invånare och nyanlända. Kommunen bedömer att det redan i dagsläget är svårt för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden att komma till egenförsörjning i kommunen. Bollebygds kommun kommer inte att kontakta andra kommuner för att föreslå omfördelning och har inget att invända mot förslag till fördelningstal för kommunens del avseende mottagande av nyanlända 2026.

Ärendet

I november 2025 kommer Länsstyrelsen Västra Götaland att besluta om kommuntal för mottagande av nyanlända, enligt förordningen (2016:39) om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning. Kommuntalen avgör hur många nyanlända som kan anvisas till varje kommun i kraft av bosättningslagen under nästkommande år.

Innan Länsstyrelsen fattar beslut om kommuntalen kan länets kommuner inkomma med önskemål om omfördelningar av kommuntalen sinsemellan.

2026 års förslag till kommuntal består av två delar: -

- Del 1 av kommuntalet består av 395 platser i länet och gäller anvisning av kvotflyktingar, före detta asylsökande som anvisas från ABO samt personer med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet boendes i ABO som väntas ha behov av



anvisning samt har beviljats ett uppehållstillstånd som kan ligga till grund för folkbokföring under 2026.

- Del 2 av kommuntalet består av 1 309 platser i länet och gäller anvisning av personer med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet boendes i kommunala boenden eller i eget boende och som väntas ha behov av anvisning samt har beviljats ett uppehållstillstånd som kan ligga till grund för folkbokföring under 2026

Observera att det endast är del 1 av kommuntalet (395 platser) som går att omfördela mellan kommunerna på frivillig basis. Del 2 av kommuntalet (1 309 platser) kommer att beslutas i enlighet med Länsstyrelsens förslag.

Totalt kommunal för Bollebygds kommun är 13 uppdelat på 3 avseende del 1 och 10 avseende del 2.

Kommunal, del 1, för Bollebygds kommun 2026 är således 3.

Kommuners förslag till omfördelningar behöver meddelas Länsstyrelsen senast den 24 oktober 2025.

Fram till 24 oktober har länets kommuner möjlighet att lämna synpunkter på förslaget eller inkomma med önskemål om omfördelningar. Önskemål om omfördelningar mellan kommuner ska vara förankrade på kommunledningsnivå i samtliga berörda kommuner

I samråd med socialförvaltningen ses ingen anledning att begära omfördelning.

Skickas till

esh.vastragotaland@lansstyrelsen.se, socialnämnden

BOLLEBYGDS KOMMUN

Kommunstyrelseförvaltningen

**Tjänsteskrivelse**

2025-10-02

Monica Holmgren

Suzanna Bengtsson

Förvaltningschef

Kanslichef och kommunsekreterare



Förslag till kommuntal för Västra Götalands län 2026

Länsstyrelsen har i uppdrag att fatta beslut om fördelning av antalet nyanlända som ska anvisas till länets kommuner under ett kalenderår, så kallade kommuntal, enligt *förordningen (2016:39) om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning*.

Grunden för Länsstyrelsens beslut om kommuntal är regeringens beslut om länstal och gällande kriterier enligt *lagen om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning (2016:38)*.

Migrationsverket har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag på hur många nyanlända som ska anvisas till varje län, men regeringen har ännu inte fattat beslut. Först i september när regeringen beslutat om länstal kan Länsstyrelsen besluta om kommuntal.

Under förutsättning att regeringen beslutar enligt Migrationsverkets förslag kommer länstalet för Västra Götalands län att vara 1 704 anvisningsbara platser. Utifrån detta förslag till beslut har Länsstyrelsen tagit fram ett förslag till kommuntal för 2025 (bilaga 1).

Länsstyrelsens förslag till fördelning av kommuntalen mellan kommunerna är taget från Migrationsverkets modeller för beräkning av länstalen. Observera att förslaget kan komma att ändras beroende på regeringens beslut om länstal.

2026 års förslag till kommuntal består av två delar:

- Del 1 av kommuntalet består av 395 platser i länet och gäller anvisning av kvotflyktingar, före detta asylsökande som anvisas från ABO samt personer med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet boendes i ABO som väntas ha behov av anvisning samt har beviljats ett uppehållstillstånd som kan ligga till grund för folkbokföring under 2026.
- Del 2 av kommuntalet består av 1 309 platser i länet och gäller anvisning av personer med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet boendes i kommunala boenden eller i eget boende och som väntas ha behov av anvisning samt har beviljats ett uppehållstillstånd som kan ligga till grund för folkbokföring under 2026.

Synpunkter och omfördelningar

Observera att det endast är del 1 av kommuntalet (395 platser) som går att omfördela mellan kommunerna på frivillig basis. Del 2 av kommuntalet (1 309 platser) kommer att beslutas i enlighet med Länsstyrelsens förslag.

Fram till **24 oktober** har länets kommuner möjlighet att lämna synpunkter på förslaget eller inkomma med önskemål om omfördelningar, genom att mejla till:
esh.vastragotaland@lansstyrelsen.se

Önskemål om omfördelningar mellan kommuner ska vara förankrade på kommunledningsnivå i samtliga berörda kommuner.

Med vänliga hälsningar

Pia Falck

Enhetschef Enheten för integrationsfrågor

Länsstyrelsen Västra Götaland

Bilaga 1

Kommuntal år 2026 för kommuner i Västra Götalands län

Observera att endast del 1 av kommuntalet är möjligt att omfördela mellan kommunerna genom frivilliga överenskommelser.

Kommun	Förslag till Kommuntal 2026	varav kvot, fd. asyl samt personer med tillfälligt skydd i ABO* (Del 1)	varav personer med tillfälligt skydd i kommunala boenden** (Del 2)
Ale	41	10	31
Alingsås	55	16	39
Bengtstors	9	1	8
Bollebygd	13	3	10
Borås	83	14	69
Dals-Ed	3	0	3
Essunga	7	1	6
Falköping	38	8	30
Färgelanda	4	2	2
Grästorp	7	2	5
Gullspång	5	0	5
Göteborg	439	85	354
Götene	20	5	15
Herrljunga	11	2	9
Hjo	17	5	12
Härryda	43	14	29
Karlsborg	10	2	8
Kungälv	62	18	44
Lerum	58	18	40
Lidköping	51	13	38
Lilla Edet	14	3	11
Lysekil	8	3	5
Mariestad	33	9	24
Mark	40	11	29
Mellerud	9	1	8
Munkedal	14	3	11
Mölndal	74	19	55
Orust	21	7	14

Partille	43	11	32
Skara	12	1	11
Skövde	73	21	52
Sotenäs	6	2	4
Stenungsund	31	9	22
Strömstad	10	1	9
Svenljunga	7	0	7
Tanum	18	4	14
Tibro	12	2	10
Tidaholm	21	6	15
Tjörn	23	7	16
Tranemo	16	3	13
Trollhättan	62	14	48
Töreboda	11	2	9
Uddevalla	52	11	41
Ulricehamn	27	7	20
Vara	17	4	13
Vårgårda	16	4	12
Vänersborg	25	4	21
Åmål	10	0	10
Öckerö	23	7	16
SUMMA	1704	395	1309

* Kvotflyktingar, före detta asylsökande som anvisas från ABO samt personer med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet i ABO som väntas ha behov av anvisning samt har beviljats ett uppehållstillstånd som kan ligga till grund för folkbokföring under 2026.

** Personer med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet i kommunala boenden eller i eget boende som väntas ha behov av anvisning samt har beviljats ett uppehållstillstånd som kan ligga till grund för folkbokföring under 2026.

19. Andelstal för mottagande av ensamkommande barn 2026 KS2025/223



§130

KS2025/223

Andelstal för mottagande av ensamkommande barn 2026

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen lämnar följande yttrande till Länsstyrelsen; Bollebygds kommun önskar inte genomföra omfördelning och har inga synpunkter på de preliminära anvisningsandelarna för kommunens del.

Ärendet

Migrationsverket ska innan årsskiftet besluta om anvisningsandelar för mottagande av ensamkommande barn för 2026 (andelstal). Inför beslutet om andelstal har Länsstyrelsen i uppdrag att dela Migrationsverkets preliminära andelstal med länets kommuner. Kommunerna har därefter möjlighet att inkomma med önskemål till Länsstyrelsen om omfördelningar av andelstalen. De kommuner som önskar genomföra omfördelningar behöver meddela Länsstyrelsen detta senast den 24 oktober.

Det preliminära andelstalet för Bollebygds kommun är 1.

I samråd med socialförvaltningen ses ingen anledning att begära omfördelning.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen lämnar följande yttrande till Länsstyrelsen; Bollebygds kommun önskar inte genomföra omfördelning och har inga synpunkter på de preliminära anvisningsandelarna för kommunens del.

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Preliminära andelstal för mottagande av ensamkommande barn 2026 - yttrande
- Förslag till andelstal för mottagande av ensamkommande barn 2026

Skickas till

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande



Preliminära andelstal för mottagande av ensamkommande barn 2026

Migrationsverket ska innan årsskiftet besluta om anvisningsandelar för mottagande av ensamkommande barn för 2026 (andelstal).

Inför beslutet om andelstal har Länsstyrelsen i uppdrag att dela Migrationsverkets preliminära andelstal med länets kommuner. Kommunerna har därefter möjlighet att inkomma med önskemål till Länsstyrelsen om omfördelningar av andelstalen.

De preliminära anvisningsandelarna är bifogade i bilaga 1 nedan.

De kommuner som önskar genomföra omfördelningar behöver meddela Länsstyrelsen detta senast den **24 oktober**.

Begäran om omfördelning ska vara förankrad på kommunledningsnivå och ska skickas till esh.vastragotaland@lansstyrelsen.se

Vid frågor kontakta:

Petra Héd

petra.hed@lansstyrelsen.se

010-224 48 00

Med vänliga hälsningar

Pia Falck

Enhetschef Enheten för integrationsfrågor
Länsstyrelsen Västra Götaland

Bilaga 1: Preliminära andelstal för mottagande av ensamkommande barn 2026

Kommun	Preliminära andelstal
Ale	3,68
Alingsås	4,37
Bengtsfors	1
Bollebygd	1
Borås	10,53
Dals-Ed	1
Essunga	1
Falköping	3,17
Färgelanda	1
Grästorp	1
Gullspång	1
Göteborg	55,58
Götene	1,22
Herrljunga	1
Hjo	1,06
Härryda	3,5
Karlsborg	1
Kungälv	4,82
Lerum	4,13
Lidköping	4,53
Lilla Edet	1,32
Lysekil	1,22
Mariestad	2,45
Mark	3,51
Mellerud	1
Munkedal	1
Mölnadal	6,02
Orust	2,45
Partille	3,8
Skara	1,42
Skövde	5,55

Länsstyrelsen Västra Götaland

Sotenäs	1
Stenungsund	2,71
Strömstad	1,11
Svenljunga	1
Tanum	1,22
Tibro	1,02
Tidaholm	1,38
Tjörn	1,56
Tranemo	1,12
Trollhättan	5,96
Töreboda	1
Uddevalla	5,31
Ulricehamn	2,64
Vara	1,7
Vårgårda	1,22
Vänersborg	3,4
Åmål	1
Öckerö	1,35

20. Redovisning av obesvarade motioner 2025 (kf fattar slutligt beslut) KS2024/321



§132

KS2024/321

Redovisning av obesvarade motioner 2025 - hösten 2025

Beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner redovisning av obesvarade motioner.

Ärendet

Enligt kommunfullmäktiges arbetsordning § 33 ska kommunstyrelsen två gånger under året redovisa de motioner som inte beretts färdigt.

Kommunstyrelseförvaltningen har upprättat en förteckning över obesvarade motioner. Till kommunstyrelsens sammanträde 2025-10-09 kommer förteckningen att uppdateras.

Kommunstyrelseförvaltningens förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner redovisning av obesvarade motioner.

Beslutsgång

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

Beslutsunderlag

- Redovisning av obesvarade motioner, hösten 2025
- Redovisning av obesvarade motioner

Skickas till

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

Paragrafen är justerad

Justerandes
sign

Utdragsbestyrkande

MOTIONSFÖRTECKNING**KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN****Redovisning av obesvarade motioner**

Diarienummer	Rubrik och motionär	Anmält på kf	Beredningsinstans	Behandlingsdatum och ev hänsyn
KS2024/34 1	Motion om ändrade öppettider för kommunhusets reception Yvonne Andrén (C)	2024-02-22	Kommunstyrelsen	Behandlas på ksau 2025-02-18 Behandlas på ks 2025-03-04 Behandlas på kf 2025-03-20 ÅTERREMISS
KS2024/315 2	Motion om hundrastgård Ewa Fröjd (SD), Ewa-Maria Andorff-Ripa (SD), Rune Kennborn (KD)	2024-12-11	Teknik- och servicenämnden	Behandlas på ksau Behandlas på ks Behandlas på kf
KS2024/306 3	Motion om publicering av kallelser och protokoll från bygg- och miljönämnden Michael Plogell (FR)	2024-12-11	Bygg- och miljönämnden	Behandlas på ksau 2025-08-21 Behandlas på ks 2025-09-02 Behandlas på kf 2025-09-18 ÅTERREMISS

MOTIONSFÖRTECKNING

KOMMUNSTYRELSEFÖRVALTNINGEN

Diarienummer	Rubrik och motionär	Anmält på kf	Beredningsinstans	Behandlingsdatum och ev hänsyn
KS2025/37 4	Motion om avskaffande av kommunal tomtkö Mathias Carlzon (KD)	2025-02-20	Kommunstyrelsen (PLEX)	Behandlas på ksau 2025-09-25 ÅTERREMISS Behandlas på ks 2025-10-09 Behandlas på kf 2025-10-23
KS2025/124 5	Motion om inventering av invasiva växter i Bollebygds kommun Michael Plogell (FR)	2025-05-08	Teknik- och servicenämnden	Behandlas på ksau 2025-08-21 ÅTERREMISS