



## Remissvar från SmåKom avseende *Vår demokrati - värt att värna varje dag*

### Sammanfattning

Under åren 2018-2021 genomfördes ett arbete med att planera och genomföra aktiviteter med fokus på en stark demokrati. Arbetet syftade till att fler skulle ha en god kunskap om demokratin, att fler skulle engagera sig i demokratin samt att fler tydligt skulle ta ställning för det demokratiska styrelseskicket. Resultatet av arbetet utmynnade i ett betänkande "Vår demokrati – värd att värna varje dag" (SOU 2022:28) med ett antal förslag på hur man ska fortsatt jobba med att stärka demokratin.

Innan regeringen tar ställning till förslagen i betänkandet har betänkandet gått ut på remiss till ett antal instanser. Herrljunga kommun är inte en namngiven remissinstans, men har ändå möjlighet att besvara remissen. Vårt samarbetsförbund SmåKom har skrivit ett remissvar på betänkandet. I remissvaret skriver SmåKom att man ställer sig positiva till de förslag som lyfts i betänkandet och trycker extra på vikten av samverkan mellan en nationell demokratifunktion och länsstyrelserna. Herrljunga kommun har möjlighet att använda remissvaret som grund för ett eget remissvar.

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2022-11-09  
Remissvar från SmåKom  
Förslag på remissvar från Herrljunga kommun  
SOU 2022:28 (bilaga)

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att lämna remissvar på betänkandet i enlighet med det förslag på svar som tagits fram av förvaltningen.

Kerstin Andersson  
Nämndsamordnare

Expedieras till: Kulturdepartementet  
För kännedom till:



### Bakgrund

Regeringen beslutade 2018 att en kommitté skulle tillsättas för att arbeta med att planera och genomföra aktiviteter med fokus på en stark demokrati. Uppdraget har genomförts under åren 2018-2021 och arbetet syftade till att fler skulle ha en god kunskap om demokratin, att fler skulle engagera sig i demokratin samt att fler tydligt skulle ta ställning för det demokratiska styrelseskicket.

Resultatet av arbetet utmynnade i ett betänkande ”Vår demokrati – värd att värna varje dag” (SOU 2022:28). Betänkandet beskriver ett antal förslag och rekommendationer till följd av kommitténs arbete. Bland annat föreslås ett mer permanent arbete med demokratin i form av en nationell demokratifunktion, att länsstyrelserna får mer långsiktiga demokratifrämjande uppdrag och att Skolverket ska förtydliga skolans demokratiuppdrag.

Innan regeringen tar ställning till förslagen i betänkandet har betänkandet gått ut på remiss till ett antal instanser. Herrljunga kommun är inte en namngiven remissinstans, men har ändå möjlighet att besvara remissen.

### Ekonomisk bedömning

Ej tillämplig då det inte berör någon ekonomisk fråga.

### Juridisk bedömning

Demokratin i Sverige har sin grund i de fyra grundlagarna, där regeringsformen tydligt säger att all offentlig makt utgår från folket. Att värna om de demokratiska rättigheterna och involvera medborgarna är av största vikt för att bibehålla ett demokratiskt samhälle.

### Miljökonsekvensbeskrivning

Ej tillämplig då det inte berör någon miljöfråga.

### Samverkan

Ärendet bedöms inte vara aktuellt för samverkan.

### Motivering av förslag till beslut

I betänkandet (SOU 2022:28) framkommer det att arbetet engagerade fler aktörer än man förutsett som arbetade med demokratifrämjande aktiviteter. De kunskapsmätningar som gjorts av kommittén visar på att arbetet har haft effekt och man kan se en större kunskap och medvetenhet om demokrati. Man ger även följande förslag och rekommendationer:

- En nationell demokratifunktion inrättas med uppdrag att öka kunskaperna om demokratin, utgöra kunskapsstöd kring metoder för att öka deltagandet och delaktigheten i demokratin, bidra till samordning av olika demokratifrämjande insatser samt analysera och ta fram lägesuppdateringar om tillståndet i den svenska demokratin;
- Den nationella demokratifunktionen inrättas inom en befintlig myndighet;
- Länsstyrelserna ges ett långsiktigt demokratifrämjande uppdrag;
- I myndighetsförordningen, avsnitt Allmänna uppgifter (6 §), skrivs in att myndigheterna ska ta till vara fördelar som kan vinnas för demokratin;



- Demokrati och det demokratiska uppdraget skrivs in i instruktioner för myndigheter vars verksamhet är central för det demokratipolitiska målet;
- Ett pilotprojekt genomförs där fem till åtta myndigheter ges i uppdrag att utarbeta metoder för hur respektive myndighet ska bidra till det demokratipolitiska målet.
- I kommittéförordningen 15 § skrivs det in krav på att redovisa konsekvenser för demokratin.
- Skolverket får i uppdrag att förtydliga skolans demokratiuppdrag genom att utforma rekommendationer, allmänna råd och inspirationsmaterial som kan användas av huvudmän, skolledare och skolans personal.
- Skolinspektionen får i uppdrag att genomföra kvalitetsgranskningar av grundskolornas respektive gymnasieskolornas arbete med demokrati.
- Skolverket får i uppdrag att genomföra en utvärdering av konsekvenserna av bestämmelsen om politiska partiers närvaro i skolan och hur den har påverkat skolornas demokratiarbete och elevernas möjlighet till likvärdig utbildning.
- Den digitala plattformen Demokrati 100 år permanentas och breddas till att inte enbart fokusera på hundraårsjubileet.

I remissvaret skriver SmåKom att man ser positivt till det arbete som genomförts, men man hade gärna sett att mer arbete skett i små kommuner. Detta då man ser att vikten av att informerar om demokrati och vikten av att engagera sig i dess frågor är framför allt angelägna i små kommuner. Detta då man ser att det är svårare för små kommuner att rekrytera till politiska uppdrag och det finns färre ungdomsförbund på de platserna. Man såg även i en undersökning att kommitténs arbete nått ut i en mindre omfattning i de mindre kommunerna än på större orter. SmåKom ställer sig positiva till de förslag som lyfts i betänkandet och trycker extra på vikten av samverkan mellan en nationell demokratifunktion och länsstyrelserna. Vårt samarbetsförbund SmåKom har skrivit ett remissvar på betänkandet som Herrljunga kommun har möjlighet att använda som grund för ett eget remissvar.



Kulturdepartementet

111 52 Stockholm

[ku.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:ku.remissvar@regeringskansliet.se)

## Remissvar över betänkandet SOU 2022:28 Vår demokrati – värd att värna varje dag (KU2022/01317)

Herrljunga kommun anser att demokratin är något av det finaste vi har och att den absolut är värd att värna varje dag. Med krig allestädes närvarande och mäktiga regimer som står mot varandra känns det än mer angeläget att slå vakt om demokratin och därmed våra medborgerliga rättigheter. Men också betona vårt ansvar att förvalta och sprida kunskap om demokratibegreppet till kommande generationer.

### Kommentarer till betänkandet

Vi anser att kommittén har utfört ett gott arbete och lyckats med att uppnå sitt uppdrag samt att sprida sitt budskap trots att pandemin tvingade dem att hitta nya kreativa sätt att nå ut. Flera olika arbetssätt har bidragit till att nå ut till fler, både genom fysiska möten (demokratistugan) och möjlighet att följa arbetet via digitala kanaler. Deklarationen för en stark demokrati var ett bra initiativ som bidrog till konkreta handlingar. Att utredningen dessutom upplever att de haft ett gott samarbete med länsstyrelserna är glädjande att läsa.

Dock var det många aktiviteter som genomfördes på större orter. De mindre kommunerna, däribland Herrljunga kommun, har medborgare som också hade gagnats av att arrangemang på lokalorten. Vi har förståelse för att kommittén ville nå ut till många medborgare, men vi ställer oss frågan om det inte är lika viktigt att nå ut brett i landet, även till invånare i landsbygd och glesbygd? Att informera om demokrati och vikten av att engagera sig i dessa frågor är angeläget i hela landet, men framför allt i de mindre kommunerna där det blir allt svårare att rekrytera personer till politiska uppdrag. Politiska ungdomsorganisationer är färre i mindre kommuner vilket bland annat bidrar till en klen återväxt. Vi tror att kommitténs närvaro i form av fysiska besök av demokratiambassadörerna och demokratistugan samt ett antal publika arrangemang skulle varit till stor nytta.

### Kommentarer till kommittens förslag och ytterligare åtgärder för det demokratistärkande arbetet

Utifrån dagens kärvare samhällsklimat och en ökad polarisering i politiken anser Herrljunga kommun att det är ett bra förslag att inrätta en nationell demokratifunktion och att den också inrättas inom en befintlig myndighet. Det behövs även olika former av och möjlighet till kunskapsinhämtning, att samla detta på en plats genom en nationell funktion är ett bra förslag.



Vi ställer oss också positiva till förslaget att ge länsstyrelserna ett långsiktigt demokratifrämjande uppdrag. Herrljunga kommun anser att en samverkan mellan den nationella demokratifunktionen och länsstyrelsernas uppdrag måste ses som ett naturligt arbetssätt för att motverka dubbelarbete och stuprör. Vi trycker även på den lokala nivåns betydelse för att värna demokratin. Att involvera kommunen och de lokalt verksamma politiska partierna är viktigt i arbetet att nå ut mer lokalt.

Vi tycker också att förslaget att permanenta den digitala plattformen Demokrati 100 år som en del av Skolverkets hemsida är bra. Att skolorna får tillgång till material och stöd är viktigt för att de ska kunna arbeta mer demokratistärkande. Herrljunga kommun anser också att det är av stor vikt att skolan enkelt kan hitta och använda material för detta arbete och att Skolverket i samband med detta får i uppdrag att förtydliga skolans demokratiuppdrag enligt betänkandets rekommendation.

*Gunnar Andersson (M)*  
*Kommunstyrelsens ordförande*

*Emma Blomdahl Wahlberg (C)*  
*Kommunstyrelsens 1:e vice ordförande*

*Mats Palm (S)*  
*Kommunstyrelsens 2:e vice ordförande*



2022-10-18

REMISSVAR  
Ku2022/01317

Kulturdepartementet  
111 52 STOCKHOLM  
ku.remissvar@regeringskansliet.se

## **Vår demokrati – värd att värna varje dag (SOU 2022:28)**

SmåKom är en nationell organisation för små kommuner. Vi har för närvarande 71 medlemmar, vilka består av de till befolkningstalet mindre, men ofta till ytan större, kommunerna i Sverige. Bland våra medlemmar finns ingen kommun med fler än 15 000 invånare.

SmåKom anser att demokratin är något av det finaste vi har och att den absolut är värd att värna varje dag. Med krig allestädes närvarande och mäktiga regimer som står mot varandra känns det än mer angeläget att slå vakt om demokratin och därmed våra medborgerliga rättigheter. Men också betona vårt ansvar att förvalta och sprida kunskap om demokratibegreppet till kommande generationer.

### **Kommentarer till betänkandet**

Vi anser att kommittén har utfört ett gott arbete och lyckats med att uppnå sitt uppdrag samt att sprida sitt budskap trots att pandemin tvingade dem att hitta nya kreativa sätt att nå ut. Flera olika arbetssätt har bidragit till att nå ut till fler, både genom fysiska möten (demokratistugan) och möjlighet att följa arbetet via digitala kanaler. Deklarationen för en stark demokrati var ett bra initiativ som bidrog till konkreta handlingar. Att utredningen dessutom upplever att de haft ett gott samarbete med länsstyrelserna är glädjande att läsa.

Utifrån vår verksamhet och vårt uppdrag att verka för de små kommunerna i Sverige tycker vi att kommittén kunde ha förlagt fler fysiska möten, konferenser och arrangemang i fler små kommuner. Flertalet aktiviteter hölls i Stockholm, Göteborg och andra större städer. Demokratistugan kunde besökt fler små kommuner än Haparanda och Dorotea på sin turné genom landet.

Vi har förståelse för att kommittén ville nå ut till många medborgare, men vi ställer oss frågan om det inte är lika viktigt att nå ut brett i landet, även till

invånare i landsbygd och glesbygd? Att informera om demokrati och vikten av att engagera sig i dessa frågor är angeläget i hela landet, men framför allt i de mindre kommunerna där det blir allt svårare att rekrytera personer till politiska uppdrag. Politiska ungdomsorganisationer är färre i mindre kommuner vilket bland annat bidrar till en klen återväxt. Vi tror att kommitténs närvaro i form av fysiska besök av demokratiambassadörerna och demokratistugan samt ett antal publika arrangemang skulle varit till stor nytta i de små kommunerna.

SmåKom har skickat ut en enkät till kommunstyrelsens ordförande och kommunchefen i medlemskommunerna för att få en uppfattning om i vilken utsträckning de tagit del av kommitténs arbete (se bilaga). Sammanfattningsvis kan vi konstatera att endast 24 % deltagit i något offentligt arrangemang men att ca 50 % tagit del av kommitténs arbete via sociala medier, debattartiklar och övrig press. Det som känns positivt är att närmare 70 % har tagit del av information från länsstyrelsen i arbetet med Demokratin 100 år, precis som kommittén vittnar om i betänkandet har länsstyrelserna lyckats bra med att nå ut till kommunerna.

Enkäten visar också att kommunerna önskar ägna sig åt mer demokratifrämjande arbete än de gör idag, drygt 70 % uppger detta. På följdfrågan om hur detta skulle kunna gå till och vilken målgrupp som är prioriterad svarar många att skolan har en central uppgift, men det framkommer också en hel del andra förslag som är intressanta.

## **Kommentarer till kommitténs förslag och ytterligare åtgärder för det demokratistärkande arbetet**

Utifrån dagens kärvare samhällsklimat och en ökad polarisering i politiken anser SmåKom att det är ett bra förslag att inrätta en nationell demokratifunktion och att den också inrättas inom en befintlig myndighet. I vår enkät uttrycks önskemål om olika former av stödmaterial och möjlighet till kunskapsinhämtning, att samla detta på en plats genom en nationell funktion är ett bra förslag.

Vi ställer oss också positiva till förslaget att ge länsstyrelserna ett långsiktigt demokratifrämjande uppdrag. Det är förstås bra att landshövdingarna själva framhåller att länsstyrelserna har en viktig roll i det lokala och regionala demokratifrämjande arbetet och vi anser att uppdraget bör kunna rymmas inom ramen för befintlig budget genom samordning, omorganisation och/eller prioriteringsarbete. Det alternativ som annars känns mest rimligt är att låta länsstyrelserna ansöka om medel för genomförande snarare än en resursförstärkning i form av en heltidsanställd personal.

SmåKom anser att en samverkan mellan den nationella demokratifunktionen och länsstyrelsernas uppdrag måste ses som ett naturligt arbetssätt för att

# Ärende 20

motverka dubbelarbete och stuprör. Vi trycker även på den lokala nivåns betydelse för att värna demokratin. Kommunerna och de politiska partier som är verksamma lokalt har ett mycket stort ansvar.

Vi tycker också att förslaget att permanenta den digitala plattformen Demokrati 100 år som en del av Skolverkets hemsida är bra. Våra medlemmar uttrycker önskemål om material och stöd till skolorna för att kunna arbeta mer demokratistärkande. SmåKom anser också att det är av stor vikt att skolan enkelt kan hitta och använda material för detta arbete och att Skolverket i samband med detta får i uppdrag att förtydliga skolans demokratiuppdrag enligt betänkandets rekommendation.

Peter Lindroth  
Ordförande

Charlotta Haskovec  
Verksamhetsledare

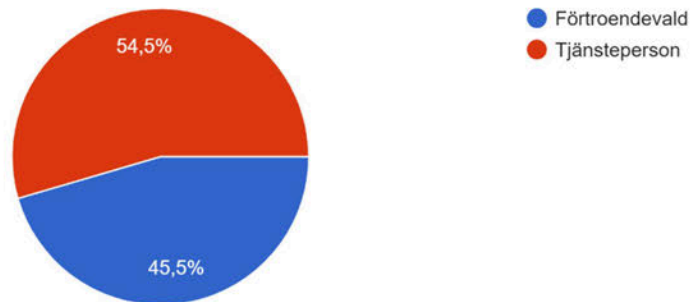
## **Bilaga**

Enkät svar "*Våra medlemmars röster om Vår demokrati*"



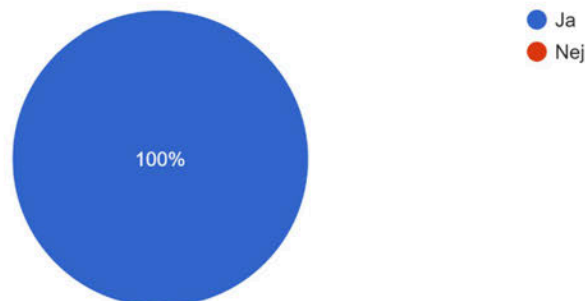
## Våra medlemmars röster om Vår demokrati – värd att värna varje dag (SOU 2022:28)

Jag är  
33 svar



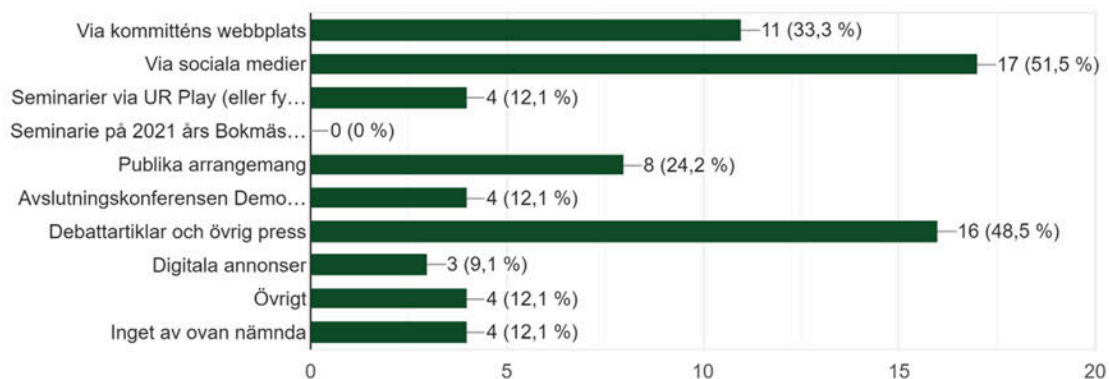
1. Jag är medveten om att kommittén Demokratin 100 år, tillsatt av regeringen, haft ett uppdrag under åren 2018-2021 för att uppmärksamma att demokratin fyllde 100 år under 2021.

33 svar



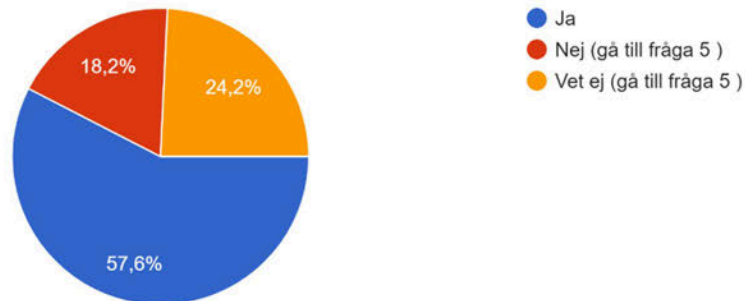
2. Jag har tagit del av följande av kommitténs olika satsningar (flera val tillåtna)

33 svar



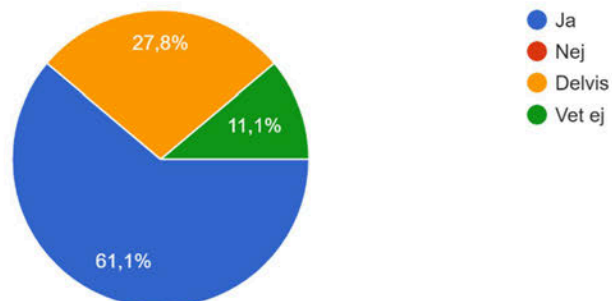
3. Vår kommun har undertecknat Deklarationen för en stark demokrati som togs fram av kommittén Demokratin 100 år.

33 svar



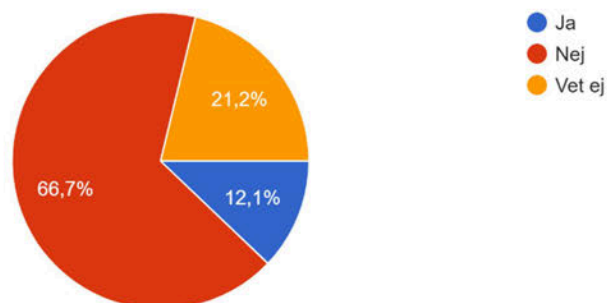
4. Om ja på föregående fråga, har kommunen uppfyllt de åtaganden som skrevs i deklARATIONEN?

18 svar



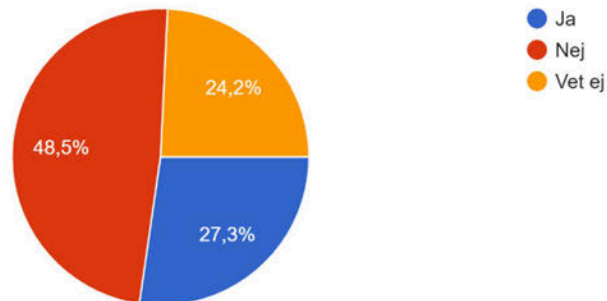
5. Vår kommun har haft besök av Demokratistugan under 2018-2021.

33 svar



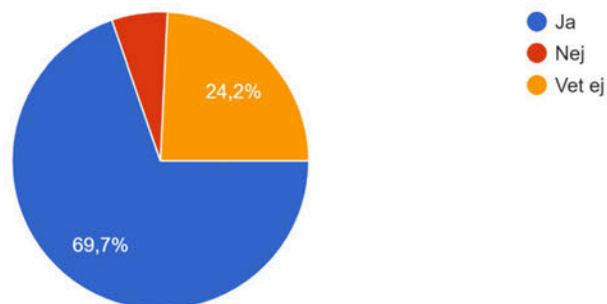
6. Vår kommun har under åren 2018-2021 haft besök av eller varit i kontakt med någon av demokratiambassadörerna från kommittén Demokratin 100 år.

33 svar



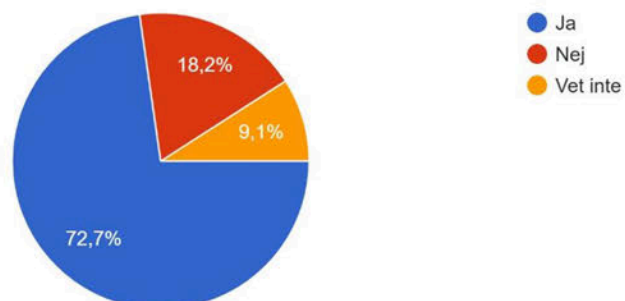
7. Vår kommun har tagit del av information om arbetet med Demokratin 100 år via Länsstyrelsen i vårt län.

33 svar



8. Jag anser att vår kommun behöver ägna sig åt mer demokratifrämjande arbete än vi gör idag.

33 svar



## **9. Om ja på föregående fråga, hur kan ni göra detta och vilka målgrupper är prioriterade?**

Vi i vår lilla kommun skulle vilja involvera invånarna ännu mer både för framtagande av bättre beslutsunderlag (i form av ännu mer dialog inför beslut) men också i själva verkställandet. I det sammanhanget tänker vi att det inte är bara som förslagsställare eller tyckare som invånarna kan ha en roll utan faktiskt också i att se till att saker som är beslutade kommer till praktisk handling och blir genomförda i form av t ex olika attraktivitetshöjande åtgärder i samhället där vi i större utsträckning bjuder in till arbetsdagar. Det ger en större känsla av samhörighet, del av en gemenskap och att det räcker inte bara med att kommunen ska ordna utan att vi alla behöver hjälpa till på platsen för att den ska vara attraktiv och kunna utvecklas framåt.

Jag tror att det är viktigt att informera om vad demokrati är och varför den är viktig att värna. Idag tar vi den så för given att det kan vara svårt att förstå vidden av vad det skulle innebära om demokratin försvagades. Jag anser att staten har ett stort ansvar i frågan och behöver ta ledartröjan i arbetet.

Arbetet för en stark demokrati måste alltid vara en del av allt vi gör från värnandet av rättsstatens principer till danandet av demokratiska kommuninvånare. I riktade projektarbeten måste vi arbeta kumulativt och ständigt fördjupa vår förståelse för våra invånares förutsättningar, behov och intressen.

Genom att jobba för att förvekliga vår kommuns vision om "Sveriges bästa invånardialog". Planeringen för kommande års invånardialoger pågår och vi har förstärkt bemanningen inom detta område. Arbetet är brett men med extra fokus på unga.

Bygga demokratisk beredskap. Värna om fri kultur, armlängds avstånd, yttrandefrihet, demokratiska arbetsformer samt öka kunskapen om vad demokrati är och innebär (via information och marknadsföring?). Landsbygden bör prioriteras.

Genom mer information angående vad demokrati egentligen innebär, till exempel genom våra bibliotek men även genom studiebesök och politiker besök i skolan. Skolan och våra ungdomar har en otroligt viktig roll i detta.

Digitalisera våra dialogmöten så fler kan delta. Gruppen 20-50 är svårast att nå. Vi behöver "vara där folk är", istället för att kalla till traditionella möten i kommunhuset tex..

# Ärende 20

Medborgare - t ex olika insatser för att öka röstdeltagande. Skulle bjuda in skolan till fullmäktige men det blev pandemin....kanske kan återupptas.

Det behöver vi fundera mer på men kanske ett ungdomsråd då ungdomar kanske är något högre prioriterad grupp.

Genom att underlätta möjligheterna att vara förtroendevald (se över mötestider, arvodesregler med mera).

Alla kommuner anser jag behöver värna demokratin varje dag i varje handling och varje uttalande.

Förlägga sammanträden på olika platser och öppna dagordningen för "allmänhetens frågor".

I Skolor, föreläsningar där för att få ungdomar att förstå vikten att intressera sig.

Barn och unga primärt. Men egentligen finns det jobb med detta i hela kommunen.

Vi kommer satsa på skolorna med elevdemokrati. Fortbildning lärare och elever.

Öka medvetenhet och engagemang kring demokratifrågor hos barn och unga.

Medborgardialoger, Ungdomar och övriga underrepresenterade grupper.

Framförallt skolungdomar men även allmänheten i övrigt.

Unga och de som inte röstar är exempel på målgrupper.

Barn och unga och deras föräldrar.

Alla medborgare.

Ungdomar.

## 10. Vilket stöd/material anser du skulle behövas och från vem för att utöka det demokratifrämjande arbetet?

Detta är en mycket komplex fråga att arbeta med och det krävs att arbetet sker på många plan och varje dag i alla sammanhang. Material finns, kompetens finns. Det krävs samverkan mellan olika aktörer, en gemensam målbild samt tid hos respektive aktörer inom skola, fritid och olika samhällsaktörer att ta sig an detta på ett mer gediget sätt.

SKR skulle kunna ta fram material men det handlar mycket om att vara lyhörd mot invånarna. En stor fördel i en liten kommun att det är nära och lätt att komma i kontakt med politiker.

Forskningsarbeten på lokal nivå för att djupa vår förståelse och kunskap - Universiteten. Projektfinansiering för att genomföra riktade insatser - Staten.

1 integration med läroplanen, 2 konkreta praktikfall som belyser frågorna 3 Sättskild information till de norska medborgare som bor i kommunen.

Stöd i hur man utveckla demokratin och folks möjlighet att tycka till i kommunala frågor utan att underminera den representativa demokratin.

Lätt och överskådlig litteratur till ungdomar genom politiskt fattat beslut i vår Riksdag.

Stöd för arbetet i skolan, för möten med föräldrar och utbildning/handledning för Lärare.

Stödmaterial att använda för att informera på hemsida, intranät och sociala medier.

Vi människor behöver mötas där vi är i livet (i tankar, känslor och geografi mm.).

Exempel på hur eventuellt det enligt ovan har praktiserats i annan mindre kommun.

Metodutveckling! Det är uppenbart att många kommuner sliter med samma problem.

Vore positivt om man kunde få hjälp med passande material för allmänheten.

Osäker, men skolan är bra på arbetet och de har stödmaterial.

Ta del av goda exempel som håller över tid.

vet ej. Bildspel kanske redan finns?

Erfarenhetsutbyte är alltid bra!

Metodstöd och resurser.

## 11. Övriga kommentarer

Detta har vi gjort övergripande: Seminarier med Linnéuniversitetet, Länsstyrelsens film/bok – Demokrati i Kronoberg, Tipsrundor runtom i kommunen, Demokratiår/Uppvidinge 50 år, Skuggning av politiker, Demokrativecka i skolan, Krisberedskapsvecka med tema demokrati.

Demokratin är enbart till låns, vi skall ta ansvara för att förvalta den och sedan lämna över den till våra barn. Tyvärr tar många tar den för given trots att vi måste arbeta med den varje dag för att kunna bära den vidare!

Viktigt arbete speciellt med att få unga att förstå att demokrati inte är en självklarhet, att det medför arbete, att det är en skyldighet att engagera sig osv.

Samverka med studieförbund för en mer allmän kunskapsuppbyggnad om hur demokrati och samhälle fungerar.

Kommitténs arbete upplevs tyvärr storstadsfokuserat och "internt" (för de redan "frälsta").

## Svarande kommuner:

Askersund  
Arvidsjaur  
Dals-Ed  
Eda  
Färgelanda  
Gnosjö  
Grums  
Habo  
Haparanda  
Herrljunga  
Hjo  
Hällefors  
Härjedalen  
Jokkmokk  
Kinda  
Lekeberg  
Mellerud  
Nordanstig  
Orsa  
Ovanåker  
Storfors  
Strömsund  
Uppvidinge  
Vadstena  
Åre  
Årjäng  
Åsele





## Ändring av taxa för vatten och avlopp

### Sammanfattning

Att bereda dricksvatten och rena avloppsvatten är elintensiva processer. Inköp av el utgör således betydande kostnader i en VA-verksamhet.

Sedan flera år har Herrljunga Vatten därför arbetat systematiskt för att dra ner sin energianvändning. Från 2016 har effektiviseringarna lett fram till att den årliga elförbrukningen i verksamheten minskat med 26 % eller 450 000 kWh. Besparingen är lika stor som den totala årsförbrukningen i det största reningsverket. Fler effektiviseringar är lämpliga och möjliga, men de mest verksamma åtgärderna är i huvudsak redan genomförda, alternativt att ytterligare energieffektiviseringar tar flera år att genomföra.

Då elpriserna nu hamnat på rekordnivåer och elhandelsavtal löper ut stiger elkostnaderna i motsvarande grad för Herrljunga Vatten AB. Elkostnaderna, som bedöms stiga med 480 %, är opåverkbara och dessutom nödvändiga i VA-verksamheten. Det finns inga möjligheter att tillfälligt stänga av eller dra ner på processerna för att spara el då anläggningarna måste vara i ständig drift för att tillhandahålla dricksvatten och uppfylla kraven för avloppsrening.

Även om elkostnaden utgör den klart dominerande kostnadsförändringen så stiger även andra nödvändiga kostnader. Räntor för två lån hos Kommuninvest stiger i takt med att Riksbanken höjer sin styrränta. Avskrivningarna ökar varefter reinvesteringar sker i anläggningar och ledningsnät. Därtill ökar priserna kraftigt på varor och tjänster som är nödvändiga för att upprätthålla kritiska processer.

Enligt lagen om allmänna vattentjänster gäller den så kallade självkostnadsprincipen, dvs att nödvändiga kostnader ska täckas av motsvarande intäkter i form av avgifter. I dagsläget har VA-kollektivet dessutom redan en skuld till VA-huvudmannen.

Styrelsen för Herrljunga Vatten AB föreslår Kommunfullmäktige att besluta om en höjning av brukningstaxan med upp till 225 kr/månad från och med 2023-01-01 för allmänt VA till en normalvilla. Denna höjning skulle alternativt kunna bli lägre i den omfattning som ges av en eventuell statlig elpriskompensation till VA-verksamheten.

Vad gäller anläggningstaxa har bolagsstyrelsen inom sitt mandat beslutat om en höjning motsvarande förändringen hos KPI mellan oktober 2021 och oktober 2022. Denna taxa träder i kraft 2023-01-01.



## Motivering

Höjningen av brukningstaxan föreslås på grund av:

- Rekordhöga el-kostnader
- Ökade kostnader för räntor och avskrivningar
- Behov av att balansera VA-kollektivets skuld till VA-huvudmannen
- Avsevärt förhöjd prisbild för varor och tjänster

## Beslutsunderlag

- PRHEVAB\_2021-09-21 (Protokoll från styrelsemöte i Herrljunga Vatten AB)

A handwritten signature in blue ink, reading "Tord Ottergren".

Tord Ottergren  
VA-Chef



# HERRLJUNGA VATTEN AB

2023 ÅRS TAXA FÖR ALLMÄNNA  
VATTEN- OCH  
AVLOPPSANLÄGGNINGAR I  
HERRLJUNGA KOMMUN

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE I HERRLJUNGA 2022-\_\_-\_\_

## TAXA FÖR ALLMÄNNA VATTEN- OCH AVLOPPSANLÄGGNINGAR I HERRLJUNGA KOMMUN

Huvudman för den allmänna vatten- och avloppsanläggningen är Herrljunga Vatten AB (HEVAB). Avgifter enligt denna taxa skall betalas till huvudmannen via Herrljunga Elektriska AB.

### § 1

Till täckande av nödvändiga kostnader för Herrljunga kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggningar, skall ägare av fastighet eller annan avgiftsskyldig inom anläggningens verksamhetsområde betala avgifter enligt denna taxa. Avgiftsskyldig är alternativt den som enligt 2 och 5 §§ i lagen om allmänna vattentjänster (2006:412) jämföras med fastighetsägare. Avgiftsskyldig för ändamålet Dg är även den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls, om förutsättningarna i 27 § i lagen om allmänna vattentjänster är uppfyllda.

### § 2

Avgifterna utgörs av **anläggningsavgifter** och **bruksavgifter**.

Vid avgiftsberäkningar tillämpas avrundningsreglerna i Svensk Standard SS 01 41 41.

### § 3

I dessa föreskrifter avses med

#### **Bostadsfastighet**

Fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat byggnadslov avses att bebyggas för bostadsändamål. Med bostadsfastighet jämföras fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd, eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas, för vissa andra ändamål där lokalytan är det viktigaste sett från användarsynpunkt.

Exempel på sådana byggnader är:

Kontor	Förvaltning	Stormarknad
Butiker	Utställningslokaler	Sporthallar
Hotell	Restauranger	Hantverk
Småindustri	Utbildning	
Sjukvård	Samlingslokaler	

#### **Annan fastighet**

Fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat byggnadslov avses att bebyggas för annat ändamål än bostadsändamål och som inte enligt ovan jämföras med bostadsfastighet.

#### **Obebyggd fastighet**

Fastighet som enligt detaljplan är avsedd för bebyggande men inte ännu bebyggt.

Definitionen av fastighetstyp avgörs utifrån användningssätt. När denna definition är gjord gäller den taxa som föreskrifterna beskriver för respektive fastighetstyp.

## Lägenhet

Ett eller flera utrymmen i byggnad som i upplåtelsehänseende bildar en enhet. I fråga om sådana utrymmen i bostadsfastighet, eller därmed jämställd fastighet, räknas varje påbörjat 150-tal m<sup>2</sup> bruttoarea (BTA) enligt svensk standard SS 02 10 53 som en lägenhet.

## Allmän platsmark

Mark som i detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10) redovisas som allmän plats, eller om marken inte omfattas av detaljplan, väg eller mark som i övrigt motsvarar sådan mark.

## § 4

**Mom 1.** Avgiftsskyldighet föreligger för följande ändamål:

	Anläggnings- avgift	Bruknings- avgift
V, vattenförsörjning	Ja	Ja
S, spillvattenavlopp	Ja	Ja
D <sub>f</sub> , dag- och dränvattenavlopp från fastighet inom stadsplan eller byggnadsplan	Ja	Ja
D <sub>g</sub> , dagvattenavlopp från gata, väg eller annan allmän plats inom stadsplan eller byggnadsplan	Ja	Ja

**Mom 2.** Avgiftsskyldighet för vart och ett av ändamålen enligt V, S och D<sub>f</sub> inträder när huvudmannen upprättat förbindelsepunkt för ändamålet och underrättat fastighetsägare om förbindelsepunktens läge.

Avleds D<sub>f</sub> till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt upprättats, inträder avgiftsskyldighet när åtgärder för bortledandet av dagvatten blivit utförda och fastighetsägaren informerats om detta därom.

Härvid förutsätts att samtliga i 24 § första stycket 1 och 2 i lagen om allmänna vattentjänster angivna förutsättningar för avgiftsskyldighet är uppfyllda.

**Mom 3.** Avgiftsskyldighet för ändamålet D<sub>g</sub> inträder när åtgärder för bortledande av dagvatten blivit utförda och fastighetsägaren informerats om detta.

**Mom 4.** Avgiftsskyldighet för ändamålet D<sub>g</sub> gäller även den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls, om förutsättningarna i 27 § i lagen om allmänna vattentjänster är uppfyllda.

**Mom 5.** Anläggningsavgift ska beräknas enligt taxa som gäller vid tidpunkt när avgiftsskyldighet inträder.

## I ANLÄGGNINGSAVGIFTER (§§ 5 - 13)

I de angivna avgifterna ingår lagstadgad mervärdesskatt.

### § 5

**Mom 1.** För bostadsfastighet och därmed enligt 3 § jämställd fastighet skall erlägga anläggningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

	Exkl moms	Inkl moms
a) en avgift avseende framdragning av varje uppsättning servisledning till förbindelsepunkter för V, S och D <sub>f</sub>	41 222 kr	51 527 kr
b) en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och D <sub>f</sub>	45 345 kr	56 681 kr
c) en avgift per m <sup>2</sup> tomtyta om	33,68 kr	42,10 kr
d) en avgift per lägenhet	14 502 kr	18 127 kr
e)* en grundavgift för bortledning av D <sub>f</sub> , om bortledning av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för D <sub>f</sub> upprättas	15 093 kr	18 866 kr

Rödmarkerade avgifter ska indexhöjas med KPI för oktober 2022

\*Avgift enligt § 5 mom 1 e) tas ej ut om avgift uttages för D<sub>f</sub> enligt § 5 mom 1 a) och b). I de fall avgift enligt § 5 mom 1 e) tas ut reduceras avgift enligt § 5 mom 1 a) och b) enligt § 8 eftersom servisledning och förbindelsepunkt i detta inte lagts respektive upprättats.

**Mom 2.** Är förbindelsepunkt gemensam för två eller flera fastigheter, fördelas avgifter enligt § 5 mom 1 a) lika mellan fastigheterna.

**Mom 3.** Tomtytan utgörs av fastighetens areal enligt förrättningskarta, nybyggnadskarta eller annan karta som huvudmannen godkänner. Vid tredimensionella fastigheter fördelas den tomtyta som är gemensam för fastigheterna i proportion till byggnadernas bruttoarea (BTA).

Avgift enligt § 5 mom 1 c) och d) tas ut endast intill ett belopp som motsvarar summan av avgifterna enligt § 5 mom 1 a), b), d), eller i de fall förbindelsepunkt för D<sub>f</sub> inte upprättats, summan av avgifterna enligt § 5 mom 1 a), b), d) och e)

Vid ändrade förhållanden enligt § 5 mom 5, 6, 7 och 8 tas ut ytterligare avgift enligt § 5 mom 1 c) i den mån ovan angiven begränsningsregel så medger och med iakttagande av vad som föreskrivits i 8 § mom 2.

**Mom 4.** Lägenhetsantalet bestäms efter de ritningar enligt vilka bygglov beviljat, eller efter annan ritning eller uppmätning som huvudmannen godkänner.

**Mom 5.** Dras ytterligare servisledning fram och upprättas ytterligare förbindelsepunkter, skall erläggas avgifter enligt § 5 mom 1 a) och b).

**Mom 6.** Ökas fastighets tomtyta skall erläggas avgift enligt § 5 mom 1 c) för tillkommande tomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtyteavgift inte skall anses vara förut erlagd.

Vid beräkning av avgift för tillkommande tomtyta iakttas begränsningsregeln i § 5 mom 3.

**Mom 7.** Sker om- eller tillbyggnad, uppförs ytterligare byggnad eller ersätts riven bebyggelse på fastighet skall erläggas avgift enligt § 5 mom 1 d) för varje tillkommande lägenhet och enligt § 5 mom 1 c) för tillkommande tomtyta.

Vid ny bebyggelse på redan befintlig (ej nybildad) förut bebyggd fastighet, för vilken den allmänna VA-anläggningen nyttjas före nybebyggelsen, skall inte erläggas avgift för nybyggnad som till omfattningen motsvarar den genom nybyggnaden ersatta förutvarande bebyggelsen, utan endast tilläggsavgift för tillkommande lägenhet samt i förekommande fall för tillkommande tomtyta. Vid beräkning av tilläggsavgift för tillkommande tomtyta skall iakttas reduktionsreglerna i § 5 mom 3.

**Mom 8.** Tillkommer bortledning av  $D_f$  till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt för  $D_f$  upprättats, skall erläggas avgift enligt § 5 mom 1 e).

## § 6.

**Mom 1.** För annan fastighet skall erläggas anläggningsavgift.

Avgift för V, S och D utgår per fastighet med:

		Exkl moms	Inkl moms
a)	en avgift avseende framdragning av varje uppsättning servisledningar till förbindelsepunkter för V, S och D <sub>f</sub>	41 222 kr	51 527 kr
b)	en avgift avseende upprättande av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och D <sub>f</sub>	45 345 kr	56 681 kr
c)	en avgift per m <sup>2</sup> tomtyta om	47,37 kr	59,21 kr
d)*	en grundavgift för bortledning av D <sub>f</sub> , om bortledning av dagvatten sker utan att förbindelsepunkt för D <sub>f</sub> upprättas	15 093 kr	18 866 kr

Rödmarkerade avgifter ska indexhöjas med KPI för oktober 2022

\*Avgift enligt § 6 mom 1 d) tas inte ut om avgift uttages för D<sub>f</sub> enligt § 6 mom 1 a) och b). I det fall avgift enligt § 6 mom 1 d) tas ut reduceras avgiften enligt § 6 mom 1 a) och b) enligt § 8 eftersom servisledning och förbindelsepunkt i detta inte lagts respektive upprättats.

**Mom 2.** Är förbindelsepunkt gemensam för två eller flera fastigheter, fördelas avgifter enligt § 6 mom 1 a) lika mellan fastigheter.

**Mom 3.** Tomtytan utgörs av fastighetens areal enligt förrättningskarta, nybyggnadskarta eller annan karta som huvudmannen godkänner.

**Mom 4.** Huvudmannen äger, om godtagbar säkerhet ställs, medge anstånd med erläggande av tomtteavgift för sådan del av fastighetens areal, motsvarande mark som tills vidare inte utnyttjas för verksamheten på fastigheten.

Anstånd medges för viss tid, högst 10 år. Om mark under anståndstiden genom fastighetsbildningsåtgärd frångår fastigheten upphör anståndsmedgivandet att gälla och resterande tomtteavgift förfaller till betalning.

Utestående belopp löper med ränta enligt 5 § räntelagen (SFS 1975:635) från den dag anståndet beviljas tills anståndet upphör. För tid därefter utgår dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen.

**Mom 5.** Dras ytterligare servisledningar fram och upprättas ytterligare förbindelsepunkter ska betalas avgifter enligt § 6 mom 1 a) och b)

**Mom 6.** Ökas fastighetens tomtyta, skall erläggas tilläggsavgift enligt § 6 mom 1 c) och d) för tillkommande tomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtteavgift inte ska anses vara förut erlagd.

**Mom 7.** Tillkommer bortledning av D<sub>f</sub> till den allmänna anläggningen utan att förbindelsepunkt för D<sub>f</sub> upprättats, ska betalas avgift enligt § 6 mom 1 d).



## § 7

**Mom 1.** För obebyggd fastighet, som enligt detaljplan är avsedd för bebyggande, skall erläggas avgifter enligt:

	<b>Bostads- fastighet</b>	<b>Annan fastighet</b>
Servisavgift	§ 5 mom 1 a) 100 %	§ 6 mom 1 a) 100 %
Avgift per uppsättning FP	§ 5 mom 1 b) 100 %	§ 6 mom 1 b) 100 %
Tomtyteavgift	§ 5 mom 1 c) 100 %	§ 6 mom 1 c) 70 %
Lägenhetsavgift	§ 5 mom 1 d) 0 %	-
Grundavgift för D <sub>f</sub> , om FP för D <sub>f</sub> inte upprättats	§ 5 mom 1 e) 100 %	§ 6 mom 1 d) 100 %

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

Avgift enligt § 5 mom 1 c) tas ut endast intill ett belopp som motsvarar summan av avgifterna § 5 mom 1 a) och b), eller i det fall dagvatten bortleds till den allmänna anläggningen men förbindelsepunkt för D<sub>f</sub> inte upprättats, summan av avgifterna enligt § 5 mom 1 a), b) och e), jfr § 5 mom 3 andra stycket.

**Mom 2.** Bebyggs obebyggd fastighet, skall erläggas resterande avgifter enligt följand:

	<b>Bostads- fastighet</b>	<b>Annan fastighet</b>
Tomtyteavgift	§ 5 mom 1 c) *	§ 6 mom 1 c) 30 %
Lägenhetsavgift	§ 5 mom 1 d) 100 %	-

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

\*Bebyggs bostadsfastighet tas ut ytterligare avgift enligt § 5 mom 1 c) om föreskriften i § 5 mom 3 andra stycket så medger.

## § 8

Mom 1. Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga de i § 4 mom 1 angivna ändamålen reduceras avgift enligt följande:

Avgifter för framdragen servisledning:

En ledning	70 % av avgift enligt § 5 mom 1 a) respektive § 6 mom 1 a)
Två ledningar	85 % av avgift enligt § 5 mom 1 a) respektive § 6 mom 1 a)
Tre ledningar	100 % av avgift enligt § 5 mom 1 a) respektive § 6 mom 1 a)

Avgifter i övrigt:

		V	S	Df	Dg
Avgift per uppsättning FP	§ 5 mom 1 b)	30 %	50 %	20 %	-
Tomtyteavgift	§ 5 mom 1 c)	30 %	50 %	-	20 %
Lägenhetsavgift	§ 5 mom 1 d)	30 %	50 %	-	20 %
Grundavgift D <sub>f</sub> utan FP	§ 5 mom 1 e)	-	-	100 %	-
Avgift per uppsättning FP	§ 6 mom 1 b)	30 %	50 %	20 %	-
Tomtyteavgift	§ 6 mom 1 c)	30 %	50 %	-	20 %
Grundavgift D <sub>f</sub> utan FP	§ 6 mom 1 d)	-	-	100 %	-

För avgiftsändamålet D<sub>f</sub> tas endast en av avgifterna ut enligt § 5 mom 1 b) respektive § 5 mom 1 e), eller § 6 mom 1 b) respektive § 6 mom 1 d).

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

**Mom 2.** Inträder avgiftsskyldighet för ändamål, för vilket sådan skyldighet inte tidigare förelegat, skall erläggas avgift enligt § 8 mom 1.

Vid tillämpning av begränsningsregeln enligt § 5 mom 3 inräknas de sammanlagda avgifterna för tillkommande servisledningar inte till högre belopp än 100 % av avgiften enligt § 5 mom 1 a) respektive § 6 mom 1 a), även om servisledningarna lags vid olika tillfällen och avgifterna därmed blivit högre.

**Mom 3.** För servisledning som på fastighetsägarens begäran utförs senare än övriga servisledningar för fastigheten ska, utöver avgift enligt § 8 mom 1, betalas en etableringsavgift om 10 % av avgiften enligt § 5 mom 1 a). Etableringsavgiften avses täcka huvudmannens merkostnader till följd av att arbetet inte utförts i samband med framdragnings av övriga servisledningar.

## § 9

Den som svarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls ska betala anläggningsavgift som utgår med:

	Utan moms	Med moms	
En avgift per m2 allmän platsmark för anordnande av dagvattenbortledning	23,47 kr	29,34 kr	Rödmarkerad avgift ska index-höjas med KPI för oktober 2022

## § 10

Avgifter enligt 5-6 §§ är baserade på indextalet oktober 2016 i konsumentprisindex, KPI. När detta index ändras, har huvudmannen rätt att reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen. Avgiftsökningar större än ovanstående indexuppräknings beslut av kommunfullmäktige.

## § 11

Om för viss eller vissa fastigheter kostnaden för att förse fastigheterna med vatten och avlopp i beaktansvärd omfattning avviker från fastigheterna inom verksamhetsområdet i övrigt, skall enligt lagen om allmänna vattentjänster avgifter utgå enligt särskilt antagen särtaxa. Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt 5-8 §§ får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

## § 12

**Mom 1.** Sedan avgiftsskyldighet inträtt, skall avgift betalas inom tid som anges i räkning.

**Mom 2.** Betalas inte debiterat belopp inom tid som anges i räkningen, skall erläggas dröjsmålsränta enligt § 6 räntelagen från den dag betalningen skulle ha skett.

**Mom 3.** Enligt § 36 lagen om allmänna vattentjänster skall en anläggningsavgift fördelas på årliga inbetalningar under en viss tid, längst 10 år, om avgiften uppgår till belopp som är betungande med hänsyn till fastighetens ekonomiska bärkraft och övriga omständigheter, om fastighetsägaren så begär och godtagbar säkerhet ställs. Ränta skall erläggas enligt 5 § räntelagen på varje del av avgiften som förfaller till betalning i framtiden från den dag då den första inbetalningen skall ske till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta skall erläggas till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta skall erläggas enligt § 12 mom 2.

**Mom 4.** Avgiftsskyldighet enligt § 5 mom 6, 7, § 6 mom 6 eller § 7 mom 2 föreligger, då bygglov för avsett ändrat förhållande meddelats eller ändrat förhållande – t.ex. ökning av tomtyta – inträtt utan att bygglov erfordrats eller meddelats. Det åligger fastighetsägaren att omgående anmäla till huvudmannen när det ändrade förhållandet inträtt. Försummar fastighetsägaren denna anmälningsplikt, tas dröjsmålsränta enligt § 12 mom 2 ut för tiden från det två månader förflutit sedan avgiftsskyldighet inträdde och fram till dess tilläggsavgiften betalas.

## § 13

**Mom 1.** Om efter ansökan från fastighetsägare och särskilt medgivande av huvudmannen ledningar utförts på annat sätt eller försetts med andra anordningar än vad huvudmannen bedömt nödvändiga, skall fastighetsägare som begärt arbetets utförande, förutom anläggningsavgift och tilläggsavgift enligt 5 – 10 § ersätta huvudmannen överenskomna kostnader härför.

**Mom 2.** Begär fastighetsägare att ny servisledning skall utföras i stället för redan befintlig och finner huvudmannen skäl bifalla ansökan härom, är fastighetsägaren skyldig att bekosta dels den nya servisledningens allmänna del med det avdrag som befinns skäligt med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick, dels borttagande av den tidigare servisledningens allmänna del.

**Mom 3.** Finner huvudmannen påkallat att utföra ny servisledning i stället för och med annat läge än redan befintlig, är huvudmannen skyldig att ersätta fastighetsägaren hans kostnad för fastighetens del av den nya servisledning och dess inkoppling med det avdrag som befinns skäligt med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick.

## II BRUKNINGSAVGIFTER (§§ 14 - 22)

Avgifter för allmänna vattentjänster är belagd med lagstadgad mervärdesskatt.

### § 14

**Mom 1.** För bebyggd fastighet skall erläggas brukningsavgift.

Avgift utgår per fastighet med:

	Exkl moms	Inkl moms
a) en fast årlig avgift per vattenmätare		
mätarstorlek $Q_n = \leq 2,5 \text{ m}^3/\text{h}$	3 322 kr	4 153 kr
mätarstorlek $Q_n = 6,0 \text{ m}^3/\text{h}$	8 000kr	10 000 kr
mätarstorlek $Q_n = \geq 10,0 \text{ m}^3/\text{h}$	19 450 kr	24 312 kr
mätarstorlek $Q_n = \geq 15,0 \text{ m}^3/\text{h}$	34 100 kr	42 625 kr
b) en avgift per $\text{m}^3$ levererat vatten		
V, vattenförsörjning	9,64 kr	12,05 kr
S, spillvattenavlopp	22,50 kr	28,12 kr
eller tillsammans	32,14 kr	40,17 kr
c) en avgift per år och lägenhet för bostadsfastighet och därmed jämställd fastighet (avser hus med fler än 3 lägenheter)	396 kr	495 kr
d) en avgift per år och varje påbörjat 100-tal $\text{m}^2$ tomtyta för annan fastighet	137,63 kr	172,04 kr
e) en fast avgift per år för fastighet utan mätning	7 169 kr	8 961 kr

**Mom 2.** Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga i § 4 mom 1 angivna ändamål reduceras avgiften.

Följande avgifter skall därvid erläggas för respektive ändamål:

		V	S	Df	Dg
Fast avgift	§ 14 mom 1 a)	30 %	70 %	0 %	0 %
Avgift per $\text{m}^3$	§ 14 mom 1 b)	30 %	70 %	0 %	0 %
Avgift per lägenhet	§ 14 mom 1 c)	30 %	70 %	0 %	0 %
Avgift per tomtyta	§ 14 mom 1 d)	0 %	0 %	100 %	0 %

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

**Mom 3.** Fastighetsägaren är betalningsansvarig för allt vatten som levereras till fastigheten. Har huvudmannen bestämt att för bebyggd fastighet vattenförbrukningen tills vidare inte skall fastställas genom mätning, tas avgift enligt § 14 mom 1 b) ut efter en antagen förbrukning om  $150 \text{ m}^3/\text{lägenhet}$  och år i permanentbostad och med  $80 \text{ m}^3/\text{lägenhet}$  och år för fritidsbostad.

**Mom 4.** För s.k. byggvatten skall erläggas bruksavgift enligt § 14 mom 1 b). Om mätning inte sker, antas därvid den förbrukade vattenmängden uppgå till 30 m<sup>3</sup> per lägenhet.

Beträffande definition av lägenhet hänvisas till § 3.

**Mom 5.** För extra mätställe (mätställe utöver en per fastighet) skall en årlig avgift erläggas med ett belopp motsvarande 60 % av den fasta avgiften enligt § 14 mom 1 a). Beloppet avrundas till närmast hela kronor.

Parallellkopplade vattenmätare räknas som ett mätställe.

**Mom 6.** Antas mätaren visa annan förbrukning än den verkliga, låter huvudmannen undersöka vattenmätaren, om huvudmannen finner det nödvändigt eller om fastighetsägaren begär det.

Vid ovan avsedd undersökning eller prövning bestäms mätarens felvisning i två kontrollpunkter enligt SWEDACs föreskrifter om vatten- och värmemätare, STAFS 2007:2.

Kan mätfelets storlek inte bestämmas eller har mätaren inte fungerat, har huvudmannen rätt att uppskatta förbrukningen.

Fastighetsägare som inte godtar huvudmannens beslut efter genomförd undersökning eller huvudmannens uppskattning av förbrukningen, kan begära prövning av frågan hos Statens VAnämnd.

**Mom 7.** Har fastighetsägare begärt undersökning av vattenmätare och mätaren härvid godkänns, skall fastighetsägaren för täckning av undersökningskostnaderna erlägga ett belopp i enlighet med vad som framgår av § 18.

**Mom 8.** För spillvattenmängd, som enligt huvudmannens medgivande avleds till dagvattenledning(kylvatten och dylikt), skall erläggas avgift med 20 % av avgiften enligt § 14 mom 1 b).

## § 15

Den som ansvarar för att allmän platsmark ställs i ordning och underhålls skall erlägga bruksavgift.

	Utan moms	Med moms
En avgift per m <sup>2</sup> allmän platsmark för bortledning av dagvatten	0,88 kr	1,10 kr

## § 16

Avleds inte hela renvattenmängden till avloppsnätet eller tillförs avloppsnätet större spillvattenmängd än som svarar mot den levererade renvattenmängden, och är därvid skillnaden mellan renvatten- och spillvattenmängden avsevärd, skall avgift för spillvattenavlopp erläggas efter den mängd spillvatten som avleds till avloppsnätet. Mängden skall bestämmas genom mätning på fastighetsägarens bekostnad av gällande renvatten- eller spillvattenmängd eller på annat sätt som överenskommit mellan huvudmannen och fastighetsägaren.

## § 17

För obebyggd fastighet inom detaljplan skall erläggas bruksavgift enligt § 14 mom 1 a).

Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga i § 14 mom 1 angivna ändamål reduceras den fasta avgiften. Följande avgifter skall därvid erläggas för respektive ändamål.

	V	S	D <sub>f</sub>	D <sub>g</sub>
Fast avgift § 14 mom 1 a)	40 %	40 %	40 %	40 %

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

## § 18

Har huvudmannen på fastighetsägarens begäran vidtagit åtgärd eller har på grund av att fastighetsägaren åsidosatt sin skyldighet, vattentillförseln avstängts eller reducerats eller annan åtgärd vidtagits av huvudmannen debiteras följande avgifter:

	Exkl moms	Inkl moms
Nedtagning/upsättning av vattenmätare (särskilt besök)	1 448 kr	1 810 kr
Avstängning/påsläpp av vattentillförsel	806 kr	926 kr
Montering och demontering av strypbricka	806 kr	926 kr
Undersökning av vattenmätare	772 kr	965 kr
Länsning av vattenmätarbrunn	772 kr	965 kr
Sönderfrusen mätare	1 514 kr	1 892 kr
Förgäves besök	1 287 kr	1 609 kr
Vatten från brandpost	806 kr	926 kr
Mätning av brandpost	40,20 kr/m <sup>3</sup>	50,25 kr/m <sup>3</sup>

För arbete som på fastighetsägarens begäran utförs utanför ordinarie arbetstid debiteras ett tillägg om 60 % av ovan angivna belopp.

## § 19

Om för viss eller vissa fastigheter kostnaden för att förse fastigheterna med vatten och avlopp i beaktansvärd omfattning avviker från fastigheterna inom verksamhetsområdet i övrigt, skall enligt lagen om allmänna vattentjänster avgifter utgå enligt särskilt antagen taxa.

Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 14-17 får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

## § 20

Avgift enligt § 14 mom 1 a), c) och d) debiteras i efterskott per månad, kvartal, tertial eller halvår enligt beslut av huvudmannen. Avgift enligt § 14 mom 1 b) debiteras i efterskott på grundval av enligt mätning förbrukad vattenmängd, uppskattad förbrukning eller annan grund som anges i §§ 14 och 16.

Betalas inte debiterat belopp inom tid som anges i räkning, skall erläggas dröjsmålsränta på obetalt belopp enligt § 6 räntelagen från den dag betalningen skulle skett.

Sker, enligt huvudmannens beslut, mätaravläsning inte för varje debitering, får mellanliggande debiteringar ske efter uppskattad förbrukning. Mätaravläsning och debitering efter verklig förbrukning bör ske i genomsnitt minst en gång per år. Avläsning och debitering bör där jämte ske på fastighetsägarens begäran med anledning av fastighetsöverlåtelse.

## **§ 21**

Har fastighetsägare begärt att huvudmannen skall företa åtgärd för att underlätta eller möjliggöra hans brukande av anläggningen i visst fall eller avseende eller har i övrigt särskild åtgärd påkallats på grund av fastighetens VA-förhållanden, får huvudmannen i stället komma överens med fastighetsägaren eller annan avgiftsskyldig om avgiftens storlek.

## **§ 22**

Avgifter är baserade på oktober månad i konsumentprisindex (1980=100). När detta index ändras får huvudmannen reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång per år. Avgiftsökningar större än ovanstående indexuppräknings beslut av kommunfullmäktige.



## III TAXANS INFÖRANDE

### § 23

Denna taxa träder i kraft 2023-01-01 och uppdateras årligen. De brukningsavgifter enligt § 14 mom 1, 3 och 7 samt § 16, som är baserade på uppmätning hos fastighetsägare, skall därvid tillämpas i fråga om den renvattenmängd som levereras och den spillvattenmängd som släpps ut efter den ovan angivna dagen för taxans ikraftträdande.

Mål som rör tvist mellan fastighetsägare och huvudmannen beträffande tillämpning och tolkning av denna taxa prövas jämlikt § 53 i lagen om allmänna vattentjänster av Mark och Miljödomstolen.



**Närvarande:**

Ordinarie: Claes Unosson, Erik Alavik, Niklas Arvidsson, Ebba Jansson, Fredrik Johansson, Linda Johansson, Anders Ekstrand.

Tjg. suppleant:

Övriga: Robert Holmén och Anders Mannikoff.

**§ 580 Mötets öppnande**

Ordföranden öppnade mötet.

**§ 581 Val av sekreterare och protokollsjusterare**

Till sekreterare valdes Anders Mannikoff, till protokollsjusterare valdes Ebba Jansson.

**§ 582 Föregående mötesprotokoll**

Niklas Arvidsson föreslog, med ledning av protokollet, att det även vore lämpligt att hela personalstyrkan gavs möjlighet till ett studiebesök vid Altorps ombyggda vattenverk som del i dess invigning. VD noterade synpunkten och ser till att en sådan möjlighet ges. Protokollet lades därefter till handlingarna.

**§ 583 Rapportering från verksamheten**

VD rapporterade från verksamheten enligt följande:

Renoveringen av en byggnad, rensboden, vid Annelunds reningsverk skjuts på framtiden då inkomna anbud hamnar på en betydligt högre kostnad än vad som förväntats. Frågan om hur den skadade dagvattenledningen under västra stambanan ska bytas ut ligger nu hos Trafikverket. Utbytet är komplicerat då det förutsätter arbete i och under spårområde. Sedimenteringsdammen vid Hudene reningsverk är i behov av tömning, något som kan innebära höga kostnader. Vidare är reningsverket i Hudene slitet. Vi kommer därför att undersöka möjligheterna att istället för en renovering av verket bygga överföringsledningar in till Herrljunga. Reningsverket i Annelund går nu riktigt bra som ett resultat av att lokala industrier minskat sina utsläpp. VA-organisationens driftledaren går nu i pension och ersättaren tillsätts genom planerad internrekrytering.

**§ 584 Delårsrapport**

VD redovisade delårsrapporten per augusti månad. Delårsresultatet är -566 kkr vilket är något lägre än föregående år. De ökade kostnaderna förklaras av viss dubbelbemanning inför pensionsavgång då rekryteringar kunna ske snabbare än budgeterat. Prognosen för helåret är ca 200 kkr, vilket är lägre än budgeterat (400 kkr). Verksamheten drabbas av väsentligt högre elkostnader från december. Delårsrapporten återfinns som bilaga 1.

**§ 585 Granskning och beslut om ändrade VA-taxor**

VD redovisade förslag om bruks- och anläggningstaxor för 2023. Kostnaderna för elförbrukning stiger mycket kraftigt. Därtill ökar kostnaderna för räntor, avskrivningar för Altorps vattenverk samt även i övrigt. Sammantaget leder detta till ett behov att för 2023 höja bruksstaxan med i genomsnitt 36 % (motsvarande 2 700 kr per år för en typisk villa), i huvudsak drivet av betydligt högre elpris.

Beträffande anläggningstaxan finns nu efterkalkyler att tillgå för flera VA-anlutningar i Herrljunga tätort. De taxejusteringar som tidigare genomförts ser ut att ge önskvärda 100 % kostnadstäckning i nuvarande kostnadsläge. Då kostnaderna sannolikt kommer att öka leder detta till ett behov att höja



anläggningstaxan i nivå med Konsumentprisindex, KPI. En sådan höjning kan, enligt gällande taxehandledning, beslutas av styrelsen.

Styrelsen beslutade att anta VD:s rekommendation om att till Kommunfullmäktige föreslå en höjning av brukningstaxan med i genomsnitt 36 % samt att även verkställa en höjning av anläggningstaxan enligt KPI. Styrelsen beslutade också att ge VD i uppdrag att teckna bundet elavtal för en period av två år för att ge stabilitet.

## § 586 Redovisning av affärsplan

VD redovisade upplägg och innehåll i affärsplanen för perioden 2023-2024. Målet är att affärsplanen ska bryta ner målen i den strategiska planen i handlingsplaner för VA-verksamheten. Ett fokus i affärsplanen är att ha fortsatt bevakning på opåverkbara kostnader såsom elpris och räntor samt spegla detta i taxorna. Likaså ett fortsatt fokus på att utveckla verksamheten och kunna genomföra bl a de utvidgningar av områden med allmänt VA som beslutats av kommunen.

## § 587 Övriga frågor

- a) Lägesrapport om utbyggnaden av VA i Norra Säm. VD rapporterade att en förprojektering är inledd med stöd av extern konsult. Konsulten gjorde ett första platsbesök i början av september. Nästa steg blir att konsulten presenterar budgetpriser för olika lösningsalternativ.

## § 588 Mötets avslutning

Ordföranden avslutade mötet.

Herrljunga 2022-10-03

\_\_\_\_\_  
Anders Mannikoff

Justeras:

\_\_\_\_\_  
Claes Unosson

\_\_\_\_\_  
Ebba Jansson



## Remissvar gällande förslag till ÅVS för väg 27 Kilakorset (väg 154) - länsgräns, Svenljunga och Tranemo kommuner i Västra Götalands län

### Sammanfattning

Trafikverket har utrett förslag på åtgärder på väg 27 Kilakorset (väg 154)-länsgräns i Svenljunga och Tranemo kommuner i form av en Åtgärdsvalsstudie. Herrljunga kommun har bjudits in att yttra sig över förslaget genom Boråsregionen, Sjuhärads kommunalförbund. Sista svarsdatum till kommunalförbundet är den 20 december 2022. Herrljunga kommun berörs inte direkt av de föreslagna åtgärderna eftersom avgränsningen för ÅVSen fysiskt är lokaliserad i Svenljunga och Tranemo kommuner, vilka inte är direkt angränsande till Herrljunga kommun. Väg 27 är inte heller av särskilt viktig betydelse för transport till eller från Herrljunga kommun. Förvaltningen föreslår därför att kommunen avstår från att yttra sig och meddelar kommunalförbundet detta.

### Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse i ärendet (daterad 2022-11-04)
- Remissmejl från Boråsregionen (daterat 2022-11-01)
- Huvudrapport Åtgärdsvalsstudie Väg 27 Kilakorset (väg 154)-länsgräns, Svenljunga och Tranemo kommun, daterad 221020, inklusive bilagor

### Förslag till beslut

Förvaltningen ges i uppdrag att svara kommunalförbundet att kommunen inte avser yttra sig i ärendet.

Maja Sallander  
Samhällsutvecklare

# Ärende 24

**Från:** Info Boråsregionen <info@borasregionen.se>  
**Skickat:** 2022-11-01 12:22  
**Till:** 'boras.stad@boras.se' <'boras.stad@boras.se'>, herrljunga.kommun@herrljunga.se <herrljunga.kommun@herrljunga.se>, 'kansliet@svenljunga.se' <'kansliet@svenljunga.se'>, 'kommun@tranemo.se' <'kommun@tranemo.se'>, 'kommun@ulricehamn.se' <'kommun@ulricehamn.se'>, 'kommunen@bollebygd.se' <'kommunen@bollebygd.se'>, 'kommunen@vargarda.se' <'kommunen@vargarda.se'>, ks@mark.se <ks@mark.se>, ks@varberg.se <ks@varberg.se>  
**Ämne:** Boråsregionen Ärende för vidare hantering ÅVS väg 27  
**Kopia:** Magnus Haggren <magnus.haggren@borasregionen.se>, Karin Björklind <karin.bjorklind@borasregionen.se>  
**Bilagor:** Bilaga 1 Tänkbara åtgärder delsträcka 1, Aplaredsmotet och Kilakorset 221020.pdf, Bilaga 2A Tänkbara åtgärder delsträcka 2, Kilakorset och Tranemo vid 90 km per tim 221020.pdf, Bilaga 2B Tänkbara åtgärder delsträcka 2, Kilakorset och Tranemo för mötesfri väg 221020.pdf, Bilaga 3 Tänkbara åtgärder delsträcka 3, Tranemo och länsgränsen 221020.pdf, Bilaga 4 Övriga tänkbara åtgärder för sträckan som helhet 221020.pdf, Bilaga 5 Kartöversikt åtgärdsförslag per delsträcka 221020.pdf, Bilaga 6 Deltagarlista workshop 221020.pdf, Bilaga 7 Översikt brister från workshop 221020.pdf, Bilaga 8 Utvärdering per delsträcka 221020.pdf, Bilaga 9 Bortvalda åtgärder 221020.pdf, Bilaga 10 Resultat från ENVA kalkyl mötesfri landsväg 221020.pdf, HUVUDRAPPORT\_ÅVS väg 27 från väg 154 till länsgräns 221020.pdf, Sammanställning synpunkter remissutskick.docx

**WARNING:** Det här mejlet är skickat från en extern adress. Klicka inte på länkar eller bifogade filer om du inte känner igen avsändaren och vet att innehållet är säkert.

Hej,

Översänder remiss gällande ÅVS Väg 27, Kilakorset (väg 154) - länsgräns, Svenljunga och Tranemo kommun för vidare hantering i medlemskommunerna.

Se mer information nedan samt i bifogade bilagor.

Trafikverket önskar svar senast 31 januari, vilket innebär att svar från medlemskommunerna måste vara Boråsregionen tillhanda **senast den 20 december** via epost till [info@borasregionen.se](mailto:info@borasregionen.se)

Vid eventuella frågor, kontakta Karin Björklind, [karin.bjorklind@borasregionen.se](mailto:karin.bjorklind@borasregionen.se)

Tacksam om de kommuner som inte avser att svara på remissen meddelar detta.

Hälsningar

**Linda Bergholtz**  
Administrativ chef



Tel: 0729-649697

Skaraborgsvägen 1A, 506 30 Borås

[www.borasregionen.se](http://www.borasregionen.se)

När du kommunicerar med Boråsregionen behandlar vi dina personuppgifter. För mer information se vår [Integritetspolicy](#)

**Från:** [boel.olin@trafikverket.se](mailto:boel.olin@trafikverket.se) <[boel.olin@trafikverket.se](mailto:boel.olin@trafikverket.se)>

**Skickat:** den 24 oktober 2022 14:46

**Till:** [kommun@tranemo.se](mailto:kommun@tranemo.se); [kommun@svenljunga.se](mailto:kommun@svenljunga.se); [boras.stad@boras.se](mailto:boras.stad@boras.se); [regionstyrelsen@vgregion.se](mailto:regionstyrelsen@vgregion.se); [info@vastsvenskahandelskammaren.se](mailto:info@vastsvenskahandelskammaren.se); Karin Björklind <[karin.bjorklind@borasregionen.se](mailto:karin.bjorklind@borasregionen.se)>; [Sara.Karlsson@vasttrafik.se](mailto:Sara.Karlsson@vasttrafik.se); [Emma.Persson@vasttrafik.se](mailto:Emma.Persson@vasttrafik.se); [Anette.Axelsson@Transdev.se](mailto:Anette.Axelsson@Transdev.se); [anna.kronvall@vgregion.se](mailto:anna.kronvall@vgregion.se); [aako.raoofi@vgregion.se](mailto:aako.raoofi@vgregion.se); Schillerås Manda <[manda.schilleras@tranemo.se](mailto:manda.schilleras@tranemo.se)>; [robin.uhlman@tranemo.se](mailto:robin.uhlman@tranemo.se); Fredrik Ekberg <[fredrik.ekberg@svenljunga.se](mailto:fredrik.ekberg@svenljunga.se)>; [annika.stomberg@polisen.se](mailto:annika.stomberg@polisen.se); [louise@grimsasakeri.se](mailto:louise@grimsasakeri.se); [britta.johnson@trafikverket.se](mailto:britta.johnson@trafikverket.se); [mirjam.lindqvist@trafikverket.se](mailto:mirjam.lindqvist@trafikverket.se); [ryno.nilsson@trafikverket.se](mailto:ryno.nilsson@trafikverket.se); [anneli.aberg@trafikverket.se](mailto:anneli.aberg@trafikverket.se); [anna.henden-wedin@trafikverket.se](mailto:anna.henden-wedin@trafikverket.se); [kristina.rundcrantz@trafikverket.se](mailto:kristina.rundcrantz@trafikverket.se); [linda.hummerhielm@trafikverket.se](mailto:linda.hummerhielm@trafikverket.se); [camilla.naij@trafikverket.se](mailto:camilla.naij@trafikverket.se); [gunilla.anander@trafikverket.se](mailto:gunilla.anander@trafikverket.se); [tea.silic@trafikverket.se](mailto:tea.silic@trafikverket.se)

**Ämne:** REMISS - ÅVS väg 27 Kilakorset (väg 154) - länsgräns

Hej!

Härmed skickas ÅVS Väg 27, Kilakorset (väg 154) - länsgräns, Svenljunga och Tranemo kommun, till er för yttrande.

ÅVSen består av en huvudrapport och tio bilagor:

- Huvudrapporten syftar till att kunna stå som ett eget dokument
- Bilagorna 1-4 är en fördjupning och utförligare beskrivning av åtgärdsförslag
- Bilaga 5 är en kartöversikt över föreslagna åtgärder per delsträcka
- Bilaga 6 är deltagarlista från workshop
- Bilaga 7 beskriver översiktligt de brister som diskuterades under workshopen
- Bilaga 8 är en utvärdering per delsträcka
- Bilaga 9 innehåller bortvalda åtgärder
- Bilaga 10 är resultat från ENVA kalkyl mötesfri väg

Bilagor avseende Klimatkalkyl och SEB (samlad effektbedömning) läggs till i ett senare skede (bilagor 11-14) inför ÅVS:ens slutversion.

Till remissen hör en mall för ifyllnad av synpunkter. Era synpunkter sammanställer ni i mallen och sänder därefter tillbaka till Trafikverket (ett dokument per organisation).

Trafikverket önskar era synpunkter senast den 31 januari 2023.

# Ärende 24

Skicka era synpunkter till mig (kontaktuppgifter enligt nedan), jag svarar också på eventuella frågor och funderingar:

Avsändaren har bedömt att meddelandet inte innehåller någon sekretessbelagd information enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Med vänlig hälsning

**Boel Olin**  
Utredare

[boel.olin@trafikverket.se](mailto:boel.olin@trafikverket.se)

Direkt: 010-123 61 45

Mobil: 070-342 34 23

**Trafikverket**

Box 24

46121 TROLLHÄTTAN

Besöksadress: Kungsgatan 32

Telefon: 0771-921 921

Fax: 0521-27 48 29

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

# Åtgärdsvalsstudie

- Väg 27, Kilakorset (väg 154) – länsgräns,  
Svenljunga och Tranemo kommun

Ärendenummer: TRV 2019/63136





**Dokumenttitel:** Åtgärdsvalsstudie Väg 27, Kilakorset (väg 154) – länsgräns, Svenljunga och Tranemo kommun

**Författare:** Emelie Larsson, Pia Fagerberg, Ulrika Menau, AFRY. Boel Olin, Tea Silic, Trafikverket.

**Ansvarig för genomförande:** Boel Olin

**Organisation:** PLväu, Trafikverket

**Dokumentdatum:** 2022-10-20

**Ärendenummer:** TRV 2019/63136

**Version:** 0.9

**Kontaktperson:** Boel Olin

**Publikationsnummer:**

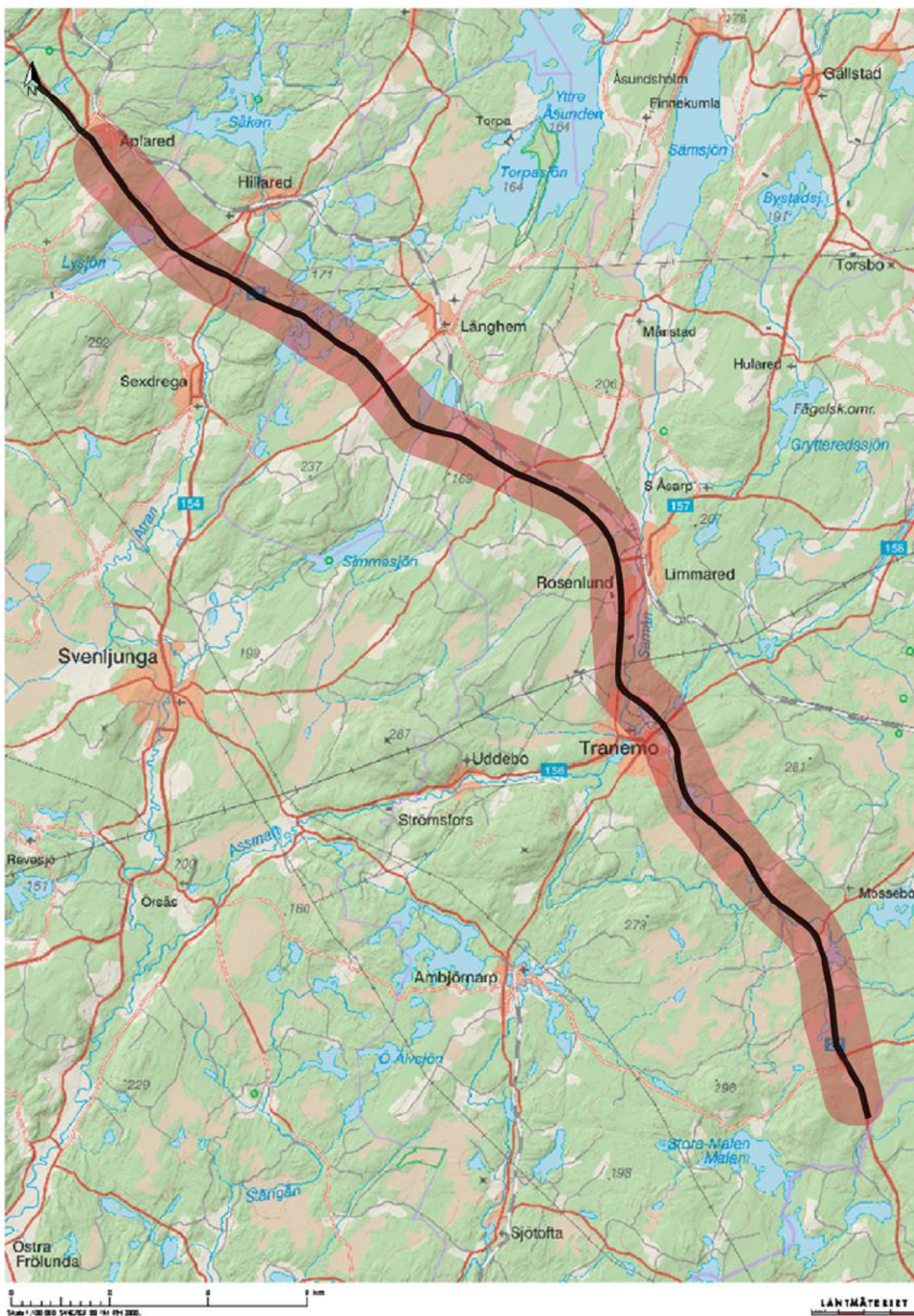
**ISBN:**

## **Trafikverket**

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Översiktskarta över utredningssträckan. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

## Förord

Trafikverket har genomfört en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 27 mellan korsningen med väg 154 (Kilakorset) och länsgränsen mellan Västra Götalands och Jönköpings län. I samband med uppstarten av studien inkluderades även sträckan mellan Aplaredsmotet och korsningen med väg 154 (Kilakorset) med fokus på hållplatsåtgärder.

Aktuell åtgärdsvalsstudie prioriterades av Västra Götalandsregionen (VGR) för genomförande under perioden 2019–2021 efter förslag från Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund. I projektdirektivet för studien beskrivs trafiksäkerhet, kollektivtrafikens behov, godstrafikens behov, landskap och barriäreffekter samt omgivningspåverkan som aspekter som behöver beaktas inom åtgärdsvalsstudien.

Det har tidigare genomförts ett antal åtgärdsvalsstudier och utredningar som berör aktuell utredningssträcka. En viktig del har därför varit att arbeta in och aktualisera tidigare utredningar med den åtgärdsvalsstudie som nu har genomförts.

Åtgärdsvalsstudien ska fungera som underlag för beslut om fortsatt hantering avseende åtgärder på väg 27 på sträckan mellan väg 154 (Kilakorset) och länsgränsen. För eventuella framtida större ombyggnader av väg 27 är det VGR som beslutar om dessa i samband med revideringar av regional plan. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund deltar i arbetet och samordnar kommunernas inspel och prioriteringar. De av Trafikverket nu framtagna kostnadsunderlagen och effektbedömningarna kan utgöra underlag i kommande prioriteringsprocesser.

Primära intressenter i utredningen har varit:

- Trafikverket region väst
- Tranemo kommun
- Svenljunga kommun
- Borås Stad
- Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund
- Västtrafik
- Bussoperatör (Transdev/ Connect Bus)

På delsträcka 1 (Aplared – Kilakorset) har Svenljunga kommun i juli 2022 påbörjat detaljplanearbete gällande batterifabrik i Lockryd. Hur den planerade etableringen kommer att påverka trafikflöde och kapacitet på väg 27 är vid slutförandet av denna åtgärdsvalsstudie inte utrett i detalj. Trafikverket har för avsikt att genomföra en fördjupad utredning med fokus på trafikupplägget vid Lockryd. Trafikverkets bedömning är att nuvarande och framtida kapacitet på väg 27 klarar en tillkommande etablering av en batterifabrik i Lockryd.

# Innehållsförteckning

<b>1. BAKGRUND</b> .....	<b>5</b>
1.1. VARFÖR BEHÖVS ÅTGÄRDER? VARFÖR JUST NU?.....	5
1.2. ORGANISERING AV ARBETET OCH ARBETSPROCESSEN .....	5
1.3. TIDIGARE PLANERINGSARBETE .....	6
1.4. ANKNYTANDE PLANERING.....	8
1.5. SAMMANFÖRANDE AV FLERA BEHOV/BRISTER/PROBLEM .....	9
1.6. KOSTNADSRAMAR FÖR GENOMFÖRANDE AV ÅTGÄRDER.....	9
<b>2. AVGRÄNSNINGAR</b> .....	<b>10</b>
2.1. GEOGRAFISK AVGRÄNSNING OCH OMFATTNING .....	10
2.2. AVGRÄNSNING AV INNEHÅLL OCH OMFATTNING.....	12
<b>3. MÅL</b> .....	<b>14</b>
3.1. KOPPLING TILL TRANSPORTPOLITISKA MÅL .....	14
3.2. VIKTIGA REGIONALA OCH LOKALA MÅL I SAMMANHANGET .....	14
3.3. MÅL FÖR PROBLEMLÖSNING .....	16
<b>4. BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN OCH UTVECKLING</b> .....	<b>17</b>
4.1. VÄGENS FUNKTION, RESMÖNSTER OCH TRAFIKSÄKERHET .....	17
4.2. HASTIGHETSBEGRENSNING OCH TRAFIKSÄKERHETSKAMERA .....	18
4.3. VÄGENS UTFORMNING.....	19
4.4. OLYCKSSTATISTIK .....	20
4.5. GODSTRAFIK.....	20
4.6. TRAFIKFLÖDEN, BEFINTLIGA OCH PROGNOSEER.....	21
4.7. RASTPLATSER OCH PARKERINGSFICKOR.....	22
4.8. KOLLEKTIVTRAFIK.....	23
4.9. CYKELTRAFIK.....	27
4.10. BARRIÄRER OCH VILT .....	29
4.11. OMGIVNINGSPÅVERKAN.....	31
4.12. FORNLÄMNINGAR .....	33
4.13. VATTENSKYDD.....	33
4.14. GEOLOGI OCH BERGGRUND.....	34
<b>5. PROBLEMBESKRIVNING OCH BRISTER</b> .....	<b>35</b>
5.1. PROBLEMBESKRIVNING .....	35
5.2. BRISTER.....	35
<b>6. TÄNKBARA ÅTGÄRDER</b> .....	<b>39</b>
6.1. UPPSKATTNING AV KOSTNADER .....	39
6.2. ÅTGÄRDSFÖRSLAG PER DELSTRÄCKA .....	40
6.3. UTVÄRDERING AV ÅTGÄRDER PER DELSTRÄCKA .....	51
<b>7. FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER</b> .....	<b>53</b>



## Sammanfattning

Det övergripande syftet med de åtgärder som studerats är att rädda liv, förhindra allvarliga personskador och att förbättra möjligheten att välja hållbara transportslag. Samtidigt ska alla transportslags tillgänglighet till målpunkter bibehållas och en hållbar samhällsutveckling främjas.

Tidigare åtgärdsvalsstudier och utredningar som har genomförts utmed den aktuella vägsträckan har beaktats och fungerat som underlag för studien (se avsnitt 1.3). De åtgärder som föreslås inom studien bedöms inte motverka den planerade utbyggnaden av industriområde i Lockryd.

Utöver nationella transportpolitiska mål och regionala mål har även kommunala mål för kommunerna Tranemo, Svenljunga och Borås beaktats i studien. Under den workshop som genomfördes med utvalda intressenter, beslutades följande mål för åtgärdsvalsstudiens åtgärder:

- A. Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter till busshållplatser
- B. Ökad trafiksäkerhet för kollektivtrafiken
- C. Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken
- D. Bra framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för godstrafiken
- E. Ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag
- F. Mer attraktiv kollektivtrafik för arbetspendling

Åtgärdsförslag har genererats utifrån de åtgärder som föreslogs under workshop, samt genom fortsatt arbete med utredning och fördjupning av problem och brister. Åtgärderna har tagit form med utgångspunkt från relevans för sträckan sett till identifierade brister och studiens mål. Vidare har åtgärdernas relevans stämts av med projektgruppen.

Eftersom åtgärdsvalsstudien berör en lång vägsträcka, har den delats in i tre geografiska delsträckor vid redovisning av åtgärdsförslag:

- Delsträcka 1 – mellan Aplaredsmotet och Kilakorset (väg 154)
- Delsträcka 2 – mellan Kilakorset och Tranemo (tpl Björdsdamm)
- Delsträcka 3 – mellan Tranemo och länsgränsen till Jönköpings län

Åtgärdsförslag och utvärdering redovisas övergripande i denna huvudrapport. Till huvudrapporten hör ett antal bilagor (en per delsträcka) med fördjupade utredningar och mer detaljerade beskrivningar.

Brister för **delsträcka 1** är kopplade till kollektivtrafik. Huvudsakligen gäller det hållplatser vilket återspeglas i de åtgärder som föreslås.

**Delsträcka 2** är cirka 20,5 km och avser sträckan mellan Kilakorset och trafikplats Björdsdamm i Tranemo. Denna sträcka har relativt höga trafikflöden och ett antal busshållplatser på sträckan. Hastighetsbegränsningen är 90 km/tim med sänkt hastighet till 70 km/tim förbi flertalet korsningspunkter. På denna sträcka har två olika huvudinriktningar avseende åtgärder studerats som i studien benämns 2A respektive 2B.

Åtgärds paket 2A avser åtgärder med bibehållen hastighetsbegränsning (90 km/tim). För att en höjning av hastighetsbegränsningen till 100 km/tim ska vara aktuell erfordras mittseparering (Paket 2B). Fokus för paket 2A, är åtgärder som förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningar,

samt hållplatsåtgärder. Stängning av ett antal hållplatser med lågt resande och bristande utformning föreslås för både 2A och 2B.

Paket 2B innefattar ombyggnation till mötesfri landsväg med 40 procent omkörningsbara sträckor. Åtgärden avser att väg 27 breddas genomgående från nuvarande cirka 9 meter för att inrymma mitträcke och omkörningsfält. Ombyggnationen till mötesfri landsväg och den breddning som det medför, innebär att befintligt faunastängsel på sträckan behöver anpassas till ny vägbredd. Vidare krävs anpassningar på de platser där befintliga väganslutningar tas bort, samt där korsningar byggs om eller där planskilda korsningar anläggs. Flera befintliga broar påverkas av åtgärden och kräver omfattande ombyggnation för att breddas.

För åtgärdsförslag som avser mötesfri landsväg (paket 2B) har samlad effektbedömning (SEB) samt klimatkalkyl tagits fram. Här har delsträcka 2 delats upp i två delsträckor, M1 och M2, där en SEB och en klimatkalkyl har tagits fram per delsträcka. Totalkostnaden för paket 2B inte jämförbart med totalkostnaden för åtgärds paket 2A. Det beror på att 2A innehåller små och medelstora åtgärder som till stor del kan genomföras som separata projekt, medan 2B innehåller två större åtgärder (M1 och M2).

**Delsträcka 3** avser sträckan mellan Tranemo (tpl Björdsdamm) och länsgränsen mellan Västra Götalands och Jönköpings län. Sträckan är cirka 14,1 km. Delsträcka 3 har lägre trafikmängder än delsträckorna norr om Tranemo. Det saknas faunastängsel på sträckan och fokus för åtgärder på delsträcka 3 är trafiksäkerhetsåtgärder på sträcka. Här föreslås faunastängsel med barriärbrytande åtgärder, mitt- och sidoräffling, stängning av enskilda väganslutningar där det är möjligt samt att behov av sidoområdesåtgärder kartläggs.

Även åtgärder som inte är knutna till någon av delsträckorna och omfattas huvudsakligen av så kallade steg-1 åtgärder. Det handlar bland annat om översyn av bytespunkter för kombinationsresor, riktade informationsinsatser samt översyn av kollektivtrafikens trafikering.

Då studien berör en lång vägsträcka med olika typer av identifierade brister, har en åtgärdsrioritering huvudsakligen skett inom respektive delsträcka. Alla identifierade brister, med undantag från brist a) (*Det saknas en busshållplats utmed väg 27 vid Aplared*) har hanterats genom åtminstone en föreslagen åtgärd. Genomförbarhet har studerats på en översiktlig nivå, huvudsakligen utifrån trafikförslag.

Studiens resultat visar att föreslagna åtgärder på delsträcka 1 och 3 har god måluppfyllnad för studiens mål, men även sett till nationella, regionala och lokala mål. Föreslagna åtgärder för delsträcka 1 och 3 kan genomföras oberoende av varandra. I hög utsträckning även inom respektive delsträcka.

För paket 2B har fullständig samlad effektbedömning genomförts med samhällsekonomisk kalkyl. För delsträcka M1 visar de beräknade effekterna på en lönsam samhällsekonomisk investering som en konsekvens av den ökade trafiksäkerheten i kombination med minskad restid. Lönsamheten dras ner något på grund av att inga åtgärder genomförs för att skydda oskyddade trafikanter längs med vägen samt den ökade fordonskostnaden.

# 1. Bakgrund

## 1.1. Varför behövs åtgärder? Varför just nu?

Väg 27 på sträckan mellan Kilakorset och länsgränsen mellan Västra Götalands och Jönköpings län, är ett av flera stråk som Västra Götalandsregionen (VGR) prioriterat för en åtgärdsvalsstudie under perioden 2019–2021 efter förslag från Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund. Åtgärdsvalsstudien syftar till att skapa en samsyn kring relevanta mål för sträckan samt vilka åtgärder som krävs för att uppfylla dem.

Åtgärder som presenteras utgår från fyrstegsprincipen och tidsperspektiv för genomförande på kort, medellång och lång sikt. Åtgärdsvalsstudien tar avstamp i frågeställningar om trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, kollektiv- samt godstrafikens behov, barriäreffekter i landskapet bland annat för vilt och omgivningspåverkan avseende till exempel vattentäkter.

## 1.2. Organisering av arbetet och arbetsprocessen

Studien beställdes av Trafikverket, enheten strategisk planering, under andra halvan av 2019 då konsulten AFRY handlades upp. AFRY har därefter genomfört de utredningar som efterfrågats i nära samarbete med Trafikverkets projektledare.

Genom processen har det varit löpande dialog mellan Trafikverket och VGR. Ett par gånger per år har konsulten presenterat och stämt av arbetet med VGR. Trafikverket har även fört separata dialoger med Västtrafik, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och Borås Stad. Interna intressenter på Trafikverket Region Väst är enheterna Underhåll, Investering och Planering. På Planering är enheterna Utredning, Samhällsplanering, Åtgärdsplanering och Trafikmiljö intressenter. Vidare är Trafikverket Region Syd intressent i studien.

Tidigt i arbetet med studien, genomfördes en workshop med ett antal intressenter. Medverkande intressenter var Trafikverket, Tranemo kommun, Svenljunga kommun, Västtrafik, polisen, Grimsås åkeri/Sveriges åkeriföretag, Transdev Busstrafik Tranemo och Svenljunga och VY Flexbuss (deltagarlista framgår av bilaga 6). Representanter från respektive intressent deltog vid en workshop i Limmared den 26 februari 2020. I samband med genomförd workshop tillsattes en projektgrupp bestående av representanter från Västtrafik, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, Tranemo kommun, Svenljunga kommun samt en bussoperatör. Avstämning med projektgruppen har genomförts digitalt vid flera tillfällen under arbetet med studien.

Arbetet med studien har även presenterats vid två möten med Tranemo kommun, Gislaveds kommun, VGR, Boråsregionens kommunalförbund, Region Jönköping samt Trafikverket Region Syd.

Under nämnda workshop genererades åtgärdsförslag med utgångspunkt från identifierade brister. De huvudsakliga åtgärder som lyftes under denna workshop var mötesfri landsväg (mellan Kilakorset och länsgräns) och viltstängsel (söder om Tranemo). I övrigt låg fokus på korsningsåtgärder, hållplatsåtgärder samt kollektivtrafikens trafikering. I juni 2020 hölls ett möte med VGR där resultatet från workshopen presenterades och inriktning för det fortsatta arbetet formades.

Åtgärdsförslag har genererats utifrån de åtgärder som föreslogs under workshop, samt genom fortsatt arbete med utredning och fördjupning av problem och brister. Eftersom åtgärdsvalsstudien berör en lång vägsträcka, har den delats in i tre geografiska delsträckor vid redovisning av åtgärdsförslag:



- Delsträcka 1 – mellan Aplaredsmotet och Kilakorset (väg 154)
- Delsträcka 2 – mellan Kilakorset och Tranemo (tpl Björddamm)
- Delsträcka 3 – mellan Tranemo och länsgränsen mellan Västra Götalands och Jönköpings län

Inledningsvis studerades en så kallad gles 2+1-väg med färre mötessträckor (ca 20 procent omkörningssträcka). För att kunna jämföra kostnad och samhällsnytta med andra utredda 2+1-objekt i Västra Götalands län valdes att i denna studie utreda mötesfri landsväg med 40 procent omkörningssträcka.

För att göra en första uppskattning avseende effekt och lönsamhet gällande att bygga om utredningssträckan till mötesfri landsväg (sk. MLV) med 40 procent omkörningssträcka och 100 km/tim, genomfördes en ENVA-kalkyl. ENVA-kalkyl står för *Enkel samhällsekonomisk väganalys*. Utredningssträckan delades in i fyra delsträckor som kalkylerades separat genom ENVA-kalkyl. Resultatet från analyserna framgår av bilaga 10.

Med utgångspunkt från ENVA-kalkylens resultat, beslutade VGR i samråd med Trafikverket, att åtgärdsvalsstudien skulle gå vidare med utredning avseende mötesfri landsväg på sträckan mellan korsningen med väg 154 (Kilakorset) och väg 156 i Tranemo (tpl Björddamm). Med anledning av sträckans längd och varierande karaktär, har den delats upp i två delsträckor; sträckan mellan Kilakorset och korsningen med väg 157 (sträckan benämns 'M1' i studien) respektive från söder om korsningen med väg 157, till och med korsningen med väg 156 (sträckan benämns 'M2' i studien).

Att utreda mötesfri väg med 80 km/tim har inte studerats då syftet med aktuellt åtgärdsförslag (mötesfri väg) delvis var att förbättra framkomligheten genom att möjliggöra för en höjning av hastighetsbegränsningen.

Arbetsprocessen har följt Trafikverkets metodik och arbetssätt för åtgärdsvalsstudier.

### 1.3. Tidigare planeringsarbete

Det har genomförts ett antal åtgärdsvalsstudier och utredningar utmed den aktuella vägsträckan som behöver beaktas:

#### **Problemstudie väg 27 (WSP, 2005)**

Studien behandlar hela sträckan från väg 154 (Kilakorset) till länsgränsen utifrån aspekterna framkomlighet och trafiksäkerhet. De åtgärder som utreds är sidoområdesåtgärder, korsningsåtgärder samt mötesfri landsväg. Många av de åtgärder som bedömdes ha hög prioritet har genomförts.

#### **Arbete med översyn av hastigheter, Trafikverket**

Sedan 2014 bedriver Trafikverket ett systematiskt arbetet för att anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning. Det innebär att hastigheten har kunnat höjas på vissa delar av vägnätet medan hastigheten på andra sträckor sänkts för att öka trafiksäkerheten. Regeringen har i juni 2022 gett Trafikverket i uppdrag att redovisa hur nuvarande arbetssätt kan utvecklas för att uppnå en hög trafiksäkerhet samtidig som tillgängligheten på långa pendlingssträckor kan upprätthållas, t ex genom ny teknik. Uppdraget ska redovisas till regeringen 31 mars 2023. I avvaktan på utredningens förslag och regeringens beslut om fortsatt arbete tar Trafikverket inga nya beslut om hastighetsförändringar.

**Vägplan för viltstängsel (Trafikverket, 2016)**

Vägplan för uppförande av viltstängsel längs med väg 27 på sträckan mellan Kilakorset (väg 154) och Tingarör (väg 1676). Passager i plan sker vid fyrvägs korsningen mellan Kärrahamn och Hultet, samt i korsningen med väg 1676. Vid den sistnämnda ingår även ett viltvarningssystem.

**ÅVS Väg 27, Tranemo (Trafikverket, 2017a)**

Studien avgränsades geografiskt till väg 27, mellan väg 157 (Muntebovägen) och Kroksjön. Det som behandlades var framför allt framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem vid ett antal anslutningar till väg 27, trafiksäkerhets- och tillgänglighetsproblem vid Kroksjöns rastplats och fiscecamp, samt en ny anslutning till ett planerat industriområde i Ljungsnäs (detaljplanearbete pågår (juli 2022)). Ingen av åtgärderna är genomförda och förutsättningen för aktuell studie är att betrakta industriområde Ljungsnäs som ej beslutad. Aktuell åtgärdsvalsstudie utgår med andra ord från nuläget.

**Västtågsutredningen (Västra Götalandsregionen, 2018)**

VGR har kompletterat Målbild Tåg 2035 med ytterligare stationer i mindre samhällen. Där ingår bland annat Hillared, Långhem och Grimsås. Förutsättningen är att infrastrukturen byggs ut så att fler stationer inte ger negativ påverkan på stora resandeflöden samt att kommunerna samtycker och planerar för en positiv utveckling i berörda tätorter.

**ÅVS Väg 27, korsningarna vid Västergärdet och Tingarör (Trafikverket, 2019)**

Studien fokuserade på trafiksäkerhet för kollektivtrafiken och oskyddade trafikanter vid de två korsningspunkterna som utgör infarter till Långhem. De rekommenderade åtgärder som främst påverkar den åtgärdsvalsstudie som nu genomförs, är att stänga väg 1674 (Ingelstorpsvägen) och hållplats Västergärdet. Hållplatsen är belägen i anslutning till korsningen. Vidare föreslår studien en ny gång- och cykelväg längs väg 1676 mellan Långhem och Tingarör, samt att korsningen med väg 1676 utformas till två förskjutna trevägs korsningar. Ingen av åtgärderna är genomförda.

**Risakanlys och åtgärdsanalys väg 27 Ljungsnäs vattentäkt (Trafikverket, 2017b)**

Studiens syfte var att göra en fördjupad riskanalys kring hur väg 27 kan påverka Ljungsnäs vattentäkt, som försörjer hela Tranemo kommun. Väg 27 passerar igenom skyddsområdet för vattentäkten. Åtgärderna som rekommenderas är täta slänter och diken, räcken och kantsten på utvalda sträckor samt en dagvattendamm/katastrofdamm. Ingen av åtgärderna är genomförda, men förutsättningen för aktuell studie är att de ska genomföras.

**Västtrafiks strategi avseende utveckling av pendelparkering/kombinationsresande (Västtrafik, 2020)**

Strategin syftar till att optimera utvecklingen av pendelparkeringar/bytespunkter i enlighet med politiskt antagna strategier, program och målbilder för en ökad andel hållbara resor i regionen. Vidare syftar strategin till att skapa ett gemensamt arbetssätt för utvecklingen av pendelparkeringar.

**Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan Borås—Kalmar/Karlskrona (Trafikverket, 2020e)**

Studien löper i samma stråk som aktuell sträcka på väg 27. Kust till kustbanan är en utpekad brist i nationell plan 2018–2029. Här föreslås åtgärder i form av nya järnvägsstationer, bland annat i Hillared och Långhem. Vidare föreslås mötesstationer och kurvrätning på ett antal platser.

### **Åtgärdsvalsstudie väg 156 inom Västra Götaland, trafiksäkerhet och tillgänglighet (Trafikverket, 2020f)**

Inom åtgärdsvalsstudien föreslogs ny dragning av väg 156 genom Tranemo i syfte att minska mängden tung trafik förbi Tranängsskolan i Tranemo. Denna omledning skulle medföra att en större mängd trafik skulle trafikera korsningen mellan väg 27 och väg 1587, samt sträckan mellan den korsningspunkten och Björstdamms trafikplats. I Trafikverkets beslut efter genomförd ÅVS, valdes att inte gå vidare med denna åtgärd.

### **Ätradalens cykelled**

Ätrands cykelled löper mellan Falköping och Falkenberg. En delsträcka går genom Limmared (Näringsliv Ulricehamn AB, 2022). Därefter löper den öster om väg 27, vidare på bro över väg 27 och genom Tranemo åt sydväst. Cykelleden går på en gammal banvall och järnvägsbro över väg 27 söder om norra anslutningen till Tranemo, dvs söder om korsning med Limmaredsvägen, och norr om korsning med väg 156. Aktuell delsträcka av Ätradalens cykelled ingår även i en annan cykelled, Sjuhäradsrundan.

## **1.4. Anknypande planering**

Pågående ännu ej slutförda studier som kan behöva beaktas:

- Trafikverket och Västtrafik kommer under år 2022 gemensamt att utreda behovet av ökad kollektivtrafik på sträckan Svenljunga-Borås.
- På delsträcka 1 har Svenljunga kommun i juli 2022 påbörjat detaljplanearbete för att möjliggöra utveckling av industriområde Lockryd. Den största etableringen som planeras på området är en batterifabrik. Hur den planerade etableringen kommer att påverka trafikflöde och kapacitet på väg 27 är vid slutförandet av denna åtgärdsvalsstudie inte utrett i detalj, men den övergripande bedömningen från Trafikverket är att nuvarande och framtida kapacitet på väg 27 klarar en tillkommande etablering av en batterifabrik i Lockryd. De åtgärder som föreslås inom studien bedöms bidra positivt till den planerade utbyggnaden av industriområde i Lockryd. Inför eventuellt genomförande av föreslagna åtgärder kommer hänsyn tas till då aktuella förutsättningar.
- Tranemo kommun arbetar med att ta fram ny detaljplan för ett område vid Ljungsnäs utmed väg 27. Syftet med planen är att möjliggöra för industri, samt till viss del även för centrumändamål. Planen är klar för att gå ut på samråd (maj 2022).
- Väg 27 löper genom skyddsområde för Tranemo kommuns huvudvattentäkt Ljungsnäs. Under 2023 planerar Trafikverket att genomföra åtgärder längs väg 27 för att minska risken att vattentäkten påverkas av förorenade ämnen från vägen vid en trafikolycka eller liknande händelse.
- Pågående utredning/dialog med Västtrafik om hållplatser och busstrafik i stråket.
- Beläggningsarbeten under våren 2021 på väg 27 avseende sträckan mellan Kilakorset och korsningen med väg 156. I samband med dessa arbeten genomförs även så kallad mitträffling av lagd beläggning.
- Utbyggnad av Grönhult vindkraftspark 2021–2023. Vindkraftsparken i anslutning till södra utredningsdelen av väg 27 bedöms generera många tunga transporter, framför allt under år 2022 (Vattenfall, 2021a).

## **1.5. Sammanförande av flera behov/brister/problem**

Av brister och problem som nämns i tidigare utredningar har det i aktuell åtgärdsvalsstudie tagits fasta på att utredningssträckan genererar trafikolyckor, såväl dödsolyckor som olyckor som lett till allvarliga personskador. Enligt tidigare studier är orsaken till olyckorna huvudsakligen kopplat till trafikantbeteende och brister i vägutformningen. Utformningsbrister har identifierats i bland annat korsningar och i kollektivtrafikens infrastruktur. Vidare har viltolyckor lyfts som en problematik.

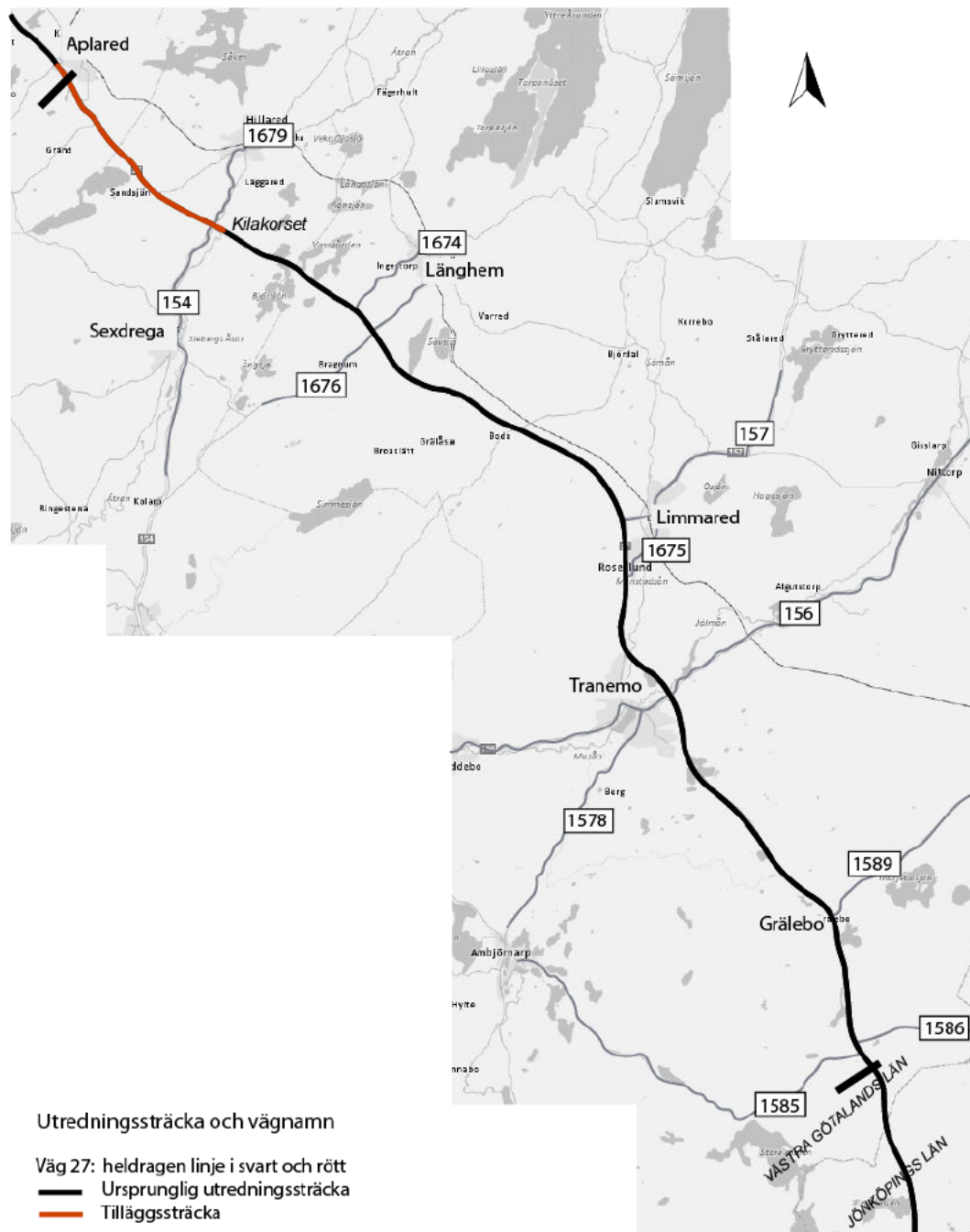
## **1.6. Kostnadsramar för genomförande av åtgärder**

Väg 27 ingår i det statliga regionala vägsystemet och åtgärder ska finansieras med medel från Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götalands län. I nuläget finns inte några särskilt utpekade pengar förutom vad som ryms inom potten ”i stråk” i regional plan. För åtgärdsförslag på kort sikt och medellång sikt är det därför i första hand tillgängliga medel inom pottorna i regional plan som kan bli aktuella. För större åtgärder med en kostnad över 50 mkr måste prövning ske i kommande planrevideringar.

## 2. Avgränsningar

### 2.1. Geografisk avgränsning och omfattning

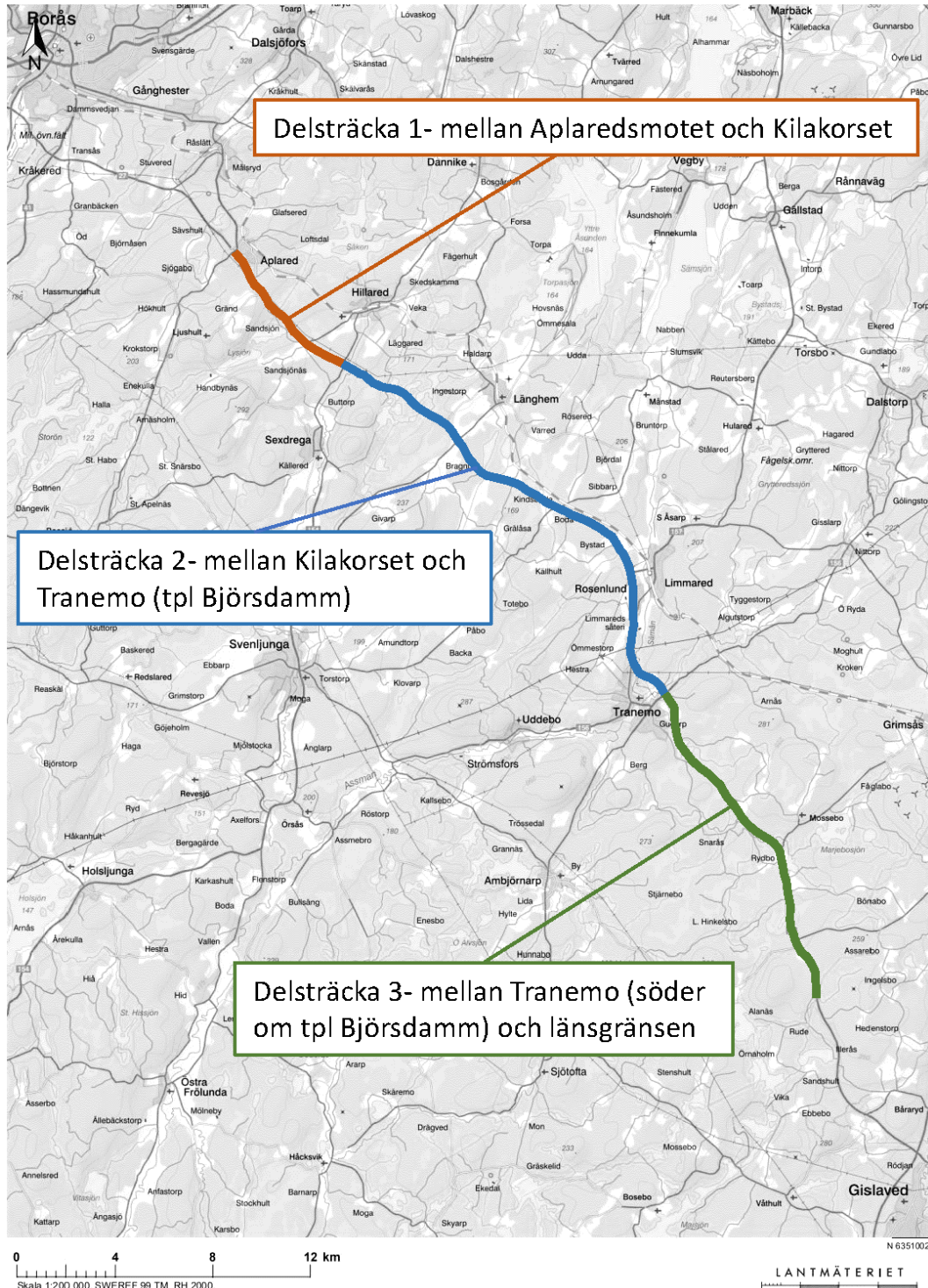
Studiens huvudsträckning är väg 27, från korsningen med väg 154/1679 (Kilakorset) fram till länsgränsen mellan Västra Götaland och Jönköpings län. Utredningssträckan mellan Kilakorset och länsgränsen är cirka 35 km (se Figur 1). I samband med uppstarten av studien inkluderades även sträckan mellan Aplaredsmotet och Kilakorset, med fokus på hållplatsåtgärder.



Figur 1. Utredningssträckan, som i figuren ovan avgränsas av tvärställda svarta streck, är totalt på cirka 4 mil.

Vägsträckan löper genom kommunerna Borås, Svenljunga och Tranemo. Studien inkluderar samtliga trafikslag som rör sig längs och tvärs väg 27. Studien tar också viss hänsyn till kopplingen med järnvägen genom att *Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan Borås–Kalmar/Karlskrona* (Trafikverket, 2020e) fungerat som underlag för aktuell studie. Projektledarna för respektive studie har stämt av och konstaterat att studierna kan löpa parallellt och att behov av ytterligare samordning ej bedöms nödvändigt då de har marginell påverkan på varandra. Sträckan mellan Kilakorset och Aplared tillkom i åtgärdsvalsstudien i samråd med Västtrafik i samband med Trafikverkets arbete med projektdirektivet under 2019 (Trafikverket, 2019b).

Utifrån ovanstående, projektdirektiv och vad som framkommit i tidigare utredningar, har sträckan delats in i tre geografiska delsträckor, se Figur 2. För delsträcka 1 i norr, mellan Aplaredsmotet och Kilakorset, har fokus varit på kollektivtrafikåtgärder. För delsträcka 2, mellan Kilakorset och Tranemo, har två åtgärdsinriktningar studerats; hastighetssänkning eller mittseparering. Den tredje och sista delsträckan i söder, mellan Tranemo och länsgränsen, är fokus legat på trafiksäkerhetshöjande åtgärder med faunastängsel som huvudåtgärd. Utredda frågor enligt angivna aspekter i projektdirektiven redovisas övergripande i ÅVS:ens huvudrapport. Till huvudrapporten hör ett antal bilagor med fördjupade utredningar och mer detaljerade beskrivningar.



Figur 2. Studiens indelning vid redovisning av åtgärdsförslag. Utöver de tre delarna finns åtgärdsförslag för helheten. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

## 2.2. Avgränsning av innehåll och omfattning

I kommande kapitel och i rapportens bilagor presenteras förutsättningar, problem och brister, åtgärder samt effekt- och måltvärdering. De åtgärder som rekommenderas har delats in i utförande på kort, medellång och lång sikt. De olika tidshorisonterna är delvis kopplade till finansiering. I projektdirektiven till föreliggande utredning (Trafikverket, 2019b) förtydligas att:

”I nuläget finns inte några särskilt utpekade pengar förutom vad som ryms inom de olika potterna i regional plan. För åtgärdsförslag på kort sikt är det därför i första hand tillgängliga medel inom potterna i regional plan som kan bli aktuella”.

Även övriga åtgärder behöver generellt finansieras av regional plan och kan då prövas i kommande planrevideringar. En viss möjlighet till finansiering i nationell plan nämns i projektdirektiven:

*”För trafiksäkerhetsåtgärder kan det gå att få samfinansiering från nationell plan.*

*Det kan även finnas möjlighet att via nationell plan finansiera miljö- och landskapsåtgärder, som t.ex. viltåtgärder. Men det går bara om åtgärderna ligger helt separerade från objekt som finansieras via regional plan”.*

Studien undersöker åtgärdsbehov fram till omkring år 2040. Årtalen, som får ses som ungefärliga, har satts till kort sikt 2022–2026, mellanlång sikt 2026–2033, lång sikt 2033–2040 eller senare. Om huvudinriktning mötesfri landsväg väljs, bör alla de åtgärder som föreslås inom studien och som genomförs innan vägplan för mötesfri landsväg upprättas, ta hänsyn till en framtida mittseparering.



## 3. Mål

### 3.1. Koppling till transportpolitiska mål

Nationella transportpolitiska mål beskrivna i detta kapitel är hämtade från Regeringskansliet (2021).

#### Övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

#### Funktionsmål

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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

#### Hänsynsmål

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.

#### *Etappmål under hänsynsmålet*

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 allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

### 3.2. Viktiga regionala och lokala mål i sammanhanget

När arbetet med åtgärdsvalsstudien startade, gällde Trafikförsörjningsprogram för 2017–2020 med utblick till 2035 och där beskrivna mål (VGR 2016a). Det övergripande målet var att öka andelen hållbara resor, med mål om att kollektivtrafikresandet skulle fördubblas. Det övergripande målet delades därefter in i fyra delmål: *Öka tillgängligheten för invånare i hela Västra Götaland, Attraktiv kollektivtrafik, Alla resenärgrupper beaktas samt Minskad miljöpåverkan.*

Under arbetet med föreliggande studie har ett nytt trafikförsörjningsprogram beslutats, Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 - Hållbara resor i Västra Götaland (VGR, 2021). I studien finns därför referenser till båda programmen. Målen, inriktning och indikator i de olika trafikförsörjningsprogrammen är likartade. Västtrafik pekar ut väg 27 som ett prioriterat kollektivtrafikstråk både 2016 och 2021.

Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 har ett övergripande mål om att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland, med ambitionen att alla resor ska vara hållbara<sup>1</sup>. Angivelser om konkreta mål för ökningen skiljer sig åt i trafikförsörjningsprogrammet från 2016 jämfört med nu gällande från 2021. Orsaken till det är till stor del på grund av Corona-pandemin som medfört ändrade resvanor där busstrafikandelen minskat drastiskt jämfört med tidigare. I studien läggs därför vikt på det relativa

---

<sup>1</sup> Målen är anpassade efter nedgång i resandet i och med coronapandemi 2019-2021. Resandet ska uppgå till samma andelsnivå som innan pandemin år 2025, gällande kollektivtrafik jämfört med bil samt gång och cykel.

målet att öka andelen kollektivtrafikresenärer samt två av de tre övergripande målen kopplade till kollektivtrafik:

- Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet. Invånarna ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar. Västra Götaland knyts samman och skapar tillgänglighet för invånarna till arbete, studier och fritid.
- Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande. Kollektivtrafiken utformas så att den upplevs attraktiv och utformad med medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos invånarna.

Till målen finns olika indikatorer kopplade. Den indikator på måloppfyllnad som nämns i den här studiens huvudrapport och bilagor är densamma för 2016 och 2021, restidkvot 1,3 för buss jämfört med bil i prioriterade stråk. Indikator avseende närhet till prioriterat kollektivtrafikstråk på 1,5 km från 2021 har också delvis använts i aktuell åtgärdsvalsstudie.

När studien startade, gällde även Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018–2029<sup>2</sup>. Till grund för den regionala planen låg Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland (oktober 2016) och där beskrivna mål utifrån kategorierna transportsystem, godstransporter och persontransporter.

För åtgärdsvalsstudien bedöms följande mål för transportsystemet vara mest relevanta:

- En tillförlitlig och stark infrastruktur som möjliggör hållbara transporter, arbete och boende i hela regionen.
- Ett robust och tillförlitligt transportsystem för alla transportslag.
- Effektiv rörlighet genom att varje transportslag nyttjas på bästa sätt både för stad och landsbygd.

**I Borås stad** bedöms följande vision ha störst bäring på åtgärdsvalsstudien:

”Insikt om det ömsesidiga beroendet mellan stad och landsbygd, människa, natur och omvärld finns hos oss alla. Lokalt är det enkelt att förflytta sig med kollektivtrafik, till fots och med cykel, men också längre resor kan vi göra klimatsmart.” (Borås stad, 2022)

Borås stad arbetar med att stärka kommunens serviceorter. Ett mål inom det arbetet är att förbättra kopplingen mellan serviceorterna och omkringliggande småorter.

**Tranemo kommun** har en vision för 2035 som bland annat innebär ett hållbart samhälle med fokus på det lokala, samtidigt som det finns goda kommunikationer och en välutvecklad infrastruktur. Kommunen ska vara attraktiv för såväl invånare och föreningar som näringsliv (Tranemo kommun, 2022).

---

<sup>2</sup> I skrivande stund pågår arbete att ta fram en regional transportinfrastrukturplan för 2022-2033 och en remissversion är framtagen.

**Svenljunga kommun** har tre punkter i sin vision som kan anses relevanta för studien:

- Vi bygger ett tryggt och hälsosamt samhälle för alla.
- Vi jobbar för att erbjuda ett brett utbud av företag och arbetstillfällen samt ett bra kommunikationsnät.
- Vi skapar en hållbar utveckling, såväl ekonomiskt, socialt som miljömässigt.

### **3.3. Mål för problemlösning**

Under workshopen den 26 februari 2020 beslutades följande mål för åtgärdsvalsstudiens åtgärder:

- A. Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter till busshållplatser
- B. Ökad trafiksäkerhet för kollektivtrafiken
- C. Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken
- D. Bra framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för godstrafiken
- E. Ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag
- F. Mer attraktiv kollektivtrafik för arbetspendling

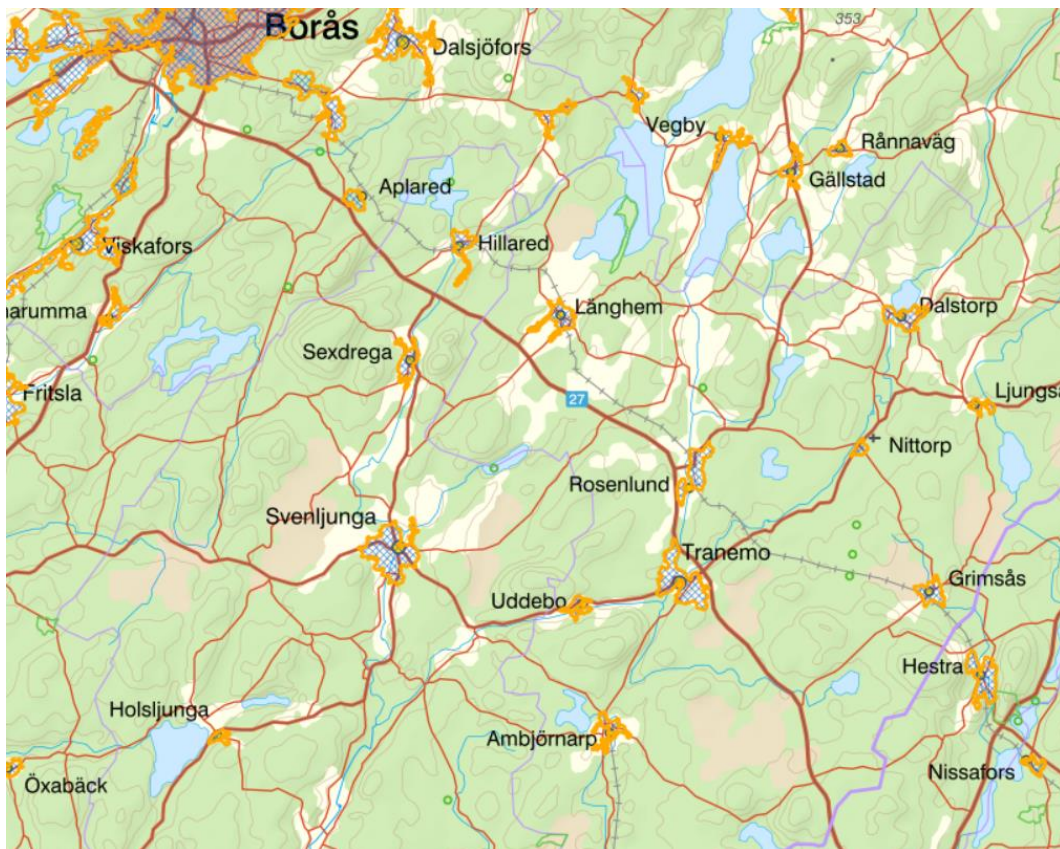
## 4. Befintliga förhållanden och utveckling

### 4.1. Vägens funktion, resmönster och trafiksäkerhet

Väg 27 är en regionalt viktig väg och är utpekad av Trafikverket som en del av det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) för dagliga personresor, godstransporter, kollektivtrafik och långväga personresor. Vidare är väg 27 en del av den så kallade Baltic-Link (Baltic Link Association, 2021). Tillsammans med Kust till kustbanan Göteborg Karlskrona/Kalmar och färjelinjen Karlskrona–Gdynia knyts Skandinavien ihop med Baltiska-Adriatiska korridoren. Enligt *Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland* (VGR, 2016b), arbetspendlar 200–500 personer mellan kommunerna Svenljunga, Tranemo och Borås.

Utredningssträckan på väg 27 passerar inte genom någon tät bebyggelse, med undantag för i utkanten av Aplared, Limmared och Tranemo, se Figur 3. Väg 27 är en viktig koppling mellan orterna Limmared och Tranemo vilket märks på trafikflödet. Övriga mindre orter utmed sträckan, som Hillared och Långhem, ligger ett par kilometer från väg 27. Det finns inget parallellvägnät till väg 27 på utredningssträckan med undantag från området kring Limmared och Tranemo.

I Tranemo kommuns översiktsplan från 2009 (Antagandeverision 2010), finns flera exploateringsområden för ny handel, verksamhet och industri längs med väg 27, förbi både Limmared och Tranemo tätort. Ett av dessa är Ljungsnäs industri- och verksamhetsområde, som ligger öster om väg 27, mellan den gamla banvallen som idag är gång- och cykelväg och Jälman. Området i anslutning till väg 27 har behandlats i ÅVS Väg 27, Tranemo.

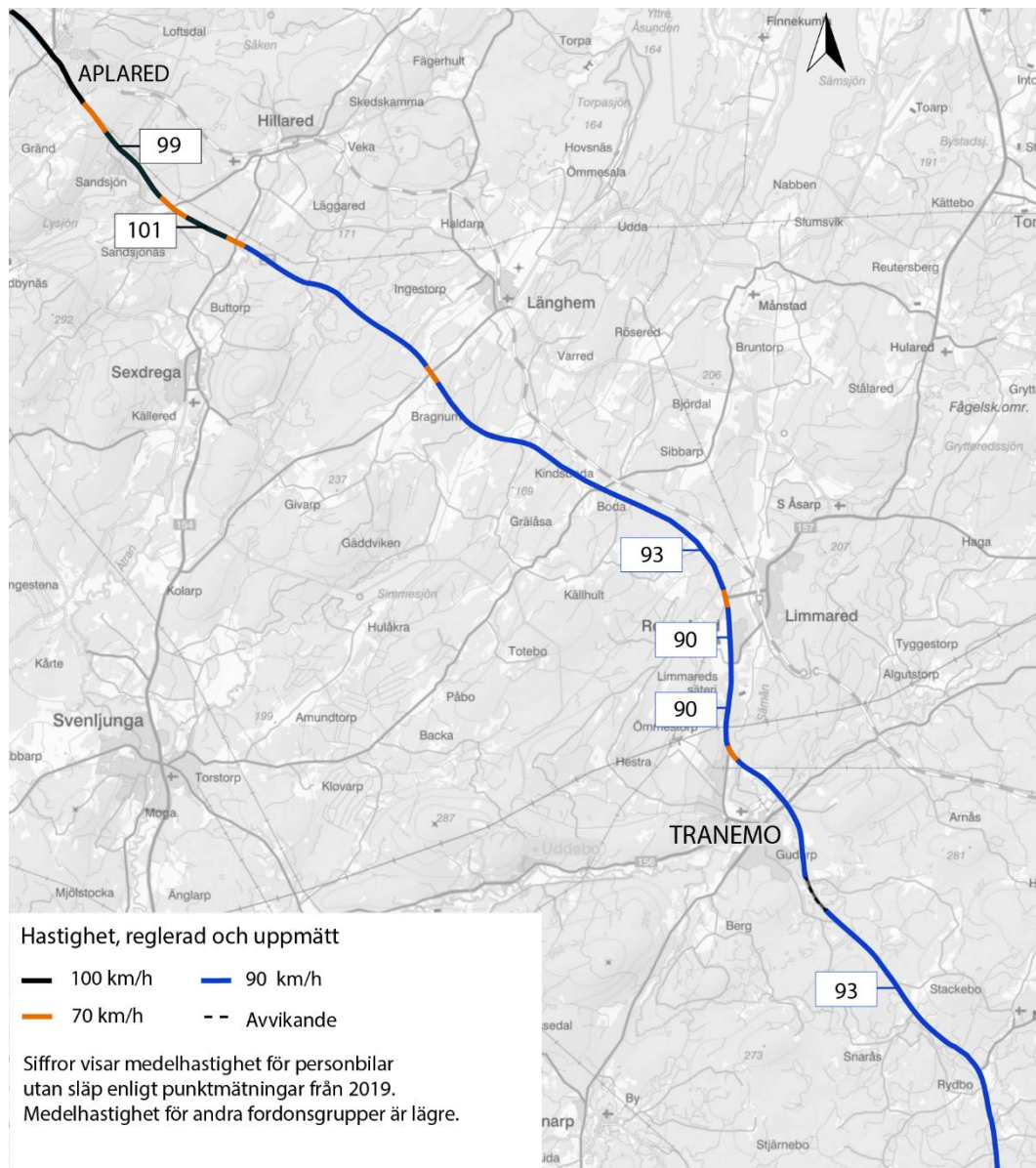


Figur 3. Kartbild från Länsstyrelsens informationskarta. Skärmlapp. Markering i karta med orangea linjer visar tätorter 2018.

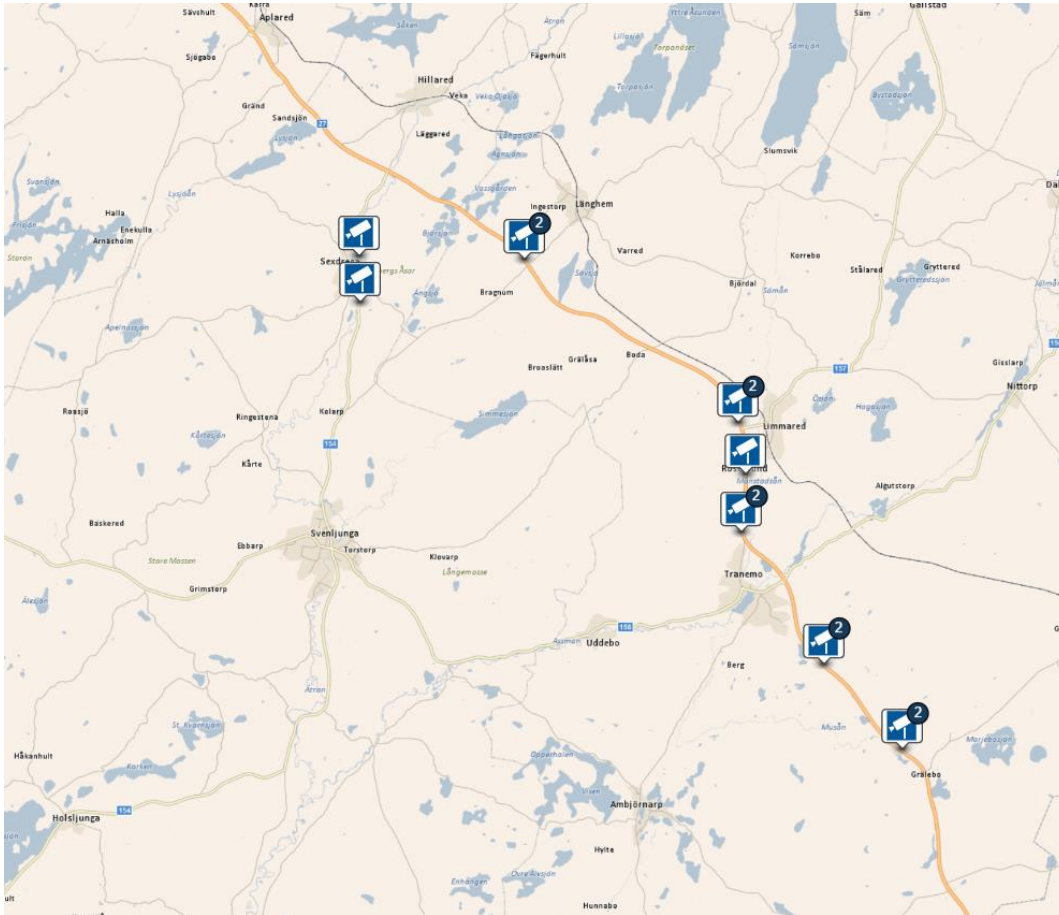
## 4.2. Hastighetsbegränsning och trafiksäkerhetskamera

Mellan Borås och Kilakorset är väg 27 mötesfri väg med mitträcke och hastighetsbegränsningen är 100 km/tim. Mellan Kilakorset (korsning med väg 154) och Gislaved är hastighetsbegränsningen 90 km/tim, med sänkt hastighet till 70 km/tim förbi flertalet korsningspunkter, se Figur 4. Söder om Gislaved växlar hastighetsbegränsningen mellan 100 km/tim och 90 km/tim.

Punktmätningar från 2019 av Trafikverket indikerar att skyltad hastighet till stor del följs längs sträckan som helhet. Flera trafiksäkerhetskameror (ATK-kameror) är uppsatta längst med sträckan, se Figur 5).



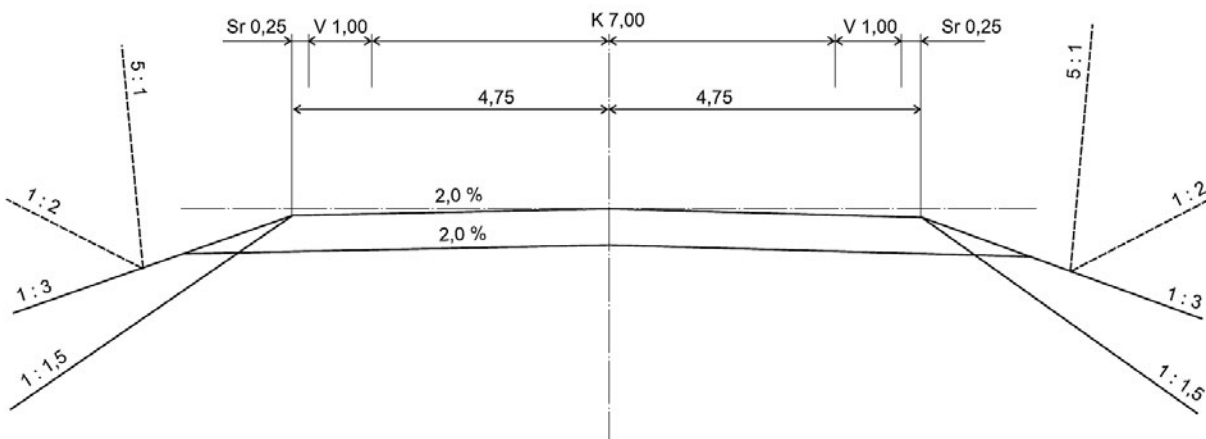
Figur 4. Reglerad och genomsnittshastighet på sträckan enligt Vägtrafikflödeskartan (Trafikverket, 2022).



Figur 5. Trafiksäkerhetskameror. Källa: Trafikverket

### 4.3. Vägens utformning

Sträckan mellan Kilakorset (väg 154/väg 1679) och länsgränsen till Jönköpings län är cirka 34,5 km (delsträcka 2 och 3). Vägen är idag en nio meter bred tvåfältsväg med god linjeföring. Det förekommer inga kraftiga lutningar på sträckan. Normalsektionen för vägen visas i nedanstående Figur 6.



Figur 6. Normalsektion för väg 27, sträckan mellan Kilakorset (väg 154/väg 1679) och länsgränsen (WSP, 2005).

#### 4.4. Olycksstatistik

I den problemstudie som WSP genomförde år 2005 på uppdrag av dåvarande Vägverket (WSP, 2005), konstaterades att det inträffat 52 stycken trafikolyckor (inrapporterade till polis) år 2000–2004 på väg 27. Efter analys av singelolyckor med dödlig utgång togs åtgärdsförslag fram och rangordnades i en prioriteringsordning. Alla studiens rekommenderade åtgärder genomfördes dock inte. Utifrån studien genomfördes sidoområdesåtgärder samt korsningsåtgärder.

Olycksstatistik från Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), Transportstyrelsens informationssystem för data för olyckor och skador inom vägtransportsystemet, har studerats. Olycksstatistiken visar att det under en tioårsperiod (2010 t.o.m. 2019) skett cirka 140 trafikolyckor på väg 27 mellan Aplaredsmotet och länsgränsen, en sträcka på cirka 4 mil. Av dessa olyckor har fem haft dödlig utgång och tio har lett till allvarliga skador (Transportstyrelsen, 2020). Nästan hälften av olyckorna är singelolyckor. På utredningssträckan har det inträffat två olyckor som involverat både oskyddade trafikanter och motorfordon. Övriga är jämnt fördelade mellan olyckstyperna mötes-, upphinnande- och viltolyckor.

Olyckor har inträffat både på sträcka och i korsningspunkter. Ett par korsningar är särskilt olycksdrabbade vilket har studerats närmare. Korsningen med väg 1674 vid Västergärdet sticker ut som särskilt olycksdrabbad. Denna korsning har studerats i en separat ÅVS (*Åtgärdsvalsstudie Väg 27, korsningarna vid Västergärdet och Tingarör*, Trafikverket 2019c).

I korsningen med väg 1675 vid Kindsboda har det under den senaste tioårsperioden rapporterats tio olyckor på väg 27, i eller i närheten av korsningen. Enbart två av dessa olyckor har inträffat i själva korsningen där det är två fordon som kolliderat. Olycksstatistiken för korsningen med väg 1675 har stämts av med Trafikverkets utredare inom trafiksäkerhet som gör bedömningen att antalet olyckor inte är särskilt högt, sett till längden på den studerade tidsperioden (2010 t.o.m. 2019).

Det har rapporterats 14 viltolyckor under den aktuella tioårsperioden (2010 t.o.m. 2019). Åtta av dessa olyckor har inträffat söder om Tranemo. Samtliga kända viltolyckor avser kollision med älg.

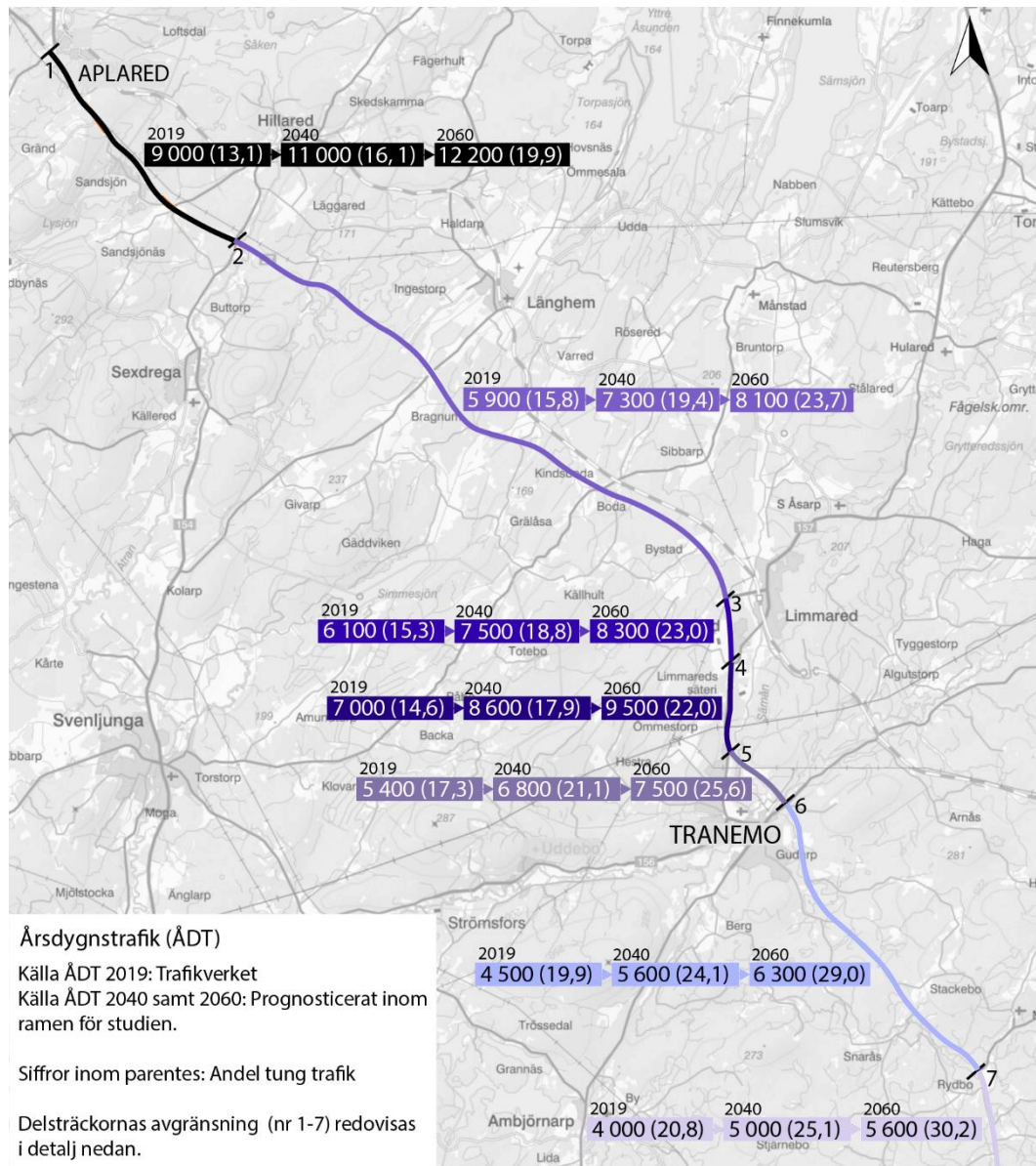
#### 4.5. Godstrafik

Väg 27 är en del av den så kallade Baltic-Link (Baltic Link Association, 2021). Tillsammans med Kust till kustbanan Göteborg Karlskrona/Kalmar och färjelinjen Karlskrona–Gdynia knyts Skandinavien ihop med Baltiska-Adriatiska korridoren. Vidare är aktuell vägsträcka primär rekommenderad väg för farligt gods och trafikeras av större volymer med tyngre transporter. Väg 27 är utpekad i *Godstransportstrategin* för Västra Götaland som huvudsakligt godsstråk.

Enligt VGU bör funktionellt prioriterat vägnät för godstrafik möjliggöra för dispenstrafik med bredd upp till 4,5 meter. Vägen trafikeras bland annat av tung trafik med dispens (för förtydligande om dispens, se exempelvis *Dispenstransporter - en handbok. Undantag för breda, långa och tunga vägtransporter* (Trafikverket, 2011).

## 4.6. Trafikflöden, befintliga och prognoser

Väg 27 är en del av den Trafikmängderna på sträckan avtar från 9 000 fordon/dygn (f/d), norr om Kilakorset, till 4 000 f/d, söder om Tranemo. Det finns en lokal ökning av trafikmängderna mellan Limmared och Tranemo. Generellt sett ökar andelen tung trafik längre söderut på sträckan, vilket tyder på att den tunga trafiken är mer långväga än personbilstrafiken. Den tunga trafiken beräknas, enligt Trafikverkets basprognos 2040, öka mer än personbilstrafiken, vilket innebär att andelen tung trafik år 2060 kan vara uppemot 30 procent på de södra delarna av sträckan, se Figur 7 respektive Tabell 1.



Figur 7. Illustration över befintlig och prognosticerad ÅDT. Bilden är beskuren i nedkant.



Tabell 1. ÅDT per år och anslutande vägkorsning.

Vägdal	2019		2040		2060	
	ÅDT	Andel tung trafik	ÅDT	Andel tung trafik	ÅDT	Andel tung trafik
1. Aplaredsmotet –väg 154	9 000	13,1%	11 100	16,1%	12	19,9%
2. väg 154 – väg 157 Limmared C	5 900	15,8%	7 300	19,4%	8 100	23,7%
3. väg 157 – väg 1675 Limmared S	6 100	15,3%	7 500	18,8%	8 300	23,0%
4. väg 1675 – väg 1587 Tranemo N	7 000	14,6%	8 600	17,9%	9 500	22,0%
5. Väg 1587 – väg 156 Tranemo C	5 400	17,3%	6 800	21,1%	7 500	25,6%
6. väg 156 – väg 1589 Mossebo vägsål	4 500	19,9%	5 600	24,1%	6 300	29,0%
7. väg 1589 – väg 1586	4 000	20,8%	5 000	25,1%	5 600	30,2%

Vägen är i dag ett transportrum med fåtal verksamheter och boende i anslutning till vägen.

Motortrafiken bedöms öka i framtiden, och likaså andelen tung trafik. Oavsett eventuella framtida åtgärder, innebär det sannolikt att bullernivån från vägen kommer att öka.

#### 4.7. Rastplatser och parkeringsfickor

Mellan Aplared och länsgränsen mellan Västra Götalands län och Jönköpings län finns en rastplats som är belägen vid Kroksjön cirka tre km söder om Tranemo. Rastplatsen är bland annat utrustad med toalett och sophantering. Norr om utredningssträckan ligger ännu en rastplats längs med väg 41, Stora Transåssjön. Rastplatsen har samma service som den vid Kroksjön i söder.

På utredningssträckan finns 35 st parkeringsfickor (Figur 8). Norr om Tranemo finns parkeringsfickor med cirka 1–2 km mellanrum. Närmare Tranemo är tätheten högre, medan det är glesare i norra delen av utredningsområdet. Söder om Tranemo är parkeringsfickorna placerade med högre täthet, särskilt på delen närmast länsgränsen.



Figur 8. Röda trianglar illustrerar placering av befintliga parkeringsfickor i området (NVDB, 2022).

#### 4.8. Kollektivtrafik

Väg 27 mellan Borås och Tranemo trafikeras av ett flertal busslinjer. Kollektivtrafikresandet på sträckan är lågt (Tabell 2) och restidskvoterna jämfört med bil är relativt höga (Tabell 4).

På sträckan mellan Aplaredsmotet och länsgränsen finns 13 busshållplatser med generellt relativt lågt antal på och avstigande per hållplats, se Tabell 2. Hållplats Aplaredsmotet ligger vid sidan av väg 27 i anslutning till en pendelparkering i anslutning till tätorten Aplared. Fram till slutet av år 2017 fanns hållplatslägen utmed väg 27 i anslutning till korsningen med Boråsvägen, strax söder om Aplaredsmotet (hållplats Aplared Rv 27). Dessa hållplatslägen togs bort på grund av brister i trafiksäkerheten. Hållplats Lockryd har flera hållplatslägen och är avsedd som byteshållplats för busslinjer på sträckan. Övriga hållplatser är fickhållplatser längs med väg 27 med varierande standard. Flertalet av hållplatserna har brister i utformningen.

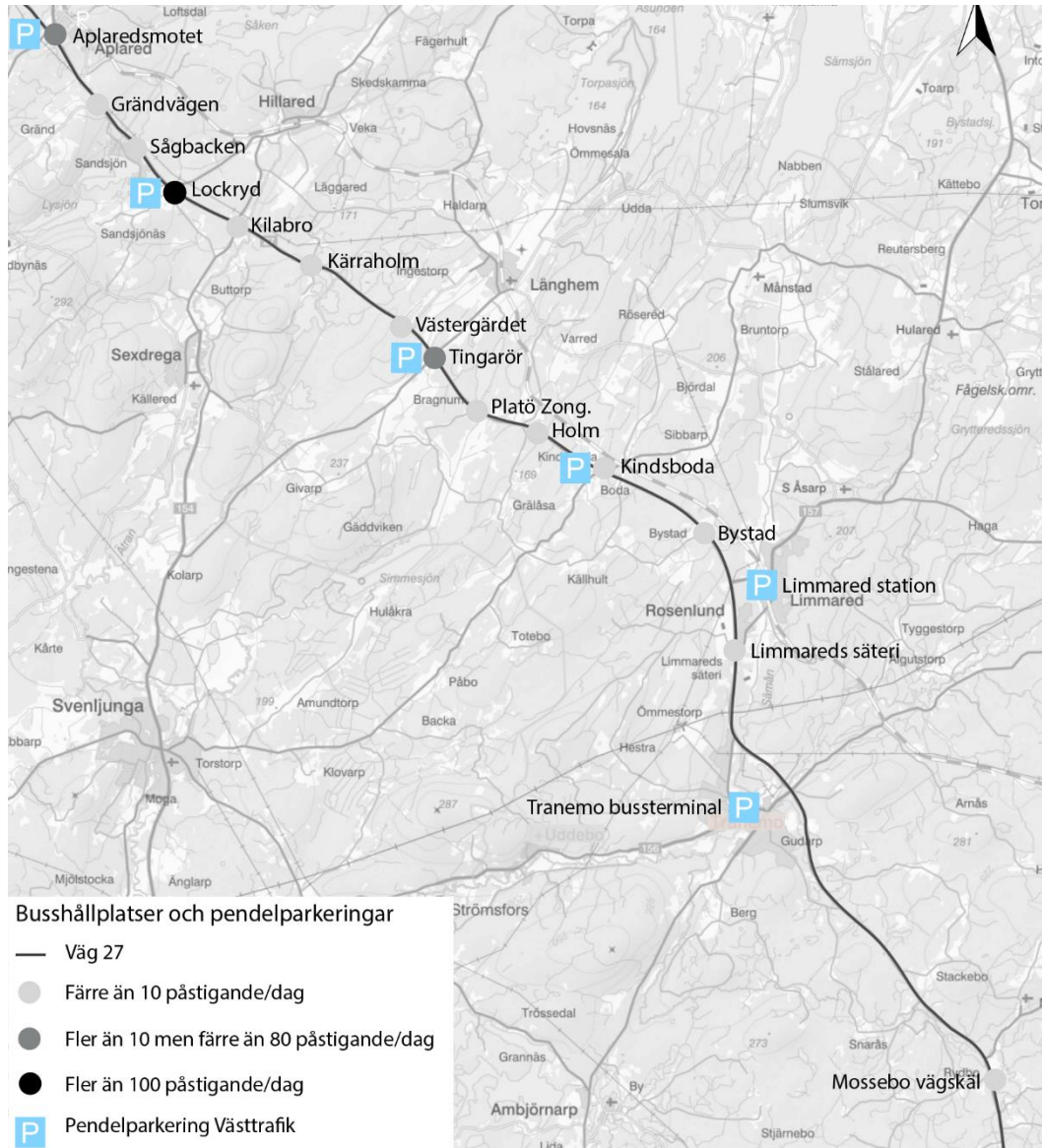
I anslutning till hållplatserna Aplaredsmotet, Lockryd, Tingarör och Kindsboda finns pendelparkeringar. Större hållplatser med pendelparkering finns vid Limmared station och Tranemo bussterminal. Hållplatser framgår tillsammans med pendelparkeringar på kartbild i Figur 9. Antal parkeringsplatser per pendelparkering redovisas i Tabell 3.

Tabell 2. Bedömning av antal påstigande per dag (Uppgifter fr Västtrafik år 2020).

Hållplats	Resande	Kommun
Aplaredsmotet		Borås
Grändvägen		Borås
Sågbacken		Svenljunga
Lockryd bussterminal		Svenljunga
Kilabro		Svenljunga
Kärrholm		Svenljunga
Västergärdet		Tranemo
Tingarör		Tranemo
Platö		Tranemo
Holm		Tranemo
Kindsboda		Tranemo
Bystad		Tranemo
Limmareds säteri		Tranemo
	Färre än 10 påstigande per dag	
	Fler än 10 påstigande per dag, men färre än 80	
	Fler än 100 påstigande per dag	

Tabell 3. Resultat från Västtrafiks inventering av pendelparkeringar utmed väg 27 år 2018. Beläggningen räknades vid ett tillfälle

Pendelparkering	Antal parkeringsplatser (PRH-platser ej) medräknat)	Beläggning (Räknat vid ett tillfälle 2018)
Aplaredsmotet	17	29%
Lockryd bussterminal	13	38%
Tingarör	6	0%
Kinsboda	10	10%
Limmared station	13	54%
Tranemo bussterminal	39	70%



Figur 9. Bushållplatser och pendelparkeringar längs sträckan. Observera att hållplatser inhämtats vid åtgärdsvalsstudiens start. Under tiden har ändringar inträffat. Hållplats Mossebo vägskäl har utgått.

Hösten 2020 trafikerade Västtrafik sträckan med följande busslinjer:

**Linje 350** trafikerar sträckan mellan Borås resecentrum och Tranemo med en avgång per timma och riktning dagtid på vardagar. Ett antal av turerna trafikerar enbart sträckan mellan Tranemo och Lockryd. Under högtrafik är det halvtimmestrafik. Restiden mellan Borås och Tranemo med linje 350 är cirka 55 minuter.

**Linje 351** ersätter linje 350 på kvällar och helger, då den trafikerar samma sträcka, men även kör via Länghem. Linjen trafikerar med en avgång varannan timma och riktning. Restiden mellan Borås och Tranemo med linje 351 är cirka 65 minuter.

**Linje 360** som trafikerar sträckan mellan Borås resecentrum och Svenljunga bussterminal med en avgång per timma och riktning. Under högtrafik är det halvtimmestrafik. Linjen trafikerar enbart på vardagar. Restiden mellan Borås och Svenljunga är cirka 44 minuter.

**Linje 361** ersätter linje 360 på kvällar och helger, då den trafikerar samma sträcka, men även kör via Hillared, Aplared och Gånghester. Linjen trafikerar med en avgång varannan timma och riktning. Restiden mellan Borås och Svenljunga med linje 361 är cirka 56 minuter.

**Linje 303** trafikerar mellan Borås resecentrum och Länghem med en avgång varje eller varannan timma i respektive riktning under vardagar. Linjen trafikerar de mindre orterna Länghem, Hillared, Aplared och Gånghester.

**Linje 301** är en linje som är anpassad efter skoltider i Tranemo och som enbart trafikerar med ett par turer per riktning under vardagar. Linjen trafikerar ej vid skollov.

**Linje 510** trafikerar över länsgränsen mellan Tranemo bussterminal och Gislaved busstation. Utmed linjesträckningen finns en hållplats utmed väg 27 och det är Mossebo vägskäl. Linjen trafikerar enbart vardagar med avgångar som är anpassade efter skoltider. Linjen har cirka fem avgångar per vardag och riktning.

Restidskvot är en avgörande parameter vid val av färdmedel. För att vara konkurrenskraftig gentemot bil behöver restidskvoten vara låg. I trafikförsörjningsprogram (VGR 2016a samt VGR 2021) beskrivs en restidskvot på 1,3 som en indikator för kollektivtrafikens tillgänglighet i prioriterade kollektivtrafiksstråk. Aktuell sträcka på väg 27 ingår i ett av dessa stråk. I dagsläget är det enbart på reserelationen Lockryd–Borås som denna kvot underskrider 1,3 (se Tabell 4).

Tabell 4. Sammanställning över en uppskattning av restidskvoter i primära reserelationer i området.

Sträcka	Längd	Restid med personbil **	Restid med buss (linje 350 eller 360)	Restidskvot* (restid buss/bil)
Lockryd–Tranemo	24 km	19 min	30 min	1,6
Lockryd–Svenljunga	16 km	15 min	22 min	1,6
Lockryd–Borås	20 km	19 min	22 min	1,2

\*Räknat att bil och buss startar samtidigt från hållplats. Ingen hänsyn har tagits till turtäthet.

\*\*Nuvarande hastighetsbegränsning.

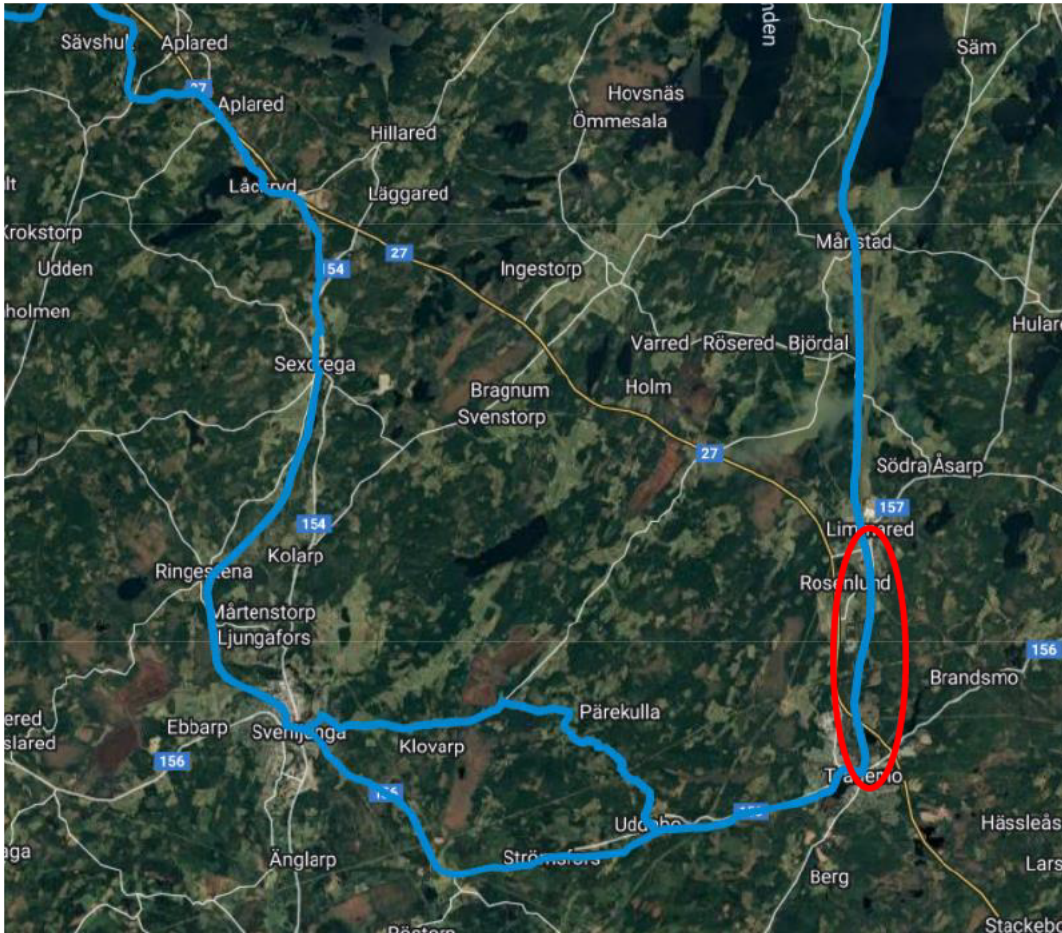
Via den nu stängda hållplatsen Aplared vid väg 27 hade Aplaredsborna med omnejd tillgång till de direktlinjer som går på väg 27 mellan Tranemo/Svenljunga och Borås (linje 350 och 360). Efter att hållplatsen togs bort har det funnits en efterfrågan från allmänheten om en ny hållplats med tillgång till samma kollektivtrafikutbud. Kollektivtrafikresenärer har efter borttagandet av denna hållplats varit hänvisade till hållplats Aplaredsmotet som är lokaliserad vid pendelparkeringen intill Roasjövägen. Hållplats Aplaredsmotet trafikeras av linje 303 och linje 361 som är lågtrafiklinjer. Linje 303 är anpassad efter skoltider och linje 361 ersätter linje 360 på kvällar och helger.

I *Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan Borås–Kalmar/Karlskrona* (Trafikverket, 2020e) föreslås att sträckan mellan Borås och Tranemo ska trafikeras med regional tågstrafik. På sträckan mellan Borås och Tranemo föreslås att tågtrafiken gör uppehåll i Hillared, Långhem och Grimsås. Inget tåguppehåll planeras i Aplared eller Målsryd.

Med anledning av att det inte planeras någon station i Aplared, framhåller såväl Borås stad som Västtrafik, att det är av vikt att bussar i linjetrafik fortsatt trafikeras Aplared. Västtrafik menar att på längre sikt, om tågstopp i Långhem och Hillared blir verklighet, kommer trafikeringen med linje 303 sannolikt att reduceras.

#### 4.9. Cykeltrafik

Generellt bedöms vägsträckan trafikeras av oskyddade trafikanter i låg utsträckning. Oskyddade trafikanter förekommer vid eller i anslutning till hållplatserna på sträckan. Väg 27 bedöms inte inbjuda till cykelpendling varför antalet pendlingscyklister antas vara lågt. Enstaka delsträckor ingår i cykelleden Sjuhäradsrundan där det mellan Limmared och Tranemo finns alternativ cykelväg till väg 27 (Näringsliv Ulricehamn AB, 2022). Från Limmared löper cykelbana till större delen på gammal banvall till Tranemo, se rödmarkering i Figur 10 och bild från cykelleden i Figur 11. Fler av de mindre, enskilda vägarna i området, kan emellanåt tänkas utgöra ett möjligt cykelnät mellan orter under sommarhalvåret.



Figur 10. Blå linje visar sträckning på Sjuhäradsrundan.



Figur 11. Gång- och cykelväg från korsning med Fabriksgatan i Limmared. Skärmbild från Google. Bild enligt Google tagen nov 2020.

#### 4.10. Barriärer och vilt

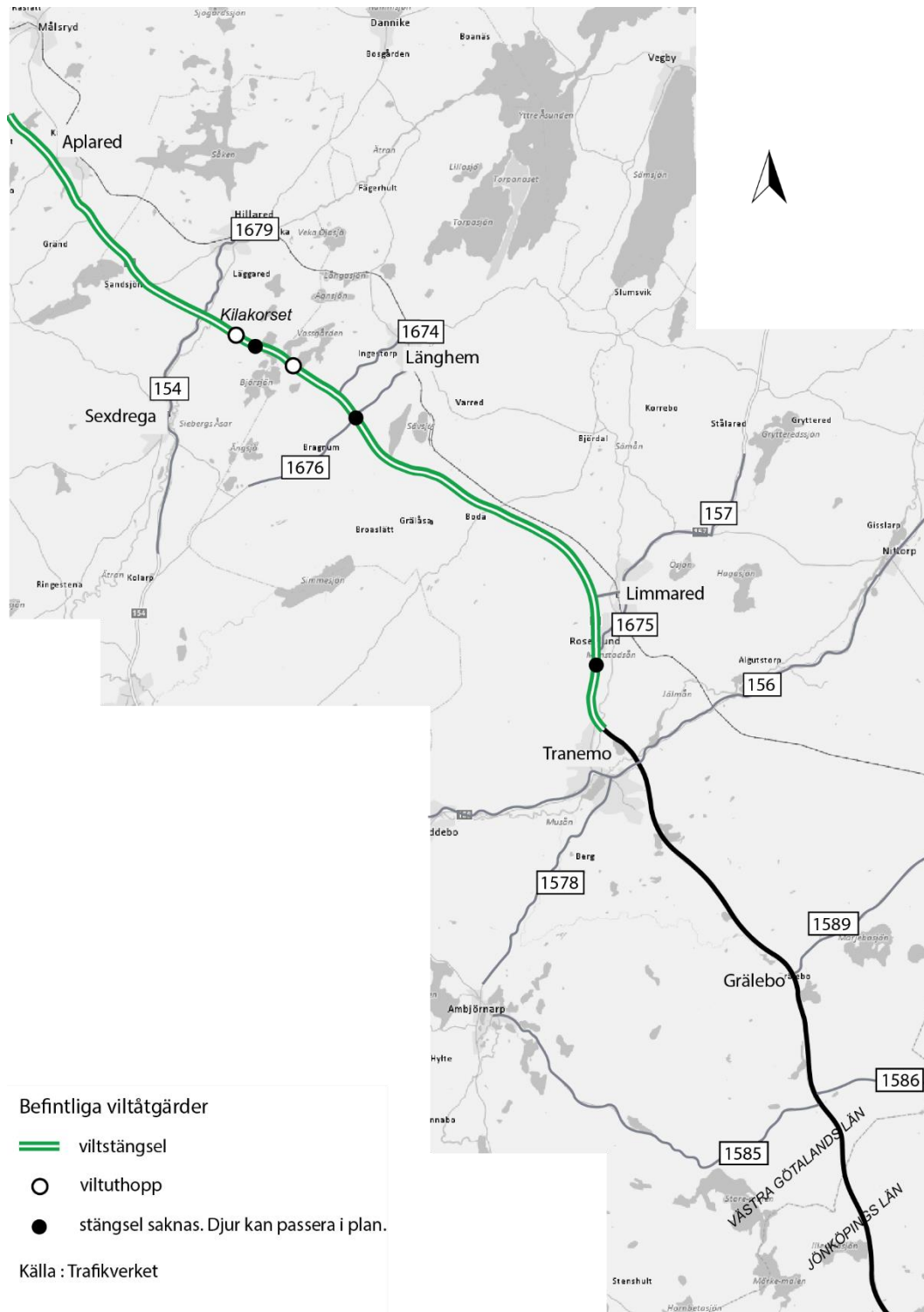
Aktuell vägsträcka mellan Aplared och länsgränsen löper till större delen genom ett skogsbeklätt landskap. Utkanten av tätorterna Aplared, Limmared och Tranemo passeras, men i övrig kännetecknas landskapet av relativt tätväxande skog, bergsskärningar och slänter. Från Kilakorset och söderut passeras flertal broar och vattendrag.

Mellan Aplared och Kilakorset utgör befintligt viltstängsel och mittseparering en barriär både för vilt, men även för oskyddade trafikanter som vill korsa vägen. Från Kilakorset och vidare till Tranemo finns viltstängsel, men mittseparering och 2+1-väg upphör (Figur 12). Befintligt viltstängsel upphör i samband med att väg 27 korsar Månstadsån i norra Tranemo. Den senaste sträckan med viltstängsel byggdes ut under 2018, mellan väg 154 (Kilakorset) och väg 1676 (mot Länghem).

Enligt rapporten *Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur* (Trafikverket, 2015), har väg 27 låg permeabilitet för klövdjur (3,1 % av 100 %), räknat på hela sträckan från Göteborg till Karlskrona. Sträckan mellan Tranemo och Gislaved är den sämsta delsträckan på väg 27 med avseende på permeabilitet för klövdjur (Trafikverket, 2015).

Enligt Trafikverkets riktlinjer, räknas vägar med ÅDT över 4 000 f/d som barriär. Faunapassager i plan bör endast förekomma på vägar med ÅDT under 5 000 f/d. Enligt trafikprognoserna för vägsträckan mellan Tranemo och länsgränsen (delsträcka 3) kommer trafikmängden att överskrida 5 000 f/d i ÅDT år 2040, vilket bör beaktas vid vidare utredning av åtgärdsbehov. På delsträcka 3 finns ett antal potentiella passager i form av broar och tunneltak. Tyvärr är de potentiella passager som finns på sträckan mellan Tranemo och länsgränsen olämpliga att använda som faunapassage (Trafikverket, 2015).





Figur 12. Befintliga viltåtgärder.

## 4.11. Omgivningspåverkan

### Riksintressen och naturreservat

Riksintressen och naturreservat har inventerats via Länsstyrelsens informationskarta (Länsstyrelsen, 2021), se Figur 13. Riksintressen i Figur 13 följer numreringen nedan.

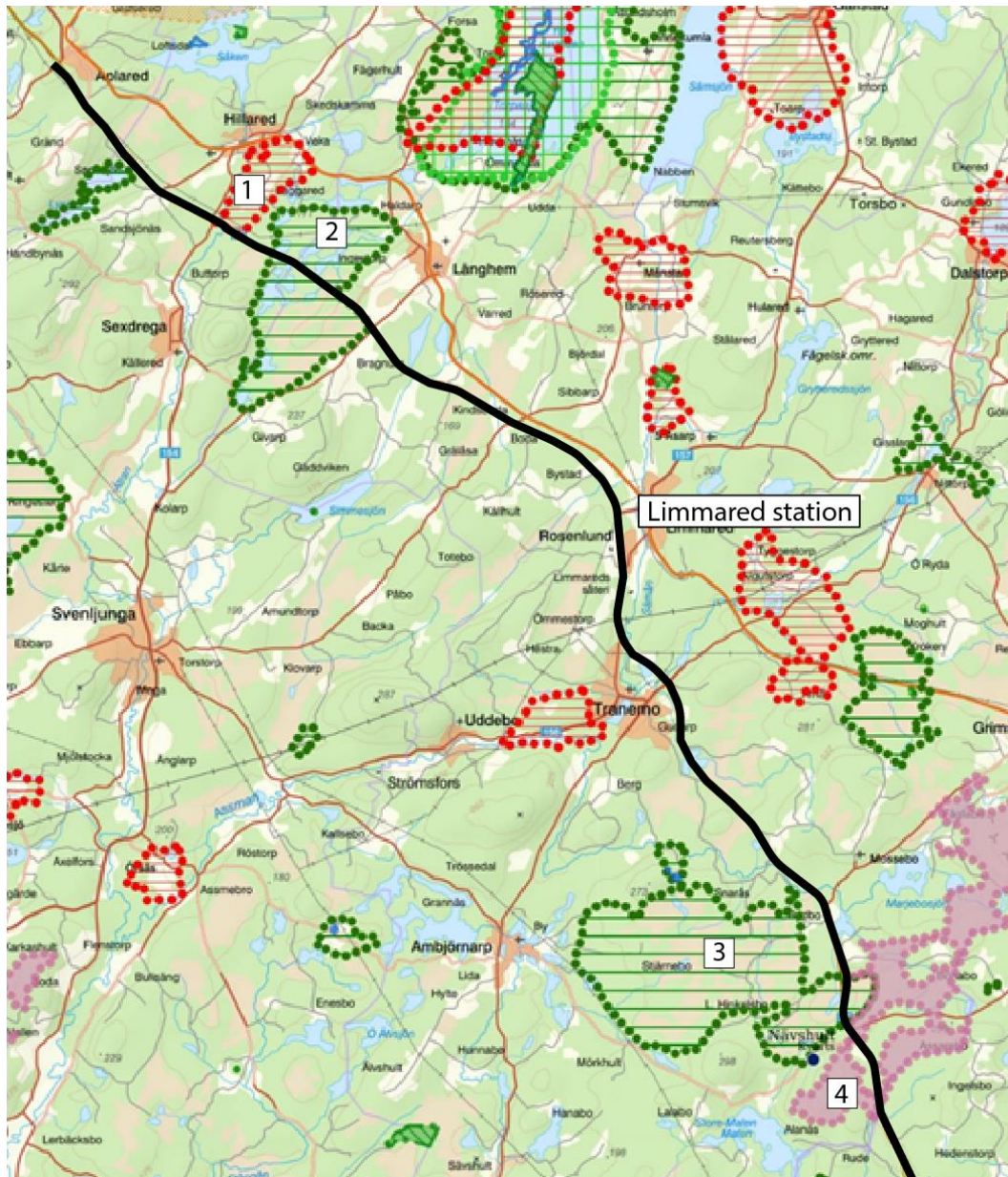
**1. Läggared** är ett område med riksintresse för kulturmiljövård och sträcker sig från söder om Hillared, över Läggared och ner till väg 27. Området består av bymiljö med talrika lämningar efter förhistoriskt jordbruk som har haft stor vetenskaplig betydelse för tolkningen av odlingslandskapets och bysamhällets framväxt i Sydvästsverige.

**2. Vassgårdensområdet** är ett utpekad riksintresse för naturvård som ligger mellan Ätran och väg 1676. Det är ett, för västsvenska förhållanden, sällsynt stort och väl utvecklat åsnätområde med mellanliggande dödisgröpar. Det är ett nyckelområde för tolkningen av isavsmältningens förlopp och mekanism. Landformerna ska bevaras i befintligt skick. Området påverkas negativt av bland annat täkt, schaktning, utfyllnad eller markavvattning.

**3. Skrikemossekomplexet** är ett riksintresse för naturvård i Tranemo kommun och utgör ett representativt odlingslandskap, i skogsbygd, med lång kontinuitet och inslag av naturbetesmarker och naturlig slåttermark. Växtsamhällena är bitvis art- och individrika. I helhetsmiljön ingår även ängs- och hagmarksobjektet Snaråsatorp. Skrikemosseområdets myrkomplex är mångformigt, ostört och representativt för den naturgeografiska regionen. Ett säreget kärr förhöjer naturvärdet. Till området hör också Bollsjö- och Teklas mosse. Områdets värden kan påverkas negativt bland annat av bebyggelse, nydikningar, täkt, luftledningar, vägdragningar. Bevarandet av våtmarkens värde kräver att områdets hydrologi skyddas mot dränering, vattenreglering, dämning och torvtäkt. Avverkning av sumpskogar, skogar på fastmarksholmar och i kantzoner bör ej utföras.


**4. Riksintresse för energiproduktion** återfinns söder om Skrikemossekomplexet. Riksintresset rör vindbruk och området har, liksom andra riksintressen för vindbruk, pekats ut av Energimyndigheten efter samråd med länsstyrelserna. Området är planlagt som vindkraftsområde i Tranemos översiktsplan 2009 (Tranemo kommun, 2010) med tematiskt tillägg vindkraftsplan. En godkänd tillståndsansökan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för byggnation av vindkraftspark finns för del av området och i maj 2021 påbörjades byggnationen av Grönhult vindkraftspark. Projektet initierades av Vattenfall som därefter sålt det till investmentbolaget The Renewables Infrastructure Group Limited (TRIG) (Vattenfall, 2021b). Vattenfall ansvarar för byggnation och förvaltning på uppdrag av TRIG och börjar med att uppföra vägar och därefter uppställningsplatser, fundament och det interna elnätet för vindkraftsparken som är belägen i Tranemo och Gislaveds kommuner. Vindkraftverken planeras att levereras under sommaren 2022 och tas i drift i slutet av samma år. Vattenfall bedömer att byggnationen orsakar en ökning av tunga transporter under år 2022 på väg 27 (Vattenfall, 2021a). Enligt Länsstyrelsens databas kvarstår riksintresset delvis, men är justerat mot så att det överensstämmer mot vindkraftsområden i översiktsplanen.

Ett annat riksintresse som indirekt berör studien är riksintresse för kommunikation, kust-till-kust-banan som går genom Tranemo kommun. En viktig station för Tranemo kommun med bäring på föreliggande studie är Limmared station (Tranemo kommun, 2010).




Figur 13. Riksintressen (Länsstyrelsen, 2021).

 Riksintresse 3 kap 6§ MB (Riksantikvarieämbetet) RAA\_Riksintresse\_Kulturmiljovard\_MB3kap6

 Riksintresse 3 kap 6§ MB (Naturvårdsverket)

NV\_Riksintresse\_Naturvard\_LST\_Harmonisering\_MB3kap6

 Riksintresse 3 kap 8§ MB (Länsstyrelserna, Energimyndigheten)

STEM\_Riksintresse\_Energiproduktion\_MB3kap8\_vindbruk\_2015

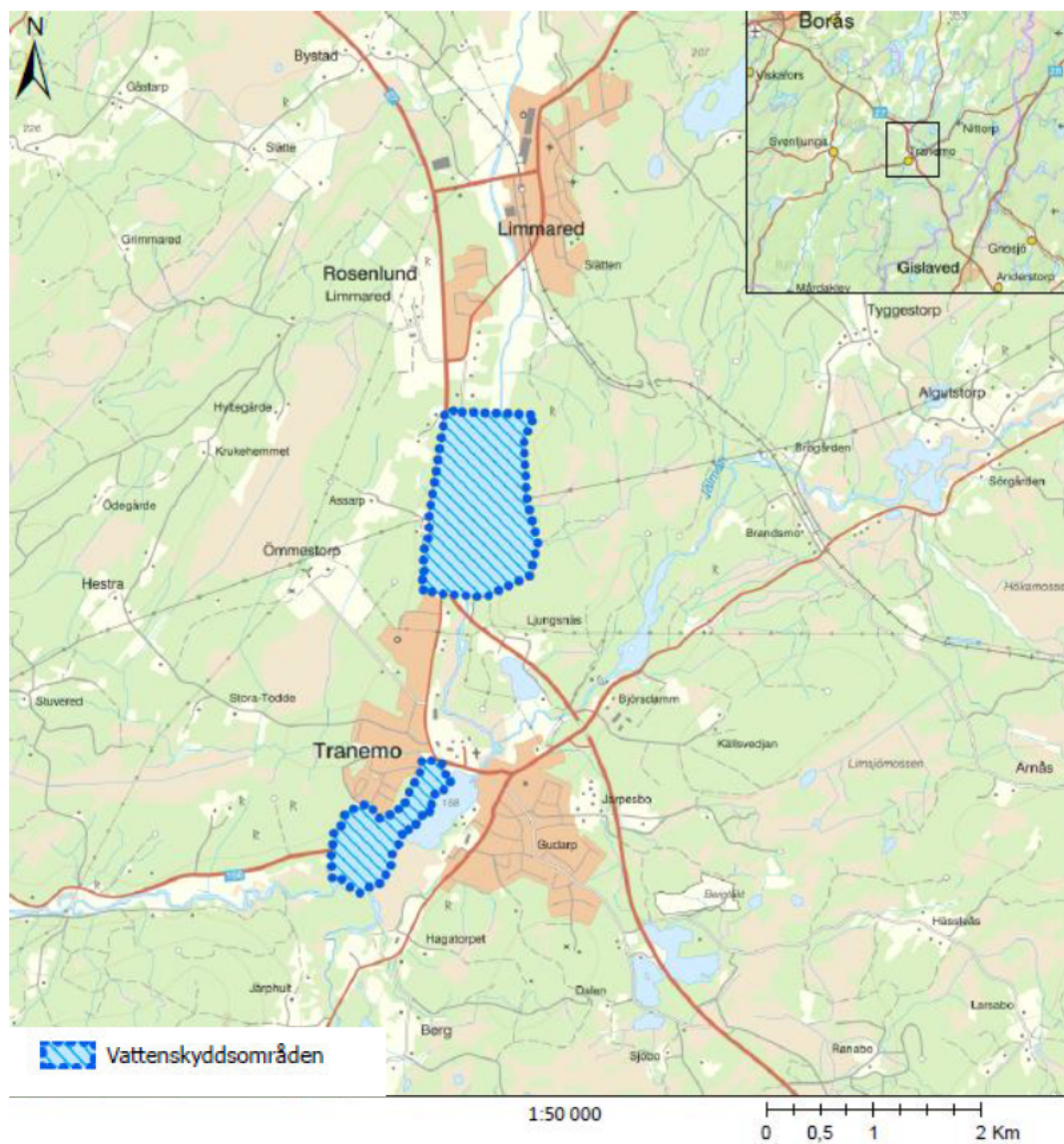
1. Lägged
2. Vassgårdensområdet
3. Skrikemossekomplexet
4. Riksintresse för energiproduktion

#### 4.12. Fornlämningar

Enligt Fornsök (Riksantikvarieämbetet, 2022) finns flera platser utmed utredningssträckan med kända fornlämningar. Utmed väg 27 mellan Limmared och Tranemo löper flera områden med fossil åkermark och förekomst av rösen. Delar av dessa fornlämningar grävdes bort i samband med byggnationen av väg 27, vilket indikerar att de ligger nära vägen. Vid Ljungsnäs, strax norr om trafikplats Björsdamm, finns två utmarkerade områden med fornlämningar i form av boplats respektive bytomt/gårdsområde.

#### 4.13. Vattenskydd

Utmed utredningssträckan finns ett vattenskyddsområde, vilket är beläget strax söder om Limmared (Figur 14). Här finns Ljungsnäs vattenskyddsområde för Ljungsnäs vattentäkt i Tranemo kommun. Inom detta område krävs tillstånd för schaktnings- och markarbeten med en sammanhängande volym som överskrider 150 m<sup>3</sup> (Tranemo kommun, 2019).



Figur 14. Kartbild över vattenskyddsområden från VISS Vattenkartan (Länsstyrelsen, 2022)

#### 4.14. Geologi och berggrund

Geologiska och berggrundsförhållanden har bedömts utifrån Sveriges Geologiska Undersöknings (SGU:s) jordartskarta, berggrundskartan kartan över sulfatjordar (SGU, 2021) samt en SGU rapport om förekomst och utbredning av sulfatjordar.

Utredningssträckan består huvudsakligen av moränjordar samt till viss del fast mark med berg. Utmed vissa kortare partier löper väg 27 i bergsskärning. Berggrunden i området består av främst av granitisk-granodioritisk gnejs, vilket sällan är associerat med förhöjda halter av sulfider. Området närmast Aplared är mer kuperat och jordarterna morän och sandig morän är dominerande. Mellan Aplared och Limmared förekommer även isälvssediment och torv. Närmare Limmared passerar väg 27 flera områden med torv och kärrtorv. Mellan Limmared och Tranemo är isälvssediment, samt sandig och grusig morän dominerande jordartstyper.

Risken för att berggrunden utmed utredningssträckan innehåller förhöjda halter av sulfider är låg, detsamma gäller för att marken skulle bestå av sulfatjordar.

## 5. Problembeskrivning och brister

### 5.1. Problembeskrivning

I projektspecifikationen för åtgärdsvalsstudien och i inledningskapitlet till den här studien nämns ett antal aspekter som bedömts relevanta för att utreda brister och behov för väg 27. Aspekterna, som listas nedan, har utretts och beskrivs närmare i kapitel 4 samt i bilagor. De olika aspekterna, perspektiven, beskriver inte explicita problem eller uttalade, förankrade mål för studiens åtgärdsförslag, det görs enligt ÄVS-metodiken i samråd med utvalda intressenter vid workshop. Målen enligt workshopen har redan redovisats. Aspekterna är en lista på vad studien ska omfatta för att beskriva förutsättningar och problem. De är:

- Trafiksäkerhet, t.ex. oskyddade trafikanter omkring hållplatser, viltolyckor, sidoområden.
- Kollektivtrafikens behov, t.ex. framkomlighet, hållplatser; antal, placering och utformning
- Godstrafikens behov, t.ex. framkomlighet och rastplatser
- Landskap och barriäreffekter, bl.a. för vilt. Viktigt med dialog med Trafikverket Region syd.
- Omgivningspåverkan, t.ex. vattentäkter

### 5.2. Brister

Under workshopen som hölls 26 februari 2020 diskuterades brister och behov, till stor del utifrån de aspekter som nämns ovan. Från workshopen finns iakttagna brister och problem, dels allmänna, dels platsspecifika. Noterade brister från workshop framgår av bilaga 7.

De brister och problem som framkommit under arbetet med studien, såväl via workshop som via inspel från projektgrupp, har sammanställts i en bristförteckning. I förteckningen har bristerna fördelats in under rubriker med övergripande generella problem. Under varje rubrik listas specifika brister. Specifika brister kan i praktiken påverka flera av de aspekter som framgår av föregående avsnitt. Till bristlistan hör illustration

I bilaga 1, 2A, 2B, 3 och 4 beskrivs brister, bakgrund, åtgärder samt effekter mer ingående. Bilagorna är indelade efter geografiska indelning av sträckan i bilaga 1–3, med olika inriktningar 2A–2B, samt utifrån brister och åtgärder för hela sträckan i bilaga 4.

Observera att bristerna nedan har utretts vidare inom ramarna för åtgärdsvalsstudien. Genom åtgärdsinventering och i samråd med Trafikverket och Västtrafik, har det lett till att enstaka brister avförts. Det redovisas närmare i bilagor 1–4.

Bristerna redovisas översiktligt på kartöversikt i Figur 15–Figur 18.

#### **Trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter vid, samt till/från hållplats**

a) Det saknas en busshållplats utmed väg 27 vid Aplared.

b) Oskyddade trafikanter kan inte korsa väg 27 vid hållplatser på ett tryggt och trafiksäkert sätt, med undantag för vid hållplats Lockryd där det finns en gc-port under väg 27.

c) Avsaknad av gångbanor medför brister i tillgängligheten till hållplatser för oskyddade trafikanter utmed sträckan. Det innebär även brister i trafiksäkerheten. Särskilt stor brist för hållplatserna Kilabro läge F, Grändvägen, Sågbacken, Tingarör läge C och Kindsboda.

d) Resenärer har svårt att hinna byta buss vid hållplats Lockryd vid byte mellan hållplatslägen.

## **Framkomlighet och tillgänglighet för kollektivtrafiken samt dess attraktivitet i jämförelse med bil**

e) Kollektivtrafiken på sträckan är inte konkurrenskraftig gentemot bilen i nuläget avseende restid.

f) Tidtabellerna för buss och tåg i Limmared är inte samordnade vilket leder till längre restider vid byte mellan dessa trafikslag.

g) Det är brister i utformningen av hållplats Sägbacken, Grändvägen, Kilabro läge F, Kärraholm, Västergärdet, Platö, Holm, Kindsboda, Bystad och Limmared säteri. Smala och korta hållplatsfickor påverkar kollektivtrafikens framkomlighet och tillgänglighet samt även trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.

h) Det är framkomlighetsproblem för busstrafik som under högtrafik ska söderut på väg 27 från Lockryds bussterminal.

## **Framkomlighet för tung trafik**

i) Det är brister i utformningen i korsningen med väg 1587 som leder till framkomlighetsproblem, särskilt för tung trafik. Snäva radier i korsningen gör det svårt för större fordon att svänga in/ut på väg 1587 (Limmaredsvägen). Detta medför även trafiksäkerhetsbrister.

j) Det är framkomlighetsproblem för tung trafik i trafikplats Björdsdamm på grund av ett vägräcke som är placerat nära körbanan i en kurva. Räckesplaceringen medför att tung trafik tvingas använda mötande körfält för att komma ut på väg 27 i norrgående riktning. Detta medför även trafiksäkerhetsbrister.

k) Trafikantbeteendet på sträckan med farliga omkörningar bidrar till försämrad arbetsmiljö för yrkesförare.

l) Det är ett stort antal korsningspunkter på sträckan mellan Kilakorset (korsning med väg 154) och länsgränsen vilket försämrar framkomligheten för tung trafik samt bidrar till sämre trafiksäkerhet.

## **Trafiksäkerhet och framkomlighet för motorfordon i korsningar**

m) Det är dålig sikt för fordonstrafik som når cirkulationen vid Kilakorset (korsning med väg 154) via väg 27 söderifrån.

n) Upplevda men ej uppmätta höga hastigheter förbi korsningen med väg 1676 vid Tingarör där hastighetsbegränsningen är 70 km/tim.

o) Det är brister i framkomligheten för motorfordonstrafik i korsningen med väg 1675 (Storgatan, södra Limmared), när fordon ska svänga söderut på väg 27 på grund av upplevt höga hastigheter och tät trafik på väg 27. Leder även till brister i trafiksäkerheten.

p) Det är brister i utformningen av trafikplats Björdsdamm. Avsaknad av parallellavfarter/påfarter leder till inbromsningar på väg 27.

## Trafiksäkerhet på sträcka

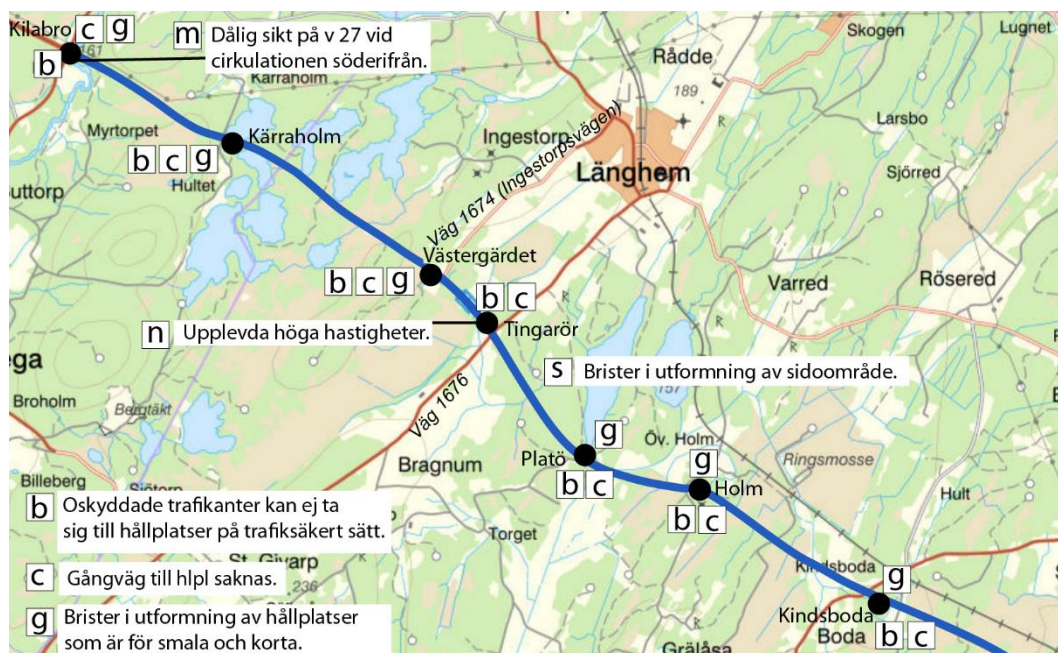
q) Avsaknad av viltstängsel söder om Tranemo. Sträckan är särskilt olycksdrabbad av viltolyckor (storvilt).

r) Avsaknad av mittseparering på sträckan.

s) Brister i utformning av sidoområde.

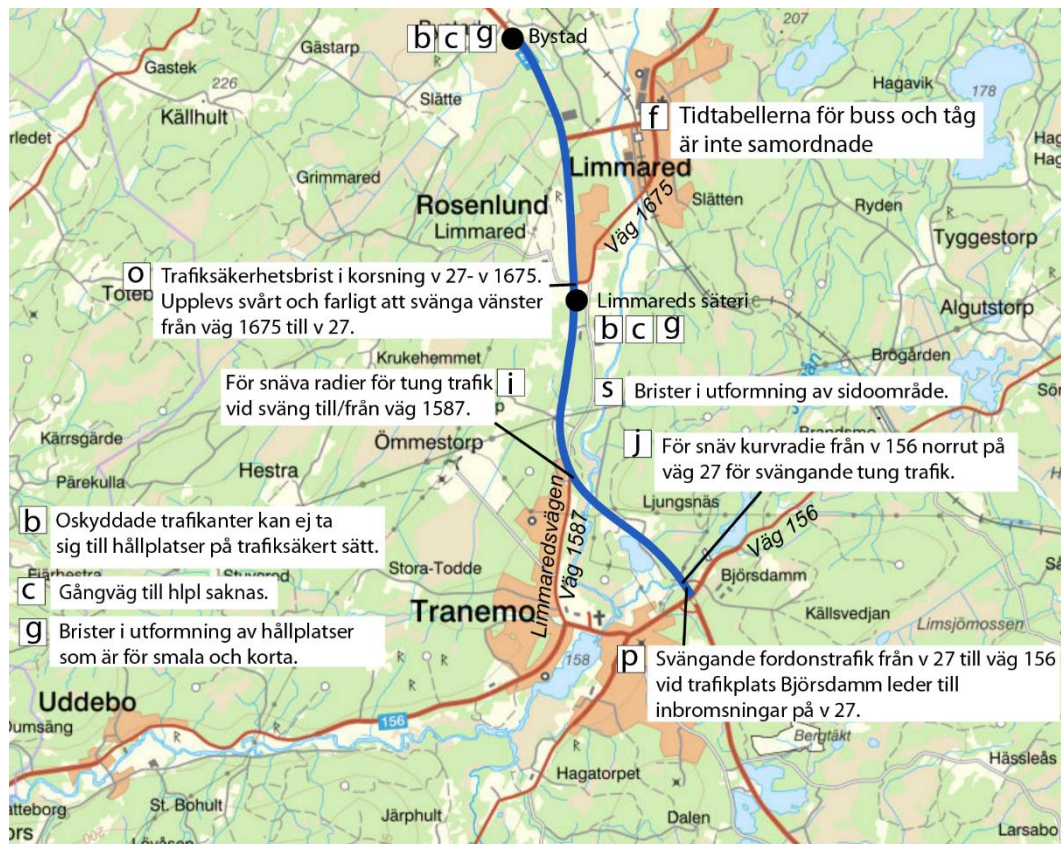


Figur 15. Brister på delsträcka 1. Bakgrundskarta hämtad från Länsstyrelsen Västra Götalands län.

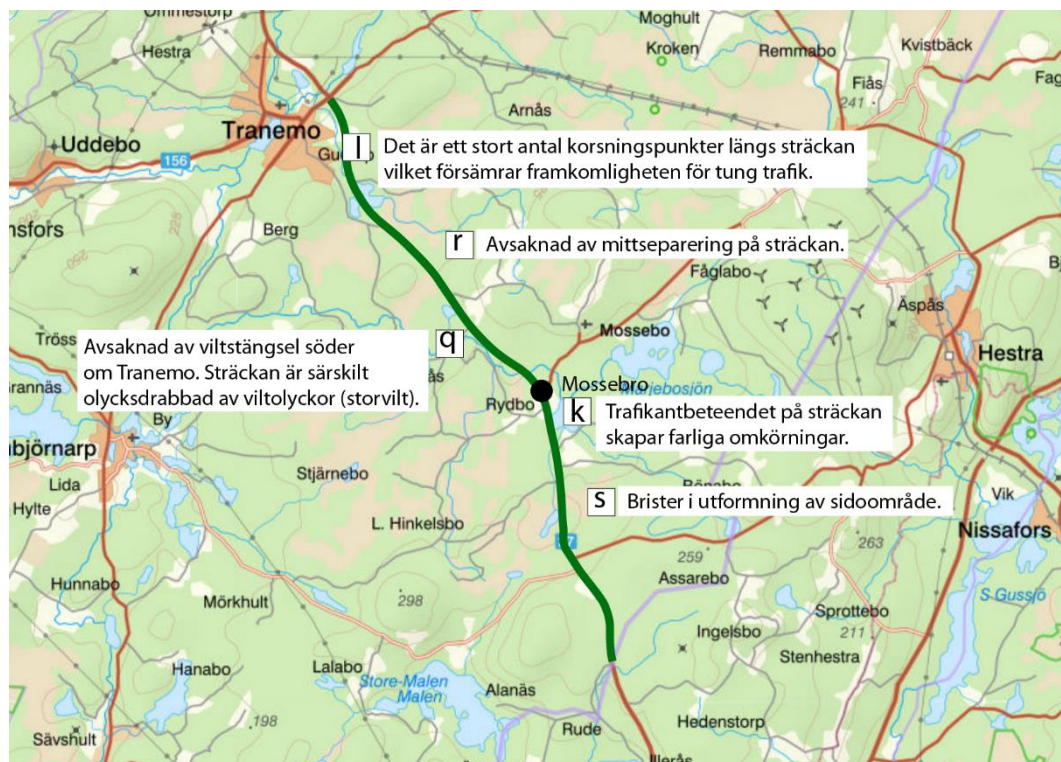




Figur 16. Brister delsträcka 2, norra delen. Utöver brister ovan är det ett stort antal korsningspunkter på sträckan, brist I. Bakgrundskarta hämtad från Länsstyrelsen Västra Götalands län.



Figur 17. Brister delsträcka 2, södra delen. Utöver brister ovan är det ett stort antal korsningspunkter på sträckan, brist I. Bakgrundskarta hämtad från Länsstyrelsen Västra Götalands län.



Figur 18. Brister delsträcka 3. Bakgrundskarta hämtad från Länsstyrelsen Västra Götalands län.

## 6. Tänkbara åtgärder

Tänkbara åtgärder har tagits fram utifrån de åtgärder som föreslogs under workshop, samt genom fortsatt utredning och fördjupning av problem och brister. Åtgärderna har tagit form med utgångspunkt från relevans för sträckan sett till identifierade brister och studiens mål. Vidare har åtgärdernas relevans stämts av med projektgruppen. Samtliga åtgärder som presenteras ska ses som förslag där detaljerad utformning tas fram i ett senare skede.

Åtgärdsförslag med tillhörande kostnadsbedömningar har huvudsakligen tagits fram med utgångspunkt från VGU 2020. Vid färdigställandet av denna åtgärdsvalsstudie har det kommit ny version av VGU. Utformningen avseende typsektioner för mötesfri landsväg utgår från VGU 2022.

Observera att åtgärdsförslag som presenteras i kommande avsnitt är de som återstått efter bortsortering i samband med målutvärdering. Utförligare beskrivning av föreslagna åtgärder, samt bortsorterade åtgärder, framgår av bilagor (se bilaga 1–4) tillsammans med resonemang kring åtgärdernas potentiella effekter och konsekvenser. Samtliga bortsorterade åtgärder framgår av bilaga 9.

### 6.1. Uppskattning av kostnader

De kostnadsuppskattningar som redovisas avser anläggningskostnad<sup>3</sup>. Byggherrekostnaden<sup>4</sup> har generellt bedömts till 35 % av anläggningskostnaden. För mindre åtgärder har byggherrekostnaden räknats upp ytterligare, då kostnaden för planläggningsprocess i dessa fall står för en större andel av den totala kostnaden jämfört med för större åtgärder. För ett antal åtgärder har Trafikverkets enhet Underhåll tagit fram en översiktlig kostnadsuppskattning.

Åtgärds paket 2A innehåller små och medelstora åtgärder som till stor del kan genomföras som separata projekt. Därmed är totalkostnaden för paket 2A inte jämförbart med totalkostnaden för åtgärds paket 2B, som innehåller två större åtgärder (M1 och M2).

Vid redovisning av totalkostnad för åtgärder inom aktuell studie används fyra kostnadsintervall enligt Tabell 5 nedan.

Tabell 5. Intervall för redovisning av åtgärdernas totalkostnad.

Åtgärden bedöms kosta mindre än 1 miljon kr
Åtgärden bedöms kosta 1 – 10 miljoner kr
Åtgärden bedöms kosta 10 – 20 miljoner kr
Åtgärden bedöms kosta mer än 20 miljoner kr
Kan ej bedömas/Ej relevant

<sup>3</sup> Total kostnad från start av eventuellt planläggningsarbete till och med slutförd byggnation inkl. byggherrekostnad.

<sup>4</sup> Projektadministration, utredning/planering, projektering samt överlämnande/projektavslut.

För mer omfattande åtgärder (åtgärd M1 och M2 i paket 2B), där anläggningskostnaden bedöms överstiga 50 mkr, har grov kostnadsindikation (GKI) tagits fram. Totalkostnad för dessa åtgärder presenteras i enlighet med aktuell GKI-mall och har inte delats in i kostnadsintervall.

I aktuell studie har Klimatkalkyl, EVA-kalkyl, GKI och SEB (Samlad effektbedömning) tagits fram för de åtgärder som avser mötesfri landsväg mellan Kilakorset och Tranemo (åtgärd M1 och M2). För åtgärd M1 och M2 har kalkyl enligt Trafikverkets GKI-mall för större investeringsåtgärder tagits fram som underlag för Klimatkalkyl, EVA-kalkyl och SEB.

Kostnaderna är i detta tidiga skede vidhäftade med en stor osäkerhet, som uppskattas till +/- 50 %.

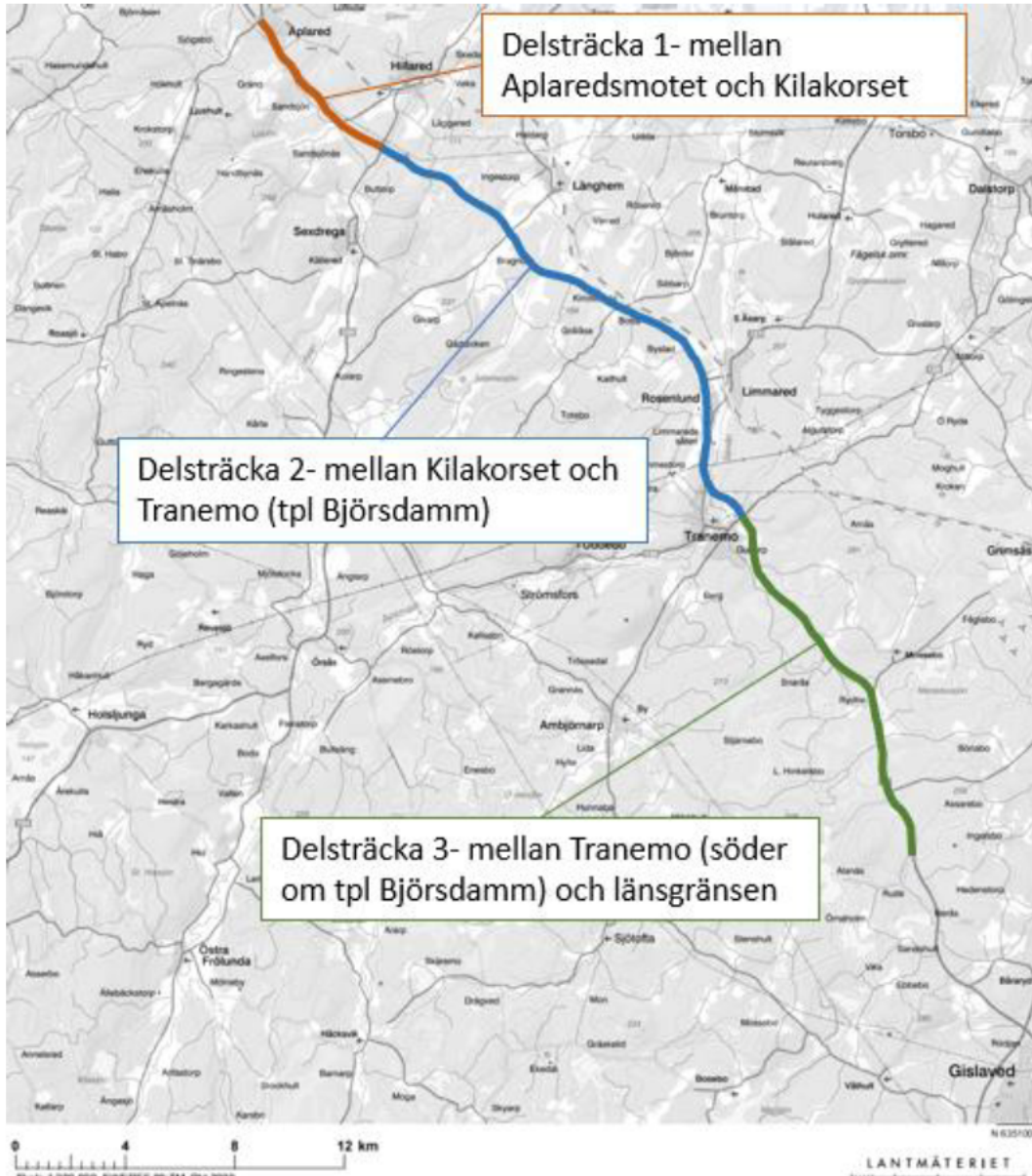
## 6.2. Åtgärdsförslag per delsträcka

Eftersom åtgärdsvalsstudien berör en lång vägsträcka har den delats tre geografiska åtgärds paket för att underlätta redovisning, utvärdering samt genomförande av åtgärder och åtgärds paket.

Delsträckorna skiljer sig åt avseende identifierade brister vilket ytterligare motiverar indelningen.

Delsträckorna framgår av Figur 19.

- Delsträcka 1 – mellan Aplaredsmotet och Kilakorset (väg 154)
- Delsträcka 2 – Kilakorset (väg 154) och Tranemo (tpl Björdsdamm)
- Delsträcka 3 – mellan Tranemo (tpl Björdsdamm) och länsgränsen till Jönköpings län



Figur 19. Översikt över delsträckor för redovisning och utvärdering av åtgärder. Bakgrundskarta hämtad från Lantmäteriet (2022).

Nedan följer en kortfattad beskrivning av föreslagna åtgärder per delsträcka, samt en översiktlig bedömning av dess måluppfyllnad gentemot studiens mål (se avsnitt 3.3). Åtgärderna utvärderas per delsträcka gentemot ÅVS-mål, nationella-, regionala och lokala mål i bilaga 8 *Utvärdering åtgärder per delsträcka*.

Följande skala har använts vid bedömning av måluppfyllnad gentemot åtgärdsvalsstudiens mål:

	Motverkar att målet uppfylls
	Ingen påverkan/går ej att bedöma
	Både bidrar till och motverkar måluppfyllelse
	Bidrar till måluppfyllelse
	Bidrar starkt till måluppfyllelse

## **Delsträcka 1, mellan Aplaredsmotet och Kilakorset**

Sträckan mellan Aplaredsmotet och Kilakorset är cirka 6,7 km och är sedan tidigare utbyggd till 2+1-väg med mittseparering. Hastighetsbegränsningen är 100 km/tim och det är viltstängsel utmed båda sidor av vägen.

Fokus för åtgärder på sträckan norr om Kilakorset (väg 154) är hållplatsåtgärder. Fortsatt utredning avseende utökad trafikering med kollektivtrafik i Aplaredsmotet föreslås. Vidare föreslås att hållplats Sågbacken och Grändvägen tas bort med anledning av att de saknar säkra gånganslutningar och har bister i utformningen. Ny påfart för busstrafik i södergående riktning föreslås vid hållplats Lockryd i syfte att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för busstrafiken.

Föreslagna åtgärder på denna sträcka framgår tillsammans med måluppfyllnad och uppskattad totalkostnad av Tabell 6. Här framgår även möjlig genomförandetid. Observera att genomförandetiden enbart är ett förslag inom aktuell studie. Åtgärderna beskrivs mer ingående i bilaga 1. I bilagan framgår även bortsorterade åtgärder för aktuell delsträcka. Åtgärdernas placering finns översiktligt redovisade i Bilaga 5 *Kartöversikt åtgärdsförslag per delsträcka*.

Åtgärder på sträckan betecknas med bokstaven "N" följt av en numrering.

Tabell 6. Föreslagna åtgärder för delsträcka 1, mellan Aplaredsmotet och Kilakorset.

Nr	Åtgärd	Mål-uppfyllelse	Kostnadsintervall	Möjlig genomförandetid	Kommentar
N1	Fortsatt utredning om utökad kollektivtrafik i Aplaredsmotet	Går ej att bedöma	Kan ej bedömas/Ej relevant	Kort sikt (År 2022–2026)	Samordnas med Västtrafiks utredning av kollektivtrafiken på sträckan mellan Svenljunga och Borås.
N3	Stängning av hållplats Grändvägen	+ B, C, E, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Kort sikt (År 2022–2026)	Översiktlig kostnadsuppskattning fr. TrV Underhåll år 2021.
N5	Stängning av hållplats Sågbacken	+ B, C, E, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Kort sikt (År 2022–2026)	Översiktlig kostnadsuppskattning fr. TrV Underhåll år 2021.
N8	Anläggande av ny påfart för busstrafik till väg 27 i södergående riktning vid Lockryd	+ B, C, F	1 – 10 miljoner kr	Medellång sikt (År 2026–2033)	Översiktlig kalkyl för totalkostnad inkl. byggherrekostnad framtagen 2022.

### Delsträcka 2, mellan Kilakorset och Tranemo

Delsträcka 2 är cirka 20,5 km och avser sträckan mellan Kilakorset och trafikplats Björdsdamm i Tranemo. Denna sträcka har relativt höga trafikflöden och det finns ett antal busshållplatser på sträckan. Hastighets-begränsningen är 90 km/tim med sänkt hastighet till 70 km/tim flera korsningspunkter.

På denna sträcka har två olika huvudinriktningar avseende åtgärder studerats som benämns paket 2A respektive 2B. Åtgärderna presenteras översiktligt nedan och beskrivs mer i ingående i respektive bilaga. Åtgärdernas placering framgår översiktligt av Bilaga 5.

- Paket 2A- Tvåfältsväg och referenshastighet 90 km/tim (Se bilaga 2A)
- Paket 2B- Mötesfri landsväg (sk. MLV) med 40 procent omkörningssträcka och referenshastighet 100 km/tim (Se bilaga 2B)

**Åtgärds paket 2A** avser åtgärder med bibehållen hastighetsbegränsning (90 km/tim). För att en höjning av hastighetsbegränsningen ska vara aktuell erfordras mittseparering (paket 2B). Fokus för paket 2A, är åtgärder som förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningar på sträckan samt hållplatsåtgärder. Stängning av ett antal hållplatser med lågt resande och bristande utformning föreslås. Det är åtgärder som kan genomföras oberoende av varandra i hög utsträckning.

Stängning av följande hållplatser föreslås:

- Kärraholm
- Platö
- Limmared Säteri

Ombyggnation prioriteras av hållplats Tingarör och Kindsboda som är de hållplatser på sträcka 2 som har flest påstigande. Åtgärder på prioriterade hållplatser föreslås i syfte att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Dessa hållplatser har goda förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande då de ligger i nära anslutning till befintlig samåknings- /pendelparkering. För kvarvarande hållplatser (hpl Holm och Bystad) kan en ombyggnation av hållplatsen för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet inte prioriteras med anledning av lågt resande.

Utöver hållplatsåtgärder, innehåller paket 2A huvudsakligen korsningsåtgärder som föreslås i syfte att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikslag. Flera av dessa korsningsåtgärder, eller varianter av dem, ingår även med i åtgärds paket 2B. De korsningsåtgärder som är snarlika mellan paket 2A och 2B, är de åtgärder som föreslås i följande korsningar; korsning med väg 1674, väg 1673, väg 1675 och väg 1587, samt till viss del även de åtgärder som föreslås i trafikplats Björdsdamm.

I flera korsningar föreslås fysiska åtgärder i kombination med uppsättning av automatisk trafiksäkerhetskontroll med kamera (förkortas ATK). Utbyggnad av ATK-systemet sker genom en årlig nationell prioriteringsprocess där ett antal kriterier ska vara uppfyllda för att ATK-kamera ska vara aktuell. Eftersom utbyggnaden är begränsad, är det inte säkert att man tilldelas kameror även om kriterierna uppfylls. De åtgärder i denna studie som innefattar uppsättning av ATK-kamera, ska ses som förslag som lämpligen fångas upp i den årliga prioriteringsprocessen.

Föreslagna åtgärder för åtgärds paket 2A, framgår tillsammans med måluppfyllnad och uppskattad totalkostnad av Tabell 7 nedan. I Tabell 7 framgår även möjlig genomförandetid. Åtgärderna beskrivs mer ingående i bilaga 2A. I bilagan framgår även bortsorterade åtgärder för berörd sträcka.

Tabell 7. Föreslagna åtgärder för åtgärds paket 2A, mellan Kilakorset och tpl Björdsdamm.

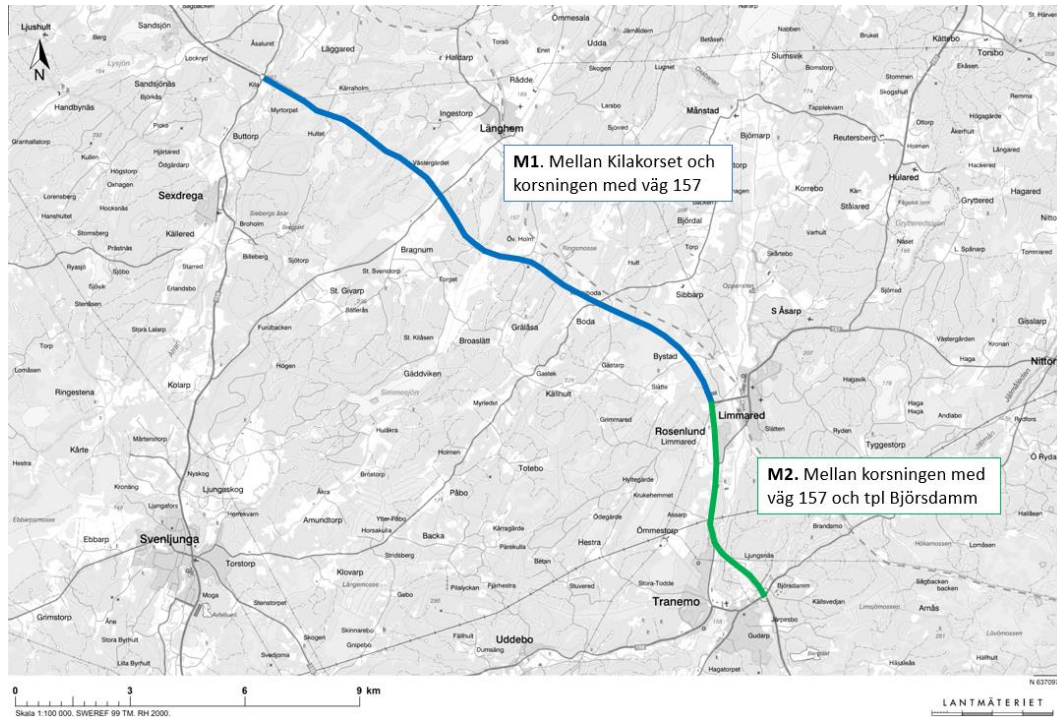
Nr	Åtgärd	Mål- uppfyllelse	Kostnads- intervall	Möjlig genomförandetid	Kommentar
T2	Bullerrensor innan cirkulationen vid Kilakorset söderifrån	+ A, B, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Kort sikt (År 2022–2026)	Översiktlig kostnadsuppskattning fr. TrV Underhåll vägmarkering år 2021.
T4	Stängning av hållplats Kärraholm	+ B, C, D, E, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Kort sikt (År 2022–2026)	Översiktlig kostnadsuppskattning fr. TrV Underhåll år 2021.

T6	Åtgärder för oskyddade trafikanter vid hållplats Tingarör och i korsning med väg 1676	+ A, B, F	1 – 10 miljoner kr	Medellång sikt (År 2026–2033)	Översiktlig kalkyl för totalkostnad inkl. byggherrekostnad framtagen 2022.
T9	Stängning av hållplats Platö	+ B, C, D, E, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Kort sikt (År 2022–2026)	Översiktlig kostnadsuppskattning fr. TrV Underhåll år 2021.
T13	Åtgärder för oskyddade trafikanter vid hållplats Kindsboda och i korsning med väg 1673	+ A, B, F	1 – 10 miljoner kr	Medellång sikt (År 2026–2033)	Totalkostnad inkl. 35 % byggherrekostnad. Prisnivå 2021-09.
T14	Montering av ATK I korsning med väg 1673	+ B, C, D, E	1 – 10 miljoner kr	Medellång sikt (År 2026–2033)	Totalkostnad inkl. 35 % byggherrekostnad. Prisnivå 2021-09.
T16	Ombyggnation av korsning med väg 1675	+ B, C, D, E, F	1 – 10 miljoner kr	Medellång sikt (År 2026–2033)	Totalkostnad inkl. 35 % byggherrekostnad. Prisnivå 2021-09.
T17	Montering av ATK i korsning med väg 1675	+ B, C, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Medellång sikt (År 2026–2033)	Totalkostnad inkl. 35 % byggherrekostnad. Prisnivå 2021-09.
T20	Stängning av hållplats Limmareds säteri	+ B, C, D, E, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Kort sikt (År 2022–2026)	Översiktlig kostnadsuppskattning fr. TrV Underhåll år 2021.
T22	Åtgärder för förbättrad framkomlighet i korsning med väg 1587	+ B, C, D, E, F	10 – 20 miljoner kr	Medellång sikt (År 2026–2033)	Totalkostnad inkl. 35 % byggherrekostnad. Prisnivå 2021-09.
T23	Trimningsåtgärder i trafikplats Björdsdamm	+ B, C, D, E, F	10 – 20 miljoner kr	Medellång sikt (År 2026–2033)	Totalkostnad inkl. 35 % byggherrekostnad. Prisnivå 2021-09.
T27	Kartlägga behov av sidoområdesåtgärder	+ B, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Kort sikt (År 2022–2026)	Kostnadsuppskattning fr. 2021.



**Åtgärds paket 2B** innehåller åtgärdsförslag för mötesfri landsväg med hastighetsbegränsning 100 km/tim. Åtgärderna beskrivs mer ingående i bilaga 2B. Åtgärder på sträckan betecknas med bokstaven ”M” följt av en numrering.

För paket 2B har delsträcka 2 delats in i två delsträckor, M1 och M2, med utgångspunkt från vägens karaktär, trafikflöden, samt för att underlätta för fortsatt planeringsarbete. Delsträckornas utbredning framgår av Figur 20 nedan.



Figur 20. Utbredning av delsträcka M1 respektive M2.

Den första delsträckan benämns M1 är cirka 14,9 km och sträcker sig mellan korsningen med väg 154 (Kilakorset) fram till och med korsningen med väg 157 vid Limmared. Delsträcka M2 är cirka 5,6 km och tar vid söder om korsningen med väg 157 och sträcker sig till och med trafikplats Björdsdamm (korsningen med väg 156) i södra Tranemo, se Figur 20.

Översiktliga principförslag avseende ombyggnation till mötesfri landsväg har tagits fram med utgångspunkt från VGU 2020 och VGU 2022. Principförslagen syftar till att visa på åtgärdens genomförbarhet och för att fungera som underlag för framtagande av GKI. En GKI och en SEB har tagits fram för respektive delsträcka (M1 respektive M2). Åtgärderna kommer att kräva formell planläggningsprocess (vägplan).

Mötesfri landsväg med 40 procent omkörningsbara sträckor innebär att sträckan ska ha sammanlagt cirka åtta km omkörningssträcka i vardera riktningen mellan Kilakorset och Tranemo. Förslag på omkörningssträckor har tagits fram för att påvisa genomförbarheten av åtgärd M1 och M2. Föreslagen placering av omkörningssträckor redovisas översiktligt i Bilaga 5.

Ombyggnationen till mötesfri landsväg och den breddning som det medför, innebär att befintligt viltstängsel på sträckan behöver anpassas till ny vägbredd. Vidare krävs anpassningar på de platser där

befintliga väganslutningar tas bort, samt där korsningar byggs om eller där planskilda korsningar anläggs.

Åtgärden innebär att nya räcken sätts upp, såväl mitträcke som sidoräcken där det krävs. På de platser där busshållplatser stängs, byggs hållplatsfickorna bort i samband med att väg 27 breddas. Flera enskilda väganslutningar stängs för att möjliggöra för mittseparering och höjd hastighetsbegränsning. Ny enskild väg anläggs för att skapa ny färdväg för när befintliga anslutningar tas bort.

Åtgärden avser att väg 27 breddas genomgående för att möjliggöra för vägrensseparatoring av GCM-trafik (endast M1) och för att inrymma mitträcke (M1 och M2). Då sträckan är utpekat funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för godstrafik, har även hänsyn tagits till det faktum att vägbredden ska möjliggöra för dispenstrafik med bredd upp till 4,5 m. Vägen breddas även för att inrymma omkörningssträckor (2+1 resp 2+2).

Delsträcka M1 omfattar huvudsakligen följande delåtgärder utöver genomgående breddning:

- Breddning av bro över Ätran
- Anläggande av s.k. ögla för vänstersväng mot enskild väg till Kärraholm
- Stängning/rivning av väganslutning från väg 1674 till väg 27 vid Västergärdet
- Anläggande av ny trafikplats och gc-port i korsningen med väg 1676 Tingarör
- Åtgärder för oskyddade trafikanter vid hållplats Kindsboda och i korsning med väg 1673
- Ny vägbro för enskild väg vid Yttre Holm
- Ny vägbro för enskild väg vid Bystad
- Anläggande av cirkulationsplats i korsning med väg 157
- Anläggande av två st faunabroar för storvilt
- Anläggande av faunapassage för småvilt
- Anläggande av nya busshållplatser (2 lägen) i ny trafikplats i korsning med väg 1676 (nuvarande hpl Tingarör).
- Uppsättning av ATK i båda riktningar vid Kindsboda (korsning med väg 1673).
- Anläggande av cirkulationsplats i korsning med väg 157.
- Stängning (rivning) av följande hållplatser: Kärraholm, Västergärdet, Platö, Holm och Bystad
- Anläggande av belyst GC-väg mellan ny cirkulationsplats i korsning mellan väg 27/väg 157 och Limmared, längd ca 1 km
- Rivning av befintligt faunastängsel och ny uppsättning utifrån ny vägbredd.
- Anpassningar på de platser där befintliga väganslutningar tas bort/rivs, samt anläggande av ny enskild väg
- Uppsättning av mitträcke och sidoräcke

Nedan presenteras en bedömning av måluppfyllnad utifrån uppsatta ÄVS-mål för delsträcka M2, samt bedömd totalkostnad utifrån framtagna GKI. Utförligare målutvärdering framgår av bilaga 8 samt framtagna SEB. Föreslagna åtgärder på denna sträcka framgår tillsammans med måluppfyllnad och uppskattad totalkostnad av Tabell 8. Här framgår även möjlig på genomförandetid.

Tabell 8. Föreslagna åtgärder för åtgärds paket 2B, delsträcka M1 mellan Kilakorset (väg 154) till och med korsningen med väg 157 norra Limmared. \*Avser totalkostnad från GKI.

Nr	Åtgärd	Mål-uppfyllelse	Uppskattad totalkostnad	Möjlig genomförandetid	Kommentar
M1	Mötesfri landsväg mellan Kilakorset och Limmared norra	+ A, B, C, D, E, F - E, F	680 miljoner kr* (prisnivå sep 2021)	Lång sikt (År 2033 och framåt)	

\*Kostnadsbedömning GKI för M1 (2022)

Delsträcka M2 omfattar huvudsakligen följande delåtgärder utöver genomgående breddning av väg 27:

- Ombyggnation av korsning med väg 1675
- Ytterligare en ATK i korsning med väg 1675
- Stängning av vägenslutning till Limmared säteri
- Ny vägbro för enskild väg söder om korsning med väg 1675
- Åtgärder för förbättrad framkomlighet i korsning med väg 1587
- Breddning bef. bro över Månstadsån
- Rivning av bro över väg 27
- Ny vägbro för enskild väg inkl gc-trafik vid Ljungsnäs
- Ny vägbro för enskild väg norr om bro över Jälmån
- Breddning av bro över Jälmån
- Trimmingsåtgärder i tpl Björdsdamm, korsning med väg 156
- Anläggande av två st faunabroar för storvilt
- Anläggande av faunapassage för småvilt
- Stängning (rivning) av följande hållplats: Limmared säteri
- Rivning av befintligt faunastängsel och nyuppsättning utifrån ny vägbredd
- Anpassningar på de platser där befintliga vägenslutningar tas bort/rivs, samt anläggande av ny enskild väg
- Uppsättning av mitträcke och sidoräcke

Nedan presenteras en bedömning av måluppfyllnad utifrån uppsatta ÅVS-mål för delsträcka M2. Utförligare målutvärdering framgår av bilaga 8 samt framtagen SEB. Föreslagna åtgärder på denna sträcka framgår tillsammans med måluppfyllnad och uppskattad totalkostnad av Tabell 9. Här framgår även möjlig på genomförandetid.

Tabell 9. Föreslagna åtgärder för åtgärds paket 2B, delsträcka M2 som sträcker sig från söder om korsningen med väg 157 norra Limmared till och med trafikplats Björdsdamm (väg 156).

Nr	Åtgärd	Mål-uppfyllelse	Uppskattad totalkostnad*	Möjlig genomförandetid	Kommentar
M2	Mötesfri landsväg söder om Limmared norra v 157 – tpl Björdsdamm v 156	+ A, B, C, D, E, F - E, F	327 miljoner kr (prisnivå sep 2021)	Lång sikt (År 2033 och framåt)	*Avser totalkostnad från framtagen GKI

\*Kostnadsbedömning GKI för M2 (2022)

### Delsträcka 3, mellan Tranemo (trafikplats Björdsdamm) och länsgränsen till Jönköpings län

Delsträcka 3 avser sträckan mellan Tranemo (tpl Björdsdamm) och länsgränsen som är cirka 14,1 km. Denna sträcka har lägre trafikmängder än delsträckorna norr om Tranemo. Det saknas faunastängsel på sträckan. Åtgärder för denna sträcka beskrivs mer detalj i bilaga 3. Fokus för åtgärder på delsträcka 3 är trafiksäkerhetsåtgärder på sträcka.

Föreslagna åtgärder på denna sträcka framgår tillsammans med måluppfyllnad och uppskattad totalkostnad av nedanstående tabell. Här framgår även möjlig på genomförandetid. Åtgärderna beskrivs mer ingående i bilaga 3. I bilagan framgår även bortsorterade åtgärder för berörd delsträcka. Utförligare målutvärdering framgår av bilaga 8 *Utvärdering åtgärder per delsträcka*. Åtgärdernas placering finns översiktligt redovisade i Bilaga 5.

Tabell 10. Föreslagna åtgärder för paket 3 som avser delsträcka 3 mellan Tranemo (trafikplats Björdsdamm) och länsgränsen till Jönköpings län.

Nr	Åtgärd	Mål- uppfyllelse	Kostnads- intervall	Möjlig genomförandetid	Kommentar
S1	Faunastängsel med barriärbrytande åtgärder	+ B, D, E	Mer än 20 miljoner kr	Lång sikt (År 2033 och framåt)	Översiktlig kostnadsuppskattning från 2021. Medelstildelning i nationell infrastrukturplan och sker i prioritering med andra sträckor som har behov av faunaanpassning.
S2	Stänga anslutningar	+ B, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Medellång sikt (År 2026–2033)	Översiktlig kostnadsuppskattning från 2021. Kostnad för administration kring hantering av stängningsärenden är inte med i kostnadsuppskattningen.
S3	Mitt- och sidoräffling	+ B, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Medellång sikt (År 2026–2033)	
S5	Kartlägga behov av sidoområdesåtgärder	+ B, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Kort sikt (År 2022–2026)	Genomförs med utgångspunkt från tidigare genomförd problemstudie (WSP, 2005). Åtgärd samordnas lämpligen med åtgärd T29.

### Övriga tänkbara åtgärder för sträckan som helhet

Åtgärder som avser sträckan som helhet eller som berör en plats som inte är lokaliserad direkt utmed väg 27 betecknas med bokstaven "H" och beskrivs mer i detalj i bilaga 4. Dessa åtgärder utvärderas enbart utifrån ÅVS-mål i Tabell 11. Här framgår även möjlig på genomförandetid.

Tabell 11. Föreslagna åtgärder som är gemensamma för utredningssträckan som helhet.

Nr	Åtgärd	Mål-uppfyllelse	Kostnadsintervall	Möjlig genomförandetid	Kommentar
H1	Översyn av bytespunkter för kombinationsresor	+ F	Mindre än 1 miljon kr	Kort sikt (År 2022–2026)	Samordnas med planerade åtgärder på Kust till kustbanan. Prisnivå 2021.
H2	Riktade informationsinsatsers		Kan ej bedömas/Ej relevant	Kort sikt (År 2022–2026)	
H3	Översyn av kollektivtrafikens trafikering	+ F	Kan ej bedömas/Ej relevant	Kort sikt (År 2022–2026)	
H4	Minska bytestiden mellan buss och tåg i Limmared	+ F	Kan ej bedömas/Ej relevant	Medellång sikt (År 2026–2033)	
H5	Anläggande av nytt hållplatsläge för buss i Limmared	+ B, C, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Medellång sikt (År 2026–2033)	Åtgärd på kommunal gata utanför den sträcka på väg 27 som utreds inom studien. Prisnivå 2021.

Fortsättningsvis kommer endast sammanfattning av åtgärder, förslag på åtgärds paket samt utvärdering av dessa att redovisas i huvudrapporten. Som komplement till de kollektivtrafikrelaterade åtgärder som framkommit under arbetet med studien, har en översiktlig översyn av nuvarande linjenätssystem genomförts som en fristående utredning framtagen av AFRY.

### 6.3. Utvärdering av åtgärder per delsträcka

Åtgärdsförslag avseende delsträcka 1–3 utvärderas gentemot ÅVS-mål, nationella och regionala mål, såväl som lokala mål i bilaga 8 *Utvärdering åtgärder per delsträcka*. Tänkbara åtgärder för delsträcka 1 och 3 har utvärderats i relation till att inte göra någonting alls, ett så kallat nollalternativ. För delsträcka 2 har de två åtgärdspekten (2A och 2B) ställts mot varandra avseende bedömning av måluppfyllelse. För åtgärdspaket 2B har fullständig samlad effektbedömning genomförts för delsträcka M1 och M2.

#### Sammanfattning utvärdering delsträcka 1, mellan Aplaredsmotet och Kilakorset

Den sammanvägda bedömningen för tänkbara åtgärder på delsträcka 1 är att åtgärderna bedöms ha positiv inverkan på såväl nationella som regionala mål. Borttagande av hållplats Grändvägen och Sågbacken ger minskad måluppfyllelse i viss utsträckning då avståndet till närmsta hållplats ökar för ett fåtal resenärer.

Även gentemot kommunala mål bedöms föreslagna åtgärder ha god måluppfyllelse, främst för Borås stad och Svenljunga kommun. Åtgärderna bedöms övervägande ha positiv inverkan på de ÅVS-mål som rör kollektivtrafik och hållplatser. Utvärderingen i sin helhet framgår av Bilaga 8.

#### Sammanfattning utvärdering delsträcka 2, mellan Kilakorset och Tranemo (tpl Björddamm)

För delsträcka 2 har de två åtgärdspekten 2A och 2B ställts mot varandra avseende bedömning av måluppfyllelse. Sammantaget bedöms båda åtgärdspekten bidra både positivt och negativt till funktions- och hänsynsmål.

Åtgärdspaket 2A har god måluppfyllnad avseende nationella och regionala mål. Avseende regionala mål bedöms 2A ha något sämre måluppfyllnad än 2B för samtliga trafikslag med undantag för oskyddade trafikanter.

Åtgärdspaket 2B bidrar starkt till måluppfyllelse med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet för motorfordonstrafik på sträckan som helhet. Det finns flera aspekter som motverkar målen för 2B, bland annat negativ klimatpåverkan. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som rör sig längs väg 27 försämras, men förbättras på de platser där det är möjligt att korsar väg 27. Möjligheten att korsar väg 27 försämras vilket motverkar bland annat funktionsmål samt flera regionala- och lokala mål.

Gemensamt för måluppfyllnaden för både 2A och 2B, är att den försämrade tillgängligheten till totalt antal hållplatser påverkar vissa användargrupper. Det hamnar i målkonflikt med mål med avseende på att kollektivtrafik med buss blir mer attraktivt i och med att restiden kan reduceras när antalet hållplatser minskar.

Åtgärdspaket 2A bedöms bidra till måluppfyllnad avseende de kommunala målen i högre utsträckning än för 2B, då paketet har bättre måluppfyllnad avseende hållbart resande (inkl. gång- och cykel).

För paket 2B har fullständig samlad effektbedömning genomförts med samhällsekonomisk kalkyl. För delsträcka M1 visar de beräknade effekterna på en lönsam samhällsekonomisk investering som en konsekvens av den ökade trafiksäkerheten i kombination med minskad restid. Lönsamheten dras ner något på grund av att inga åtgärder genomförs för att skydda oskyddade trafikanter längs med vägen samt den ökade fordonskostnaden.

EVA-kalkyl för M1 visar att åtgärden är lönsam med NNKidu<sup>5</sup> på 0,95. Vid NNK-värde över 1,0 klassificeras objektet ha hög lönsamhet och vid negativt NNK värde klassificeras objekt som olönsamma. Den största positiva effekten är avseende trafiksäkerhet för motorfordonstrafik. Näst störst positiv effekt är avseende restid. Något negativ effekt avseende fordonskostnad.

Utvärderingen i sin helhet framgår av Bilaga 8.

### **Sammanfattning utvärdering delsträcka 3, mellan Tranemo (tpl Björdsdamm) och länsgränsen**

Tänkbara åtgärder på delsträcka 3 bidrar både positivt och negativt till funktions- och hänsynsmål. Åtgärderna bedöms förbättra för främst personbilstrafik och godstrafik vilket innebär att fler män än kvinnor påverkas positivt av åtgärderna. På sträckan går viss skolskjutstrafik vilket medför att barn- och ungdomar gynnas av åtgärderna. Framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter försämras vilket påverkar kvinnor, barn och ungdomar i större utsträckning än män.

Anläggande av faunastängsel är en effektiv åtgärd för att hindra storvilt från att korsa en väg och på så sätt minimera risken för kollision mellan motorfordonstrafik och viltet. Anläggande av faunastängsel på aktuell sträcka kommer dock ha en negativ effekt på viltets rörlighet och bli en barriär. Barriäreffekten blir en målkonflikt med avseende på de mål som rör människors framkomlighet vilket också påverkar mål som berör hälsa.

Föreslagna åtgärder bidrar till regionala mål kopplat till hållbart resande har låg måluppfyllnad. Framkomligheten på sträckan blir med robust då olycksfrekvensen avseende viltolyckor minskar. För gång- och cykeltrafikanter har åtgärderna enbart negativa effekter då möjligheten att korsa väg 27 begränsas. Att möjligheten att ta sig till fots i området begränsas, påverkar möjligheten till hållbart resande.

Föreslagna åtgärder påverkar kommunala mål i Tranemo kommun. Påverkan är delvis positiv med anledning av faunastängsel med barriärbrytande åtgärder som bidrar till att utveckla infrastrukturen. Avseende bidrag till ett hållbart samhälle med lokala och goda kommunikationer, bidrar åtgärderna till viss del negativt då åtgärderna bidrar till att begränsa rörligheten för människor och djur. Att möjligheten att röra sig till fots i området begränsas är inte i linje med målet om ett hållbart samhälle med fokus på det lokala.

Åtgärderna bedöms delvis ha positiv inverkan på ÅVS-mål. För två av ÅVSens mål varken bidrar till eller motverkar åtgärderna målen. Det finns inga direkta målkonflikter sett till ÅVS-mål för delsträcka 3.

Utvärderingen i sin helhet framgår av Bilaga 8.

---

<sup>5</sup> NNKidu= Nettonuvärdekvoten med avseende på investeringskostnad samt drift- och underhållskostnad

## 7. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

Denna rapport rekommenderar ca 30 åtgärder, som får genomföras i mån av resurser och årlig medelstildelning. Konkurrensen om tilldelade medel är hård och många år kan gå innan en enskild åtgärd blir genomförd. Likaså ska åtgärder genomföras i samklang med detaljplaner och annan planering.

Rekommenderade åtgärder redovisas tillsammans med förslag på tid för genomförande samt kostnadsbedömning i Tabell 6–Tabell 11 i kap 6. Ansvarig organisation framgår för respektive åtgärd i aktuell åtgärdsbilaga.

Studiens resultat visar att föreslagna åtgärder på delsträcka 1 (Aplared – Kilakorset) och delsträcka 3 (Tranemo – längsgräns Jönköpings län), har god måluppfyllnad för studiens mål, såväl som till nationella-, regionala- och lokala mål. Det är åtgärder som kan genomföras oberoende av varandra, även inom respektive delsträcka i hög utsträckning. Övriga åtgärder som är aktuella för sträckan som helhet redovisas i Tabell 11.

För delsträcka 2 Kilakorset – Tranemo föreslås delvis större ombyggnationer (över 50 mnkr) där det är VGR som tar beslut om eventuellt genomförande i samband med revideringar av regional plan. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund deltar och samordnar kommunernas inspel och prioriteringar. I den processen kan de av Trafikverket nu framtagna kostnadsunderlagen och effektbedömningarna användas. För paket 2B (2+1-väg) har effektbedömning genomförts med samhällsekonomisk kalkyl för både delsträcka M1 och M2. Vid remissversionen av aktuell studie var inte effektbedömning för delsträcka M2 färdig.

För delsträcka 2 Kilakorset – Tranemo har även ett åtgärdspaket med fokus på punktåtgärder i syfte att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet arbetats fram. Åtgärdspaketet benäms 2A.

På delsträcka 1 har Svenljunga kommun i juli 2022 påbörjat detaljplanearbete för att möjliggöra utveckling av industriområde Lockryd. Den största etableringen som planeras på området är en batterifabrik. Hur den planerade etableringen kommer att påverka trafikflöde och kapacitet på väg 27 är vid slutförandet av denna åtgärdsvalsstudie inte utrett i detalj, men den övergripande bedömningen från Trafikverket är att nuvarande och framtida kapacitet på väg 27 klarar en tillkommande etablering av en batterifabrik i Lockryd. De åtgärder som föreslås inom studien bedöms bidra positivt till den planerade utbyggnaden av industriområde i Lockryd. Inför eventuellt genomförande av föreslagna åtgärder kommer hänsyn tas till då aktuella förutsättningar.

Trafikverket har också för avsikt att genomföra en fördjupad utredning för att särskilt studera anslutningspunkter, hållplatslägen m m vid Lockryd när besked lämnats om etablering av batterifabrik i området. Den nu genomförda ÅVS:en för stråket väg 27 kommer att utgöra ett underlag i det utredningsarbetet. Trafikverket har löpande dialog och samarbete med kommunen om etableringen i Lockryd utanför arbetet med denna studie.



Utifrån rekommenderade åtgärder i denna ÅVS formulerar Trafikverket ett ”beslut om fortsatt hantering”, där endast de åtgärder finns med som ligger under Trafikverkets rådighet och som kan få en finansiering de närmaste åren. Därför finns ett betydande antal åtgärder som föreslås inom denna studie, men som ändå inte kommer att genomföras i närtid. Ett antal åtgärder vilar också på Västtrafik och/eller berörda kommuner att genomföra. Även här sker genomförandet utifrån tillgängliga resurser och egna prioriteringar. Samtliga rekommenderade åtgärder – statliga, regionala eller kommunala – registreras i Trafikverkets så kallade åtgärdsbank för framtida hantering.

## Källor

Baltic Link Association, <http://www.baltic-link.se> [2021]

Borås Stad, Visionen om framtidens Borås,  
<https://www.boras.se/kommunochpolitik/visionenomframtidensboras.4.46966c1e1580c421fba95bfo.html> [2022-02-03]

Länsstyrelsen, Informationskarta Västra Götaland, Länsstyrelsernas WebbGIS ([lansstyrelsen.se](https://lansstyrelsen.se)) [2021]

Länsstyrelsen, VISS Vattenkartan, <https://viss.lansstyrelsen.se/Maps.aspx> [2022]

Naturvårdsverket 2019, Beräkningsverktyg för transportutsläpp, version nr 3

Näringsliv Ulricehamn AB 2022, <https://www.vastsverige.com/cykla-och-vandra-i-sjuharad/> [2022-06-02]

Regeringskansliet 2021, <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> [2021]

Riksantikvarieämbetet 2022, <https://app.raa.se/open/fornsok/> [2022-02-17]

Statistiska centralbyrån, SCB, Statistik om vanliga yrkens fördelning på män och kvinnor 2019  
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/yrkesregistret-med-yrkesstatistik/pong/statistiknyhet/yrkesregistret-med-yrkesstatistik/> [2021]

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU), 2021, Jordartskarta och Berggrundskarta

Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU), 2022, Artdatabanken

Trafikverket 2011. Dispenstransporter - en handbok. Undantag för breda, långa och tunga vägtransporter

Trafikverket och SKL 2012. Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik

Trafikverket 2015, Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur, en rapport från forskningsprogrammet TRIEKOL

Trafikverket, Sveriges kommuner och Landsting, 2016, VGU-guide, Vägar och gators utformning, stödjande kunskap, 2016:083

Trafikverket 2016, Vägplan väg 27, viltstängsel, Tranemo och Svenljunga kommun, TRV 2014/54034

Trafikverket 2017a, ÅVS väg 27 Tranemo, sträckan Kroksjön-Limmared, TRV 2014/89322

Trafikverket 2017b, Riskanalys och åtgärdsanalys väg 27 Ljungsnäs vattentäkt, TRV 2017/112225

Trafikverket 2018a, Trafikförslag väg 27 tpl Aplared, busshållplatser alt ”Ulricehamnsmotet” Planskiss 2018-10-03

Trafikverket 2019a, Riktlinje Landskap, TDOK 2015:0323

Trafikverket 2019b, Projektspecifikation. Projektspecifikation ÅVS väg 27, Kilakorset – länsgräns, Svenljunga och Tranemo kommun. TRV 2019/63136

Trafikverket 2019c, Åtgärdsvalsstudie Väg 27, korsningarna vid Västergärdet och Tingarör, Tranemo kommun, TrV 2018/99122

Trafikverket 2020a, Krav – VGU, Vägar och gators utformning, 2020:029.

Trafikverket 2020b, Råd – VGU, Vägar och gators utformning, 2020:31

Trafikverket 2020c, Bygg om eller bygg nytt – Kapitel 6 Trafiksäkerhet, version 2020-06-15

Trafikverket 2020d, Nationell vägdatabas NVDB. <http://www.nvdb.se/sv> [2020-12]

Trafikverket 2020e, Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan Borås-Kalmar/Karlskrona

Trafikverket, 2020f, Åtgärdsvalsstudie väg 156 inom Västra Götaland, trafiksäkerhet och tillgänglighet

Trafikverket 2021, Effektsamband för transportsystemet, version 2021-04-01

Trafikverket 2022, Vägtrafikflödeskartan, <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation> [2022]

Tranemo kommun 2010, Tranemo kommuns översiktsplan 2009. Antagandeverision 2010-09-27

Tranemo kommun 2019, Skyddsföreskrifter för Ljungsnäs vattenskyddsområde

Tranemo kommun 2022, vision 2035, <https://www.tranemo.se/kommun-och-politik/fakta-om-kommunen/> [2022-06-02]

Transportstyrelsen 2019, <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Klimat/sparsam-korning/> [2020-10]

Transportstyrelsen, 2020, Strada uttagswebb, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/Olycksstatistik/om-strada/anvandarstod1/strada-uttagswebb/> [2020-12-17]

Vattenfall 2021a, Information om Vindkraftspark Grönhult , <https://group.vattenfall.com/se/var-verksamhet/vindprojekt/gronhult> [2021-12-02]

Vattenfall 2021b, Vindkraftspark Grönhult Möte med närboende och allmänhet 1 25 februari 2021, <https://group.vattenfall.com/se/siteassets/sverige/var-verksamhet/vindprojekt/gronhult/2021-02-25-mote-med-narboende-presentation-gronhult.pdf> [2021-12-02]

Västra Götalandsregionen 2016a, Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland, programperiod 2017-2020 med långsiktig utblick till 2035

Västra Götalandsregionen 2016b, Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

Västra Götalandsregionen 2018, Västtågsutredningen huvudrapport- en komplettering av Målbild Tåg 2035 med nya stationer (Remissutgåva)

Västra Götalandsregionen 2021, Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 Hållbara resor i Västra Götaland

Västtrafik 2014, Utrustningshandboken, andra uppdaterade upplagan. [www.vt-pool.com](http://www.vt-pool.com) [2021-02-19]

Västtrafik 2020, Utveckling av pendelparkering/ kombinationsresande- Gemensamma riktlinjer och strategiska framgångsfaktorer, version 1.0

WSP 2005, Väg 27 – Problemstudie för sträckan väg 154 (Kilakorset) – länsgränsen mot F-län.

## Bilagor

Bilaga 1. Tänkbara åtgärder delsträcka, Aplaredsmotet och Kilakorset

Bilaga 2A. Tänkbara åtgärder delsträcka 2, Kilakorset och Tranemo, vid hastighetsbegränsning 90 km/tim

Bilaga 2B. Tänkbara åtgärder delsträcka 2, Kilakorset och Tranemo för mötesfri landsväg

Bilaga 3. Tänkbara åtgärder söder om Tranemo

Bilaga 4. Övriga tänkbara åtgärder för sträckan som helhet

Bilaga 5. Kartöversikt av föreslagna åtgärder per delsträcka

Bilaga 6. Deltagarlista workshop

Bilaga 7. Översikt brister från workshop

Bilaga 8. Utvärdering åtgärder per delsträcka

Bilaga 9. Bortvalda åtgärder

Bilaga 10. Resultat från ENVA kalkyl mötesfri landsväg

Bilaga 11. Klimatkalkyl väg 27, Kilakorset v 154 – Limmared norra v 157 (M1)

Bilaga 12. Klimatkalkyl väg 27, Söder om Limmared norra v 157 - Trafikplats Björdsdamm v 156 (M2)

Bilaga 13. Samlad effektbedömning (SEB), väg 27, Kilakorset v 154 – Limmared norra v 157 (M1)

Bilaga 14. Samlad effektbedömning (SEB), väg 27, Söder om Limmared norra v 157 - Trafikplats Björdsdamm v 156 (M2)

## Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:	

.....  
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

## Avslut av studie

.....  
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....  
Godkänt - datum och underskrift av chef



Bilaga 1 till ÅVS väg 27 – Väg 154 (Kilakorset) till länsgräns

## Tänkbara åtgärder delsträcka 1 mellan Aplaredsmotet och Kilakorset

### 1. Bakgrund

Sträckan mellan Aplaredsmotet och Kilakorset är cirka 6,7 km och är sedan tidigare utbyggd till 2+1 väg med mittseparering. Hastighetsbegränsningen är 100 km/tim och det är viltstängsel utmed båda sidor av vägen. Fokus för åtgärder på sträckan norr om Kilakorset (väg 154) är hållplatsåtgärder.

Tidigare fanns det en hållplats utmed väg 27 söder om Aplaredsmotet, i anslutning till korsningen med Boråsvägen (Hpl Aplared rv 27). Via denna hållplats hade Aplaredsborna med omnejd tillgång till de direktlinjer som går på väg 27 mellan Tranemo/Svenljunga och Borås (linje 350 och 360). Denna hållplats stängdes år 2017 med anledning av trafiksäkerhetsbrister. Efter att hållplatsen togs bort har allmänheten efterfrågat en ny hållplats med tillgång till samma kollektivtrafikutbud. Kollektivtrafikresenärer har efter borttagandet av denna hållplats varit hänvisade till hållplats Aplaredsmotet som är lokaliserad vid pendelparkeringen intill Roasjövägen. Hållplats Aplaredsmotet trafikeras av linje 303 (Långhem – Borås) och linje 361 (Svenljunga – Borås) som är lågtrafiklinjer. Linje 303 är anpassad efter skoltider och linje 361 ersätter linje 360 på kvällar och helger. Linje 303 och 361 kör via Målsryd och Gånghester in mot Borås och trafikerar därför inte väg 27 mellan Aplared och Borås.

I *Åtgärdsvalsstudie Kust till Kustbanan Borås–Kalmar/Karlskrona* (Trafikverket, 2020e) föreslås att sträckan mellan Borås och Tranemo ska trafikeras med regionalstågstrafik. På sträckan mellan Borås och Tranemo föreslås att tågtrafiken gör uppehåll i Hillared, Långhem och Grimsås. Inget tåguppehåll planeras i Aplared eller Målsryd.

Med anledning av att det inte planeras någon station i Aplared, framhåller såväl Borås stad som Västtrafik, att det är av vikt att bussar i linjetrafik fortsatt trafikerar Aplared. Västtrafik menar att på längre sikt, om tågstopp i Långhem och Hillared blir verklighet, kommer trafikeringen med linje 303 sannolikt att reduceras. Enligt gällande trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, 2021), ingår aktuell sträcka på väg 27 i de prioriterade stråk som bedöms viktiga för att knyta samman Västra Götaland och regionen med omlandet.

Vidare är det angeläget att resandet mellan Aplared, Målsryd, Gånghester och Dalsjöfors fungerar väl eftersom Dalsjöfors är serviceort i östra kommundelen med både kommunal och kommersiell service. Borås Stad arbetar med att stärka kommunens serviceorter. Som en del i det arbetet är ett mål att förbättra kopplingen mellan serviceorterna och omkringliggande småorter.



## 2. Tänkbara åtgärder

Nedan beskrivs föreslagna åtgärder på delsträcka 1 med bedömning av måluppfyllnad. Effekter och konsekvenser beskrivs i senare avsnitt.

Föreslagna åtgärder för denna delsträcka benämns med "N" följt av ett nummer. Åtgärder som valts bort (Nej) är skrivna med grå färg och hanteras ej vidare. Dessa åtgärder har i regel inte kostnadsbedömts.

Redovisade kostnadsuppskattningar avser anläggningskostnader (Total kostnad från start av planlägningsarbetet till och med slutfört byggande inkl. byggherrekostnad). Kostnaderna är översiktlig bedömda och baseras på schablonmässiga kostnader samt erfarenhet från tidigare projekt. Kostnaderna är i detta tidiga skede vidhäftade med en stor osäkerhet, som uppskattas till +/- 50 %. Kostnaderna har delats in i fyra intervall enligt Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Intervall för redovisning av åtgärdernas totalkostnad.

Åtgärden bedöms kosta mindre än 1 miljon kr
Åtgärden bedöms kosta 1 – 10 miljoner kr
Åtgärden bedöms kosta 10 – 20 miljoner kr
Åtgärden bedöms kosta mer än 20 miljoner kr
Kan ej bedömas/Ej relevant

### N1 Fortsatt utredning om utökad kollektivtrafik i Aplaredsmotet

Anläggande av hållplatser utmed väg 27 vid Aplaredsmotet är en av de tänkbara åtgärder som lyfts under arbetet med åtgärdsvalsstudien. Åtgärdsförslaget har diskuterats tidigare och ungefärliga skisser togs fram innan denna ÅVS påbörjades. Trafikverket har därför valt, att inom ramen för ÅVS:en, studera möjligheten att anlägga hållplatser utmed väg 27 i Aplaredsmotet. Det har genomförts på en översiktlig nivå med avseende på genomförbarhet och trafiksäkerhet.

Studerat förslag avsåg separata av- och påsvängskörfält för buss utmed väg 27 tillsammans med nya hållplatslägen (ett per köriktning) i trafikplatsen. Vidare föreslogs gångbanor för att koppla samman nya hållplatser med befintlig gång- och cykelbana utmed väg 1664. Befintlig hållplats vid pendelparkeringen (Hållplats Aplaredsmotet) föreslogs vara kvar för att fortsatt trafikeras av de lågtrafiklinjer som trafikerar Målsryd och Gånghester på sträckan mellan Aplared och Borås.

Resandet från nuvarande hållplats Aplaredsmotet var under 2018 och 2019 lågt, med cirka 60 resenärer per månad enligt Västtrafiks stämpingsstatistik. I denna statistik ingår inte digitalt köpta biljetter vilket gör siffran mycket osäker i och med att den typen av biljettköp ökade kraftigt vid den aktuella tidpunkten.

Genom att anlägga en hållplats utmed väg 27 ser Västtrafik en potential i ett ökat resande och bedömer att nya hållplatslägen utmed väg 27 i Aplaredsmotet har potential att generera i genomsnitt 30 arbetspendlare per vardagsdygn. Prognosen baseras på främst på befolkningsstatistiken i Aplared och hur många som kan tänkas arbetspendla och skolpendla regelbundet. Fritidsresor har inte beaktats i prognosen.

Västtrafiks övergripande bedömning utifrån Trafikförsörjningsprogrammet är att Aplared, som en av de större tätorterna i stråket, fortsatt ska ha tillgång till det prioriterade stråket. Enligt Västtrafik är potentialen för ny hållplats i Aplaredsmotet inte främst är kopplad till pendelparkeringen. Aplared är en relativt tätbefolkad ort och de allra flesta når den föreslagna hållplatsen på gångavstånd inom 1 km. Västtrafik ser även att det finns potential för cykling till Aplaredsmotet, med cirka 600 personer inom 2,5 km avstånd från hållplatsen (10 min cykling). Vidare har kollektivtrafiken en viktig roll för fritidsresor, för att unga ska ha möjlighet att delta i aktiviteter utan att bli skjutsade hela vägen. Här är stråktrafiken attraktivare då utbudet är större än för den lokala linjen och för att äldre ska kunna resa (seniorkorten i Borås gäller endast utanför högtrafik).

Trafikverket bedömer att tidigare föreslagen åtgärd, med eget kollektivtrafikskörfält i trafikplatsen, skulle bidra till försämrad trafiksäkerhet i trafikplatsen. Med utgångspunkt från det, beslutas att inte arbeta vidare med en hållplats i trafikplatsen. Trafikverket och Västtrafik kommer under år 2022 gemensamt att utreda behovet av ökad kollektivtrafik på sträckan Svenljunga-Borås. Av den anledningen rekommenderas en fortsatt utredning avseende kollektivtrafikförsörjning i Aplaredsmotet.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
N1	e	2	-	Kan ej bedömas/Ej relevant	Ja	Västtrafik och Trafikverket

## N2 Utökad trafikering av befintliga hållplats Aplaredsmotet

Som alternativ åtgärd till N1 kan busstrafiken vid den befintliga hållplatsen som är belägen i anslutning till pendelparkeringen intill Roasjövägen utökas (åtgärd N2).

Som tidigare nämnts, trafikeras befintliga hållplats Aplaredsmotet idag av linje 361 och 303:

- **Linje 361** - ersätter linje 360 på kvällar och helger, då den trafikerar samma sträcka, men även kör via Hillared, Aplared och Gånghester. Linjen trafikerar med en avgång per riktning varannan timma.
- **Linje 303** - trafikerar mellan Borås resecentrum och Långhem med en avgång varje eller varannan timma i respektive riktning under vardagar. Linjen trafikerar de mindre orterna Långhem, Hillared, Aplared och Gånghester.

Att de direktlinjer som trafikerar på väg 27 (linje 350 och 360) skulle angöra befintlig hållplats i Aplaredsmotet är inte rimligt då det tar för lång tid och skulle försämra linjernas attraktivitet. En möjlighet är att utöka utbudet för linje 303 så att den trafikerar under en större del av dygnet för att möjliggöra arbetspendling. Med anledning av att linjen har förhållandevis lång restid, med många hållplatsstopp mellan Aplared och Borås, kommer linjen sannolikt inte att vara särskilt attraktiv för arbetspendling. I och

med fortsatt utredning av utökad kollektivtrafik i Aplaredsmotet (N1), är åtgärd N2 inte aktuell.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
N2		2	+ F	Ej kostnadsbedömd	Nej

### N3 Stängning av hållplats Grändvägen

Hållplats Grändvägen har trafiksäkerhetsbrister då det saknas säkra gånganslutningar för oskyddade trafikanter. Vidare saknas plattform. Resandet är lågt samtidigt som resandeunderlaget bedöms vara tunt. Med utgångspunkt från ovanstående, föreslås att hållplatsen stängs. Förslaget har tagits fram i dialog med Västtrafik.

Resenärer kan hänvisas till hållplats Aplaredsmotet (befintligt och föreslagen enligt åtgärd N1) som är belägen cirka två km norr om hållplats Grändvägen. Det är också möjligt att hänvisa till mer vältrafikerade hållplats Lockryd som ligger cirka tre km söder om hållplats Grändvägen.

Åtgärden innebär att hållplatsutrustningen tas bort samt att trafikeringen med buss i linjetrafik upphör (Västtrafik). Hållplatsfickan byggs bort (Trafikverket). Befintligt vägräcke slutar norr om hållplatslägena i anslutning till att hållplatsfickorna börjar. Räckesavslut behöver justeras när hållplatslägena tas bort (Trafikverket). Eventuellt kan vägräcken behöva förlängas i anslutning till hållplatslägena. Vid borttagande av läge B behöver anpassning ske med tanke på den anslutning som angränsar till hållplatsläget.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
N3	b, c, e, g	2, 3	+ B, C, E, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Västtrafik och Trafikverket

### N4 Anlägga trafiksäkra gånganslutningar till hållplats Sågbacken

I dagsläget saknas möjlighet att ta sig till fots mellan omgivande vägnät och hållplats Sågbacken som ligger utmed väg 27. Enda möjligheten för resenärer att ta sig till/från hållplatsen på ett trafiksäkert sätt är genom så kallad "Kiss & Ride", att bli lämnad/hämtad av en bil vid hållplatsen.

Inom studien har två alternativa lösningar studerats; att anlägga säkra gånganslutningar (Åtgärd N4) alternativt att stänga hållplatsen (Åtgärd N5). Åtgärdsförslag N4 avser anläggande av gångvägar mellan respektive hållplatsläge och närliggande gångväg, som passerar genom en vägport under väg 27. Det är en avsevärd höjdskillnad mellan befintlig gångbana och väg 27. Det medför att ett genomförande av åtgärden kan bli komplicerat, särskilt om anslutningarna ska följa gällande tillgänglighetskrav. Vidare kan anläggande av gångvägar utmed väg 27 medföra att befintligt viltstängsel behöver flyttas.

Gräns för väghållarskap avseende gånganslutningar skulle behöva utredas vidare innan åtgärd. Befintlig vägport har enskilt huvudmannaskap. Åtgärd kräver samordning och avtal med berörd enskild väghållare och berörd markägare. Åtgärdens genomförande är sannolikt avhängt att åtgärd kan genomföras som typfall 1.

Hållplats Lockryd som är beläget cirka 1,5 km söder om Sågbacken (via Sandsjövägen) trafikeras av fler busslinjer än hållplats Sågbacken och är en viktig bytespunkt. Gång- och cykelvägen som löper utmed Sandsjövägen kopplar samman området vid Sågbacken/Lockryd med hållplats Lockryd.

Med utgångspunkt från ovanstående resonemang, bedöms det inte finnas tillräckligt med motiv till åtgärd. Därmed föreslås att gånganslutningar inte anläggs utan att hållplatsen stängs (åtgärd N5).

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
N4	b, c, g	3	+ A	Ej kostnadsbedömd	Nej

### N5 Stängning av hållplats Sågbacken

Det går ej att komma till hållplats Sågbacken till fots då det helt saknas gånganslutningar. Vidare är hållplatsfickorna smala och det saknas plattform. Enligt Västtrafik har hållplats Sågbacken färre än 10 påstigande per dygn. Viss potential för ökat resande finns med anledning av närliggande bostadsbebyggelse, men bedöms vara förhållandevis låg.

Då det är komplicerat att anlägga säkra gånganslutningar till hållplatsen, föreslås att hållplatsen stängs. Förslaget har tagits fram i dialog med Västtrafik. Resenärer kan hänvisas till hållplats Lockryd som trafikeras av fler busslinjer. Det finns gång- och cykelväg mellan södra delen av Lockryd/Sågbacken och väg 27 vid Lockryd.

Åtgärden innebär att hållplatsutrustningen tas bort samt att trafikeringen med buss i linjetrafik upphör (Västtrafik). Hållplatsfickan byggs bort (Trafikverket). Resenärer hänvisas i stället till hållplats Lockryd som går att nå via en gång- och cykelbana. Vid hållplats Lockryd finns en pendelparkering för både bil och cykel.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
N5	b, c, e, g	2	+ B, C, E, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Västtrafik och Trafikverket

### N6 Tryckknapp för att uppmärksamma busschaufför på resenärer vid Lockryd

Hållplats Lockryd är en viktig bytespunkt på utredningssträckan. Hållplatsen har fler än 100 påstigande per dygn. Byten mellan läge A, som ligger på östra sidan av väg 27, i norrgående riktning, och läge B–F på västra sidan av väg 27 är vanligt förekommande. Vägport för planskild passage under väg 27 finns. Bytestiden kan vara så kort som 3 minuter enligt tidtabell. För att synliggöra för busschaufför på den västra sidan (läge B–F) att det kommer resenärer från östra sidan (läge A), föreslås att en tryckknapp monteras vid läge A. Knappen skulle då användas för att tända en lampa vid vändytan på västra sidan för att informera busschaufförer om att resenärer från läge A väntas inom kort.

Möjligheten att kunna signalera till busschauffören skapar en förväntan hos resenärerna som trycker på knappen att bussen ska vänta på dem. Buss i linjetrafik har en tidtabell att

följa vilket medför att det inte alltid är möjligt att vänta in resenärer. Sammantaget bedöms att åtgärden kan skapa fler problem än nyttan den genererar, varför det inte är aktuellt att gå vidare med åtgärden.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
N6	d, e	2	+ F - C	Ej kostnadsbedömd	Nej

### N7 Utöka bytestiden för bussbyte vid hållplats Lockryd

Hållplats Lockryd är en viktig bytespunkt för kollektivtrafikresenärer på utredningssträckan. Tidsmarginalen för byte är så lite som 3 minuter i vissa reserelationer. Genom att utöka bytestiden något skulle möjligheten till bussbyte förbättras.

För flera reserelationer är det även möjligt att byta vid hållplats Kilabro om byte inte hinns med vid Lockryd. Det finns ett värde i att denna möjlighet bibehålls. Vidare kan förändringar i linjenättrafikeringen bidra till att förbättra turtätheten vid Lockryd.

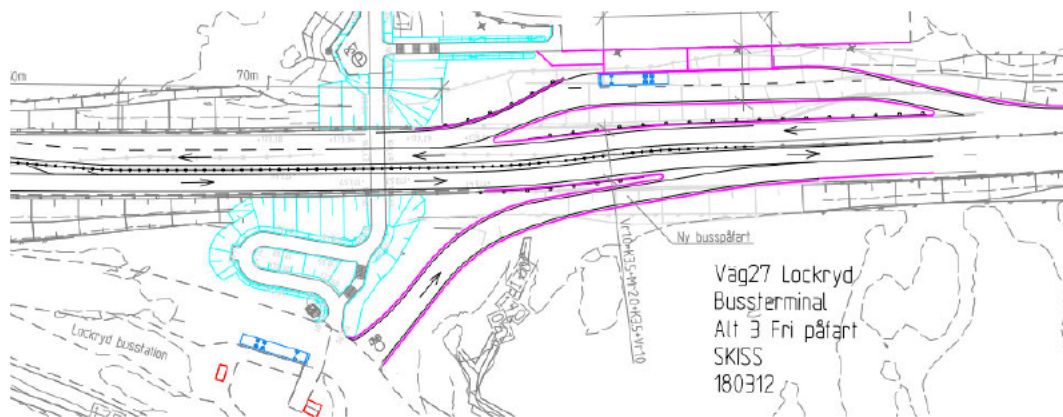
För att hålla nere restiderna är det viktigt att bytestiderna hålls nere i möjligaste mån. Därmed är det inte aktuellt att gå vidare med åtgärden.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
N7	d	2	+ F - C	Ej kostnadsbedömd	Nej

### N8 Anläggande av ny påfart för busstrafik till väg 27 i södergående riktning vid Lockryd

Efter att ha angjort Lockryd hållplatsläge B–F, i vändslungan på västra sidan av väg 27, har bussar i linjetrafik ibland svårt att komma ut på väg 27 för fortsatt färd söderut. Därför föreslås en separat påfart för busstrafik ut på väg 27 i södergående riktning. Det skulle bidra till förbättrad trafiksäkerhet, ha positiv påverkan på restiden och för resenärens upplevelse av bussresan.

Tidigare utredning har visat att ett högerpåsvängskörfält i befintlig korsning inte är möjligt utan att påverka gångtunneln, vilket bland annat skulle medföra stora merkostnader. I stället föreslås en påfart från södra änden av vändslungan som ansluter till det högra körfältet på väg 27 i södergående riktning. Det innebär att det högra körfältet blir accelerationsfält för bussen, innan det efter cirka 110 meter övergår till höger körfält för väg 27 och vänsterkörfältet kan användas för omkörning.



Figur 1. Exempel på placering av ny påfart för busstrafik från hållplats Lockryd i södergående riktning. Observera att det är ett principförslag och att en eventuell åtgärd behöver studeras mer ingående i ett senare skede.

Föreslagen åtgärd har studerats i tidigare projekt av Trafikverkets Investeringsenhet och var även planerad att genomföras i samband med ombyggnation av hållplatsläget utmed norra sidan av väg 27. Då det visade sig vara mer komplicerat än väntat att anlägga påfarten utgick den delen ur projektet. Markförhållandena visade sig vara sämre än väntat (mosse) samt att förekomsten av pumpstation och VA-ledningar bidrog till att åtgärden erfordrade en mer tids- och kostnadskrävande planläggningsprocess än planerat. Inriktningen är dock att åtgärden kan genomföras som planläggningstyp 1 (ej vägplan).

Kostnadsuppskattningen som tagits fram förutsätter att det är Trafikverkets enhet Underhåll som genomför åtgärden.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
N8	e, h	3	+ B, C, F	1 – 10 miljoner kr	Ja	Trafikverket

## 3. Potentiella effekter och konsekvens

### 3.1. Framkomlighet

Föreslagna åtgärder på sträckan bidrar till förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken på väg 27. Då antalet hållplatser på sträckan reduceras, kommer framkomligheten för kollektivtrafiken att förbättras. Vidare förbättrar den ny påfart för busstrafik i Lockryd framkomligheten vid utfart på väg för busstrafik i södergående riktning.

### 3.2. Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsbristerna vid hållplats Grändvägen och Sågbacken elimineras i och med att hållplatserna tas bort. Resenärer som tidigare rest via dessa hållplatser hänvisas i stället till hållplats Lockryd eller Aplaredsmotet.

Anläggande av ny påfart för buss i linjetrafik vid Lockryd medför att busstrafik som ska vidare söderut kan ta sig ut på väg 27 på ett mer trafiksäkert sätt än i den befintliga trevägskorsningen. Åtgärden förbättrar framkomligheten för linjelagd busstrafik i södergående riktning.

### 3.3. Transportutsläpp

Åtgärderna i bilaga 1 kommer ha marginell påverkan på transportutsläpp. Samtliga åtgärder syftar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för arbetspendling. Om fler väljer att resa kollektivt, i stället för att resa med egen bil, kommer det att generera mindre mängd transportutsläpp än om personerna fortsätter att arbetspendla med egen bil.

### 3.4. Omgivningspåverkan

Föreslagna åtgärder bidrar till att kollektivtrafikens attraktivitet ökar. När fler väljer att resa kollektivt har det en positiv effekt på miljön. Dock innebär ny påfart för busstrafik i Lockryd att ny mark tas i anspråk för väganläggning.

### 3.5. Kollektivtrafik

De kollektivtrafikåtgärder som föreslås mellan Aplaredsmotet och Kilakorset, kommer sammantaget att leda till en reduktion i restid för linje 350 och 360. Anläggande av påfart till väg 27 för busstrafik vid Lockryd kommer att förkorta restiden i södergående riktning med mer än 2 minuter. Vidare bidrar borttagande av hållplatser på sträckan (hållplats Sågbacken och Grändvägen) till ytterligare reduktion i restid. Det medför att restidskvoten för buss jämfört med bil kommer att minska vilket får till följd att kollektivtrafikresor med buss blir mer konkurrenskraftiga gentemot resor med bil i stråket.

För att vara konkurrenskraftig gentemot bil behöver restidskvoten vara låg. I gällande trafikförsörjningsprogram (Västra Götalandsregionen, 2021) beskrivs en restidskvot på 1,3 som en indikator för kollektivtrafikens tillgänglighet för buss i prioriterade kollektivtrafiksstråk. Aktuell sträcka på väg 27 ingår i ett av dessa stråk. I dagsläget ligger

restidskvot (buss/bil) för resrelationen Lockryd–Borås på cirka 1,2 och bedöms sänkas ytterligare i och med föreslagna åtgärder.

Den indikator i trafikförsörjningsprogrammet som påverkas negativt av föreslagna åtgärder, är den indikator som avser antal invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk. I och med att stängning av två hållplatser föreslås, kommer en del resenärer att få längre avstånd till hållplats. Då hållplats Grändvägen är ensligt belägen och hållplats Sågbacken inte går att nå till fots i dagsläget, bedöms påverkan vara marginell.

### **3.6. Ekonomi**

Förbättrade möjligheter att resa kollektivt kommer att ha en positiv effekt på hushållsekonomin för de som reser kollektivt. I och med föreslagna åtgärder kommer det att vara möjligt för fler att välja att resa mer hållbart både sett till ekonomi, miljö och sociala faktorer.



Bilaga 2A till ÄVS väg 27 – Väg 154 (Kilakorset) till länsgräns

## **Tänkbara åtgärder delsträcka 2 mellan Kilakorset och Tranemo vid hastighetsbegränsning 90 km/tim**

### **1. Bakgrund**

I denna bilaga presenteras tänkbara åtgärder som avser delsträckan mellan väg 154 (Kilakorset) och korsningen med väg 156 i Tranemo med oförändrad hastighetsbegränsning. Aktuell vägsträcka är cirka 21 km.

Här är hastighetsbegränsningen för närvarande 90 km/tim med sänkt hastighet till 70 km/tim förbi flertalet korsningspunkter. Trafikverket arbetar sedan 2014 med att se över hastighetsbegränsningen på det statliga vägnätet och anpassar den med utgångspunkt från vägnas utformning (säkerhetsstandard). För den aktuella sträckan har tidigare föreslagits en sänkning av hastigheten till 80 km/tim. På grund av ett regeringsuppdrag till Trafikverket att se över gällande kriterier för hastighetssänkning, tas för närvarande inga nya beslut.

I kommande avsnitt presenteras åtgärdsförslag som utgår från nuvarande vägutformning med gällande hastighetsbegränsning (90 km/tim). Det är åtgärder som kan genomföras oberoende av varandra i hög utsträckning. Dock finns det samordningsvinster mellan flera av dem.

För att en höjning av hastighetsbegränsningen ska vara aktuell erfordras mittseparering. Åtgärdsförslag som avser mittseparering på delsträcka 2 ingår i paket 2B (se bilaga 2B).

### **2. Tänkbara åtgärder**

Ett flertal busshållplatser utmed sträckan har trafiksäkerhetsbrister då de saknar säkra gånganslutningar för oskyddade trafikanter. På flera av dessa är resandet lågt samtidigt som resandeunderlaget bedöms vara tunt.

Stängning av ett antal hållplatser föreslås där det finns trafiksäkerhetsbrister i kombination med att antalet påstigande är lågt. Åtgärder på flera av de kvarvarande hållplatserna kan genomföras för att förbättra trafiksäkerheten, framförallt för oskyddade trafikanter. Trafiksäkerheten förbättras ytterligare då flera av hållplatsåtgärderna genomförs tillsammans med korsningsåtgärder.

Nedan beskrivs föreslagna åtgärder på delsträcka 2 med bedömning av måluppfyllnad. Effekter och konsekvenser beskrivs i senare avsnitt. Föreslagna åtgärder för denna delsträcka benämns med "T" följt av ett nummer. Åtgärder som valts bort (Nej) är skrivna med grå färg och hanteras ej vidare. Dessa åtgärder har i regel inte kostnadsbedömts.

Redovisade kostnadsuppskattningar avser anläggningskostnader (Total kostnad från start av planläggningsarbetet till och med slutfört byggande inkl. byggherrekostnad). Kostnaderna är översiktligt bedömda och baseras på schablonmässiga kostnader samt erfarenhet från tidigare projekt. Kostnaderna är i detta tidiga skede vidhäftade med en stor osäkerhet, som uppskattas till +/- 50 %. Kostnaderna har delats in i fyra intervall enligt Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Intervall för redovisning av åtgärdernas totalkostnad.

Åtgärden bedöms kosta mindre än 1 miljon kr
Åtgärden bedöms kosta 1 – 10 miljoner kr
Åtgärden bedöms kosta 10 – 20 miljoner kr
Åtgärden bedöms kosta mer än 20 miljoner kr
Kan ej bedömas/Ej relevant

## T1 Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet till hållplatslägen vid Kilabro

Hållplats Kilabro är belägen vid cirkulationsplatsen i det så kallade Kilakorset. Hållplatsläge F är beläget i södergående riktning på väg 27, söder om ån Ätran. I dagsläget trafikeras hållplatsläget enbart av linje 303 (Borås–Lockryd–Långhem). Det saknas gångbana eller liknande över bron på väg 27, vilket innebär att det inte är möjligt att ta sig till fots till läge F på ett trafiksäkert sätt. Denna problematik lyftes vid den workshop som genomfördes 26 februari 2020.

Breddning av den befintliga bron över Ätran för att inrymma en gångbana fram till läge F är en omfattande och kostsam åtgärd.

Med anledning av det låga antalet påstigande från hållplats Kilabro, färre än 10 påstigande per dygn, prioriteras ingen åtgärd här.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T1	c, g	3	+ A	Ej kostnadsbedömd	Nej

## T2 Bullerremсор innan cirkulationen vid Kilakorset söderifrån

Inför cirkulationen vid Kilakorset, i norrgående riktning, anläggs bullerremсор, för att uppmärksamma förarna på den kommande cirkulationen. Åtgärden innebär anläggande av tvärgående vägmarkering.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T2	m, l	2	+ A, B, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Trafikverket

## T3 Anläggande av ögla för vänstersväng mot enskild väg till Kärraholm

Korsningen är i dagsläget en fyrvägs korsning med hållplatslägen på båda sidor av väg 27. Strax sydost korsningen ligger en mindre rastplats, i båda riktningarna, med informationstavlor om Tranemo kommun.

Som nämnts i huvudrapporten, ligger korsningen i Vassgårdenområdet som är ett utpekad riksintresse för naturvård. Området ligger mellan Ätran och väg 1676 och kan påverkas negativt av bland annat schaktning, utfyllnad och markavvattning. Det bedöms därför vara att föredra att minimera omfattningen av en fysisk åtgärd här.

Korsningen fungerar också som en passage för vilt, då det är uppehåll i viltstängslet. Att detta är en lämplig plats för passage beror delvis på att det är långt ifrån bebyggelse och att trafikmängden på de anslutande vägarna är väldigt låg. Korsningen vid Kärraholm var en av de två planpassager för vilt som anordnades i samband med att viltstängsel anlades på sträckan mellan Ätran (Kilakorset) och korsningen mellan väg 27 och väg 1676, vid Tingarör. Den andra planpassagen för vilt anlades vid korsningen med väg 1676 vid Tingarör.

Vid Kärraholm planerar Trafikverket, sedan tidigare, att komplettera med viltvarningssystem. Vilken typ av system som ska anläggas är ännu inte klarlagt varför tidplanen för denna åtgärd är oklar.

För att förbättra trafiksäkerheten något, kan ögla för att underlätta för vänstersväng anläggas. En ögla innebär att vänstersvängande fordon från primärväg först svänger höger till ett körfält som ansluts till primärvägen genom stopplikt. Då korsningen inte är olycksdrabbad samt att det är låga trafikflöden från anslutande vägar, anses det inte finnas tillräckligt med motiv till ombyggnation. Därmed föreslås att inte gå vidare med åtgärden. Stängning av hållplats Kärraholm föreslås i delåtgärd T4.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T3	l	3	+ B, C, D	Ej kostnadsbedömd	Nej

#### T4 Stängning av hållplats Kärraholm

Idag har bussar svårt att komma av vägen på grund av smala hållplatsfickor. Plattform saknas helt. Bakom hållplatsläge B löper ett vägräcke och det är en brant sluttning bakom räcket. Hållplatsen ligger inom Vassgårdenområdet, ett område som är utpekad som riksintresse för naturvård. Området kan påverkas negativt av bland annat schaktning, utfyllnad och markavvattning.

Med anledning av det låga antalet resande från hållplats Kärraholm, färre än 10 påstigande per dygn, kan en ombyggnation av hållplatsen för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet inte prioriteras. Att bygga om hållplatsen kräver omfattande ombyggnation och skulle påverka området med riksintresse för naturvård.

Med nuvarande utformning är det inte möjligt för resenärer att vänta på bussen på ett trafiksäkert sätt, varför stängning av hållplatsen föreslås. Resenärer kan hänvisas till hållplats Kilabro som är belägen cirka 2 km norr om hållplats Kärraholm. Åtgärden innebär att hållplatsutrustningen monteras ned samt att trafikeringen med buss i linjetrafik upphör (Västtrafik). Hållplatsfickan byggs bort (Trafikverket).

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T4	b, c, e, g	2, 3	+ B, C, D, E, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Västtrafik och Trafikverket

#### T5 Ombyggnation av korsning med väg 1676 Tingarör till två förskjutna trevägskorsningar

Korsningen mellan väg 27 och väg 1676 vid Tingarör är idag en fyrvägskorsning med vänstersvängsfält i båda riktningarna samt busshållplatser på båda sidor av vägen. Åtgärder avseende hållplatsen och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter omfattas av åtgärd T6.

Hastigheten förbi korsningen är 70 km/tim och det finns automatisk trafiksäkerhetskontroll med kamera (ATK) i båda färdriktningarna. Korsningen fungerar också som en passage för vilt, då det är uppehåll i viltstängslet. Ett viltvarningssystem finns, som upplyser förarna om det är vilt i närheten av korsningen.

Enligt Trafikverkets effektsamband (Trafikverket, 2021) är olyckskvoten 1,5–2 gånger större för fyrvägskorsningar än för trevägskorsningar. Under den senaste tioårsperioden har det skett en singelolycka med en cyklist och en upphinnandeolycka i anslutning till korsningen. Det bedöms vara ett lågt antal olyckor för den här typen av korsning.

Korsningen kan, i linje med tidigare ÅVS Åtgärdsvalsstudie väg 27 Västergärdet och Tingarör (Trafikverket, 2019c), byggas om till två förskjutna trevägskorsningar. Motiveringen till åtgärden är, enligt tidigare genomförd ÅVS, trafiksäkerhetsskäl.

I samband med åtgärd T5 kommer trafik flyttas över från väg 1674 till väg 1676. Enligt Åtgärdsvalsstudie väg 27 Västergärdet och Tingarör (Trafikverket, 2019c), rör det sig om cirka 600 fordon per dygn (ÅDT) för prognosår 2040. Den ökade trafikmängden innebär

inte några kapacitetsproblem i korsningen, vare sig korsningen vid Tingarör är en fyrvägs korsning eller byggs om till två förskjutna trevägs korsningar.

Kostnadsuppskattning för att bygga om korsningen med väg 1676 till två trevägs korsningar bedömdes, i tidigare ÅVS (Trafikverket, 2019c), till 8 mnkr inkl. vägplan.

Med bakgrund av att det inte är några kapacitetsproblem i korsningen, samt att det inte är en olycksdrabbad korsning, bedöms det vara lämpligt att fyrvägs korsningen bibehålls. Åtgärden har en god måluppfyllnad, men det bedöms inte föreligga några brister i nuvarande utformning. Däremot bör åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter genomföras, se åtgärd T6.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T5	b, l, n	3	+ A, B, D, E, F	Ej kostnadsbedömd	Nej

### **T6 Åtgärder för oskyddade trafikanter vid hållplats Tingarör och i korsning med väg 1676**

Korsningen mellan väg 27 och väg 1676 vid Tingarör är en fyrvägs korsning med vänstersvängkörväg i båda riktningarna. Det finns busshållplatser på båda sidor av väg 27. Det saknas dock gångförbindelse mellan hållplatserna och de anslutande vägarna. I nuläget finns en grusad gångväg mellan läge D (norrgående riktning) och pendelparkeringen där även hållplatsläge A och B är lokaliserade. Det saknas gångväg till läge C. Vidare saknas gångpassage över väg 27.

Korsningen utrustas lämpligen med refuger och en gångpassage så oskyddade trafikanter kan ta sig mellan hållplatslägena på ett mer trafiksäkert sätt. Hållplatsernas placering ses över. De kan med fördel placeras mitt emot varandra för att minimera behovet av flera gångpassager över väg 27. Vidare anläggs gångvägar mellan intilliggande väganslutningar och hållplatslägen. Föreslagen åtgärd framgår översiktligt av Figur 1 nedan.

I och med att oskyddade trafikanter rör sig över väg 27 bör hastighetsbegränsningen ses över i samband med åtgärden.

Inriktningen är att åtgärden kan genomföras som planläggningstyp 1 (ej vägplan) och att den kan genomföras av Trafikverket Underhåll.



Figur 1. Förslag på ombyggnation i korsningen med väg 1676 vid Tingarör.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T6	b, c, n	3	+ A, B, F	1 – 10 miljoner kr	Ja	Trafikverket

### T7 Högersvängsfält mot Långhem vid Tingarör

På workshopen den 26 februari 2020 föreslogs ett högersvängsfält i norrgående riktning i korsningen med väg 1676, mot Långhem. Enligt VGU behövs det inte ett högersvängsfält med de trafikmängder som råder. Ytterligare körfält som ger en större trafikyta kan snarare leda till högre hastigheter. I korsningen med väg 1676 föreslås åtgärd enligt åtgärd T6.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T7		3	+ B, D, E - B, D, E	Ej kostnadsbedömd	Nej

### T8 Anläggande av ögla vid korsning med enskild väg mot Platö

Korsningen är idag en fyrvägskorsning där den anslutande enskilda vägen på sydvästra sidan av väg 27 kommer från Platö och Broaslätt. Väganslutningen ifrån nordost är en mindre skogsväg med grind. Strax söder om korsningen ligger en parkeringsficka i norrgående riktning parallellt med väg 27. Parkeringsfickans norra ände används som hållplatsläge.

Parkeringsfickan föreslås förlängas norrut till skogsvägens anslutning och delvis utgöra en parallellväg till väg 27 som kan nyttjas av trafik som kommer söderifrån på väg 27 och ska svänga vänster mot Platö och Broaslätt. De svänger höger in på parallellvägen för att sedan korsa rakt över väg 27, likt en ögla. Åtgärden förutsätter att hållplats Platö stängs (åtgärd T9).

Med anledning av låga trafikmängder föreslås att åtgärden inte genomförs. Norrgående trafik kan köra till Tingarör och vända vilket medför en förlängning av körsträckan med cirka 3 km. Södergående trafik hänvisas till ögla vid Yttre Holm.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T8	1	3	+ B, D, E	Ej kostnadsbedömd	Nej

### T9 Stängning av hållplats Platö

Idag har bussar svårt att komma av vägen på grund av smala hållplatsfickor (ett av hållplatslägena). Plattform saknas helt. Det saknas gånganslutningar från intilliggande enskilda vägar. Med anledning av det låga antalet resande från hållplats Kärraholm, färre än 10 påstigande per dygn, kan en ombyggnation av hållplatsen för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet inte prioriteras.

Hållplatsen stängs i båda riktningarna, efter samråd med Västtrafik. Åtgärden innebär att hållplatsutrustningen monteras ned samt att trafikeringen med buss i linjetrafik upphör (Västtrafik). Hållplatsfickan byggs bort (Trafikverket).

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T9	b, c, e, g	2, 3	+ B, C, D, E, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Västtrafik och Trafikverket

### T10 Anläggande av öglor vid korsning med enskild väg Yttre Holm

Korsningen är idag en fyrvägskorsning med busshållplatser på båda sidor av vägen. De anslutande vägarna är enskilda vägar som kommer från Grälåsa (sydvästra sidan) och från Yttre Holm (nordöstra sidan).

För att förbättra trafiksäkerheten något, kan ögla för att underlätta för vänstersväng anläggas. En ögla innebär att vänstersvängande fordon från primärväg först svänger höger till ett körfält som ansluts till primärvägen genom stopplikt. Då korsningen inte är olycksdrabbad samt att det är låga trafikflöden från anslutande vägar, anses det lämpligt

att behålla korsningen som en fyrvägskorsning utan ögla. Därmed föreslås att inte gå vidare med åtgärd här.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T10	l	3	+ B, D, E	Ej kostnadsbedömd	Nej

### T11 Ombyggnation hållplats Holm

Idag har bussen svårt att komma av körbanan på grund av smala bussfickor. Vidare saknas plattform och gånganslutningar från anslutande vägar till hållplats. Med anledning av det låga antalet resande från hållplats Holm, färre än 10 påstigande per dygn, kan en ombyggnation av hållplatsen för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet inte prioriteras.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T11	b, c, e, g	3	+ A, B, F	Ej kostnadsbedömd	Nej

### T12 Ombyggnation av korsning med väg 1673 Kindsboda till två förskjutna trevägskorsningar

Korsningen är idag en fyrvägskorsning med vänstersvängkörväg i båda riktningarna samt busshållplatser på båda sidor av vägen. De anslutande vägarna (väg 1673) kommer från Svenljunga (sydvästra sidan) och från Månstad (nordöstra sidan). Hastigheten förbi korsningen är idag 90 km/tim. Under den senaste tioårsperioden har det inträffat 10 olyckor på väg 27 i och i närheten av korsningen (som rapporterats till Strada). Enbart två av dessa har skett i själva korsningen där det är två fordon som kolliderat.

Enligt Trafikverkets säkerhetsklassificering av vägar (Trafikverket, 2016) bedöms aktuell korsning (fyrvägskorsning på landsbygd utan ATK) inte uppfylla god standard sett till rådande trafikflöden och rådande hastighetsbegränsning. Korsningen kan byggas om till två förskjutna trevägskorsningar med vänstersvängkörväg för att ytterligare förbättra trafiksäkerheten. Då korsningens nuvarande utformning bedöms vara god, samt att få olyckor sker här, kan fyrvägskorsningen bibehållas. Säkerhetsklassningen höjs genom att ATK anläggs enligt åtgärd T14. Hållplatsförbättringar föreslås enligt åtgärd T13.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T12	l	3	+ B, D, E	Ej kostnadsbedömd	Nej

### T13 Åtgärder för oskyddade trafikanter vid hållplats Kindsboda och i korsning med väg 1673

Fyrvägskorsningen med väg 1673 vid Kindsboda föreslås bibehållas på grund av låga trafikflöden på anslutande väg 1673 (251–500 f/dygn enligt NVDB, baseras på mätvärden från 2009 och 2016). Vidare bedöms korsningen vara väl utformad med vänstersvängkörväg och det är god sikt. De brister som identifierats här avser att det saknas möjlighet oskyddade trafikanter inte kan ta sig till hållplats på ett trafiksäkert sätt. Vidare saknas



det gångväg till hållplats från anslutande vägar. Vidare har bussen svårt att komma av vägen på grund av smala hållplatsfickor.

För att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter i korsningen med väg 1673 vid Kindsboda, föreslås att gångpassage med mittrefug anläggs. På så sätt kan oskyddade trafikanter passera ett körfält i taget. I samband med projekteringen av mötesfri landsväg, bör en översyn av hållplatslägenas placering genomföras. Med fördel flyttas ett hållplatsläge så att enbart en gångpassage erfordras över väg 27. Vidare anläggs gångvägar mellan intilliggande väganslutningar och hållplatslägen. Även gångväg till pendelparkeringen som ligger strax norr om väg 27 bör tillkomma.

Bussfickorna breddas och bör sannolikt även förlängas för att förenkla både inbromsning och möjliggöra för acceleration för bussen.

I och med att oskyddade trafikanter rör sig över väg 27 bör hastighetsbegränsningen ses över i samband med åtgärden.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T13	b, c, g	3	+ A, B, F	1 – 10 miljoner kr	Ja	Trafikverket och Västtrafik

### T14 Montering av ATK i korsning med väg 1673

Hastighetsbegränsningen förbi korsningen är idag 90 km/tim. För att förbättra säkerhetsklassningen för korsningen föreslås att ATK monteras i bägge färdriktningar. Åtgärden genomförs i kombination med åtgärd T13.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T14	b	2	+ B, C, D, E	1 – 10 miljoner kr	Ja	Trafikverket

### T15 Ombyggnation hållplats Bystad

Idag har bussen svårt att komma av vägen på grund av smala bussfickor. Vidare saknas gångbanor mellan hållplats och anslutande vägar.

Med anledning av det låga resandet från hållplats Bystad (färre än 10 påstigande per dygn) kan en ombyggnation av hållplatsen för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet inte prioriteras.

Med bakgrund av ovanstående föreslås ingen åtgärd av hållplatsen.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T15	b, c, e, g	2	+ A, B, F	Ej kostnadsbedömd	Nej

### T16 Ombyggnation av korsning med väg 1675

Korsningen är en fyrvägs korsning där en enskild väg från Limmared säteri, samt väg 1675, ansluter till väg 27. Prognosen för 2040 på väg 1675 är cirka 1 600 f/d. Trafikflödet på den enskilda vägen är okänt men kan antas vara lågt (<200 f/d). Efter att ha passerat Limmared säteri, leder den enskilda vägen ned mot Tranemo (Hestravägen) där den passerar 5–10 gårdar/bebyggda fastigheter. Den enskilda vägen förgrenar sig även till mindre vägar vidare österut på landsbygden.

Hastighetsbegränsningen förbi korsningen är idag 90 km/tim. ATK finns i norrgående riktning, men denna är placerad norr om korsningen (se åtgärd T17).

Under workshopen den 26 februari 2020, framkom att korsningen mellan väg 27 och väg 1675 är problematisk. Vid workshopen beskrevs att korsningen upplevs som osäker ur trafiksäkerhetssynpunkt, i synnerhet för trafik som ska svänga vänster in på väg 1675. Vidare lyfts att det är framkomlighetsproblem. Det kan vara svårt att komma ut på väg 27 från väg 1675 med anledning av att förbipasserande trafik håller hög hastighet.

Då flödet på sekundärvägarna skiljer sig åt, är det inte möjligt att applicera Trafikverkets säkerhetsklassificering av vägar (Trafikverket, 2016) fullt ut på denna korsning. Vid antagande om att det rör sig om en tvåvägs korsning (på grund av låga flöden på en av sekundärvägarna) uppfyller korsningen god standard med utgångspunkt från prognostiserade flöden för 2040 (trevägs korsning på landsbygd med ATK).

Under tioårsperioden 2010–2019 inträffade 11 olyckor i eller i nära anslutning till korsningen som rapporterades in av polis och/eller sjukvård till Strada. Tre av dessa olyckor involverade korsande motorfordon. Två av olyckorna bedömdes vara lindriga och en var av allvarlig svårighetsgrad.

Utfallet av studerad olycksstatistik och bedömningen enligt Trafikverkets säkerhetsklassning av vägar, behöver dock inte innebära att korsningen är välfungerande. Som tidigare nämnts, belystes vid studiens workshop, att det finns en problematik och en osäkerhet kring korsningen, i synnerhet för svängande trafik från väg 1675.

För att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningen föreslås en ombyggnation som underlättar för fordon på väg 1675 att svänga vänster ut på väg 27. Ett förslag som studerats översiktligt är att anlägga vänstersvängkörfält a på väg 27 i södergående riktning för svängande trafik in mot Limmared (väg 1675), se Figur 2. Vidare föreslås att vänsterpåsvängkörfält anläggs på väg 27 för trafik som kommer från väg 1675 och ska söderut på väg 27 i riktning mot Tranemo. Vidare utredning får visa lämplig åtgärd mer i detalj.



Figur 2. En möjlig lösning kan vara att anlägga vänstersvängkörfält på väg 27 i södergående riktning för svängande trafik in mot Limmared (väg 1675), samt vänsterpåsvängkörfält på väg 27 i södergående riktning. Vidare utredning får utvisa vilken utformning som är lämplig.

I kombination med åtgärd T17 (Montering av ATK i korsning med väg 1675), förbättras möjligheten att svänga ut från väg 1675 till väg 27. Åtgärd T17 föreslås genomföras som en inledande åtgärd till åtgärd T16. En tid efter genomförande av åtgärd T17, bör resultatet av åtgärden utvärderas och en bedömning av huruvida åtgärd T16 fortfarande är relevant kan då genomföras.

Inriktningen är att åtgärden kan genomföras som så kallat typfall 1, alltså utan formell fysisk planläggning.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T16	o	3	+ B, C, D, E, F	1 – 10 miljoner kr	Ja	Trafikverket

**T17 Montering av ATK i korsning med väg 1675**

Hastighetsbegränsningen förbi korsningen är idag 90 km/tim. Det finns automatisk trafik kontroll (ATK) i norrgående riktning, placerad precis norr om korsningen.

Eftersom hastighetsefterlevnad är en brist som identifierats här, föreslås att ATK sätts upp i södergående riktning.

Åtgärd T17 föreslås genomföras som en inledande åtgärd till åtgärd T16 (ombyggnation av korsning med väg 1675). En tid efter genomförande av åtgärd T17, bör resultatet av åtgärden utvärderas och en bedömning av huruvida åtgärd T16 fortfarande är relevant kan då göras.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T17	o	2	+ B, C, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Trafikverket

**T18 Anläggande av högeravsvängskörfält på väg 27 för infart till väg 1675**

På workshopen den 26 februari 2020 föreslogs ett högeravsvängskörfält i norrgående riktning i korsningen med väg 1675, mot Långhem. Ett högeravsvängskörfält medför att risken för upphinnandeolyckor minskar. Enligt VGU erfordras inte högeravsvängskörfält här med utgångspunkt från de trafikmängder som råder. Vidare kan ytterligare körfält, som ger en större trafikyta, snarare leda till högre hastigheter.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T18	o	3	+ B, C, D, E	Ej kostnadsbedömd	Nej

**T19 Förbjud vänstersvängande trafik från väg 27 till väg 1675**

På workshopen den 26 februari 2020 framkom ett förslag om att förbjuda vänstersvängande trafik från väg 27 in på väg 1675 (Storgatan). I stället skulle trafik hänvisas till väg 157.

Alternativet anses ha begränsad effekt, eftersom en stor andel fordon som kommer norrifrån och ska in till Limmared redan hänvisas till väg 157. I och med att åtgärdsförslaget bedöms ha begränsad effekt utreds det inte vidare.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T19	o	2	+ E - D	Ej kostnadsbedömd	Nej

### T20 Stängning av hållplats Limmareds säteri

Hållplatsen Limmareds säteri har ett hållplatsläge i södergående riktning. Det är en hållplats som har lågt resande. Hållplatsfickan är smal och det saknas gånganslutningar mellan hållplatsen och närliggande vägar. Hållplatsen Limmareds säteri stängs efter samråd med Västtrafik.

Åtgärden innebär att hållplatsutrustningen monteras ned samt att trafikeringen med buss i linjetrafik upphör (Västtrafik). Hållplatsfickan byggs bort (Trafikverket). Här bör dock tas i beaktande om hållplatsfickorna bör vara kvar för att fungera som service-fickor för ATK-anläggningarna.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T20	b, c, e, g	2, 3	+ B, C, D, E, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Västtrafik och Trafikverket

### T21 Busstrafik leds in via Rosenlundsvägen

På workshopen den 26 februari 2020 framkom ett förslag om att leda in bussar i linjetrafik som trafikerar mellan väg 27 och Limmared, via Rosenlundsvägen i stället för via Storgatan. Rosenlundsvägen är en enskild väg som inte anpassad för att trafikeras regelbundet av tung trafik. Breddning och förstärkning skulle erfordras för att vägen skulle fungera för linjelagd busstrafik.

Åtgärden har låg måluppfyllnad varför det inte är aktuellt att gå vidare med åtgärden.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T21	i	2	+ C	Ej kostnadsbedömd	Nej

### T22 Åtgärder för förbättrad framkomlighet i korsning med väg 1587

Korsningen med väg 1587 (Limmaredsvägen) är en trevägskorsning med vänstersvängkörfält, se Figur 3. Väg 1587 ansluter på den västra sidan och är den norra infarten till Tranemo tätort. Hastigheten förbi korsningen är idag 90 km/tim. Strax norr om korsningen finns det en gång- och cykelväg som korsar under väg 27. Under den senaste tioårsperioden har det inträffat två olyckor i anslutning till korsningen. I bägge fallen rörde det sig om upphinnandelyckor.



Figur 3. Korsning med Rosenlundsvägen (norra) och väg 1587, Limmaredsvägen (södra).  
Bildkälla: Lantmäteriet

Vid workshopen den 26 februari 2020 framgick det att den tunga trafiken har problem att svänga i korsningen med väg 1587. Det gäller framför allt fordon som kommer söderifrån på väg 27 och som svänger vänster in på väg 1587. På grund av den snäva radien behöver de hålla väldigt låg hastighet, vilket kan innebära en trafikfara.

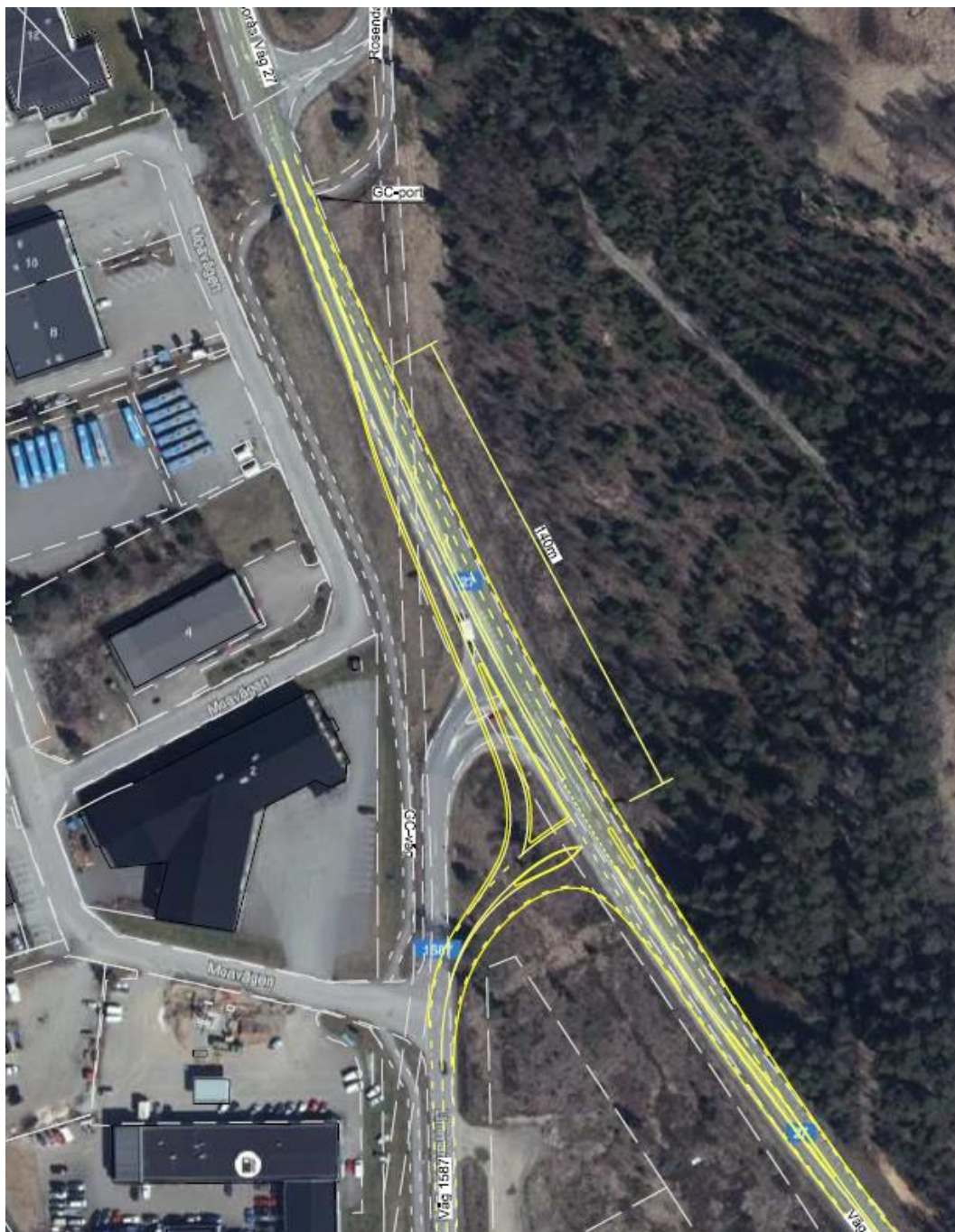
Åtgärder för att förbättra framkomligheten i korsningen föreslås. Ett förslag som studerats inom studien är att korsningen riktas upp för att förbättra svängraden för den tunga trafiken. Vidare kan ett högeravsvängskörfält anläggas för att ytterligare förbättra framkomligheten för högersvängande fordon på väg 27. Ett högeravsvängskörfält på väg 27 mot väg 1587 medför även att risken för upphinnandelyckor minskar. Trafikflödet i korsningen kommer upp till den nivå att högeravsvängskörfält kan användas enligt råd i VGU (Trafikverket, 2020b). Åtgärden bedöms förbättra framkomlighet och till viss del även trafiksäkerhet, varför den föreslås.

För att ytterligare förbättra framkomligheten i korsningen kan vänsterpåsvängskörfält anläggas på väg 27 i norrgående riktning. På så sätt förbättras framkomligheten för vänstersvängande trafik på väg 1587 som ska vidare norrut på väg 27. Ett vänsterpåsvängskörfält ska utformas så att vänstersvängande trafik leds in i det egna körfältet utan att påverka genomgående trafik (Trafikverket, 2020a). Vidare utredning får visa lämplig åtgärd mer i detalj.

Korsningen mellan väg 1587 och väg 27 uppfyller inte god standard enligt Trafikverkets säkerhetsklassificering av vägar (Trafikverket, 2016) med utgångspunkt från prognostiserade flöden för 2040 (trevägs korsning på landsbygd med ATK). Föreslagna åtgärder i korsningen påverkar inte denna bedömning, men kan trots det anses bidra till att trafiksäkerheten förbättras. Det bör även beaktas att bedömningen avser korsning på landsbygd, och aktuell korsning angränsar till Tranemo tätort. Med anledning av att trafiksäkerhet inte är en identifierad brist i korsningen, utan att bristen är kopplad till framkomlighet för tung trafik, bedöms föreslagen åtgärd ha god måluppfyllnad och vara rätt för platsen.

Inriktningen är att åtgärden kommer att kräva formell planläggningsprocess (vägplan).

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T22	i	3	+ B, C, D, E, F	Åtgärden bedöms kosta 10 – 20 miljoner kr	Ja	Trafikverket



Figur 4. Exempel på möjlig korsningsutformning för anslutningen av väg 1587. Vidare utredning får visa lämplig åtgärd mer i detalj.



### T23 Trimningsåtgärder i trafikplats Björsdamm

Björsdamms trafikplats består av två trevägskorsningar som ansluter till väg 156 och är huvudinfarten till Tranemo tätort. Endast högersväng är tillåten i de båda korsningarna, men det finns inget fysiskt hinder mot att svänga vänster. Hastigheten förbi trafikplatsen är idag 90 km/tim.

Identifierade brister i denna trafikplats är framkomlighetsproblem med anledning av snäv kurvradie för trafik som ska svänga norrut på väg 27 från väg 156. Vidare leder svängande fordonstrafik från väg 27 mot väg 156 till inbromsningar på väg 27 vilket påverkar såväl framkomlighet som trafiksäkerhet.

Större fordon som ska svänga norrut på väg 27 måste ta ut svängen så att de kommer ut i mötande körfält på grund av det vägräcke som löper längs med innerkurvan. Vägräckets placering framgår av vit pil i Figur 5.

Vidare föreslås att korsningspunkterna justeras med större radier för avsvängande fordon samt större refuger för att förhindra vänstersvängande fordon likt det förslag som WSP tog fram år 2005 (WSP, 2005). Vidare utredning får visa lämplig åtgärd mer i detalj.



Figur 5. Björsdamms trafikplats och väg 156. Vidare utredning får visa lämplig åtgärd mer i detalj. Bildkälla: Lantmäteriet

Att anlägga parallellavfarter för att underlätta för fordonstrafik att komma av väg 27, bedöms, vid en första bedömning, inte vara genomförbart utan att påverka befintligt byggnadsverk. Utgångspunkten för åtgärden är att byggnadsverket inte ska påverkas av

trimningsåtgärden. Möjligheten att anlägga parallellavfarter bör studeras vidare i ett senare skede men har räknats med vid kostnadsbedömningen i det här läget.

Montering av ATK kan övervägas för att säkerställa hastigheten.

Trimningsåtgärderna bedöms kunna genomföras som typfall 1.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T23	j, p	3	+ B, C, D, E, F	10 – 20 miljoner kr	Ja	Trafikverket

### T24 Stänga enskilda väganslutningar som inte erfordrar ersättningsväg

I åtgärdsförslag med mötesfri landsväg M1 (Kilakorset–Limmared) och M2 (Limmared–Tranemo) som framgår av Bilaga 2B, föreslås stängning av ett stort antal enskilda väganslutningar till väg 27 för att möjliggöra mittseparering. Av dessa bedöms cirka 25 anslutningar kunna stängas utan att ersättningsväg behöver anläggas. Åtgärden bör inledas med en grundlig genomgång av vilka anslutningar som är lämpliga att stänga.

Föreslagen åtgärd avser stängning av enskilda väganslutningar som inte erfordrar ersättningsväg. Åtgärd genomförs genom att vägdel närmast väg 27 grävs bort. Nytt dike anläggs utmed landsvägen och en vändplan som möjliggör för hammarvändning anläggs på den enskilda vägen. Åtgärden bedöms erfordra formell fysisk planläggning (vägplan).

Då enskilda väganslutningar till väg 27 inte bedöms vara en brist/ett problem på sträckan väljs denna åtgärd bort.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T24	l	2, 3	D, E	Ej kostnadsbedömd	Nej

### T25 Sidoräffling

På sträckan mellan Kilakorset och korsningen med väg 156, genomför Trafikverket Underhåll beläggningsarbeten under våren 2021. I samband med dessa arbeten genomförs även så kallad mitträffling av nylagd beläggning. Att komplettera denna mitträffling med sidoräffling har övervägts inom denna åtgärdsvalsstudie, men har valts bort.

Mitt- och sidoräffling är en förhållandevis kostnadseffektiv åtgärd i sammanhanget som har positiva effekter på trafiksäkerheten. Enligt Trafikverkets Effektsamband (Trafikverket, 2021), bedöms den genomsnittliga effekten av mitträffling bidra till en reducering av cirka 10 procent av personskadeolyckorna med bil oavsett olyckstyp.

Trafikverket Underhåll ser dock att räffling leder till ökade underhållskostnader då beläggnings livslängd förkortas. Vid räffling genomförs en form av fräsning av beläggnings. Beläggning är extra ömtåligt i skarvar där den förseglas med en särskild

försegling. Om förseglingen blir förstörd, till exempel genom räffling, kan det bli vatten stående som kan leda till stensläpp och i värsta fall även bilda potthål.

En omständighet som försvårar genomförande av mitt- och sidoräffling är att fräsning genomförs utanför Trafikverkets ordinarie baskontrakt inom beläggning. Garantitiden för de beläggningsarbeten som Trafikverkets entreprenörer genomför inom ordinarie baskontrakt, gäller inte efter att fräsning genomförts av annan entreprenör.

Då avåkningsolyckor inte är vanligt förekommande på sträckan, i kombination med att sidoräffling bidrar till ökade underhållskostnader väljs denna åtgärd bort.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T25	s	3	+ B, D, E	Ej kostnadsbedömd	Nej

## T26 Planskild faunapassage

Enligt VGU 2020 Krav (Trafikverket, 2020a) ska faunapassager i plan endast förekomma på vägar med ÅDT under 5000 f/d. Trafikmängderna på sträckan mellan Kilakorset och Limmared ligger redan år 2019 på mellan 5900 och 7000 f/d (se avsnitt 5.2 *Trafikflöden* i huvudrapporten).

I den vägplan som togs fram 2016 avseende viltåtgärder på sträckan mellan Ätran (Kilakorset) och korsningen med 1676 vid Tingarör, angavs begränsad projektbudget som skäl till att det inte fanns möjlighet att anlägga nya planskilda passager. Befintlig planskild passage på sträckan, vid Ätrons passage under väg 27, kompletterades med strandpassage för mindre djur. Passagen uppfyller inte VGU krav för klövdjur, men den används av klövdjur. Viltpassage i plan anlades vid Kärraholm och Tingarör.

Vid Kärraholm planerar Trafikverket, sedan tidigare, att komplettera med viltvarningssystem. Vilken typ av system som ska anläggas är ännu inte klarlagt varför tidplanen för denna åtgärd är oklar.

Med anledning av att sträckan nyligen har utretts och åtgärdats för vilt, föreslås inte planskild faunapassage som åtgärd. Vidare hanteras inte någon av de brister och problem som identifierats under studien. Det är dock viktigt att de befintliga viltpassagernas funktion bibehålls och inte störs av andra föreslagna åtgärder på sträckan.

Eventuella åtgärdsbehov avseende passager för stora däggdjur ska, enligt *Riktlinje Landskap* (Trafikverket, 2019a), ske utifrån metod i *Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur samt Ekologisk uppföljning av planskilda passager för landlevande däggdjur - principer och metoder för väg och järn*.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
T26		3	+ B, D, E	Ej kostnadsbedömd	Nej

## T27 Kartlägga behov av sidoområdesåtgärder

I problemstudien från år 2005 (WSP, 2005), genomfördes en kartläggning av bland annat förekomsten av fasta hinder och olämpliga utformningar i sidoområdet på sträckan mellan Kilakorset och länsgränsen. Åtgärdsförslag togs fram vilka tilldelades en prioriteringsordning beroende på hur angelägen åtgärden bedömdes vara. Merparten av åtgärderna avsåg uppsättning av räcke. Andra sidoområdesåtgärder som föreslogs var förlängning av ett antal trummor och borttagning av stenblock.

Merparten av de mer angelägna sidoområdesåtgärderna som föreslogs i problemstudien har utförts. Eftersom det kan konstateras att åtgärder kvarstår, rekommenderas att en översiktlig kartläggning genomförs för att identifiera kvarstående behov avseende sidoområdesåtgärder på sträckan.

Åtgärden avser att kartlägga kvarstående sidoområdesåtgärder på sträckan mellan Kilakorset och Tranemo, med utgångspunkt från tidigare framtagna problemstudie (WSP, 2005). Åtgärden inleds med genomförande av en nulägesinventering där sträckan inventeras och jämförs med de åtgärder som pekats ut i tidigare genomförd problemstudie. Därefter ges en överblick avseende omfattning av åtgärdsbehov. Kostnadsuppskattningen nedan avser kartläggning/nulägesinventering.

Åtgärden genomförs lämpligen tillsammans med åtgärd S5, som avser att kartlägga behov av sidoområdesåtgärder på sträckan mellan Tranemo och länsgränsen. Genom att samordna dessa kartläggningar kan kostnaden för inventeringen/utredningen sannolikt reduceras.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
T27	s	2	+ B, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Trafikverket

### 3. Potentiella effekter och konsekvenser

#### 3.1 Framkomlighet

Föreslagna åtgärder inom 2A bidrar till förbättrad framkomlighet i flera korsningar. På sträckan kommer framkomligheten att vara oförändrad för samtliga trafikslag med undantag för kollektivtrafiken. Då antalet hållplatser på sträckan reduceras, kommer framkomligheten för kollektivtrafiken att förbättras.

Framkomligheten förbättras i de korsningspunkter där brister kopplat till framkomlighet identifierats.

#### 3.2 Trafiksäkerhet

De åtgärder som föreslås på sträckan mellan Kilakorset och Tranemo inom paket 2A, avser huvudsakligen korsnings- och hållplatsåtgärder. Korsningsåtgärderna syftar främst till att förbättra trafiksäkerheten i korsningarna.

Korsningen med väg 1674 vid Västergärdet är olycksdrabbad varför en stängning i enlighet med tidigare genomförd ÅVS kommer att ha en positiv effekt på trafiksäkerheten på den aktuella platsen. Att korsningen med Tingarör får en ökad belastning bedöms inte medföra problem varken avseende kapacitet eller trafiksäkerhet.

De åtgärder som föreslås inom paket 2A minskar inte risken för att trafikanter genomför farliga omkörningar.

#### 3.3 Transportutsläpp

I och med att åtgärder i bilaga 2A avser åtgärder med utgångspunkt från nuvarande hastighetsbegränsning 90 km/tim, kommer åtgärderna ha ingen eller marginell påverkan på transportutsläpp. Det som kan ha effekt, är de åtgärder som bidrar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för arbetspendling. Om fler väljer att resa kollektivt, i stället för att resa med egen bil, kommer det att generera mindre mängd transportutsläpp än om personerna fortsätter att arbetspendla med egen bil.

#### 3.4 Omgivningspåverkan

Åtgärder i denna bilaga avser huvudsakligen ombyggnation av befintlig infrastruktur, till stor del inom befintligt vägområde. De åtgärder som avser anläggande av vänstersvängskörfält och öglor kommer att kräva att ny mark tas i anspråk. Åtgärderna kan medföra att bullernivåer för enskilda fastigheter påverkas men i låg utsträckning.

#### 3.5 Kollektivtrafik

Att antalet hållplatser utmed sträckan reduceras, bidrar till att restidskvoten för buss jämfört med bil kan minska då stoppen utmed sträckan blir färre. Det får till följd att kollektivtrafikresor med buss blir mer konkurrenskraftiga gentemot resor med bil i stråket. Kvarvarande hållplatser byggs om och får en förbättrad standard vilket förbättrar trafiksäkerheten, samt tillgängligheten för personer med funktionsvariation.

På den aktuella sträckan föreslås att följande hållplatser stängs: Kärraholm, Platö och Limmared säteri. Hållplats Västergärdet stängs i enlighet med tidigare genomförd ÅVS. Hållplatserna Tingarör och Kindsboda byggs om och får en högre standard avseende tillgänglighet och trafiksäkerhet.

### **3.6 Oskyddade trafikanter**

Gångtrafikanter kan antas vara nästintill obefintliga längs med väg 27 i dagsläget, förutom i anslutning till busshållplatser. Även om det är långa avstånd mellan målpunkter på utredningssträckan, kan en låg andel av trafikanterna på väg 27 antas vara cyklister.

Mellan Tranemo tätort och Limmared finns en gång- och cykelbana på den gamla banvallen. Övriga sträckor innebär omvägar för cyklister om de inte använder väg 27.

Att flera hållplatser med trafiksäkerhetsbrister stängs, bidrar sannolikt till att antalet gångtrafikanter utmed väg 27 minskar. Föreslagna åtgärder förbättrar trafiksäkerheten i anslutning till kvarvarande hållplatser. I övrigt är situationen oförändrad för oskyddade trafikanter jämfört med idag.

### **3.7 Dispenstrafik**

De åtgärder som föreslås kommer inte påverka möjligheten att tillåta dispenstrafik på sträckan då vägbredden är oförändrad.

Bilaga 2B till ÄVS väg 27 – Väg 154 (Kilakorset) till länsgräns

## Tänkbara åtgärder delsträcka 2 mellan Kilakorset och Tranemo för mötesfri landsväg

### 1. Bakgrund

I denna bilaga presenteras tänkbara åtgärder för att möjliggöra för ombyggnation till mötesfri landsväg (s.k MLV) med 40 procent omkörningssträcka och hastighetsbegränsning 100 km/tim på sträckan mellan väg 154 (Kilakorset) och korsningen med väg 156 (trafikplats Björddamm) i Tranemo. Den aktuella vägsträckan är cirka 21 km. Nuvarande hastighetsbegränsning på sträckan är 90 km/tim med sänkt hastighet till 70 km/tim förbi flera korsningar. För att en höjning av hastighetsbegränsningen ska vara aktuell erfordras mittseparering.

De åtgärder som presenteras i denna bilaga har formats i syfte att studera genomförbarhet samt för att erhålla underlag för att kunna räkna på förslagets lönsamhet. Översiktliga principförslag som har tagits fram med utgångspunkt från VGU 2020 för att visa på åtgärdens genomförbarhet och för att fungera som underlag för framtagande av grov kostnadsindikation (GKI) och samlad effektbedömning (SEB). Typsektioner för mötesfri väg baseras dock på VGU 2022. För respektive delsträcka (M1 respektive M2) har såväl EVA-kalkyl, klimatkalkyl, GKI samt SEB tagits fram.

### 2. Förutsättningar

I ett första skede i processen antogs att befintlig vägbredd på 9 meter var tillräcklig för att inrymma ett körfält i vardera riktningen med mittseparering i form av vägräcke. Då vägen ingår i funktionellt prioriterat vägnät för godstrafik, ska hänsyn tas till dispenstransporter. Under perioden 2011–2020, har det gått cirka 100–200 dispenstransporter per år på väg 27 på hela, eller delar av sträckan mellan Gislaved och Borås. Eftersom det inte finns något parallellvägnät att hänvisa dispenstrafiken till, är det angeläget att väg 27 fortsatt kan trafikeras av fordon med bredd upp till 4,5 meter.

Vid mötesfri landsväg och referenshastighet 100 km/tim, behöver särskild hänsyn tas till korsningspunkternas utformning och placering i förhållande till omkörningssträckorna. Fyrvägskorsningar ska förekomma endast vid låga trafikflöden på minst den ena sekundärvägsanslutningen (ÅDT <100 f/d). Större korsningspunkter utformas i möjligaste mån som trevägskorsningar med vänstersvängkörfält, eller som planskilda korsningar. Vid enskilda anslutningar eller vägar med lågt ÅDT, ska i första hand ”höger in, höger ut” väljas kombinerat med möjlighet att vända längre fram. Om detta inte är

möjligt kan korsningen utformas typ ”öglan”/”bandyklubba” eller väntficka med öppning i mitträcket.

I vissa fall kan det vara aktuellt med en lokal hastighetssänkning. Om korsningen är olycksdrabbad eller att det är dålig sikt, bör hastighetsbegränsningen i första hand sänkas till 80 km/tim. Om korsning är komplex eller det finns oskyddade trafikanter som korsar vägen kan en sänkning till 60 km/tim övervägas.

### 3. Ombyggnation till mötesfri landsväg

I kommande avsnitt följer översiktlig beskrivning av de åtgärder som erfordras för att bygga om väg 27 mellan Kilakorset och Tranemo till en mötesfri landsväg med 40 procent omkörningssträcka. Sträckan har delats in i två delsträckor, M1 och M2, med utgångspunkt från vägens karaktär, trafikflöden samt för att underlätta för fortsatt planeringsarbete. Åtgärderna för inriktning 2B har inte delats upp i delåtgärder på samma sätt som övriga inriktningar då ombyggnation till mötesfri väg ses som en åtgärd.

Den första delsträckan benämns M1 och sträcker sig mellan korsningen med väg 154 (Kilakorset) fram till och med korsningen med väg 157 vid Limmared. Delsträcka M2 tar vid söder om korsningen med väg 157 och sträcker sig till och med trafikplats Björddamm i södra Tranemo, se Figur 1 nedan.

Mötesfri landsväg med 40 procent omkörningsbara sträckor innebär att sträckan ska ha sammanlagt cirka åtta km omkörningssträcka i vardera riktningen mellan Kilakorset och Tranemo. Förslag på omkörningssträckor har tagits fram för att visa genomförbarheten av åtgärd M1 och M2. Föreslagen placering av omkörningssträckor redovisas översiktligt i Bilaga 5.

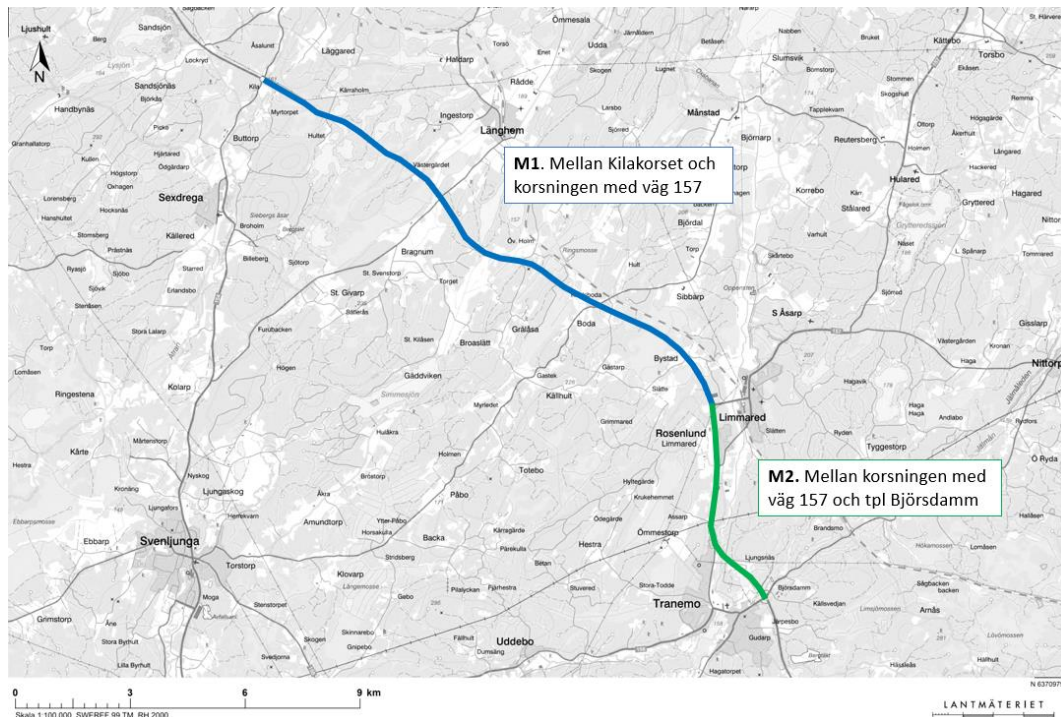
Ombyggnationen till mötesfri landsväg och den breddning som det medför, innebär att befintligt viltstängsel på sträckan behöver anpassas till ny vägbredd. Vidare krävs anpassningar på de platser där befintliga väganslutningar tas bort, samt där korsningar byggs om eller där planskilda korsningar anläggs.

Åtgärden innebär även att nya räcken sätts upp, såväl mitträcke som sidoräcken där så erfordras. På de platser där busshållplatser stängs, byggs hållplatsfickorna bort i samband med att väg 27 breddas. Flera enskilda väganslutningar stängs för att möjliggöra för mittseparering och höjd hastighetsbegränsning. Ny enskild väg anläggs för att skapa ny färdväg för när befintliga anslutningar tas bort.

De åtgärder som ingår i M1 respektive M2 ska ses som ett förslag som visar på genomförbarheten av att bygga om den aktuella vägsträckan till en mötesfri landsväg. Vidare har åtgärdsförslagen använts som underlag för att ta fram en grov kostnadsindikation (GKI) per delsträcka. Om åtgärderna ska genomföras, måste en vägplan tas fram där val av omkörningssträckor och korsningsåtgärder utvärderas på nytt med de mer detaljerade underlag som då tas fram



Nedan beskrivs föreslagna åtgärder med bedömning av måluppfyllnad gentemot de mål som satts upp för åtgärderna. I det avslutande avsnittet förs resonemang kring åtgärdernas effekter och konsekvenser på en översiktlig nivå. Dessa resonemang har legat till grund för den utvärdering som genomförts gentemot kommunala-, regionala-, transportpolitiska mål, såväl som för de mål som satts upp för de åtgärder som föreslås i studien. EVA-kalkyl, Klimatkalkyl, GKI och SEB som tagits fram för både M1 och M2.



Figur 1. Utbredning av delsträcka M1 respektive M2.

### M1 Mötesfri landsväg delsträcka 1 – Kilakorset till Limmared (väg 157)

Delsträcka M1 sträcker sig mellan Kilakorset (korsningen med väg 154) och Limmared (till och med korsningen med väg 157) och är cirka 14,9 km. Sträckan har en ÅDT på cirka 5 900 f/d, varav cirka 16 procent är tung trafik. Prognosen för år 2040 är 7 300 f/d, varav cirka 19 procent är tung trafik. En sammanställning över trafikflöde och prognoser för 2040 framgår av huvudrapporten.

På delsträcka M1 saknas alternativa vägar för oskyddade trafikanter att röra sig längs med väg 27. Av den anledningen föreslås här en typsektion som inrymmer vägrensseparatoring av GCM-trafikanter. Möjlighet att korsa tvärs väg 27 anordnas i anslutning till kvarvarande busshållplatser.

Utmed sträcka M1 passerar väg 27 genom Vassgårdensområdet, som är ett utpekat riksintresse för naturvård (se huvudrapport). Området kan påverkas negativt av breddningen av vägen, vilket innebär att extra stor hänsyn måste tas vid val av hur vägen breddas för att rymma mittseparatoring.

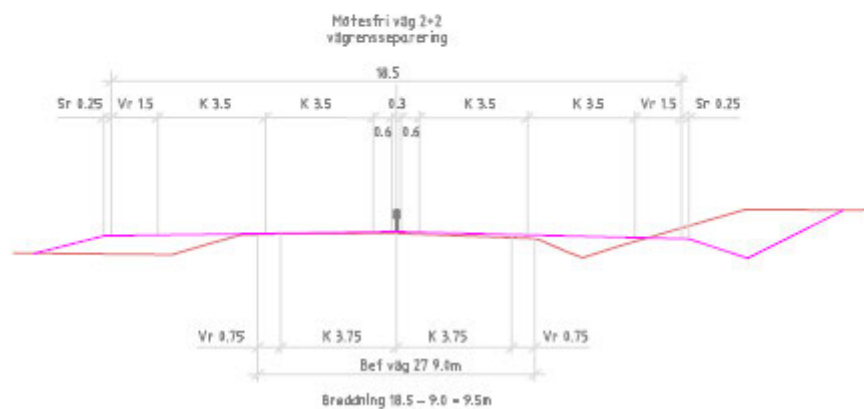
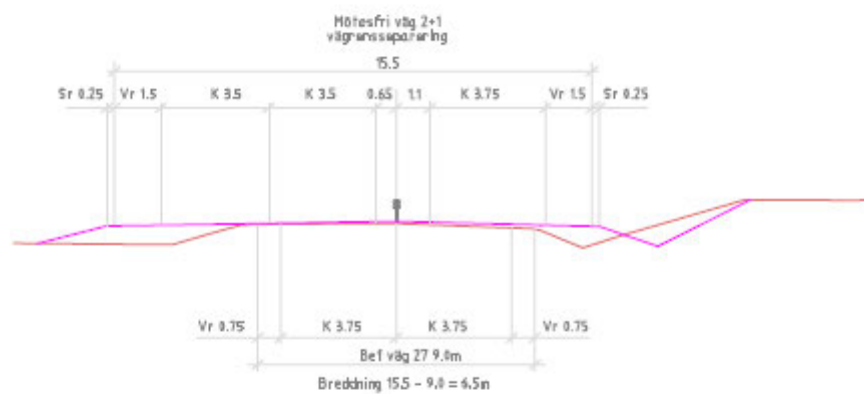
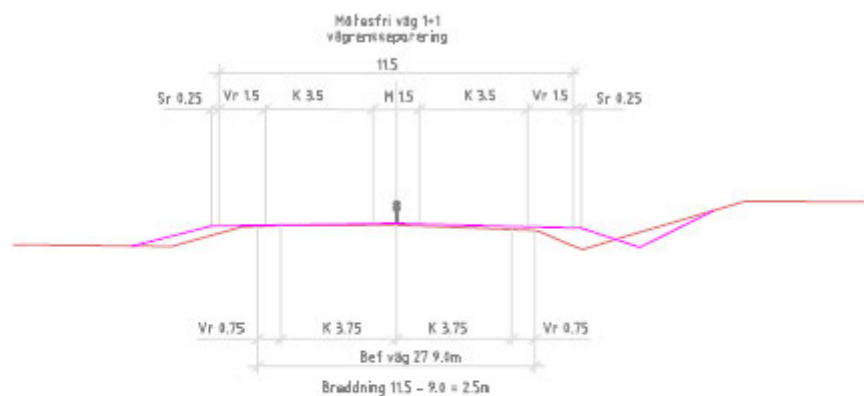
Utmed sträckan består marken huvudsakligen av moränjordar samt till viss del fast mark med berg. Risken för att berggrunden innehåller förhöjda halter av sulfider är låg, detsamma gäller för att marken skulle bestå av sulfatjordar. Utmed vissa kortare partier löper väg 27 i bergsskärning. Berggrunden i området består av främst av granitisk-granodioritisk gnejs, vilket sällan är associerat med förhöjda halter av sulfider. Utmed sträcka M1 passerar väg 27 flera områden med torv, mossetorv respektive kärrtorv som dominerande jordart.

Förekomsten av invasiva arter har kontrollerats genom SLU Artdatabanken (Sveriges Lantbruksuniversitet, 2022). Utmed den aktuella vägsträckan finns en observation av invasiva arter i form av Jätteloka som identifierats i nära anslutning till korsningen med väg 1673 vid Tingarör. Observationen inrapporterades år 2015. Då det inte har genomförts någon naturvärdesinventering går det inte att utesluta att det finns ytterligare invasiva arter utmed sträckan

Trafikverket (enhet Underhåll Beläggning Väst) menar att det finns risk för förekomst av tjärasfalt/PAH-asfalt på den aktuella vägsträckan, men att risken bedöms vara liten.

Föreslagna åtgärder bedöms inte påverka några kända fornlämningar.

Med utgångspunkt från VGU 2022, behöver väg 27 breddas från nuvarande 9 meter till 11,5 meter på de sträckor där det ska vara ett körfält i vardera riktningen inklusive mitträcke (1+1 väg) och vägrensseparatoring (1,5 meter på vardera sida). Denna breddning möjliggör för dispenstrafik att komma fram. För att erhålla mötesfri väg med ett omkörningsfält (2+1-väg) erfordras vägbredd på 15,5 meter. Mötesfri väg med två omkörningsfält (2+2-väg) kan inrymmas om väg 27 breddas från 9 meter till 18,5 meter. Typsektioner för delsträcka M1 framgår av Figur 2 på nästa sida.



Figur 2. Typsektioner som används för delsträcka M1 avseende mötesfri väg med vägrensseparering.

Kostnadsbedömningen i nedanstående tabell avser kostnad från framtagna GKI för delsträcka M1 (GKI med objekt nr VVA2660). De antaganden som ligger till grund för kostnadsbedömningen framgår av aktuell GKI. Åtgärder som valts bort och är skrivna med grå färg är inte med i summeringen.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Uppskattad kostnad	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
M1	b, c, e, g, k, l, m, n, r, s	3, 4	+ A, B, C, D, E, F - E, F	680 mnkr	Ja	Trafikverket

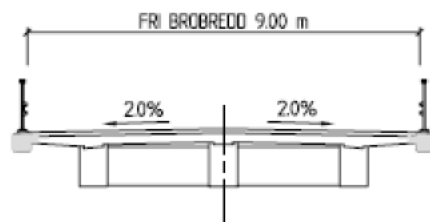
### Breddning av bro (15-834-1) över Ätran, söder om Kilakorset

Befintlig bro över ån Ätran är belägen precis söder om Kilakorset. Nuvarande fria brobredd är 9 meter, se Figur 3. Den totala brolängden är 30,8 meter (se Figur 4).

För att inrymma mitträcke och möjliggöra för vägrensseparatoring, erfordras en breddning av befintlig bro med 2,5 meter. Breddningen bedöms kunna genomföras genom att vardera sida av bron breddas cirka 1,25 meter.

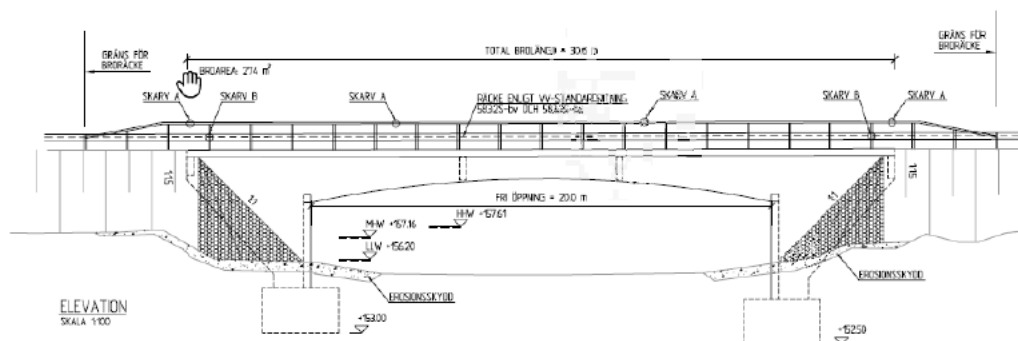
#### TYPBELÄGGNING

SLITLAGER: 40 MM ABT 11, 70/100 KK<9  
SKYDDSLAGER/BINDLAGER: 50 MM PGJA  
ISOLERING: 5 MM ISOLERINGSMATTA



SEKTION A  
SKALA 1:100

Figur 3. från relationshandling daterad 2006 som togs fram i samband med en reparation av bron. (Källa: Trafikverket BaTman)



Figur 4. Elevation från relationshandling daterad 2006 som togs fram i samband med en reparation av bron. (Källa: Trafikverket BaTman)

**Anläggande av s.k ögla för vänstersväng mot enskild väg till Kärraholm**

Korsningen är idag en fyrvägskorsning med hållplatslägen på båda sidor av väg 27. Strax sydost om korsningen ligger en mindre rastplats, i båda riktningarna, med informationstavlor om Tranemo kommun.

Som tidigare nämnts, ligger korsningen i Vassgårdenområdet, ett område mellan Ätran och väg 1676 som är utpekad som riksintresse för naturvård. Området kan påverkas negativt av bland annat schaktning, utfyllnad och markavvattning.

Korsningen fungerar också som en passage för vilt, då det är uppehåll i viltstängslet. Att detta är en lämplig plats för passage beror delvis på att det är långt ifrån bebyggelse och att trafikmängden på de anslutande vägarna är väldigt låg. Korsningen vid Kärraholm var en av de två planpassager för vilt som anordnades i samband med att viltstängsel anlades på sträckan mellan Ätran (Kilakorset) och korsningen mellan väg 27 och väg 1676, vid Tingarör. Den andra planpassagen för vilt anlades vid korsningen med väg 1676 vid Tingarör.

Vid Kärraholm planerar Trafikverket, sedan tidigare, att komplettera med viltvarningssystem. Vilken typ av system som ska anläggas är ännu inte klarlagt varför tidplanen för denna åtgärd är oklar.

Eftersom korsningen är en passage för vilt, samt att det är låga trafikflöden från anslutande vägar, anses det lämpligt att anslutningarna kan vara kvar med tillfälligt uppehåll i mitträcket. Det förutsätter dock att ögla (även kallad bandyklubba) för vänstersväng anläggs i södergående riktning. En ögla innebär att vänstersvängande fordon från primärväg först svänger höger till ett körfält som ansluts till primärvägen genom stopplik. För norrgående trafik föreslås att förbud mot vänstersväng genomförs då vändmöjlighet finns vid Kilakorset. Det medför en förlängd resväg på cirka fyra km.

Även stängning av hållplats Kärraholm föreslås vilket beskrivs mer ingående senare i denna bilaga. Om denna hållplats bibehålls, bör hastigheten sänkas förbi Kärraholm med anledning av korsande oskyddade trafikanter.

**Stängning/rivning av väganslutning från väg 1674 till väg 27 vid Västergärdet**

Väganslutningen från väg 1674 (Ingestorpsvägen) stängs i enlighet med *Åtgärdsvalsstudie väg 27 Västergärdet och Tingarör* (Trafikverket, 2019c). I samband med att anslutningen stängs överläts väghållarskapet för väg 1674 till kommunalt eller enskilt väghållarskap. Observera att stängning av denna väganslutning är avhängt genomförande av andra åtgärder vilka framgår av tidigare genomförd ÅVS (Trafikverket, 2019c). Denna åtgärd avser att väg 1674 rivs närmast anslutningen till väg 27 och att nytt dike anläggs. Även stängning av hållplats Västergärdet föreslås vilket beskrivs mer ingående senare i denna bilaga.

**Anläggande av ny trafikplats och gc-port i korsningen med väg 1676 Tingarör**

Korsningen mellan väg 27 och väg 1676 vid Tingarör är idag en fyrvägskorsning med vänstersvängkörfält i båda riktningarna samt busshållplatser på båda sidor av vägen. Det saknas gångförbindelse mellan hållplatslägena och de anslutande vägarna. Vidare saknas säker gångpassage över väg 27.

Hastigheten förbi korsningen är idag 70 km/tim. Det finns automatisk trafiksäkerhetskontroll med kamera (ATK) i båda färdriktningarna. Korsningen fungerar också som en passage för vilt, då det är uppehåll i viltstängslet. Ett viltvarningssystem finns, som upplyser förarna om det är vilt i närheten av korsningen.

Under den senaste tioårsperioden har det skett en singelolycka med en cyklist och en upphinnandeolycka i anslutning till korsningen, vilket ses som ett lågt antal olyckor för den här typen av korsning. I tidigare ÅVS *Åtgärdsvalsstudie väg 27 Västergärdet och Tingarör* (Trafikverket, 2019c) föreslås att korsningen byggs om till förskjutna trevägskorsningar i enlighet med WSP:s utredning från 2005. Motiveringen till det var trafiksäkerhetsskäl.

En lösning med trevägskorsningen bedöms inte förbättra trafiksäkerheten nämnvärt då andelen korsande trafik via väg 1676 bedöms vara låg. Vidare är det svårt att få till en bra lösning för oskyddade trafikanter om korsningen byggs om till två förskjutna trevägskorsningar. Anledningen till det är att hållplatserna skulle hamna ett par hundra meter från pendelparkeringen.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det att föredra att oskyddade trafikanter kan korsa väg 27 planskilt, i synnerhet när hållplats Tingarör är identifierad som en hållplats med god potential för ett ökat kollektivtrafikresande. Vid ombyggnation av aktuell vägsträcka föreslås att korsningen med väg 1676 byggs om till en planskild korsning. I och med det erfordras ingen lokal hastighetssänkning. Trafikplatsen möjliggör för trafik mellan Långhem och Svenljunga att korsa väg 27 planskilt. Genom att anlägga en tunnel för gång- och cykeltrafikanter kan även oskyddade trafikanter korsa planskilt utan att hamna i konflikt med trafiken på väg 27.

Tingarör kan eventuellt vara en möjlig placering för planskild faunapassage. Planskild korsning kan i så fall kombineras med planskild faunapassage. Huruvida denna placering är lämplig för planskild faunapassage utreds i senare planskede.

I samband med att anslutningen från väg 1674 till väg 27 stängs, kommer trafik flyttas över från väg 1674 till väg 1676. Enligt *Åtgärdsvalsstudie väg 27 Västergärdet och Tingarör* (Trafikverket, 2019c), rör det sig om cirka 600 fordon per dygn (ÅDT) för prognosår 2040. Den ökade trafikmängden innebär inte några kapacitetsproblem i korsningen, vare sig korsningen vid Tingarör är en fyrvägskorsning eller byggs om till planskild korsning.



Figur 5. Exempel på möjlig utformning av planskildhet i korsningen med väg 1676. Tunnel för gång- och cykeltrafik med tillhörande gång- och cykelväg framgår ej av principförslag. Vidare utredning får utvisa vilken utformning som är lämplig. Bakgrundsbild: Lantmäteriet.

#### **Anläggande av planskildhet för enskild väg vid Yttre Holm**

Korsningen vid Yttre Holm är en fyrvägskorsning med busshållplatser på båda sidor av vägen. De anslutande vägarna är enskilda och kommer från Grälåsa (sydvästra sidan) och från Yttre Holm (nordöstra sidan).

För att skapa plats för omkörningsfält, samt för att samla ihop enskilda vägar i området, föreslås att en planskild korsning anläggs här (se Figur 6). De två berörda enskilda vägarna leds om till den nya bron över väg 27.

Trafikförslag enligt Figur 6 visar exempel på utformning och placering av planskildhet vid Yttre Holm. Topografiskt finns det platser i närheten där väg 27 löper i bergskärning vilka kan användas för anläggande av planskildhet.



Figur 6. Exempel på placering och utformning i plan för bro för enskild väg vid Yttre Holm. Vidare utredning får utvisa vilken utformning som är lämplig. Bakgrundsbild: Lantmäteriet.

### **Åtgärder för oskyddade trafikanter vid hållplats Kindsboda och i korsning med väg 1673**

Fyrvägskorsningen med väg 1673 föreslås behållas på grund av låga trafikflöden på anslutande väg 1673, cirka 251–500 f/d enligt NVDB (mätvärden från 2009 och 2016). Sett till nuvarande hastighetsbegränsning och trafikflöden uppfyller korsningen inte god standard enligt Trafikverkets säkerhetsklassificering av vägar (Trafikverket, 2016).

Korsningen bedöms vara väl utformad med vänstersvängfält och det är god sikt. De brister som identifierats här avser att det saknas möjlighet oskyddade trafikanter inte kan ta sig till hållplats på ett trafiksäkert sätt. Vidare saknas det gångväg till hållplats från anslutande vägar. Bussen har svårt att komma av vägen på grund av smala hållplatsfickor.

För att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter i korsningen med väg 1673 vid Kindsboda, föreslås att gångpassage med mittrefug anläggs. På så sätt kan oskyddade trafikanter passera ett körfält i taget. I samband med projekteringen av mötesfri landsväg, bör en översyn av hållplatslägenas placering genomföras. Med fördel flyttas ett hållplatsläge så att enbart en gångpassage erfordras över väg 27. Vidare anläggs gångvägar mellan intilliggande väganslutningar och hållplatslägen. Även gångväg till pendelparkeringen som ligger strax norr om väg 27 bör tillkomma.

Bussfickorna breddas och bör sannolikt även förlängas för att förenkla både inbromsning och möjliggöra för acceleration för bussen.

En lokal hastighetssänkning till 80 km/tim förbi korsningen med väg 1673 erfordras med hänsyn till de oskyddade trafikanter som korsar väg 27. För att förbättra hastighetsefterlevnaden föreslås att ATK sätts upp i bägge riktningar. Genom reducering av hastigheten till 80 km/tim i kombination med ATK kan god standard enligt



Trafikverkets säkerhetsklassificering av vägar (Trafikverket, 2016) uppfyllas sett till nuvarande trafikflöden.

#### **Anläggande av planskildhet vid Bystad**

Korsningen vid Bystad är i dagsläget en fyrvägs korsning med busshållplatser på båda sidor av väg 27. De anslutande vägarna är enskilda och kommer från byn Slätte och fastigheter längre bort (sydvästra sidan) respektive från Bystad och fastigheter längre bort mot Månstadsån/Limmared (nordöstra sidan).

Att bibehålla dessa anslutningar till väg 27 bedöms inte vara lämpligt då det erfordras en lokal hastighetssänkning. Det är inte lämpligt här då det bidrar till att det blir många avsnitt med lokal hastighetssänkning på sträckan med mötesfri landsväg. Korsningen ligger också i direkt anslutning till en planerad sträcka med omkörningsfält.

Att stänga anslutningarna och anordna alternativa vägar bedöms komplicerat, i synnerhet på den sydvästra sidan av väg 27 där det är ont om alternativa vägar. Med bakgrund av ovanstående, föreslås att korsningen med väg 27 vid Bystad ersätts med en planskildhet över väg 27.

Förslag på hur planskildhet kan anordnas presenteras i Figur 7. Planskildheten innebär att de som bor och verkar väster om väg 27 kan ta sig till väg 157 utan någon längre omväg, och därifrån vidare mot Limmared eller ut på väg 27. Planskildheten kan även anordnas med så kallad höger in/höger ut.



Figur 7. Exempel på placering och möjlig utformning i plan för planskildhet för enskild väg vid Bystad. Vidare utredning får utvisa vilken utformning som är lämplig. Bakgrundsbild: Lantmäteriet.

### **Cirkulationsplats i korsning med väg 157**

Korsningen med väg 157 är den avslutande delen i söder för delsträcka M1. Det är en fyrvägs korsning mellan väg 27/157 samt en enskild väg som når en fastighet. Korsningen kan ses som entrén norrifrån mot orterna Limmared och Tranemo.

Korsningen har relativt höga trafikflöden redan i dagsläget och prognos för 2040 är cirka 4 000 f/d på väg 157, respektive 7 000–7 300 på väg 27 i anslutning till korsningen.

Under tioårsperioden 2010–2019 inträffade fyra olyckor i direkt anslutning till korsningen som rapporterades in av polis och/eller sjukvård till Strada. Två av dessa olyckor var upphinnandeolyckor med motorfordon med lindrig utgång. En olycka var en singelolycka som inte kategoriseras som en personskadeolycka. Den fjärde olyckan involverade cykel/moped-motorfordon med måttlig svårighetsgrad. Kollision med älg har inrapporterats två gånger under perioden, en gång norr om korsningen och en gång söder om korsningen.

Sett till nuvarande utformning och prognostiserade flöden för 2040, uppfyller korsningen inte god standard enligt Trafikverkets säkerhetsklassificering av vägar (Trafikverket, 2016). God standard kan inte heller uppnås genom hastighetsänkning (60 alt 80 km/tim). Med utgångspunkt från det, samt det faktum att korsningen är en entré till Limmared och Tranemo, föreslås att en cirkulationsplats anläggs här. Cirkulationsplatsen dimensioneras lämpligen utifrån 60 km/tim med anledning av korsande gång- och

cykeltrafik. Genom att anlägga gång- och cykelpassager i korsningen kan oskyddade trafikanter röra sig från Limmared och vidare norrut på väg 27 (pga vägrensseparatoring). Principförslag för en cirkulationsplats i korsningen framgår av Figur 8.

Anläggande av en cirkulationsplats medför att trafiksäkerheten i korsningspunkten förbättras. Enligt Trafikverkets Effektsamband (Trafikverket, 2021) är cirkulationsplats den säkraste korsningstypen i plan och som reducerar antalet bilolyckor, särskilt med avseende på antal dödade och svårt skadade.



Figur 8. Exempel på cirkulationsplats i korsningen mellan väg 27/väg 157/ensild väg. Vidare utredning får utvisa vilken utformning som är lämplig.

### Viltåtgärder

I den vägplan som togs fram 2016 avseende faunaåtgärder på sträckan mellan Ätran (Kila) och korsningen med 1676 vid Tingarör, angavs begränsad projektbudget som skäl till att det inte fanns möjlighet att anlägga nya planskilda passager. Befintlig planskild passage på sträckan, vid Ätrans passage under väg 27, kompletterades med strandpassage för mindre djur. Passagen uppfyller inte VGU krav för klövdjur, men enligt uppgift från Trafikverket, används den även av klövdjur. Viltpassage i plan anlades vid Kärraholm och Tingarör.

Enligt VGU Krav (Trafikverket, 2020a) ska faunapassager i plan endast förekomma på vägar med ÅDT under 5 000 f/d. Trafikmängderna på sträckan mellan Kilakorset och Limmared låg år 2019 på mellan 5 900 och 7 000 f/d (se huvudrapport). Det innebär att

två planskilda faunapassager erfordras på sträckan vid ombyggnation av väg 27 till en mötesfri landsväg.

Enligt *Riktlinje Landskap* (Trafikverket, 2019a), ska åtgärdsbehov avseende passager för stora däggdjur ske utifrån metod i *Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur* samt *Ekologisk uppföljning av planskilda passager för landlevande däggdjur - principer och metoder för väg och järnväg*. Det innebär att arbetet inleds med en fördjupad faunautredning.

I området går de flesta dalar från nordost till sydväst vilket innebär att det är i denna riktning som djuren huvudsakligen rör sig. Väg 27 går från sydost till nordväst, varpå korsningarna mellan vilt och väg 27 blir nästan vinkelrät. Terrängen och den vinkel som viltet korsar väg 27 kan medföra att det längs med sträckan finns skärningar och bankar där det finns höjdstöd för planskilda passager. Om det anses lämpligt kan dessa planskilda faunapassager anläggas tillsammans med de planskildheter som föreslås enligt tidigare presenterade åtgärder.

Vid genomförande av en fördjupad faunautredning är det viktigt att inkludera järnvägen i analysen då även den fungerar som en barriär i stråket. Detta för att inte bygga in eller skapa nya problem vid genomförande av viltåtgärder på sträckan.

#### **Stängning av busshållplatser**

I samband med ombyggnationen till mötesfri landsväg föreslås att följande hållplatser stängs/rivs:

- Kärraholm
- Västergärdet
- Platö
- Holm
- Bystad.

Med anledning av det låga antalet resande från ovanstående hållplatser, färre än 10 påstigande per dygn, kan ombyggnation för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet inte prioriteras. Genom att antalet hållplatser minskar kan restiden för buss i linjetrafik reduceras, vilket leder till att restidskvoten för busstrafik kan förbättras något.

Vid hållplats Kärraholm har bussar svårt att komma av vägen på grund av smala hållplatsfickor och det saknas plattform. Bakom hållplatsläge B löper ett vägräcke och det är en brant sluttning bakom räcket. För hållplats Kärraholm är det med nuvarande utformning inte möjligt för resenärer att vänta på bussen på ett trafiksäkert sätt. Resenärer kan istället hänvisas till hållplats Kilabro som är belägen cirka 2 km norr om hållplats Kärraholm. Vidare skulle en ombyggnation av hållplatsen påverka området med riksintresse för naturvård.

Stängning av hållplats Västergärdet föreslås sedan tidigare i *Åtgärdsvalsstudie väg 27 Västergärdet och Tingarör* (Trafikverket, 2019c). Observera att stängning av denna väganlutning är avhängt genomförande av andra åtgärder vilka framgår av tidigare

genomförd ÅVS (Trafikverket, 2019c). Resenärer hänvisas till närliggande hållplats Tingarör.

Resenärer som använder hållplats Platö kan hänvisas till hållplats Tingarör, cirka 1,5–2 km norrut på väg 27. Resenärer som avvänder hållplats Holm kan hänvisas till hållplats Kindsboda som är belägen cirka 2 km söderut utmed väg 27. Både hållplats Tingarör och hållplats Kindsboda har pendelparkeringar.

Åtgärden innebär att hållplatsutrustningen monteras ned samt att trafikeringen med buss i linjetrafik upphör (Västtrafik). Hållplatsfickorna byggs bort i samband med av väg 27 breddas för att inrymma mötesfri landsväg (Trafikverket).

## **M2 Mötesfri landsväg delsträcka 2 – Limmared till Tranemo**

Delsträcka M2 sträcker sig mellan Limmared (söder om korsningen med väg 157) och Tranemo (till och med tpl Björdsdamm) och är cirka 5,6 km. Sträckan har en ÅDT på cirka 7000 f/d (2019) i snittet mellan korsningen med väg 1675 (Storgatan) och väg 1587 (Limmaredvägen), varav cirka 14,6 procent är tung trafik. Prognosen för år 2040 är 8600 f/d, varav cirka 17,9 procent är tung trafik. Söderut mot trafikplats Björdsdamm minskar trafikmängderna, men andelen tung trafik är något högre. En sammanställning över trafikflöde och prognoser för 2040 framgår av huvudrapporten.

På delsträcka M2 finns alternativ färdväg för oskyddade trafikanter då cykelleden Sjuhäradsrundan löper på den gamla banvallen mellan Limmared och Tranemo. Cykelledens sträckning finns redovisad i huvudrapporten. För att knyta ihop cykelstråket med vägrensseparatoringen på M1, behöver en enklare gång- och cykelbana anläggas mellan Limmared och korsningen mellan väg 27/157.

Det är möjligt att korsa väg 27 via befintlig GC-port/tunnel strax söder om korsningen med Rosenlundsvägen. Vidare korsar Sjuhäradsrundan väg 27 på den tidigare järnvägsbron nära Ljungsnäs. Inom åtgärd M2 föreslås att en cirkulationsplats anläggs i korsningen med väg 157. Här är det av vikt att det anordnas en passage för gång- och cykeltrafikanter för att knyta ihop gång- och cykelstråket mellan Tranemo och Limmared, med möjligheten att gå och cykla utmed väg 27 på sträcka M1. Passage vid cirkulationsplatsen placeras i plan. På sträcka M2 finns i dagsläget en busshållplats (Limmared säteri), men denna föreslås tas bort. Det medför att det inte finns behov av att anordna ytterligare passager för oskyddade trafikanter tvärs väg 27 än de som nämns ovan, varken i plan eller planskilt.

Berggrunden i området utmed sträcka M2 består av främst av granitisk-granodioritisk gnejs, vilket sällan är associerat med förhöjda halter av sulfider. Mellan Limmared och Tranemo är isälvs sediment, samt sandig och grusig morän dominerande jordartstyper. Risken för att berggrunden innehåller förhöjda halter av sulfider är låg, detsamma gäller för att marken skulle bestå av sulfatjordar.

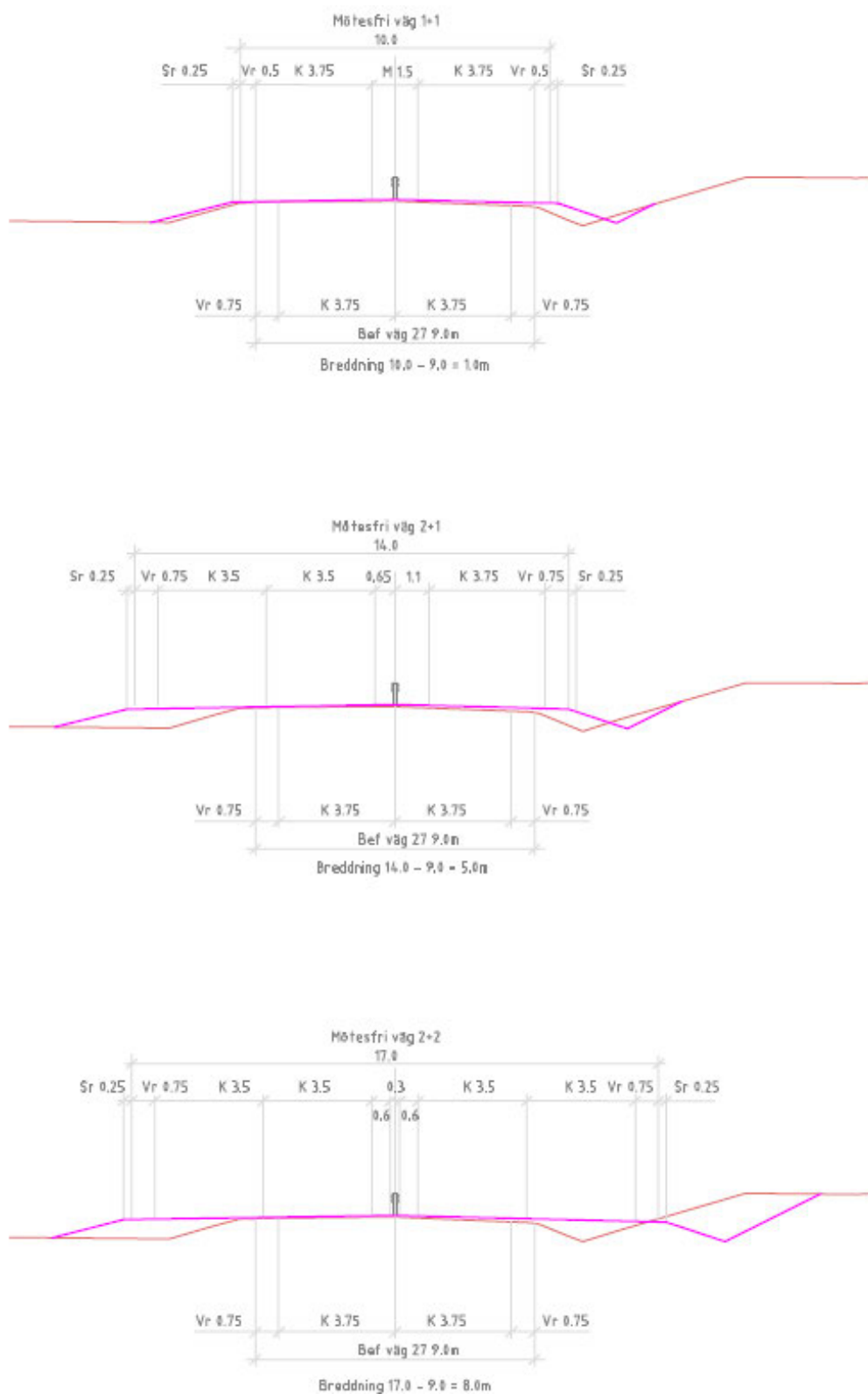
Förekomsten av invasiva arter har kontrollerats genom SLU Artdatabanken (2022). Utmed den aktuella vägsträckan finns en observation av invasiva arter i form av Blomsterlupin som identifierats i trafikplats Björdsdamm (korsning med väg 156). Observationen inrapporterades år 2019. Då det inte har genomförts någon

naturvärdesinventering går det inte att utesluta att det finns ytterligare invasiva arter utmed sträckan.

Trafikverket (enhet Underhåll Beläggning Väst) menar att det finns risk för förekomst av tjärasfalt/PAH-asfalt på den aktuella vägsträckan, men att risken bedöms vara liten.

Det finns flera platser utmed sträcka M2 med kända fornlämningar (Riksantikvarieämbetet, 2022). Mellan Limmared och Tranemo löper flera områden med fossil åkermark och förekomst av rösen. Delar av dessa fornlämningar grävdes bort i samband med byggnationen av väg 27, vilket indikerar att de ligger nära väg 27. Utmed väg 27 vid Ljungsås, strax norr om trafikplats Björdsdamm, finns två utmarkerade områden med fornlämningar i form av boplats respektive bytomt/gårdsområde.

Med utgångspunkt från VGU 2022, behöver väg 27 breddas från nuvarande 9 meter till 10 meter på de sträckor där det ska vara ett körfält i vardera riktningen inklusive mitträcke (1+1 väg) och vägrensseparatoring (1,5 meter på vardera sida). Denna breddning möjliggör för dispenstrafik att komma fram. För att erhålla mötesfri väg med ett omkörningsfält (2+1-väg) erfordras en vägbredd på 14 meter. Sträckor med två omkörningsfält (2+2-väg) erfordrar en breddning från nuvarande 9 meter till 17 meter. Typsektioner för delsträcka M2 framgår av Figur 9 på nästa sida.



Figur 9. Typsektioner som används för delsträcka M2 avseende mötesfri väg.

Kostnadsbedömningen i nedanstående tabell avser kostnad från framtagen GKI för delsträcka M2 (GKI med objektnr VVA2661). De antaganden som ligger till grund för kostnadsbedömningen framgår av aktuell GKI. Åtgärder som valts bort och är skrivna med grå färg är inte med i summeringen.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Mål-uppfyllelse	Uppskattad kostnad	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
M2	b, c, e, g, i, j, k, l, o, p, r, s	3, 4	+ A, B, C, D, E, F - E, F	327 mnkr	Ja	Trafikverket

### **Åtgärder i korsning med väg 1675**

Korsningen är en fyrvägs-korsning där en enskild väg från Limmared säteri, samt väg 1675 (Storgatan), ansluter till väg 27. Prognosen för 2040 på väg 1675 är cirka 1 600 f/d. Trafikflödet på den enskilda vägen är okänt men kan antas vara lågt (<200 f/d). Efter att ha passerat Limmared säteri, leder den enskilda vägen ned mot Tranemo (Hestravägen) där den passerar 5–10 gårdar/bebyggda fastigheter. Den enskilda vägen förgrenar sig även till mindre vägar vidare österut på landsbygden.

Hastighetsbegränsningen förbi korsningen är idag 90 km/tim. ATK finns i norrgående riktning, men denna är placerad norr om korsningen.

Under workshopen den 26 februari 2020, framkom att korsningen mellan väg 27 och väg 1675 är problematisk. Vid workshopen beskrevs att korsningen upplevs som osäker ur trafiksäkerhetssynpunkt, i synnerhet för trafik som ska svänga vänster in på väg 1675. Vidare lyfts att det är framkomlighetsproblem. Det kan vara svårt att komma ut på väg 27 från väg 1675 med anledning av att förbipasserande trafik håller hög hastighet.

Då flödet på sekundärvägarna skiljer sig åt, är det inte möjligt att applicera Trafikverkets säkerhetsklassificering av vägar (Trafikverket, 2016) fullt ut på denna korsning. Vid antagande om att det rör sig om en trevägs-korsning (på grund av låga flöden på en av sekundärvägarna) uppfyller korsningen god standard med utgångspunkt från prognostiserade flöden för 2040 (trevägs-korsning på landsbygd med ATK).

Under tioårsperioden 2010–2019 inträffade 11 olyckor i eller i nära anslutning till korsningen som rapporterades in av polis och/eller sjukvård till Strada. Tre av dessa olyckor involverade korsande motorfordon. Två av olyckorna bedömdes vara lindriga och en var av allvarlig svårighetsgrad.

Utfallet av studerad olycksstatistik och bedömningen enligt Trafikverkets säkerhetsklassning av vägar, behöver dock inte innebära att korsningen är välfungerande. Som tidigare nämnts, belystes vid studiens workshop, att det finns en problematik och en osäkerhet kring korsningen, i synnerhet för svängande trafik från väg 1675.

Vid ombyggnation till mötesfri landsväg föreslås att anslutningen till enskild väg mot Limmared säteri stängs och att den enskilda vägen leds om till en ny bro för enskild väg över väg 27 som anläggs cirka 0,5 km söderut. Korsningen med väg 1675 blir en trevägs-korsning med tillfälligt uppehåll i mitträcket och en lokal hastighetssänkning till 80 km/tim. För att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningen, föreslås



att vänstersvängkörväg anläggs på väg 27 i södergående riktning för svängande trafik in mot Limmared (väg 1675). Vidare föreslås att vänsterpåsvängkörväg anläggs på väg 27 för trafik som kommer från väg 1675 och ska söderut på väg 27 i riktning mot Tranemo. Principiellt förslag på utformning framgår av Figur 10.

Eftersom hastighetsefterlevnad är en brist som identifierats här, föreslås att ATK sätts upp i södergående riktning.



Figur 10. Exempel på åtgärder i korsning med väg 1675. Av skissen framgår även föreslagen placering av bro för enskild väg i söder. Vidare utredning får utvisa vilken utformning som är lämplig.

### Åtgärder i korsning med väg 1587

Korsningen med väg 1587 (Limmaredsvägen) är en trevägskorsning med vänstersvängkörväg, se Figur 11. Väg 1587 ansluter på den västra sidan och är den norra infarten till Tranemo tätort. Hastigheten förbi korsningen är idag 90 km/tim. Strax norr om korsningen finns det en gång- och cykelväg som korsar under väg 27 i en tunnel för gång- och cykeltrafik. Under den senaste tioårsperioden har det inträffat två olyckor i anslutning till korsningen. I bägge fallen rörde det sig om upphinnandelyckor.

Vid workshopen den 26 februari 2020 framgick det att den tunga trafiken har problem att svänga i korsningen med väg 1587. Det gäller framför allt fordon som kommer söderifrån på väg 27 och som svänger vänster in på väg 1587. På grund av den snäva radien behöver de hålla väldigt låg hastighet, vilket kan innebära en trafikfara.

Korsningen föreslås riktas upp för att förbättra svängraden för den tunga trafiken. Vidare föreslås att ett högeravsvängkörväg anläggs för att ytterligare förbättra framkomligheten

för högersvängande fordon på väg 27. Förslag på utformning av korsningen redovisas i Figur 11.

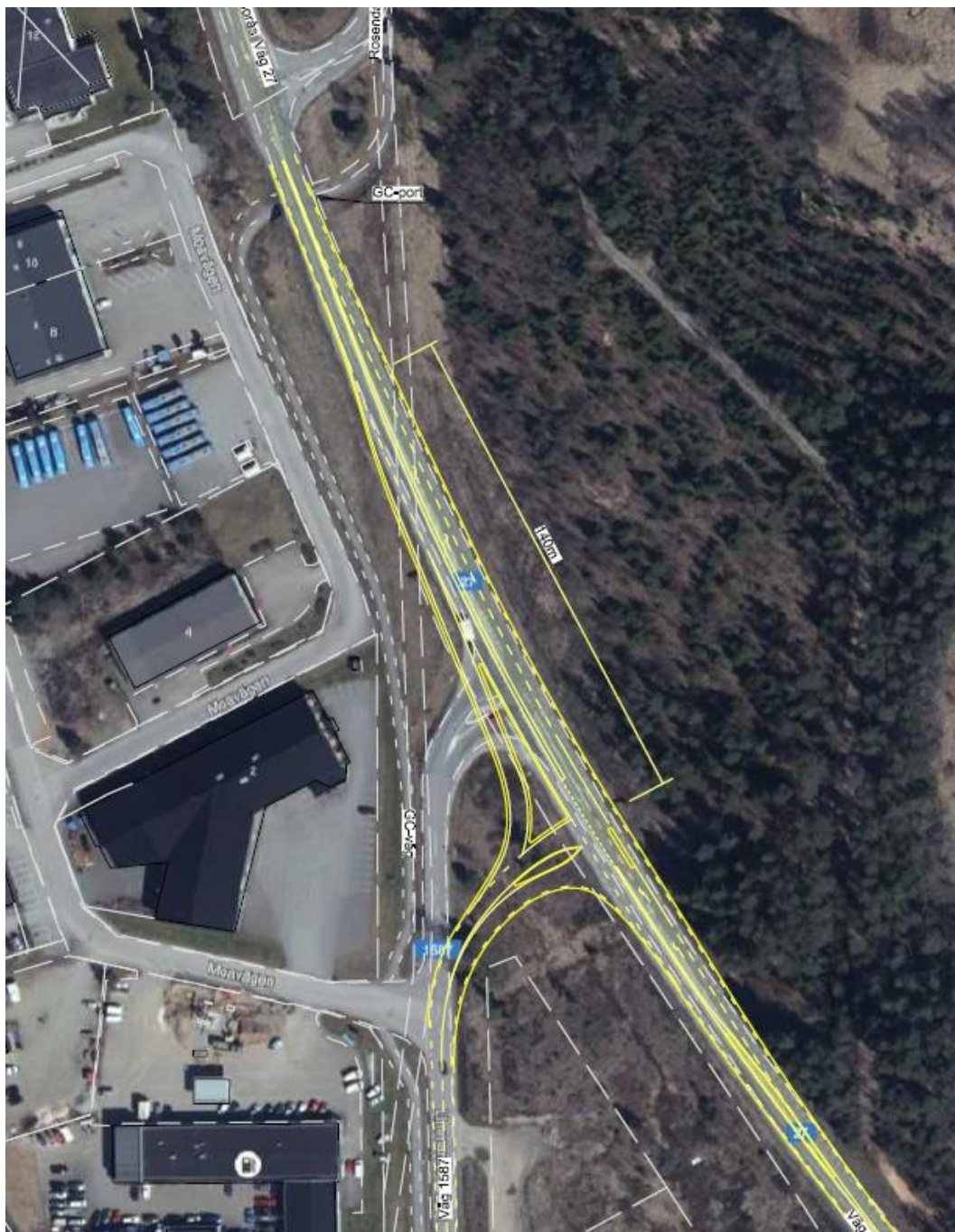
Ett högeravsvängskörfält på väg 27 mot väg 1587 medför även att risken för upphinnandeolyckor minskar. Trafikflödet i korsningen kommer upp till den nivå att högeravsvängskörfält kan användas enligt råd i VGU (Trafikverket, 2020b). Åtgärden bedöms förbättra framkomlighet och till viss del även trafiksäkerhet, varför den föreslås.

För att ytterligare förbättra framkomligheten i korsningen föreslås att vänsterpåsvängskörfält anläggs på väg 27 i norrgående riktning. På så sätt förbättras framkomligheten för vänstersvängade trafik på väg 1587 som ska vidare norrut på väg 27. Ett vänsterpåsvängskörfält ska utformas så att vänstersvängande trafik leds in i det egna körfältet utan att påverka genomgående trafik (Trafikverket, 2020a).

Hastigheten sänks lokalt till 80 km/tim förbi korsningen med Rosenlundsvägen och korsningen med väg 1587. Avståndet mellan de båda korsningarna är cirka 200 meter.

Korsningen mellan väg 1587 och väg 27 uppfyller inte god standard enligt Trafikverkets säkerhetsklassificering av vägar (Trafikverket, 2016) med utgångspunkt från prognostiserade flöden för 2040 (trevägs korsning på landsbygd med ATK). Föreslagna åtgärder i korsningen påverkar inte denna bedömning, men kan trots det anses bidra till att trafiksäkerheten förbättras. Det bör även beaktas att bedömningen avser korsning på landsbygd, och aktuell korsning angränsar till Tranemo tätort.

Med anledning av att trafiksäkerhet inte är en identifierad brist i korsningen, utan att bristen är kopplad till framkomlighet för tung trafik, bedöms föreslagna åtgärder ha god måluppfyllnad och vara rätt för platsen.



Figur 11. Exempel på möjlig korsningsutformning för anslutningen av väg 1587. Vidare utredning får visa lämplig åtgärd mer i detalj.

**Åtgärder i trafikplats Björdsdamm, väg 156**

Björdsdamms trafikplats består av två trevägskorsningar som ansluter till väg 156 och är huvudinfarten till Tranemo tätort. Endast högersväng är tillåten i de båda korsningarna, men det finns inget fysiskt hinder mot att svänga vänster. Hastigheten förbi trafikplatsen är idag 90 km/tim.

Identifierade brister i denna trafikplats är framkomlighetsproblem med anledning av snäv kurvradie för trafik som ska svänga norrut på väg 27 från väg 156. Vidare leder svängande fordonstrafik från väg 27 mot väg 156 till inbromsningar på väg 27 vilket påverkar såväl framkomlighet som trafiksäkerhet.

Väg 27 breddas förbi trafikplatsen för att inrymma mitträcke. Av- och påfarter förlängs för att anpassas till mötesfri landsväg med 100 km/tim. För att underlätta för fordonstrafik att komma av väg 27 i trafikplatsen, föreslås att parallellavfarter anläggs utmed väg 27. I vilken utsträckning som denna åtgärd är möjlig begränsas lämpligen av utrymmet mellan pelarna på bron som löper över väg 27 i trafikplatsen. Utgångspunkten för åtgärden är att byggnadsverket inte ska påverkas av åtgärden.

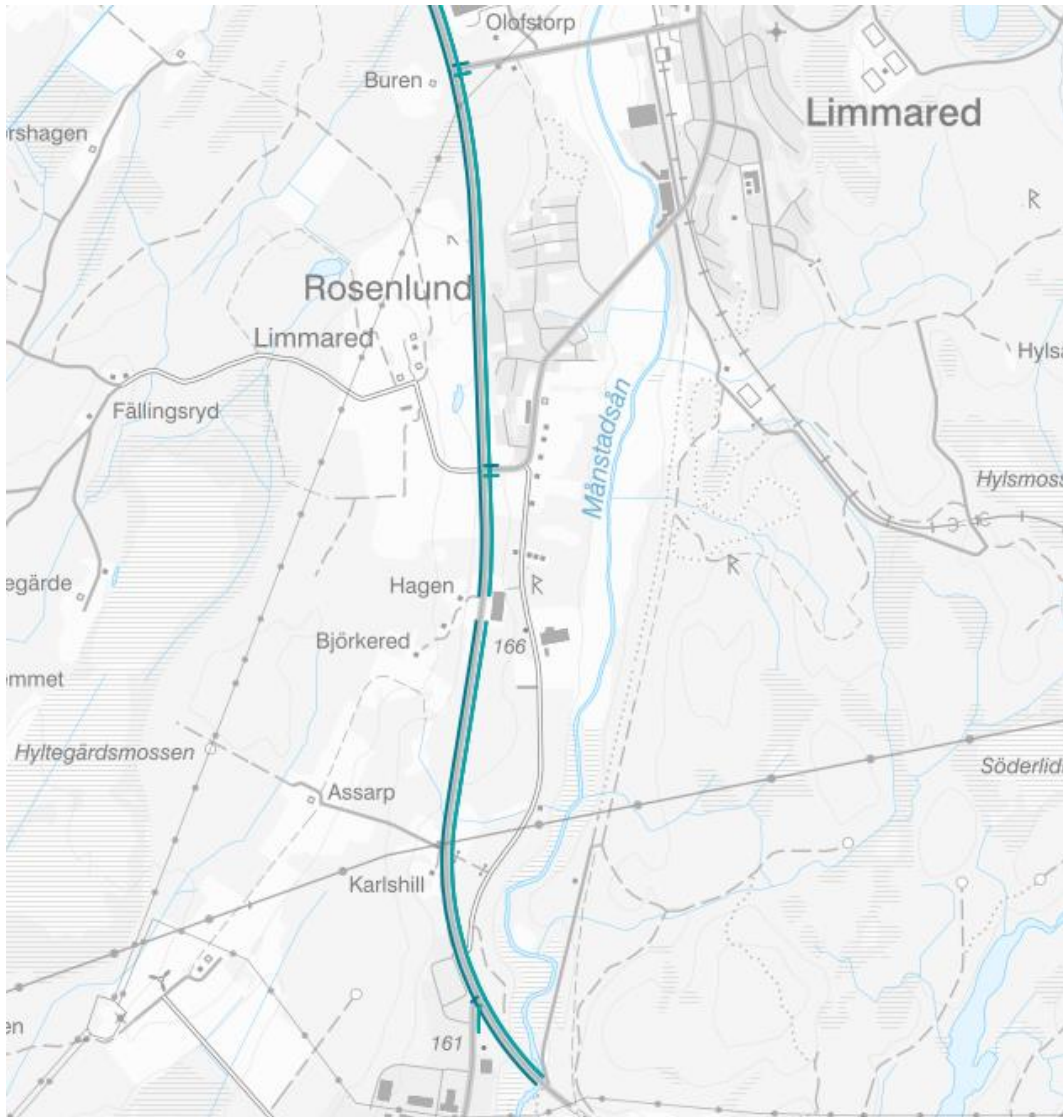
Bro över Jälmån (15-838-1) breddas för att inrymma mitträcke, men också för att möjliggöra för längre påfart i norrgående riktning. Hastigheten förbi trafikplats Björdsdamm föreslås till 80 km/tim. Efter utvärdering kan ATK övervägas för att säkerställa hastigheten.



Figur 12. Exempel på möjlig åtgärd i trafikplats Björnsdamm inkl. breddning av bro över Jälmån. Vidare utredning får visa lämplig åtgärd mer i detalj.

### **Viltåtgärder**

Två planskilda faunapassager för storvilt erfordras på sträckan mellan Limmared och trafikplats Björddamm. Vidare kommer befintligt faunastängsel mellan korsningen med väg 157 och Månstadsån att behöva justeras och anpassas efter ny vägbredd. Se åtgärd *M1 Viltåtgärder* för ytterligare beskrivning avseende åtgärden. Figur 14 visar utbredningen av faunastängsel i dagsläget mellan Limmared och Tranemo.



Figur 13. Turkos linje visar den vägsträcka som har viltstängsel i nuläget (Trafikverket, 2020d).

### **Stängning av busshållplatser**

I samband med ombyggnationen till mötesfri landsväg föreslås att följande hållplatser stängs på sträcka M2:

- Limmared Säteri

Med anledning av det låga antalet resande från ovanstående hållplatser, färre än 10 påstigande per dygn, kan ombyggnation för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet

inte prioriteras. Genom att antalet hållplatser minskar kan restiden för buss i linjetrafik reduceras, vilket leder till att restidskvoten för busstrafik kan förbättras något.

Åtgärden innebär att hållplatsutrustningen monteras ned samt att trafikeringen med buss i linjetrafik upphör (Västtrafik). Hållplatsfickorna byggs bort i samband med av väg 27 breddas för att inrymma mötesfri landsväg (Trafikverket).

#### **Anläggande av nya broar**

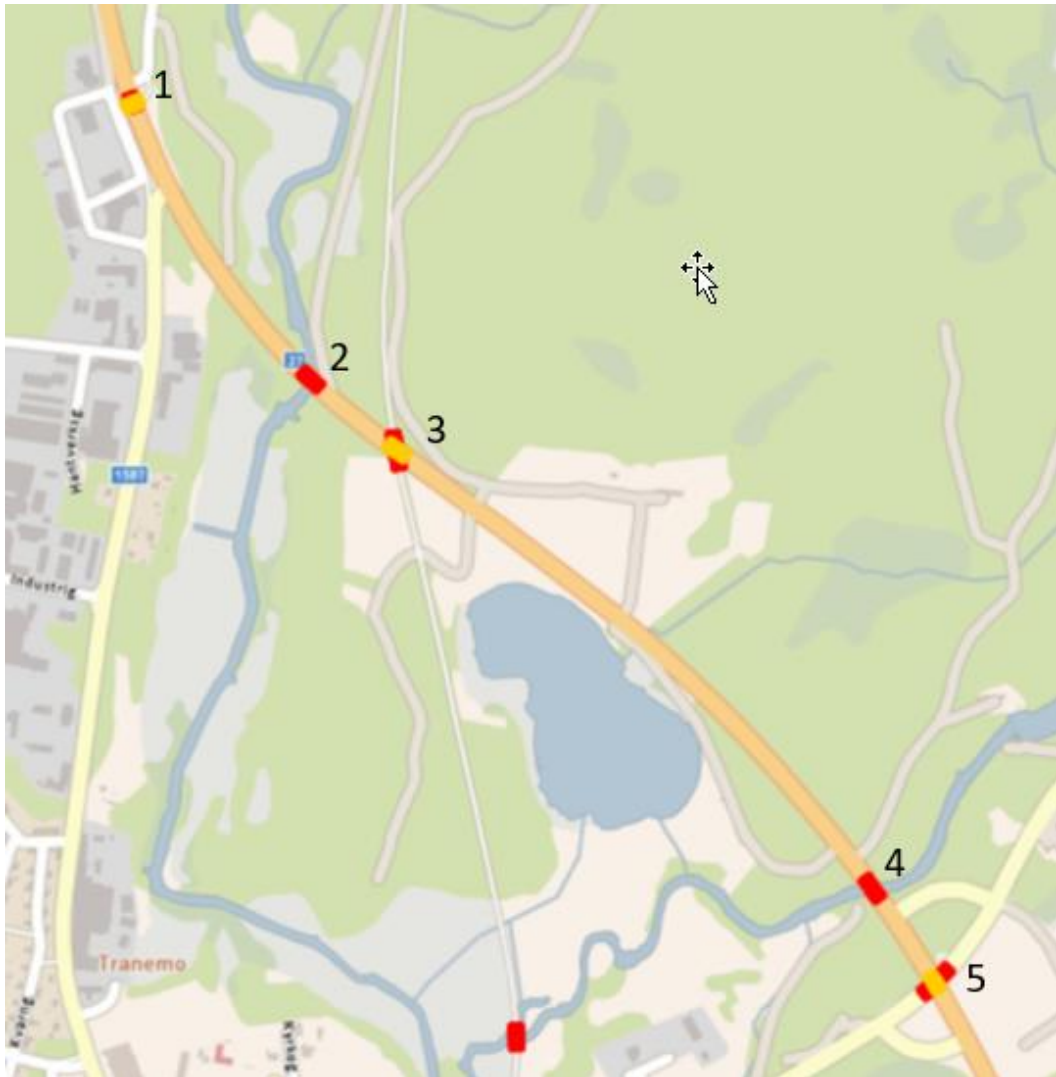
Utmed delsträcka M2 föreslås anläggande av tre nya vägbroar över väg 27 för enskilda vägar i syfte att leda om enskilda vägar vars anslutningar till väg 27 stängs.

- Ny vägbro för enskild väg söder om korsning med väg 1675, 6 meter bred
- Ny vägbro för enskild väg vid Ljungsnäs, 6 meter bred. På denna bro leds cykelleden Sjuhäradsrundan över väg 27, då nuvarande planskildhet för denna cykelled rivs (bef bro 15-846-1)
- Ny vägbro för enskild väg norr om bro övr Jälmån, 6 meter bred.

#### **Ombyggnation av broar**

På den aktuella vägsträckan löper väg 27 över /under totalt fem broar med placering enligt Figur 14. Dessa broar med tillhörande id-nummer samt bedömd åtgärd presenteras nedan.

1. Bro över gc-väg (15-1064-1)
2. Bro över Månstadsån (15-851-1) – behov av breddning
3. Vägport under cykelväg (gamla järnvägen) (15-846-1/P846) - rivs
4. Bro över Jälmån (15-838-1) – behov av breddning
5. Bro (väg 156) över väg 27, trafikplats Björsdamm (15-840-1)



Figur 14. Befintliga broar och vägportar (Trafikverket, 2020d).

Vägporten under väg 156 (bro nr 5) har tillräckligt avstånd mellan bropelarna för att rymma breddningen av väg 27 till 10,3 meter utan åtgärder på bron. Övriga broar behöver åtgärdas för att vägen ska kunna breddas.

Broarnas geografiska läge redovisas i Figur 14. Genomförbarhet avseende breddning av broarna har studerats på en översiktlig nivå med utgångspunkt från information i BaTMan. Nedan presenteras kortfattade resonemang kring genomförbarheten för breddning av respektive bro.

#### **Bro över GC-väg (15-1064-1)**

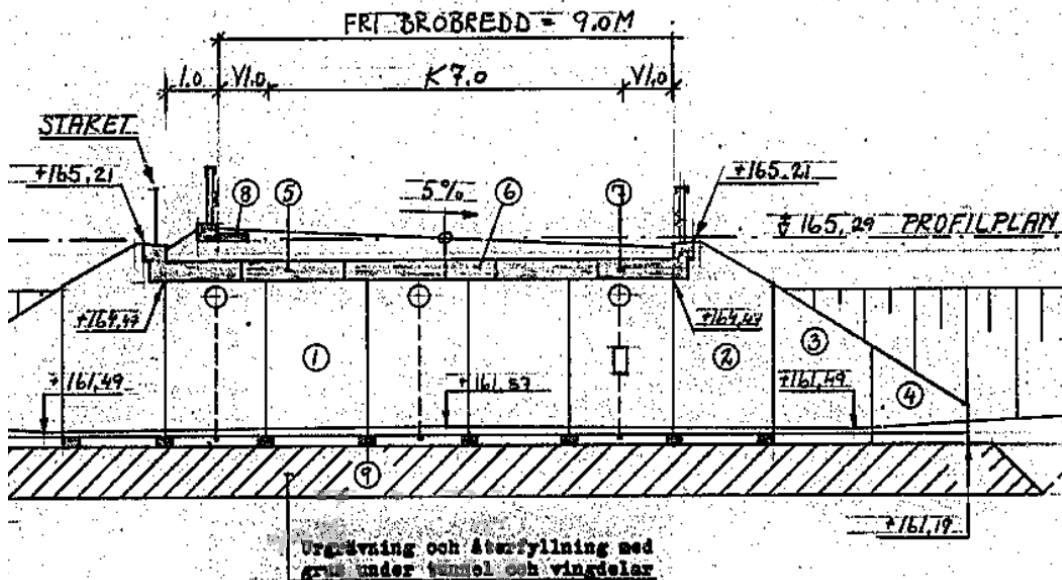
Befintlig bro är en elementbro där det är svårt att bedöma förutsättningar att bredda brobanan utan att genomföra närmare utredning eller förprojektering avseende åtgärden. Vid projektering av en eventuell breddning behöver det säkerställas att kantbalken och därmed räckat får tillräcklig förankring i yttersta broplattorna.

Vägbanan har ett kraftigt tvärfall och det är en rejäl fyllnadshöjd med en slänt ner till bromynningen på västra sidan. Därmed kan det bli krävas en större breddning på



närmare två meter på östra sidan vilket kräver en besvärligare konstruktionslösning med bottenplatta, ramben, platta och nya vingmurar.

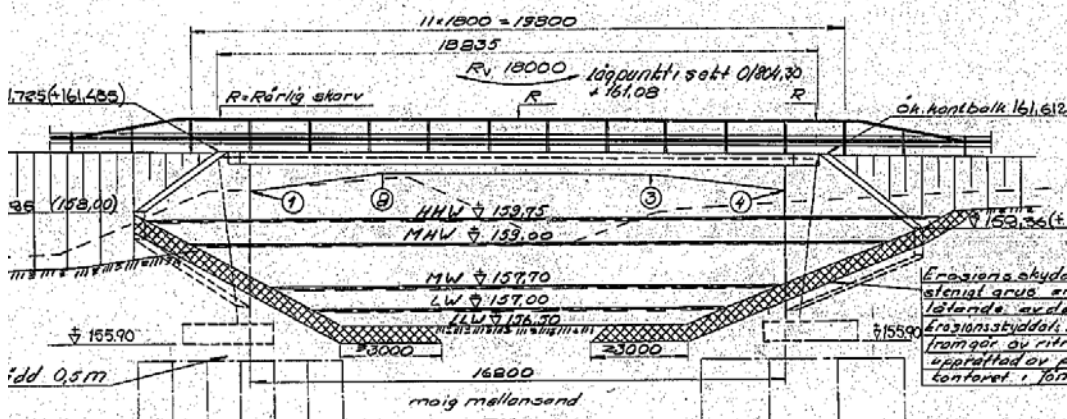
Vid denna bro föreslås en hastighetsbegränsning på 80 km/tim. Det går därmed att göra uppehåll i räckets istället för att bredda bron.



Figur 15. Tvärsektion avseende bro nr 1, bro över GC-väg (15-1064-1). Källa: Trafikverket, BaTMan.

**Bro över Månstadsån (15-851-1)**

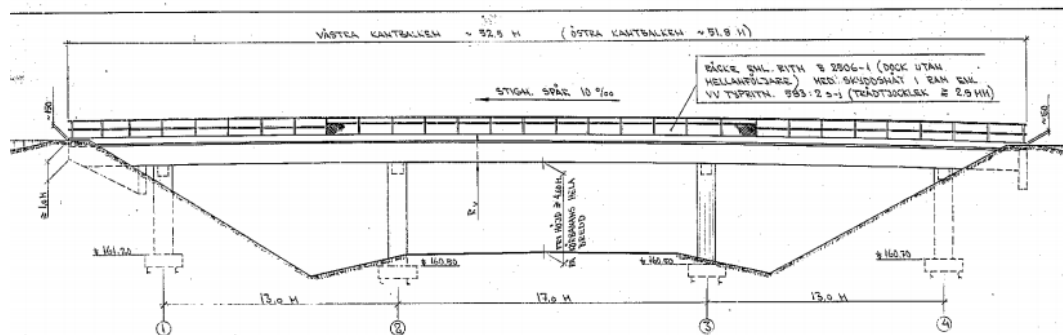
Bron över Månstadsån är en plattrambro med en spännvidd på 16,6 m (se Figur 16). Marken har förstärkts under och i anslutning till stöden.



Figur 16. Utdrag från BaTMan avseende bron över Månstadsån. Källa: Trafikverket BaTMan.

### Vägport under cykelväg (gamla järnvägen) (15-846-1/P846)

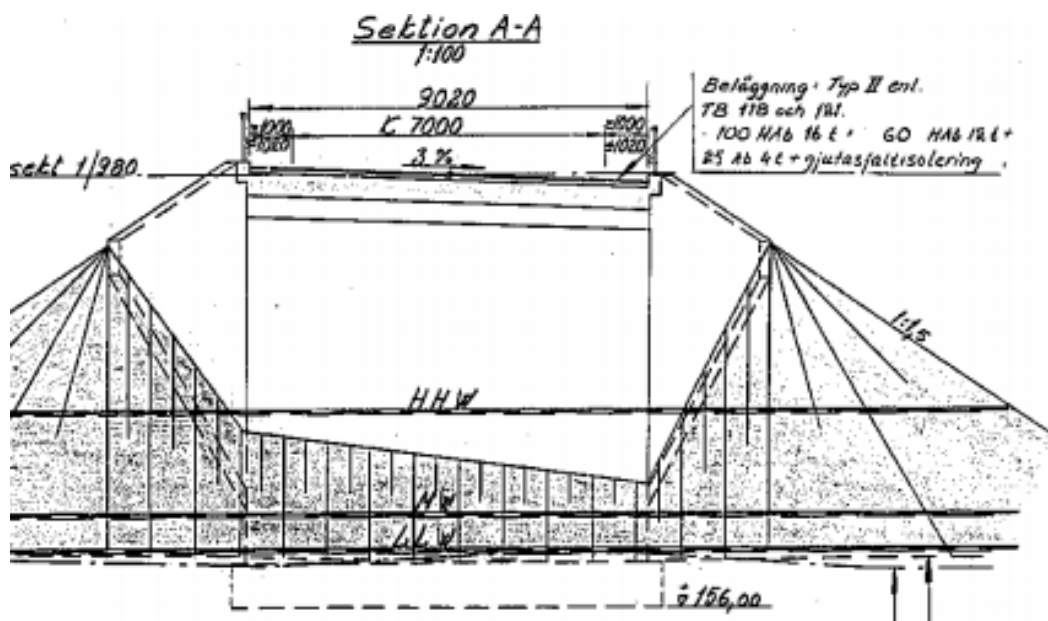
Rivning av bro 15-846-1 föreslås för att göra plats för 2+2 väg med mitträcke. Cykelbanan som går på bron idag leds istället via ny vägbro för enskild väg strax söderut (vid Ljungsnäs).



Figur 17. Utdrag från BaTMan avseende vägport under cykelväg (gamla järnvägen) Källa: Trafikverket BaTMan.

### Bro över Jälmån (15-838-1)

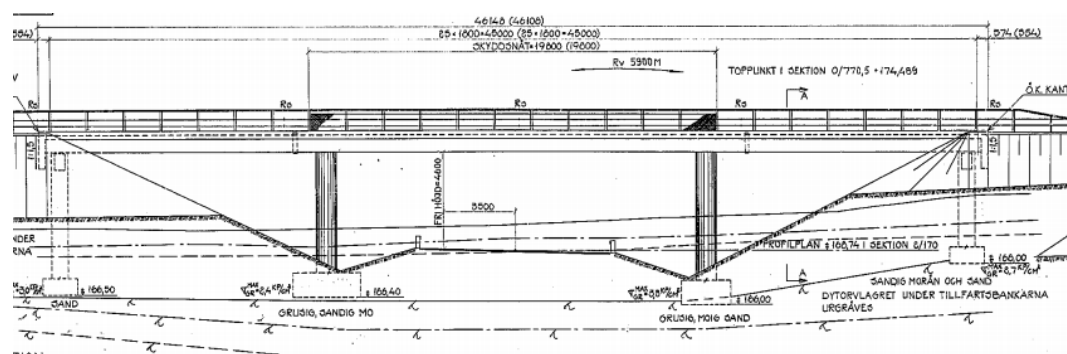
Förutsättningarna för breddning av bron över Jälmån är liknande som för bron över Månstadsån, med skillnaden att bron över Jälmån har en kortare spännvidd och bättre rundläggningsförhållanden.



Figur 18. Tvärsektion avseende bro nr 4, bro över Jälmån (15-838-1) Källa: Trafikverket, BaTMan.

### Bro (väg 156) över väg 27, trafikplats Björdsdamm (15-840-1)

Här är bedömningen att en breddning sannolikt är möjlig mellan de båda mittstöden. För att minimera arbetsbredd krävs högkapacitetsräcken.



Figur 19. Utdrag från BaTMan avseende bro över väg 27 vid trafikplats Björdsdamm. Källa: Trafikverket BaTMan

## 4. Potentiella effekter och konsekvenser

Nedanstående effekter och konsekvenser gäller för båda delsträckorna med mötesfri landsväg. I de fall effekterna kan kvantifieras, så som utsläpp och restid, har det gjorts för varje delsträcka för sig. Under övriga punkter sker ett mer generellt resonemang, men utifrån det att konsekvensen blir större desto längre sträcka som berörs.

Nedanstående resonemang har legat till grund för paketutvärdering (bilaga 8), EVA-kalkyl, Klimatkalkyl och SEB för M1 och M2.

### 4.1. Framkomlighet

Ombyggnation från nuvarande tvåfältsväg med 90 km/tim, till mötesfri landsväg med 100 km/tim, förbättrar framkomligheten för motorfordonstrafik på väg 27 för både sträcka M1 och M2. En höjning av hastighetsbegränsningen från 90 km/tim till 100 km/tim medför att restiden för trafik på väg 27 kan reduceras (Tabell 1).

Restiden i Tabell 1 är beräknad med antagandet att det är samma hastighet hela sträckan. Så är inte fallet i verkligheten eftersom hastigheten sänks förbi flera korsningspunkter. Då hastighetssänkningen avser korta avsnitt och accelerationen för fordonen skiljer sig åt, har detta inte räknats med i redovisningen i (Tabell 1).

Det ska tilläggas att detta endast gäller för de fordon som kan uppnå hastighetsgränsen hela sträckan. Tung trafik håller inte högre hastighet än 80 eller 90 km/tim, varför restidsvinsten inte gäller dem. En mötesfri landsväg innehåller sträckor där det inte finns möjlighet att köra om långsammare fordon. Dessutom är det en hög andel tung trafik på sträckan varför det är sannolikt att även personbilar kommer hålla lägre hastighet än 100 km/tim på delar av sträckan.

Åtgärd M1 (Mötesfri landsväg Kilakorset – Limmared) har en bättre effekt avseende framkomlighet än åtgärd M2 (Mötesfri landsväg Limmared – Tranemo). Anledningen till det är att M1 innehåller färre partier med sänkt hastighet, samt färre korsningar i plan sett till sträckans längd. M1 föreslås utformas med vägrensseparatoring vilket minskar risken för störningar. M2 tenderar däremot att bli relativt inkonsekvent och ge lägre effekt avseende förändringen i restid.

Enligt Trafikverkets Effektsamband (Trafikverket, 2021), bidrar mittseparatoring generellt till att omkörningar underlättas vilket ökar tillförlitligheten och att restidosäkerheten minskar.

Tabell 1. Sammanställning över restidsskillnader i och med höjning av hastighetsbegränsningen från 90 km/tim till 100 km/tim.

Sträcka	Längd	Hastighet	Restid	Reducering av restid
M1- Kilakorset - Limmared	14,9 km	90 km/tim	9 min 56 sek	1 min
		100 km/tim	8 min 56 sek	
M2-Limmared - Tranemo	5,6 km	90 km/tim	3 min 44 sek	22 sek
		100 km/tim	3 min 22 sek	

## 4.2. Trafiksäkerhet

Att väg 27 blir mötesfri genom uppsättning av mitträcke medför att trafiksäkerheten på sträckan förbättras då risken för mötesolyckor minskar avsevärt. Dock bidrar en ökning av hastighetsbegränsningen till att svårighetsgraden vid olycka ökar. Det är av vikt att mittseparering genomförs även där det erfordras breddning av bro. Eventuellt uppehåll i mitträcke medför att det i så fall erfordras lokal sänkning av hastighetsbegränsningen. Vidare är utformning av sidoområden och storlek på säkerhetszonen avgörande faktorer för trafiksäkerhetseffekterna av åtgärden.

Ombyggnation till mötesfri landsväg erfordrar ett antal korsningsåtgärder, såväl i plan som planskilt. Att bygga om korsningarna till planskildheter har en bättre trafiksäkerhetseffekt än att bibehålla dem i plan. På sträcka M1 föreslås anläggande av fyra nya planskilda korsningar, varav en trafikplats (i korsning med väg 1676 Tingarör). Korsningen med väg 1674 vid Västergärdet är olycksdrabbad, varför en stängning i enlighet med tidigare genomförd ÅVS kommer att ha en positiv effekt på trafiksäkerheten på den aktuella platsen. Kvarvarande korsningar i plan (inkl. ny cpl i korsning med väg 157) bedöms uppfylla god standard enligt Trafikverkets säkerhetsklassificering av vägar (Trafikverket, 2016).

På delsträcka M2 föreslås tre nya planskildheter i form av nya vägbroar för enskilda vägar. Befintlig trafikplats Björdsdamm förbättras. Trafiksäkerheten i korsning med väg 1675 förbättras i och med att korsningen byggs om till en trevägskorsning, samt genom att vänstersvängkörfält och vänsterpåsvängkörfält anläggs. ATK sätts upp i södergående riktning.

Korsningen mellan väg 1587 och väg 27 på sträcka M2, uppfyller inte god standard enligt Trafikverkets säkerhetsklassificering av vägar (Trafikverket, 2016) med utgångspunkt från prognostiserade flöden för 2040 (trevägskorsning på landsbygd med ATK). Föreslagna åtgärder i korsningen påverkar inte denna bedömning, men kan trots det anses bidra till att trafiksäkerheten förbättras. Det bör även beaktas att bedömningen avser korsning på landsbygd, och aktuell korsning angränsar till Tranemo tätort.

Att en mängd enskilda väganslutningar till väg 27 stängs bidrar till förbättrad trafiksäkerhet i viss grad både för M1 och M2. Dock är de lågtrafikerade varför effekten bedöms vara låg.

Möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig längs med väg 27 på sträcka M1 förbättras något i och med vägrensseparatoring. Då fysisk separering saknas i kombination med att hastigheten på vägen höjs, försämrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som rör sig utmed väg 27. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som korsar väg 27 förbättras, men antalet passagemöjligheter minskar.

Utmed sträckan sänks hastigheten till 80 km/tim lokalt förbi de korsningar där busshållplatser bibehålls eller där det finns korsande gång- och cykelstråk. I och med att flera hållplatser med trafiksäkerhetsbrister stängs, elimineras dessa brister. Kvarvarande hållplatser byggs om och får en bättre standard.

### **4.3. Transportutsläpp**

Höjd hastighetsbegränsning leder till ökade transportutsläpp. För mer detaljer, se separat SEB för M1 respektive M2.

### **4.4. Omgivningspåverkan**

Att bygga om aktuell vägsträcka till en mötesfri landsväg medför påverkan på omgivningen då vägen behöver breddas genomgående för att inrymma mitträcke, även på de delar där det inte föreslås omkörningsfält. Där omkörningsfält ska anläggas, erfordras ytterligare breddning. Därmed behöver ny mark tas i anspråk med vägrätt utmed hela vägsträckan.

Åtgärden kommer att innebära såväl jord- som bergschakt. Där väg 27 i dagsläget löper genom bergsskärning, kommer bergschakt att erfordras för att vägen ska kunna breddas, men också för att inrymma tillräckligt arbetsbredd för sidoräcke. På delar av vägsträckan kommer fyllnad att erfordras. Vidare anläggs nya slänter och diken.

Åtgärderna kommer medföra att bullernivåer för enskilda fastigheter påverkas i viss utsträckning.

Som tidigare nämnts, ligger korsning och hållplats vid Kärraholm inom Vassgårdensområdet som är ett utpekat riksintresse för naturvård. Området kan påverkas negativt av bland annat schaktning, utfyllnad och markavvattning. För att inte påverka riksintresse för naturvård, föreslås att hållplatsen stängs. Vidare föreslås att omfattningen avseende korsningsåtgärd begränsas.

För genomförande av för schaktnings- och markarbeten inom den del av väg 27 som ligger inom Ljungsnäs vattenskyddsområde (mellan Limmared och Tranemo), krävs tillstånd från Tranemo kommun.

Den mötesfria vägen innebär en ökad barriäreffekt som påverkar möjligheten att röra sig i området både för människor och djur.

### **4.5. Kollektivtrafik**

Hastighetshöjningen medför inte någon förändring avseende restidskvot mellan bil och kollektivtrafik.

På den aktuella sträckan föreslås att följande hållplatser stängs: Kärraholm (M1), Västergärdet (M1), Platö (M1), Holm (M1), Bystad (M1) och Limmared säteri (M2). Kvarvarande hållplatser, Tingarör (M1) och Kindsboda (M1), byggs om och får en högre standard.

Att antalet hållplatser utmed sträckan reduceras bidrar till att restidskvoten för buss jämfört med bil minskar då hållplatsstoppen blir färre. Det får till följd att kollektivtrafikresor med buss blir något mer konkurrenskraftiga gentemot resor med bil på sträckan. Med anledning av att de hållplatser som tas bort har ett lågt resande, kommer dock förändringen i restid att vara begränsad på aktuell sträcka. Störst påverkan får förändringen på sträcka M1 där det är flest hållplatser som stängs.

Då ett antal hållplatser tas bort, försämras tillgängligheten till kollektivtrafik i stråket. Enligt regionala mål ska det vara maximalt 1,5 km till hållplats i prioriterade kollektivtrafikstråk. Mellan de kvarvarande hållplatserna Kilabro, Tingarör och Kindsboda är det cirka 5 km. Söder om Kindsboda är det cirka 10,5 km till Tranemo busstation. I anslutning till Tranemo tätort finns i dagsläget ingen busshållplats utmed väg 27.

Kvarvarande hållplatser byggs om och får en förbättrad standard vilket förbättrar trafiksäkerheten samt tillgängligheten för personer med funktionsvariation.

#### **4.6. Oskyddade trafikanter**

Även om det är långa avstånd mellan målpunkter på utredningssträckan, kan en låg andel av trafikanterna på väg 27 i dagsläget antas vara cyklister. Gångtrafikanter utmed vägen på andra platser än vid hållplatser, bedöms endast förekomma i enstaka sällsynta fall.

Möjligheten att korsa väg 27 på andra platser än vid hållplatser, begränsas i och med att mitträcke sätts upp. Det är inte lämpligt för oskyddade trafikanter att röra sig tvärs, eller längs med en mötesfri landsväg. Dock möjliggörs för oskyddade trafikanter att röra sig längs med väg 27 på sträcka M1 i och med vägrensseparatoring.

På sträcka M2, mellan Tranemo och Limmared, försämras möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig utmed väg 27. Vidare försvårar mitträcke för motorfordonstrafik att hålla avstånd när de passerar en oskyddade trafikanter. På sträcka M2 kan oskyddade trafikanter använda befintligt cykelstråk som löper mellan Limmared och Tranemo och som föreslås kompletteras inom åtgärd M2.

Den sammanvägda bedömningen här är att framkomligheten för oskyddade trafikanter längs väg 27 kommer att förbättras något i och med föreslagen åtgärd, särskilt på delsträcka M1 där vägrensseparatoring föreslås. Möjligheten att korsa väg 27 på andra platser än vid hållplatser, försämras avsevärt.

#### **4.7. Dispenstrafik**

En breddning av väg 27 enligt åtgärd M1 och M2 medför att sträckan fortsatt kan trafikeras med dispenstrafik.

#### 4.8. Robusthet

Mötesfri landsväg med 40 procent omkörningssträcka medför att det kommer att finnas sträckor utan någon möjlighet till omkörning. Det innebär att om fordon får stopp på sträcka utan omkörningsfält, blir det totalstopp i den aktuella körriktningen. Det kan också innebära att bärgningsfordon och räddningsfordon får problem att ta sig fram till den aktuella platsen. Vidare är möjligheten att leda om trafik begränsad. På sträcka M1 mellan Kilakorset och Tranemo, medför vägrensseparatoringen att det kan vara möjligt att ta sig förbi ett stillastående fordon. På sträcka M2 finns bättre möjligheter till omledning av trafik på omkringliggande vägar.

En effekt av mittseparatoring är att mötesolyckorna reduceras kraftigt, vilket medför att olycksfrekvensen på sträckan bör minska. Relevant i sammanhanget är att andelen mötesolyckor här inte står ut i antal jämfört med andra olyckstyper.



Bilaga 3 till ÅVS väg 27 – Väg 154 (Kilakorset) till länsgräns

## Tänkbara åtgärder delsträcka 3 mellan Tranemo (tpl Björsdamm) och länsgränsen

### 1. Bakgrund

Utmed aktuell vägsträcka på väg 27, mellan korsningen med väg 154 (Kilakorset) till länsgränsen, är hastighetsbegränsningen för närvarande 90 km/tim med sänkt hastighet till 70 km/tim förbi flertalet korsningspunkter.

I kommande avsnitt presenteras åtgärdsförslag som utgår från nuvarande vägutformning med gällande hastighetsbegränsning (90 km/tim). För att en höjning av hastighetsbegränsningen ska vara aktuell erfordras mittseparering.

### 2. Tänkbara åtgärder

Nedan beskrivs föreslagna åtgärder på delsträcka 3 med bedömning av måluppfyllnad. Effekter och konsekvenser beskrivs i senare avsnitt.

Föreslagna åtgärder för denna delsträcka benämns med "S" följt av ett nummer. Åtgärder som valts bort (Nej) är skrivna med grå färg och hanteras ej vidare. Dessa åtgärder har inte kostnadsbedömts.

Redovisade kostnadsuppskattningar avser anläggningskostnader (Total kostnad från start av planläggningsarbetet till och med slutfört byggande inkl. byggherrekostnad). Kostnaderna är översiktligt bedömda och baseras på schablonmässiga kostnader samt erfarenhet från tidigare projekt. Kostnaderna är i detta tidiga skede vidhäftade med en stor osäkerhet, som uppskattas till +/- 50 %. Kostnaderna har delats in i fyra intervall enligt Tabell 1.

Tabell 1. Intervall för redovisning av åtgärdernas totalkostnad.

Åtgärden bedöms kosta mindre än 1 miljon kr
Åtgärden bedöms kosta 1 – 10 miljoner kr
Åtgärden bedöms kosta 10 – 20 miljoner kr
Åtgärden bedöms kosta mer än 20 miljoner kr
Kan ej bedömas/Ej relevant

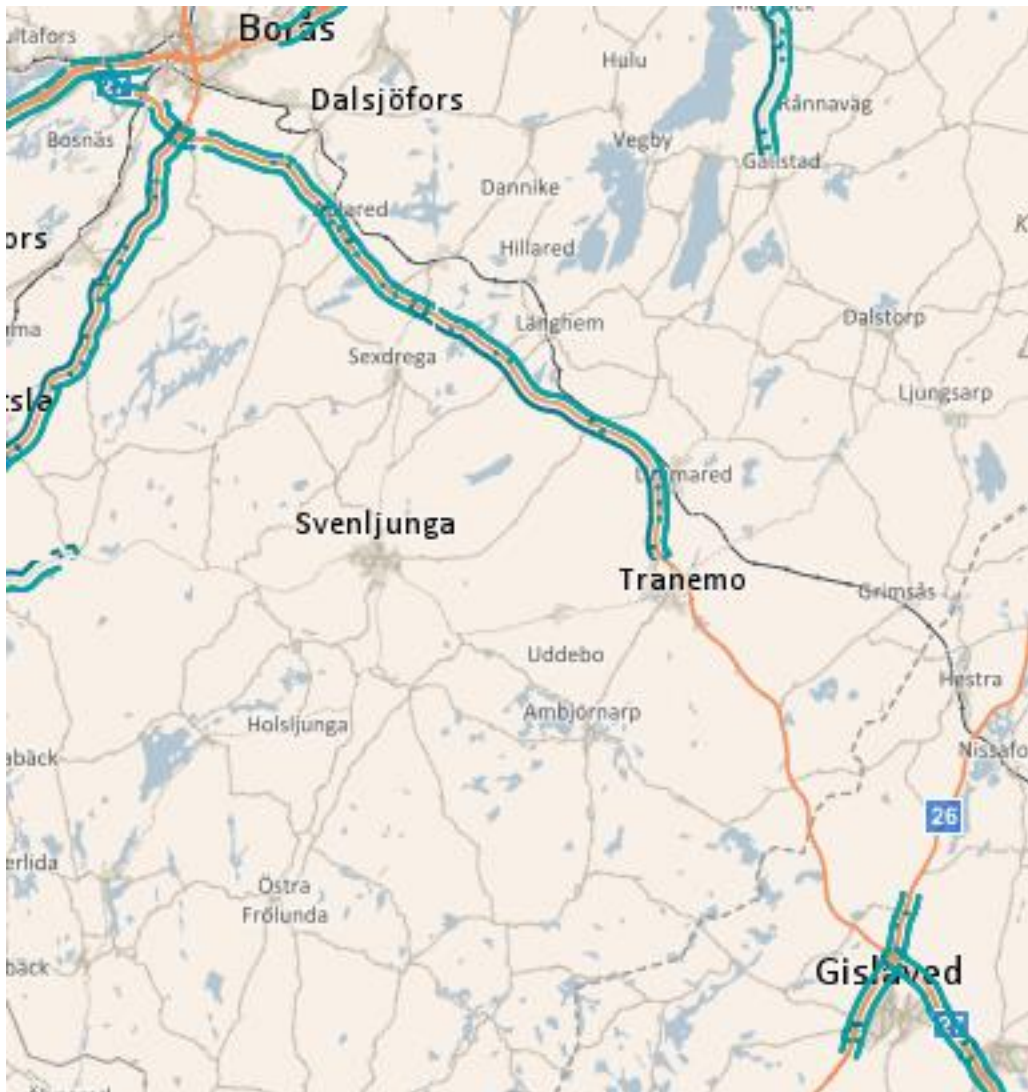
### S1 Faunastängsel med barriärbrytande åtgärder

Enligt rapporten *Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur* (Trafikverket, 2015), är väg 27 en av de vägar i landet som har lägst permeabilitet för klövdjur, räknat på hela sträckan från Göteborg till Karlskrona. Som helhet har väg 27 en permeabilitet för klövvilt på 3,1 procent. Det finns viltstängsel längs med stora delar av väg 27 idag, se Figur 1. Den senaste sträckan byggdes ut under 2018, mellan väg 154 (Kilakorset) och väg 1676 (mot Långhem).

För att minska viltolyckorna är vilt-/faunastängsel en relevant åtgärd, men baserat på ovanstående behöver det också kompletteras med barriärbrytande åtgärder. Sträckan mellan Tranemo och Gislaved är den sämsta delsträckan på väg 27 med avseende på permeabilitet för klövdjur där åtgärdsbehovet bedöms vara 11–17 passagemöjligheter för älg (Trafikverket, 2015). Vägar med över 4 000 ÅDT räknas som en barriär.

Enligt *VGU 2020 Krav* (Trafikverket, 2020a) förutsätter faunapassager i plan att hastighetsbegränsningen inte överskrider 80 km/tim. På vägar med vilt- eller faunastängsel ska faunapassager i plan endast förekomma på vägar med ÅDT under 5 000 f/d. Enligt trafikprognoserna för aktuell vägsträcka kommer trafikmängden att överskrida 5 000 f/d i ÅDT år 2040, vilket bör beaktas vid vidare utredning av åtgärdsbehov.

På den aktuella delsträckan finns ett antal potentiella passager i form av broar och tunneltak. Dessa potentiella passager olämpliga att använda som faunapassage på grund av antingen utformning, användning, störning och/eller placering (Trafikverket, 2015).



Figur 1. Befintligt viltstängsel längs med väg 27 mellan Borås och Gislaved illustreras med turkosa linjer. Källa: NVDB

Sträckan föreslås förses med faunastängsel (tätare nedtill) på bägge sidor av vägen och som kompletteras med barriärbrytande åtgärder. Utifrån riktvärdet avseende effektavstånd för varje faunapassage på 4 km (gränsvärde 6 km) (Trafikverket, 2019a), erfordras tre till fyra faunapassager på sträckan mellan Tranemo och länsgräns. Även mindre faunapassager i form av trummor, kan behövas som komplement till de större passagera för mindre däggdjur, i kombination med faunastängsel.

Utmed delsträcka 3 bedöms cirka 15 anslutningar kunna stängas utan anläggande av ersättningsväg. Stängning av anslutningsvägar ingår i denna åtgärd och genomförs lämpligen inom samma vägplan som anläggande av faunastängsel med faunapassager. Det är vägar där det finns en alternativ väg och där omvägen inte överskrider två kilometer. Resterande anslutningar till väg 27 är mindre grusbelagda anslutningar. Av dessa föreslås anslutningar som leder till bebyggd fastighet utrustas med färist (cirka 14 st) och de kvarvarande anslutningarna utrustas med grind. Sannolikt kan även flera av de anslutningar där grind föreslås stängas. Stängning av anslutningar presenteras också som

en separat åtgärd, se åtgärd S2, då den kan genomföras även om viltåtgärder inte genomförs på sträckan.

Enligt *Riktlinje Landskap* (Trafikverket, 2019a), ska åtgärdsbehov avseende passager för stora däggdjur ske utifrån metod i *Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur* samt *Ekologisk uppföljning av planskilda passager för landlevande däggdjur - principer och metoder för väg och järnväg*. Det innebär att det fortsatta arbetet avseende denna åtgärd ska inledas med en utredning/fördjupad faunautredning. Den genomförs lämpligen länsöverskridande för att beakta hela sträckan på väg 27 mellan Tranemo och Gislaved.

I området går de flesta dalar från nordost till sydväst, vilket innebär att det är i denna riktning som viltet huvudsakligen rör sig. Väg 27 går från sydost till nordväst, varpå korsningarna mellan vilt och väg 27 blir nästan vinkelrät. Terrängen och den vinkel som viltet korsar väg 27 kan medföra att det längs med sträckan finns skärningar och bankar där det finns höjdstöd för planskilda passager.

Vid genomförande av en fördjupad faunautredning är det viktigt att inkludera järnvägen i analysen då även den fungerar som en barriär i stråket. Detta för att inte bygga in eller skapa nya problem vid genomförande av faunaåtgärder på sträckan.

Kostnaden för åtgärderna beror på projektets inriktning efter genomförandet av en fördjupad faunautredning. Uppskattad kostnad för åtgärden redovisas därmed som ett spann med stor vidhäftighet. Den lägre kostnaden i spannet avser anläggande av tre faunapassager i plan med viltvarningssystem och den högre kostnaden avser anläggande av tre planskilda faunapassager på delsträcka 3. Anläggande av faunapassager är kostnadsdrivande.

En fördjupad faunautredning bör genomföras innan den formella planläggningsprocessen påbörjas för att klargöra behov och omfattning av faunaåtgärder. En vägplan för åtgärden bör även innefatta stängning av anslutningsvägar där så är möjligt.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
S1	q	3/4	+ B, D, E	Mer än 20 miljoner kr	Ja	Trafikverket

## S2 Stänga anslutningar

Ett åtgärdsförslag som kom upp under workshopen den 26 februari 2020 var att stänga anslutningar längs väg 27. Söder om Tranemo finns ett stort antal enskilda vägar som ansluter. På sträckan mellan Tranemo och länsgränsen finns cirka 15 anslutningar som bedöms kunna stängas utan att någon ersättningsväg behöver anläggas, då alternativa anslutningar redan finns. Det är vägar där det finns en alternativ väg och där omvägen inte överskrider två kilometer.

I kostnadsuppskattningen ingår enbart borttagning av enskild väg närmast väg 27, anläggande av dike längs landsväg samt ny vändplan hammarvändning. Kostnad för

administration kring hantering av stängningsärenden är inte med i kostnadsuppskattningen.

En mer grundlig genomgång av vilka anslutningar som är möjliga att stänga kan genomföras i samband med planeringen av viltåtgärder, se åtgärd S1. Åtgärd S2 kan genomföras utan att åtgärd S1 genomförs.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
S2	1	3	+ B, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Trafikverket

### S3 Mitt- och sidoräffling

På väg 27 söder om Tranemo finns sedan tidigare mitträffling på sträckan närmast Tranemo. Sträckan fram till länsgräns planeras att få ny beläggning under perioden 2022–2024. Planen är preliminär och kan komma att justeras.

Aktuell åtgärd avser att i samband med att beläggningsarbeten genomförs av Trafikverket Underhåll, anlägga ny mitträffling som denna gång sträcker sig hela vägen till länsgränsen. Om möjligt med avseende på vägens bredd, kan även sidoräffling genomföras. Åtgärden avser sträckan mellan Björsdammns trafikplats och vidare söderut till länsgräns vilket är cirka 14 km. Lämpligen fortsätter räfflingen även vidare söderut till Gislaved. Det är därför av vikt att det sker en intern dialog mellan berörda enheter och regioner på Trafikverket Underhåll för en eventuell fortsättning in i nästa driftområde på andra sidan länsgränsen.

En omständighet som försvårar genomförande av mitt- och sidoräffling är att fräsning genomförs utanför Trafikverkets ordinarie baskontrakt inom beläggning. Garantitiden för de beläggningsarbeten som Trafikverkets entreprenörer genomför inom ordinarie baskontrakt, gäller inte efter att fräsning genomförts av annan entreprenör. Denna parameter bör beaktas innan räffling beställs. Ytterligare en försvårande omständighet är att driftområdet på andra sidan länsgränsen har en annan typ av entreprenörskontrakt där det inte är lika enkelt för Trafikverket att göra den här typen av tilläggsbeställningar där åtgärden inte avser ett krav i VGU.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
S3		3	+ B, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Trafikverket

#### S4 Mötesfri landsväg

Ett åtgärdsförslag som lyftes på workshopen den 26 februari 2020 var att bygga om väg 27 till en mötesfri landsväg och höja hastigheten till 100 km/tim.

För att göra en första bedömning om det var värt att utreda mötesfri landsväg vidare, togs en ENVA-kalkyl fram för de potentiella vägsträckorna. Resultatet framgår av studiens huvudrapport. Då utbyggnad av mötesfri landsväg mellan Tranemo och länsgränsen inte bedöms vara aktuellt inom en överskådlig framtid, väljs åtgärden bort.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare
S4	k	4	+ B, D, E	Ej kostnadsbedömd	Nej

#### S5 Kartlägga behov av sidoområdesåtgärder

I problemstudien från år 2005 (WSP, 2005), genomfördes en kartläggning av bland annat förekomsten av fasta hinder och olämpliga utformningar i sidoområdet på sträckan mellan Kilakorset och länsgränsen. Åtgärdsförslag togs fram vilka tilldelades en prioriteringsordning beroende på hur angelägen åtgärden bedömdes vara. Merparten av åtgärderna avsåg uppsättning av räcke. Andra sidoområdesåtgärder som föreslogs var förlängning av ett antal trummor och borttagning av stenblock.

Merparten av de mer angelägna sidoområdesåtgärderna som föreslogs i problemstudien har utförts. Eftersom det kan konstateras att åtgärder kvarstår, rekommenderas att en översiktlig kartläggning genomförs för att identifiera kvarstående behov avseende sidoområdesåtgärder på sträckan.

Åtgärd S5 avser att kartlägga kvarstående sidoområdesåtgärder på sträckan mellan Tranemo och länsgränsen, med utgångspunkt från tidigare framtagen problemstudie (WSP, 2005). Åtgärden inleds med genomförande av en nulägesinventering där sträckan inventeras och jämförs med de åtgärder som pekats ut i tidigare genomförd problemstudie. Därefter ges en överblick avseende omfattning av åtgärdsbehov. Kostnadsuppskattningen nedan avser kartläggning/nulägesinventering.

Åtgärden genomförs lämpligen tillsammans med åtgärd T27, som avser att kartlägga behov av sidoområdesåtgärder på sträckan mellan Kilakorset och Tranemo. Genom att samordna dessa åtgärder kan kostnaden för inventeringen/utredningen sannolikt reduceras.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
S5	s	2	+ B, D, E	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Trafikverket

## 3. Potentiella effekter och konsekvenser

### 3.1 Trafiksäkerhet

Anläggande av faunastängsel är en effektiv åtgärd för att hindra vilt från att korsa en väg och på så sätt minimera risken för kollision mellan motorfordonstrafik och vilt.

Anläggande av faunastängsel på aktuell sträcka kommer dock ha en negativ effekt på viltets rörlighet och bli en barriär. Som beskrivs i avsnitt 2, behöver därför stängslingen kompletteras med barriärbrytande åtgärder. Sammantaget har åtgärden en god effekt avseende trafiksäkerheten på sträckan. Enligt Trafikverkets effektsamband (Trafikverket, 2021) leder viltåtgärder, såsom faunastängsel, till att den upplevda tryggheten för trafikanterna ökar. Det kan dock leda till högre fordonshastigheter på sträckan.

Även anläggande av mitt- och sidoräffling har positiv effekt på trafiksäkerheten. Det är en förhållandevis kostnadseffektiv åtgärd i sammanhanget som har positiva effekter på trafiksäkerheten. Enligt Trafikverkets Effektsamband (Trafikverket, 2021), bedöms den genomsnittliga effekten av mitträffling bidra till en reducering av cirka 10 procent av personskadeolyckorna med bil, oavsett olyckstyp.

Trafikverket Underhåll ser att räffling leder till ökade underhållskostnader då beläggnings livslängd förkortas om den räfflas. Vid räffling genomförs en form av fräsning av beläggnings. Beläggning är extra ömtåligt i skarvar där den förseglas med en särskild försegling. Även så kallad sinusräffla innebär fräsning. Om förseglingen blir förstörd, t.ex. genom räffling, kan det bli vatten stående som kan leda till stensläpp och i värsta fall även bilda potthål.

De anslutningar som föreslås stängas används sannolikt i låg utsträckning, varför åtgärden bedöms ha låg påverkan på trafiksäkerheten på sträckan.

Att åtgärda de kvarstående brister som finns i sidoområdet, bedöms vara en mindre och kostnadseffektiv åtgärd. Kartläggning och åtgärdsförslag finns från tidigare genomförd problemstudie (WSP, 2005). Trots att den studien har många år på nacken, bedöms den vara relevant då det inte genomförts några större åtgärder på den aktuella sträckan.

### 3.2 Omgivningspåverkan

Anläggande av faunastängsel på den aktuella sträckan kommer att påverka viltets möjlighet att röra sig i området då det blir en kraftfull barriär för djuren. Väg 27 är redan en barriär idag, men anläggande av faunastängsel kommer att påverka permeabiliteten avsevärt. Av den anledningen är de barriärbrytande åtgärderna av största vikt.

Stängslingen kommer även att påverka människors möjlighet till rörlighet i området. Idag är det möjligt för människor att korsa väg 27 i plan utmed hela sträckan. Denna möjlighet kommer att begränsas och människor får korsa vägen i anslutning till enskilda anslutningar eller korsningar. Det påverkar framför allt personer som rör sig i området för rekreation och motion.

Bilaga 4 till ÅVS väg 27 – Väg 154 (Kilakorset) till länsgräns

## Övriga tänkbara åtgärder på utredningssträckan som helhet eller inte utmed väg 27

### 1. Bakgrund

I bilaga 1–3 presenteras åtgärder som kommit fram under studiens gång som berör en specifik plats eller sträcka utmed utredningssträckan. I denna bilaga presenteras steg 1 åtgärder (*'Tänk om'* enligt fyrstegsprincipen) och åtgärder som berör en plats som inte är lokaliserad utmed väg 27.

### 2. Tänkbara åtgärder

Nedan beskrivs föreslagna åtgärder som berör sträckan som helhet, eller som avser en plats som inte är lokaliserad utmed väg 27. Effekter och konsekvenser beskrivs i senare avsnitt.

Föreslagna åtgärder för denna delsträcka benämns med "H" följt av ett nummer. Åtgärder som valts bort (Nej) är skrivna med grå färg och hanteras ej vidare. Dessa åtgärder har inte kostnadsbedömts.

Redovisade kostnadsuppskattningar avser anläggningskostnader (Total kostnad från start av planlägningsarbetet till och med slutfört byggande inkl. byggherrekostnad).

Kostnaderna är översiktlig bedömda och baseras på schablonmässiga kostnader samt erfarenhet från tidigare projekt. Kostnaderna är i detta tidiga skede vidhäftade med en stor osäkerhet, som uppskattas till +/- 50 %. Kostnaderna har delats in i fyra intervall enligt Tabell 1.



Tabell 1. Intervall för redovisning av åtgärdernas totalkostnad.

Åtgärden bedöms kosta mindre än 1 miljon kr
Åtgärden bedöms kosta 1 – 10 miljoner kr
Åtgärden bedöms kosta 10 – 20 miljoner kr
Åtgärden bedöms kosta mer än 20 miljoner kr
Kan ej bedömas/Ej relevant

## H1 Översyn av bytespunkter för kombinationsresor

I dagsläget finns det outnyttjad kapacitet på de befintliga pendelparkeringarna utmed utredningssträckan, vilket framgår av huvudrapporten. För att ytterligare förbättra möjligheten till kombinationsresor, föreslås att sträckan analyseras med utgångspunkt från den metodik som framgår av Västtrafiks strategi för utveckling av pendelparkering/kombinationsresande (Västtrafik, 2020). Med hjälp av Västtrafiks metodik, kan lämpligt bytespunktskoncept identifieras och lokaliseras.

Väg 27 mellan Borås och Värnamo är ett prioriterat kollektivtrafikstråk i gällande trafikförsörjningsprogram (Västra Götalandsregionen, 2016). Det ligger därför nära till hands att se över sträckan mellan Borås och Värnamo som ett stråk med utgångspunkt från Västtrafiks metodik.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
H1	e	1	+ F	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Västtrafik

## H2 Riktade informationsinsatser

En av de åtgärder som lyftes vid den workshop som genomfördes den 26 februari 2020 var att genomföra riktade informationsinsatser för att öka andelen kollektivtrafikresor. Det är känt att ökad kunskap om hur det fungerar att resa kollektivt, medför att det ligger mer nära till hands att välja kollektiva färdmedel. Insatser bör ske utifrån en planerad strategi och genomförs med fördel i samband med någon form av förändring/nyhet som exempelvis ombyggnation av en hållplats eller en trafikeringsförändring. Vidare kan riktad information/erbjudande till nyinflyttade i området vara värdefullt.

Riktade informationsinsatser genomförs lämpligen på bred front av framför allt berörda kommuner (Borås, Svenljunga och Tranemo) och Västtrafik.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
H2		1		Kan ej bedömas/Ej relevant	Ja	Västtrafik, Borås kommun, Svenljunga kommun och Tranemo kommun

### H3 Översyn av kollektivtrafikens trafikering

I dagsläget trafikeras väg 27 mellan Borås och Tranemo av ett flertal busslinjer. Kollektivtrafikresandet på sträckan är förhållandevis lågt och restidskvoterna jämfört med bil är relativt höga. För att skapa förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande är det av vikt att linjenätsplaneringen följer de behov som finns. Parallellt arbetet med åtgärdsvalsstudien har en översiktlig översyn av nuvarande linjenätssystem genomförts.

Restidskvot är en avgörande parameter vid val av färdmedel. För att vara konkurrenskraftig gentemot bil behöver restidskvoten vara låg. I gällande trafikförsörjningsprogram (Västra Götalandsregionen, 2016) beskrivs en restidskvot på 1,3 som en indikator för kollektivtrafikens tillgänglighet i prioriterade kollektivtrafiksstråk. Aktuell sträcka på väg 27 ingår i ett av dessa stråk. I dagsläget är det enbart på reserelationen Lockryd–Borås som denna kvot underskrider 1,3.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
H3	e, f	1	+ F	Kan ej bedömas/Ej relevant	Ja	Västtrafik

### H4 Minska bytestiden mellan buss och tåg i Limmared

Se över om det är möjligt att samordna tidtabeller för buss och tåg. Åtgärden samordnas med åtgärd H5.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
H4	e, f	1	+ F	Kan ej bedömas/Ej relevant	Ja	Västtrafik

### H5 Anläggande av nytt hållplatsläge för buss i Limmared

Utanför Glasets hus i Limmared finns en hållplats (hpl Limmareds station) med ett attraktivt läge nära såväl järnvägsstationen som tätorten. Dock medför den geografiska placeringen att bussen måste korsna järnvägen två gånger vid angörande av hållplats Limmared station. Detta ger en försämrad tillförlitlighet för busstrafiken.

Genom att stanna väster om järnvägen vid Limmared station, skulle busstrafik inte behöva passera järnvägen. Lämplig placering av ett nytt hållplatsläge här behöver utredas vidare. I ett sådant arbete är det av vikt att kopplingen med Limmared station blir tydlig och säker, såväl visuellt men även fysiskt med bland annat gång- och cykelstråk.

Åtgärd samordnas med åtgärd H4.

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse	Kostnadsintervall	Gå vidare	Ansvarig för genomförande
H5	e, f	3	+ B, C, F - F	Mindre än 1 miljon kr	Ja	Tranemo kommun

## 3. Potentiella effekter och konsekvenser

### 3.1. Trafiksäkerhet

Åtgärderna H1–H5 kommer inte att ha någon direkt påverkan på trafiksäkerheten utmed väg 27. Gemensamt för åtgärderna är att de syftar till att öka andelen resenärer som reser kollektivt på sträckan. Om fler väljer att ställa bilen och i stället resa kollektivt, minskar antalet fordon som färdas på väg 27, vilket har en positiv effekt på trafiksäkerheten.

### 3.2 Klimatutsläpp

Som nämnts i föregående avsnitt, syftar åtgärd H1–H5 att öka andelen kollektivtrafikresenärer. De åtgärder som rör utrednings- och informationsarbete, kommer i sig själva inte att bidra till varken en ökning eller minskning av klimatutsläpp. Åtgärderna kan ses som ett led i att få fler att resa kollektivt vilket leder till minskade klimatutsläpp.

### 3.3 Ekonomi

De steg 1-åtgärder som föreslås är kostnadseffektiva, men kan leda till att åtgärdsförslag genereras som medför ytterligare infrastrukturinvesteringar. Det kan handla om exempelvis ombyggnation av pendelparkeringar, anläggande av samåkningsparkering och ombyggnation/flytt av hållplatser. Förändringar i kollektivtrafikens trafikering kan leda till förändrade kostnader.

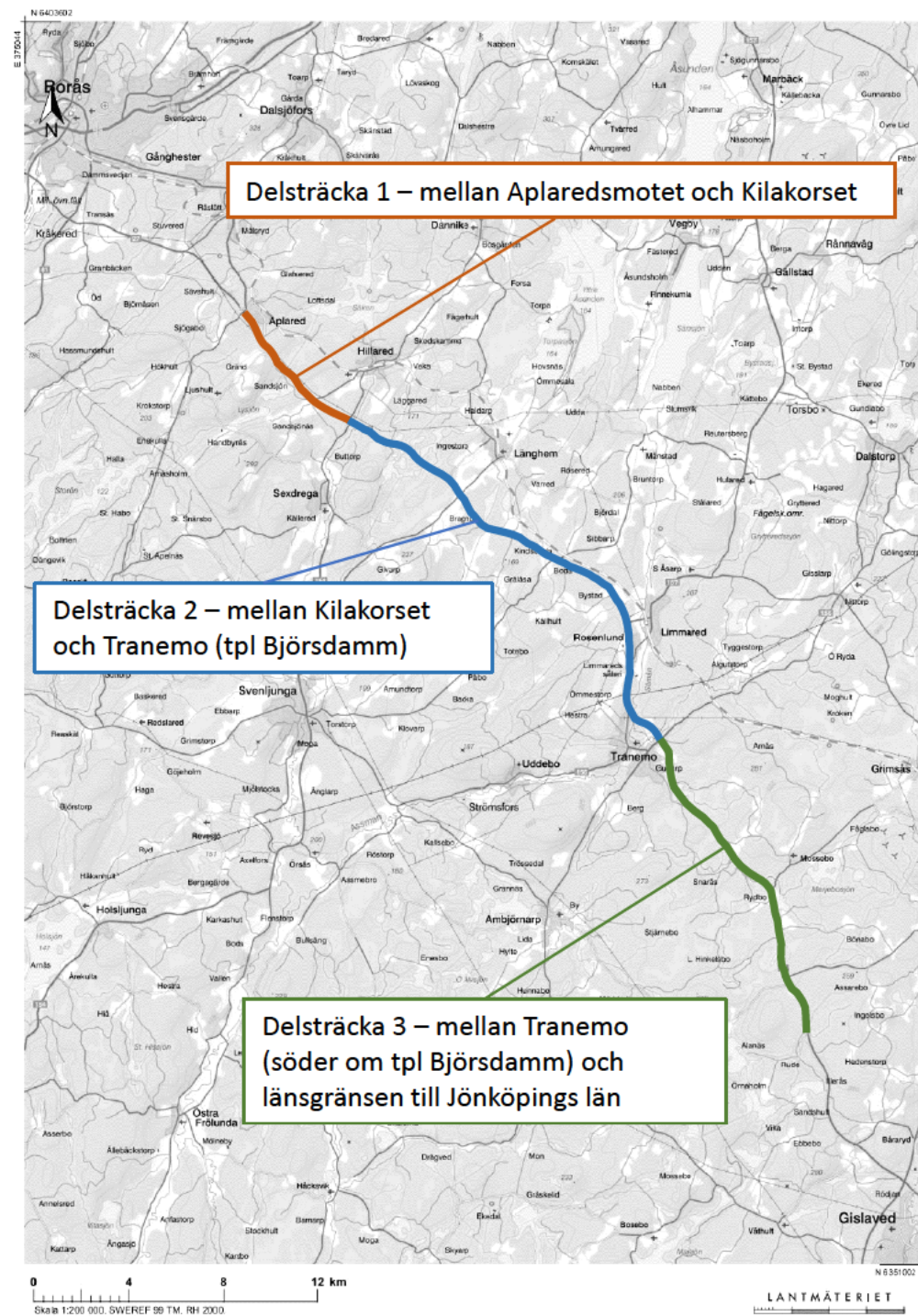
### 3.4 Trafikant

De steg 1-åtgärder som föreslås kommer att ha en lokal påverkan på boende i området. Det är de som kommer att vara mottagare av eventuella informationsutskick och det är även de som huvudsakligen kommer att dra nytta av förändringar i linjetrafikeringen. Då åtgärderna är kollektivtrafikrelaterade, gynnar åtgärderna kvinnor i större utsträckning då kvinnor generellt sett reser kollektivt i en högre utsträckning än män.

### 3.5 Kollektivtrafik

En satsning på busshållplats i Limmared är i linje med de åtgärdsförslag som presenteras i ÅVS för Kust till kustbanan (Trafikverket, 2020e). I denna ÅVS lyfts behov av utredning för samordnad trafikering avseende förstärkt anslutningstrafik mellan Lockryd och ny järnvägsstation i Hillared, samt mellan Tranemo och Limmared station. Vidare föreslår samma ÅVS en förlängning av befintliga plattformar vid Limmared station för att stationen ska kunna trafikeras med regionaltåg.

Föreslagna informationsinsatser genomförs lämpligen i samband med genomförande av fysiska åtgärder för att få önskad effekt. De bör även genomföras regelbundet.



**Delsträcka 1**  
Aplaredsmotet och Kilakorset sid 1(1)

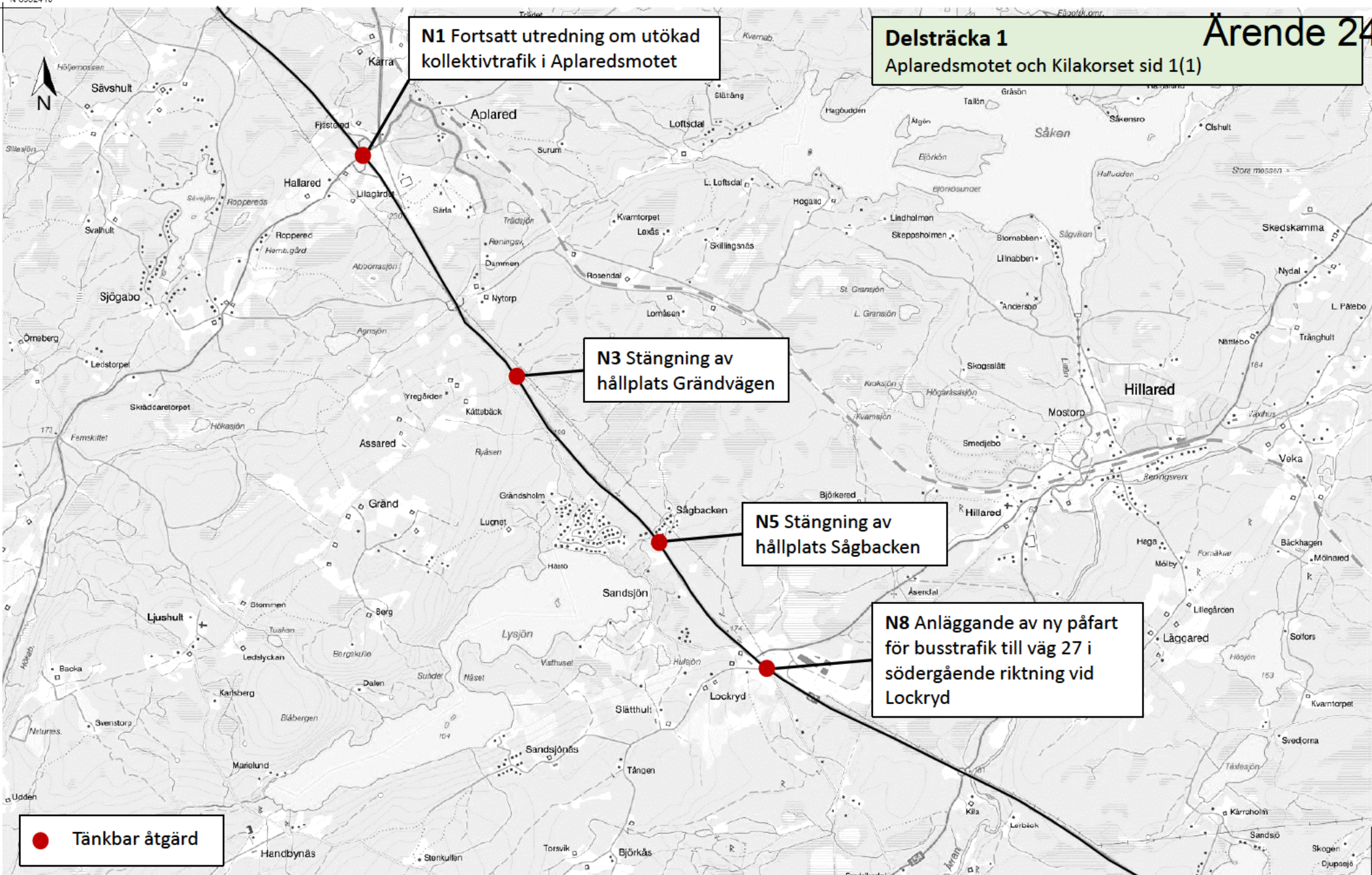
**N1 Fortsatt utredning om utökad  
kollektivtrafik i Aplaredsmotet**

**N3 Stängning av  
hållplats Grändvägen**

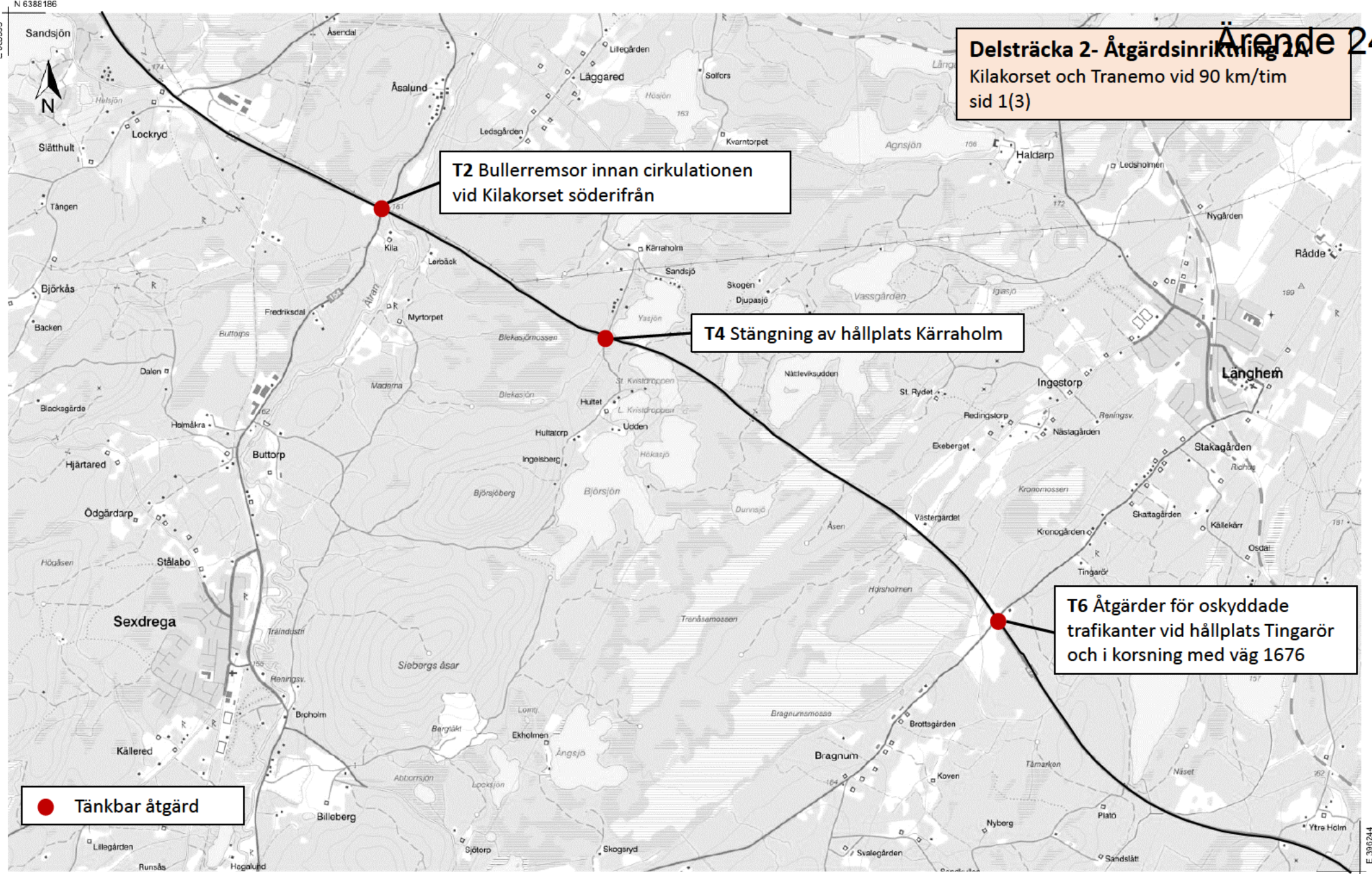
**N5 Stängning av  
hållplats Sågbacken**

**N8 Anläggande av ny påfart  
för busstrafik till väg 27 i  
södergående riktning vid  
Lockryd**

**● Tänkbar åtgärd**



Delsträcka 2- Åtgärdsinriktning 2A  
Kilakorset och Tranemo vid 90 km/tim  
sid 1(3)

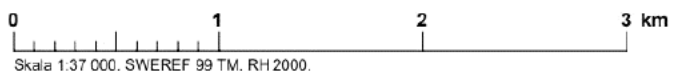


T2 Bullerremсор innan cirkulationen vid Kilakorset söderifrån

T4 Stängning av hållplats Kärraholm

T6 Åtgärder för oskyddade trafikanter vid hållplats Tingarör och i korsning med väg 1676

● Tänkbar åtgärd

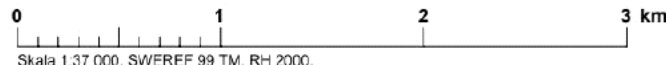


**Delsträcka 2- Åtgärdsinriktning 2A**  
Kilakorset och Tranemo vid 90 km/tim  
sid 2(3)

**T9 Stängning av  
hållplats Platö**

**T13 Åtgärder för oskyddade trafikanter vid hållplats  
Kindsboda och i korsning med väg 1673**  
**T14 Montering av ATK i korsning med väg 1673**

**● Tänkbar åtgärd**



**Delsträcka 2- Åtgärdsinriktning 2A**  
 Kilakorset och Tranemo vid 90 km/tim  
 sid 3(3)

**T20 Stängning av hållplats  
 Limmareds säteri**

**T16 Ombyggnation av korsning med väg 1675  
 T17 Montering av ATK i korsning med väg 1675**

**T22 Åtgärder för förbättrad framkomlighet i  
 korsning med väg 1587**

**T25 Trimmingsåtgärder i trafikplats Björdsdamm**

**● Tänkbar åtgärd**

**Ej platsspecifika åtgärder**

**T27 Kartlägga behov av sidoområdesåtgärder**

0 1 2 3 km

Skala 1:37 000. SWEREF 99 TM. RH- 2000.



## Delsträcka 2- åtgärdsinriktning 2B

## Principiell översikt av åtgärdsförslag, delsträcka M1

Kilakorset (korsningen med väg 154) och Limmared (till och med korsningen med väg 157)  
sid 1(2)

## Övergripande åtgärder för M1:

Väg 27 byggs om till mötesfri landsväg med 40 % omkörningssträcka med vägrensseparatoring. Hastighetsbegränsning 100 km/tim med undantag för två korsningar där hastighetsbegränsningen blir 80 km/tim.

Breddning av bro över Ätran (15-834-1)

Ca 1200 m 2+2 -väg

- Anläggande av ögla för vänstersväng mot enskild väg till Kärraholm
- Stängning av hållplats Kärraholm

- Stängning av väganlutning från väg 1674 till väg 27 vid Västergärdet
- Stängning av hållplats Västergärdet

Ca 1200 m 2+2 -väg

Anläggande av ny trafikplats och gc-port i korsningen med väg 1676 Tingarör

● Plats för föreslagen åtgärd

▭ Sträcka med omkörningsfält (2+2 eller 2+1)

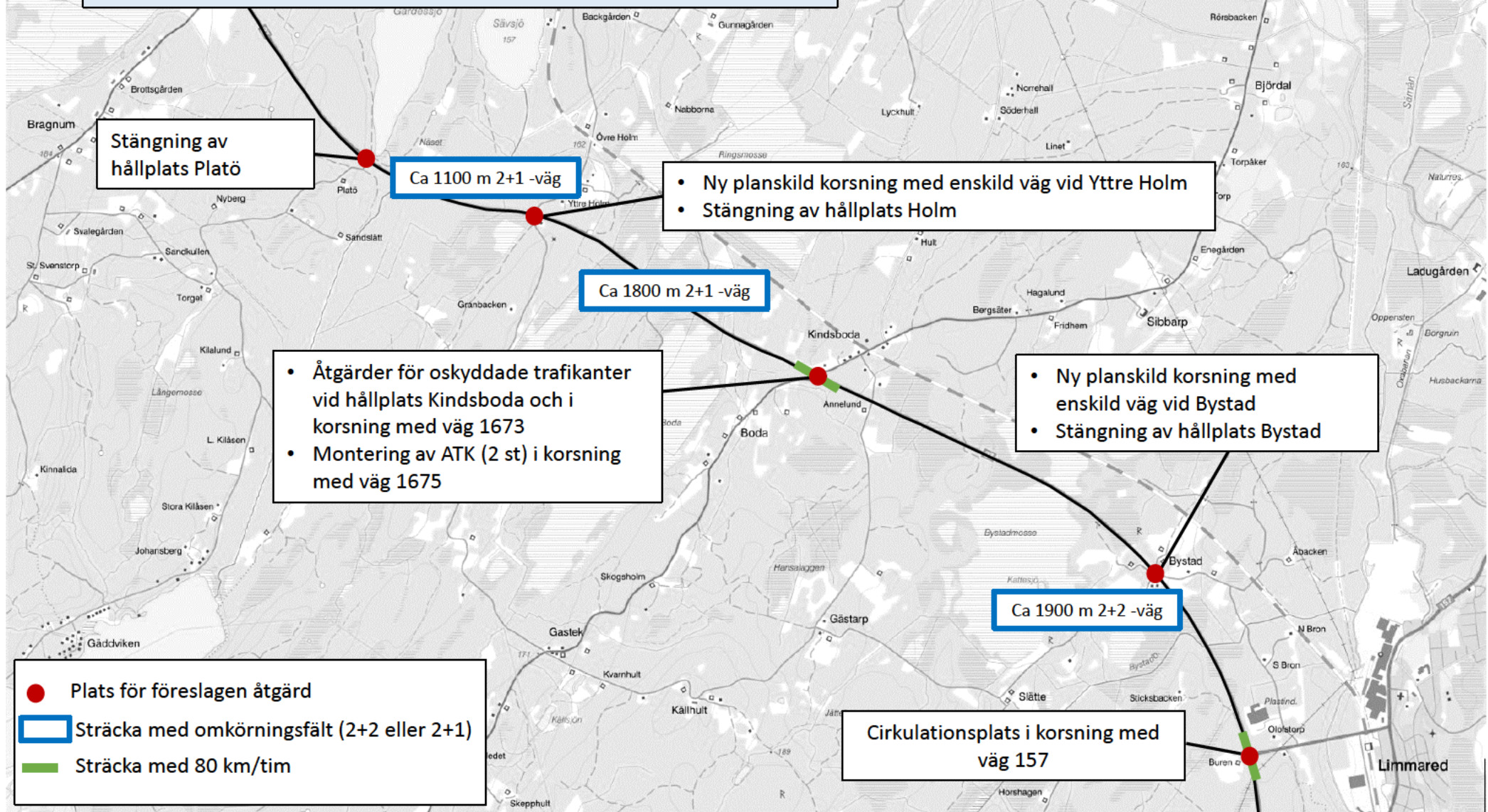
0 1 2 3 km

Skala 1:37 000. SWEREF 99 TM. RH 2000.

## Delsträcka 2- åtgärdsinriktning 2B

### Principiell översikt av åtgärdsförslag, delsträcka M1

Kilakorset (korsningen med väg 154) och Limmared (till och med korsningen med väg 157)  
sid 2(2)



Stängning av  
hållplats Platö

Ca 1100 m 2+1 -väg

- Ny planskild korsning med enskild väg vid Yttre Holm
- Stängning av hållplats Holm

Ca 1800 m 2+1 -väg

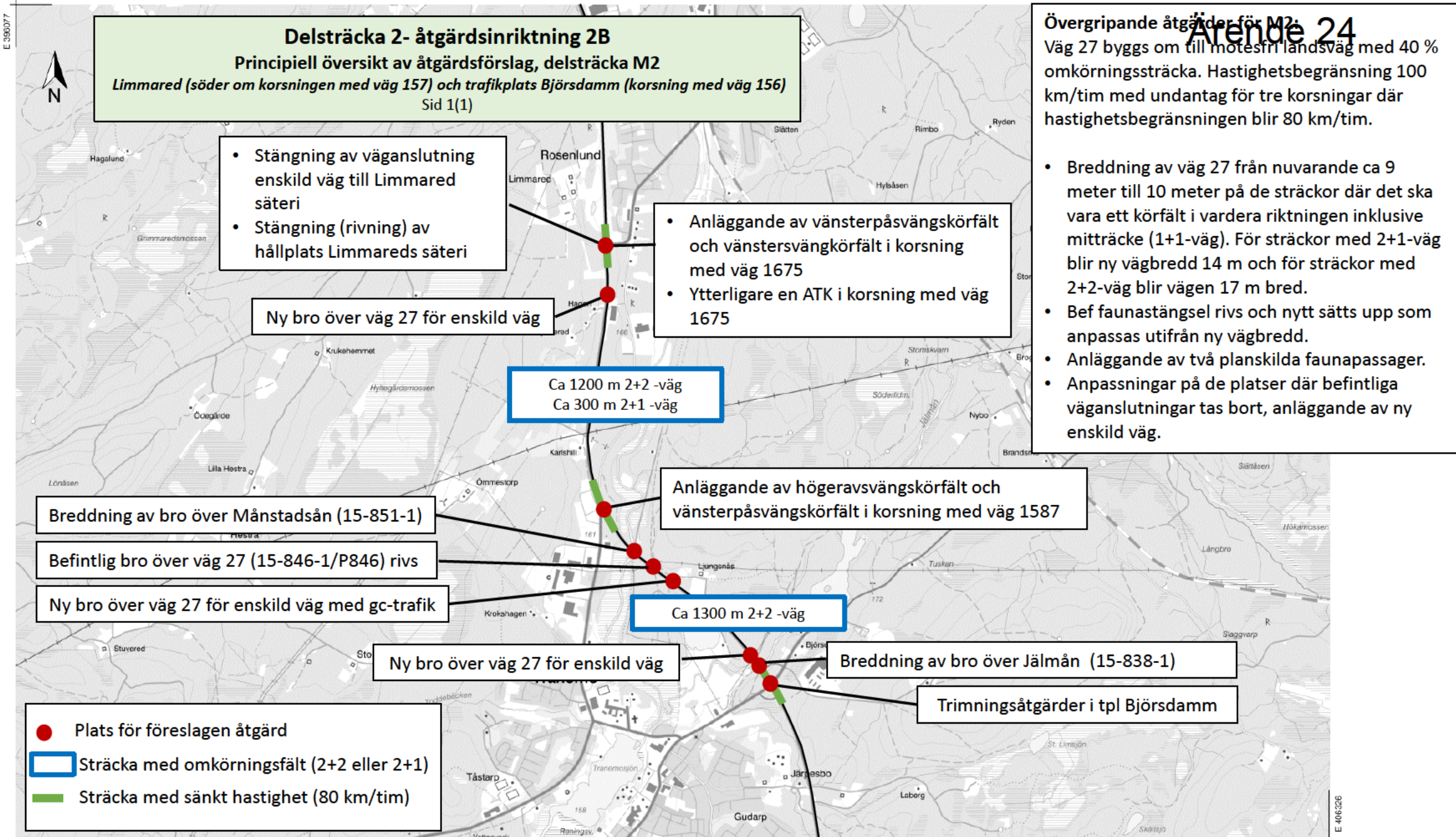
- Åtgärder för oskyddade trafikanter vid hållplats Kindsboda och i korsning med väg 1673
- Montering av ATK (2 st) i korsning med väg 1675

- Ny planskild korsning med enskild väg vid Bystad
- Stängning av hållplats Bystad

Ca 1900 m 2+2 -väg

Cirkulationsplats i korsning med  
väg 157

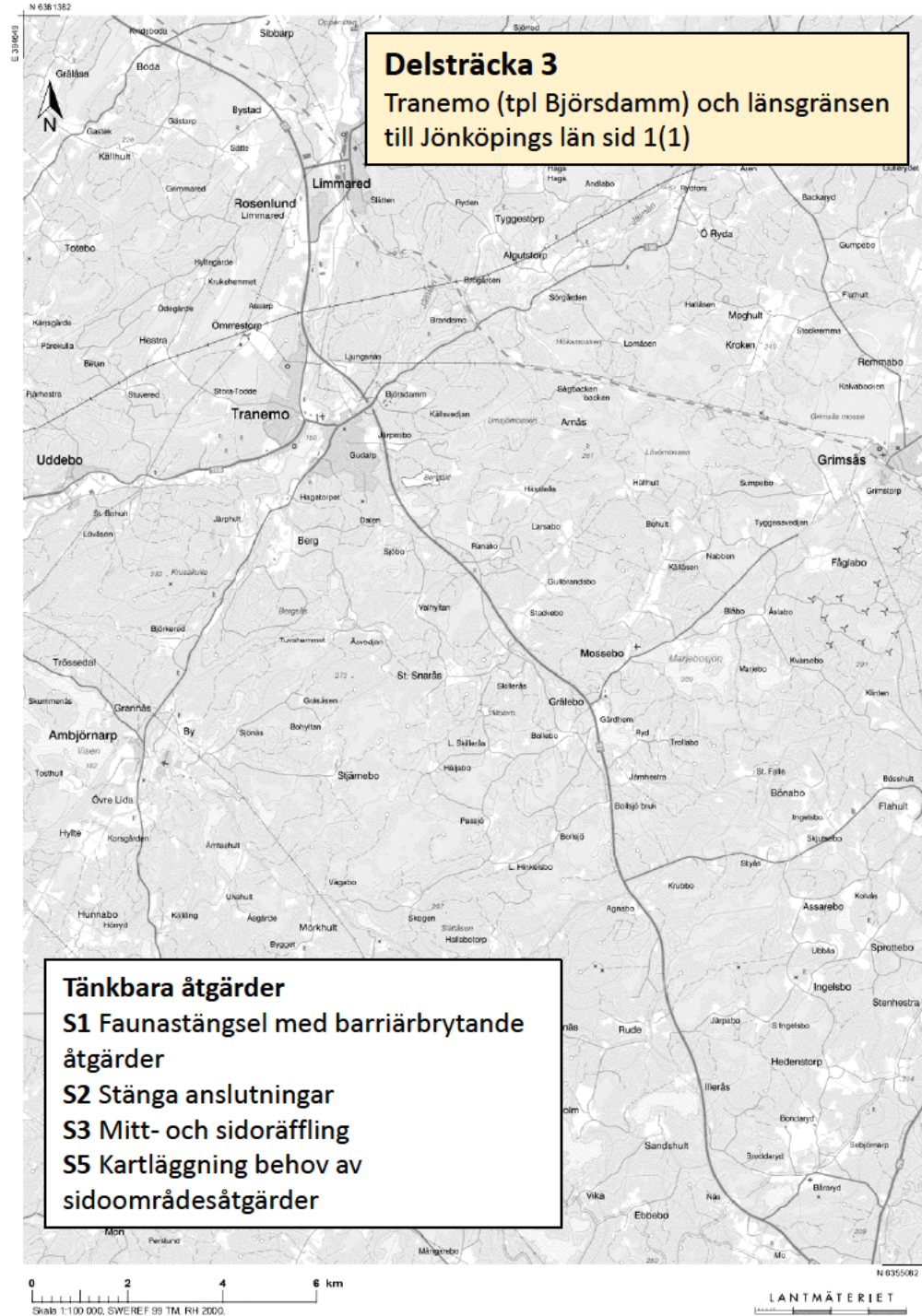
- Plats för föreslagen åtgärd
- Sträcka med omkörningsfält (2+2 eller 2+1)
- Sträcka med 80 km/tim

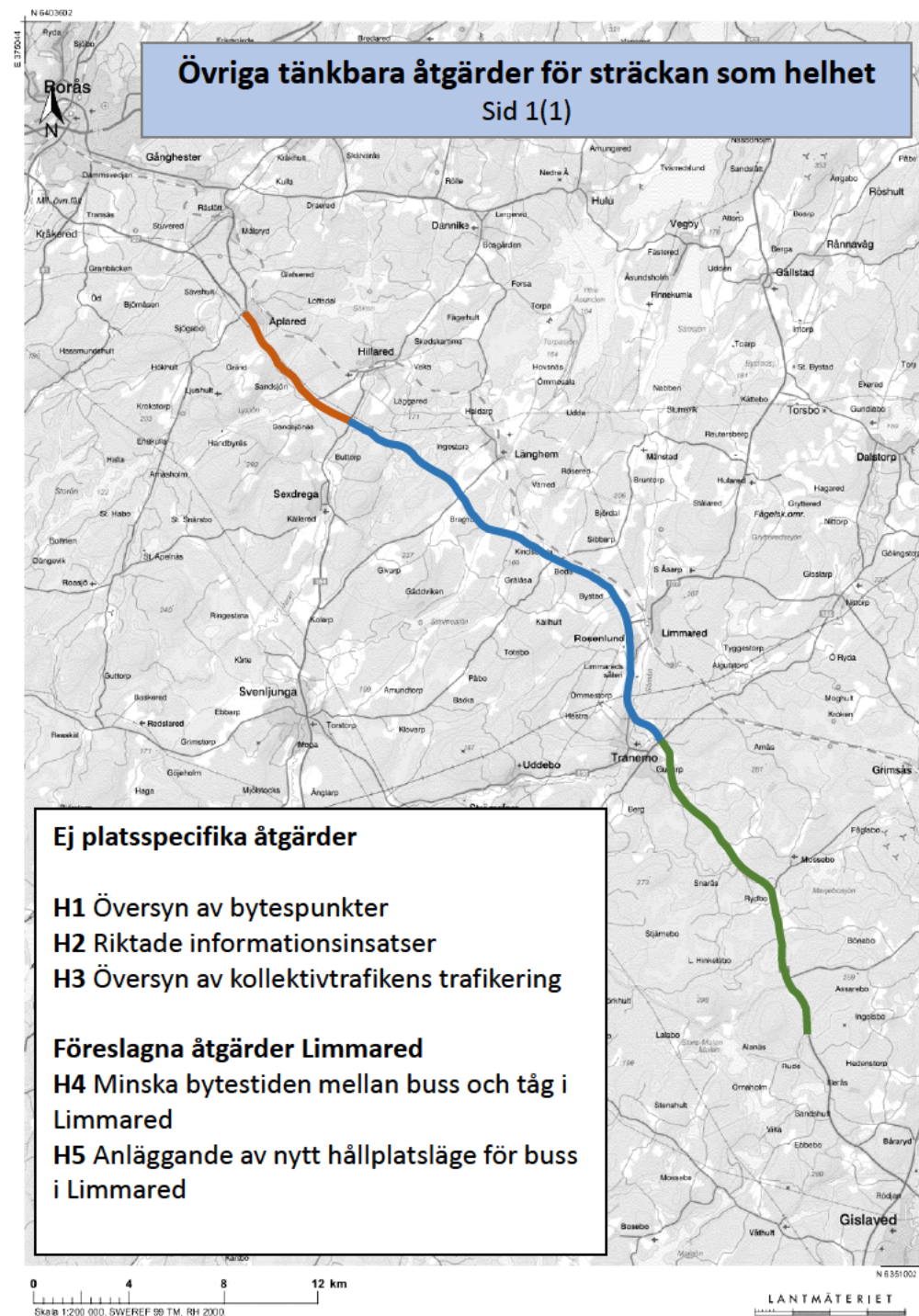


## Övergripande åtgärder för M2: Ärende 24

Väg 27 byggs om till motesfri landsväg med 40 % omkörningssträcka. Hastighetsbegränsning 100 km/tim med undantag för tre korsningar där hastighetsbegränsningen blir 80 km/tim.

- Breddning av väg 27 från nuvarande ca 9 meter till 10 meter på de sträckor där det ska vara ett körfält i vardera riktningen inklusive mitträcke (1+1-väg). För sträckor med 2+1-väg blir ny vägbredd 14 m och för sträckor med 2+2-väg blir vägen 17 m bred.
- Bef faunastängsel rivs och nytt sätts upp som anpassas utifrån ny vägbredd.
- Anläggande av två planskilda faunapassager.
- Anpassningar på de platser där befintliga väganslutningar tas bort, anläggande av ny enskild väg.





Bilaga 6 till ÅVS väg 27 – Väg 154 (Kilakorset) till länsgräns

## Deltagare vid workshop

**Datum för mötet:** 2020-02-26

**Plats för mötet:** Glasets hus, Limmared

**Närvarande:**

Boel Olin, Projektledare Trafikverket

Tea Silic, Biträdande projektledare Trafikverket

Anna Cesarini, samhällsplanerare Trafikverket

Joakim Karlsson, samhällsplanerare Tranemo kommun

Ellinor Lundholm, samhällsplanerare Tranemo kommun

Ulrika Menau, Uppdragsledare konsult AFRY

Julia Lindahl, Samhällsplanerare Svenljunga kommun

Annika Stomberg, kommunpolis i Svenljunga

Sharon Plotzki, trafikstrateg Västtrafik

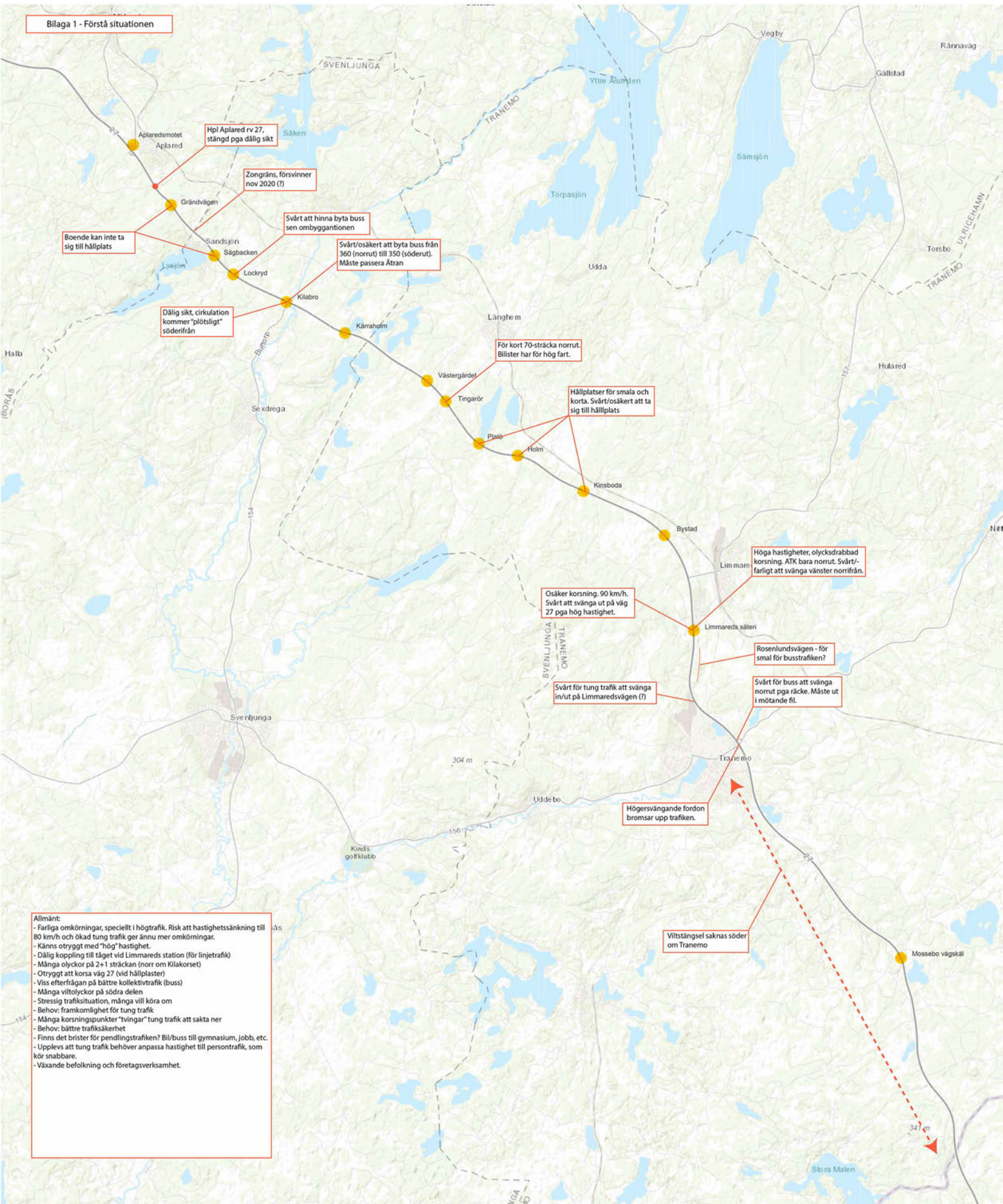
Louise Gustafson, Grimsås åkeri/ Sveriges åkeriföretag

Anette Axelsson, Transdev Busstrafik Tranemo och Svenljunga

Stern Hollander, VY Flexbuss

# Ärende 24

## Bilaga 1 - Förstå situationen



## Utvärdering av åtgärdsförslag för åtgärds paket för delsträcka 1, 2 (2A och 2B) och 3

Utvärdering i matrisen nedan utgår från mål redovisade i huvudrapporten. För att underlätta läsning av matrisen visas urval av redan presenterade mål. ÅVS-mål presenteras kompletta, dvs inget urval är gjort. Måluppfyllnad gentemot ÅVS-mål för respektive åtgärd framgår av åtgärdsbilaga 1-4.

Åtgärds paket för delsträcka 1 och 3 utvärderas i relation till att inte göra någonting alls, ett så kallat nollalternativ. För delsträcka 2 finns två olika åtgärdsinriktningar/paket som vid bedömning av måluppfyllelse ställs mot varandra (2A och 2B).

Observera att nedanstående utvärdering inte avser eller ersätter samlad effektbedömning (SEB) där så är aktuellt. För åtgärds paket 2B har fullständig samlad effektbedömning genomförts för delsträcka M1 och M2.

### ÅVS-mål

- A Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter till busshållplatser
- B Ökad trafiksäkerhet för kollektivtrafiken
- C Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken
- D Bra framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för godstrafiken
- E Ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag
- F Mer attraktiv kollektivtrafik för arbetspendling

Bedömning av måluppfyllelse har genomförts med utgångspunkt från nedanstående skala:

Motverkar måluppfyllelse	-
Bidrar till måluppfyllelse	+
Bidrar starkt till måluppfyllelse	++

### Nationella mål

**Övergripande mål:** samhällsekonomisk effektivitet och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

**Funktionsmål:** 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, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

**Hänsynsmål:** 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.

I hänsynsmålet finns etappmål om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minskas med 70 % från 2010 till 2030 samt att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras till år 2030. (...) Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

### Regionala mål

Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland.



Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet. Invånarna ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar. Västra Götaland knyts samman och skapar tillgänglighet för invånarna till arbete, studier och fritid

Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande. Kollektivtrafiken utformas så att den upplevs attraktiv och utformad med medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos invånarna.

Indikatorer, restidskvot buss jämfört med bil 1,3 och 1,5 km till kollektivtrafikhållplats i prioriterade kollektivtrafikstråk.

En tillförlitlig och stark infrastruktur som möjliggör hållbara transporter, arbete och boende i hela regionen

Ett robust och tillförlitligt transportsystem för alla transportslag

Effektiv rörlighet genom att varje transportslag nyttjas på bästa sätt både för stad och landsbygd

### Lokala mål (urval)

**Borås stad:** enkelt att förflytta sig med kollektivtrafik, till fots och med cykel, men också längre resor kan vi göra klimatsmart. Förbättra kopplingen mellan serviceorterna och omkringliggande småorter

**Tranemo kommun (vision 2035):** ett hållbart samhälle med fokus på det lokala, samtidigt som det finns goda kommunikationer och en välutvecklad infrastruktur

**Svenljunga kommun (vision):** Ett tryggt och hälsosamt samhälle för alla. Ett brett utbud av företag och arbetstillfällen samt ett bra kommunikationsnät. En hållbar utveckling, såväl ekonomiskt, socialt som miljömässigt

## Utvärdering av tänkbara åtgärder för delsträcka 1- mellan Aplaredsmotet och Kilakorset (v 154)

Transportpolitiska nationella mål – Bedömd måluppfyllelse relativt delsträcka 1 och nollalternativ			
	Mål	Delsträcka 1	Nollalternativ (=Nuläge)
Bidrag till funktionsmålet	Medborgarnas resor	+ Fortsatt utredning om utökad kollektivtrafik i Aplaredsmotet är ett steg mot att tillgängligheten till prioriterat kollektivtrafikstråk för boende i Aplared kan förbättras. - Tillgängligheten till prioriterat kollektivtrafikstråk minskar i och med att två busshållplatser tas bort. De två hållplatserna har dock ett lågt nyttjande och är undermåliga avseende kvalitet och tillgänglighet. - Boende i tätorten Aplared har fortsatt ej tillgång till prioriterat kollektivtrafikstråk inom rimligt gångavstånd.	+ Hållplats Sågbacken och Grändvägen är belägna utmed prioriterat kollektivtrafikstråk. - Befintliga busshållplatser Sågbacken och Grändvägen är av undermålig kvalitet, genererar vissa trafiksäkerhetsbrister och är otillgängliga. De har även lågt nyttjande. - Boende i tätorten Aplared har ej tillgång till prioriterat kollektivtrafikstråk inom rimligt gångavstånd.
	Näringslivets transporter	+ Marginellt förbättrad trafikmiljö i och med att två hållplatser tas bort (Sågbacken och Grändvägen). + Hållplats Lockryd får ny påfart till v 27 söderut, vilket gynnar framkomlighet och trafiksäkerhet något.	- Befintliga hållplatserna för Sågbacken och Grändvägen har brister i utformningen (korta och smala) vilket medför mindre brister i trafiksäkerheten och framkomlighet för trafik på väg 27.
	Tillgänglighet regionalt/länder	+ Åtgärder på del 1 ger viss förbättrad regional tillgänglighet för bussresenärer/kombinationsresenärer för resor till/från Svenljunga, Tranemo, Borås via v 27 (lägre restidskvot). - De fåtal resenärer som tidigare använt hållplats Grändvägen och Sågbacken kommer få försämrade tillgänglighet regionalt med buss. - Fortsatt mindre bra regional tillgänglighet för de resenärer som nyttjar befintlig hållplats vid Aplaredsmotet.	+ Regional tillgänglighet via hållplats Grändvägen, Sågbacken och Lockryd. - Hållplats Grändvägen och Sågbacken är lågt nyttjade och tillgängliga främst via "Kiss and Ride". - Mindre bra regional tillgänglighet för de resenärer som nyttjar befintlig hållplats vid Aplaredsmotet.
	Jämställdhet	+ Hållplats Aplaredsmotet ligger fortsatt invid pendelparkeringen och nära Aplared tätort. - Hållplats Aplaredsmotet trafikeras fortsatt ej av direktbussar och har i dag ett lågt nyttjande. - Glesare mellan hållplatser i och med att hållplats Grändvägen och Sågbacken tas bort vilket försämrar tillgänglighet till hållplats. Påverkar kvinnor i högre grad än män.	+ Hållplats Aplaredsmotet ligger invid pendelparkeringen och nära Aplared tätort. - Hållplats Aplaredsmotet trafikeras ej av direktbussar och har i dag ett lågt nyttjande.
	Funktionshindre	+ Pendelparkering ligger invid befintlig hållplats Aplaredsmotet. - Glesare mellan hållplatser i och med att hållplats Grändvägen och Sågbacken tas bort vilket försämrar tillgänglighet till hållplats.	+ Pendelparkering ligger invid befintlig hållplats Aplaredsmotet. - Hållplats Grändvägen och Sågbacken har brister i utformning och det saknas gånganslutningar till hållplatserna.
	Barn och unga	- Glesare mellan hållplatser i och med att hållplats Grändvägen och Sågbacken tas bort vilket kan påverka skolbarns närhet till skolbuss.	- Hållplats Grändvägen och Sågbacken ger regional tillgänglighet och relativ närhet till skolbuss för de som bor i närheten (Vilket bedöms vara ett mindre antal).

			- Barn kan inte självständigt ta sig till nämnda hållplatser eftersom (säkra) gång- och cykelanslutningar saknas.
	Kollektivtrafik, gång och cykel	+ Förbättring för kollektivtrafiken i och med påfart v 27 för Lockryd och borttagande av två hållplatser.  Åtgärderna bedöms inte påverka möjligheten att cykla till bussen.  Generellt ingen påverkan för gångtrafikanter.	- Stora brister i dagens tillgänglighet för gångtrafikanter som ska till hållplats Grändvägen eller Sågbacken.
<b>Bidrag till hänsynsmålet</b>	Klimat	+ Marginell positiv påverkan på transportutsläpp på grund av färre hållplatsstopp och genare körväg i Lockryd för busstrafik.	- Relativt lågt nyttjande av hållplats Aplaredsmotet, Lockryd, Grändvägen och Sågbacken.
	Hälsa		- Relativt lågt nyttjande av hållplats Aplaredsmotet, Lockryd, Grändvägen och Sågbacken vilket indikerar att det finns potentiella hälsoeffekter att vinna om en andel av dagens arbetspendlande privatbilister börjar åka kollektivtrafik.
	Landskap	+ Hållplats Sågbacken och Grändvägen försvinner. - Ny mark tas i anspråk för ny påfart vid hållplats Lockryd.	- Hållplats Sågbacken och Grändvägen tar mark i anspråk.
	Trafiksäkerhet	+ Något förbättrad trafiksäkerhet framför allt för kollektivtrafiken men även för övrig trafik på väg 27 med anledning av ny påfart vid Lockryd och att hållplats Sågbacken och Grändvägen tas bort.	- Brister i utformning av hållplats Grändvägen och Sågbacken. - Vissa brister för kollektivtrafiken vid Lockryd i korsningen med väg 27, framkomlighetsproblem som leder till brister avseende trafiksäkerhet.

	<b>Delsträcka 1</b>	<b>Nollalternativ</b>
<b>Bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning</b>	+ Hållplatser Sågbacken och Grändvägen som har lågt resande och bristfällig utformning tas bort. Alternativet hade varit att förbättra utformning och tillgänglighet vilket bedöms ge låg nytta i förhållande till kostnad och antal presumtiva kollektivtrafikresenärer. + Fortsatt utredning om utökad kollektivtrafik i Aplaredsmotet positivt då ev. ny hållplats i Aplaredsmotet ger restidkvot på ca 1,3. (Ev. ny hållplats i Aplaredsmotet förutsätter en överflyttning av privatbilister till kollektivtrafik – då bedöms investeringen ge hållbar transportförsörjning. Uppfylls inte potentialen bedöms investeringen inte ge samhällsnytta och blir därmed inte samhällsekonomiskt effektiv.) + Påfart för busstrafik i södergående riktning vid Lockryd bedöms ge direkt samhällsekonomisk nytta i och med restidsvinster och förbättrad framkomlighet samt något ökad trafiksäkerhet för motorfordonstrafik.	- Lågt nyttjade och mindre trafiksäkert utformade hållplatser Sågbacken och Grändvägen. - Befintlig hållplats vid Aplaredsmotet är inte direkt kopplad till prioriterat kollektivtrafikstråk.

<b>Fördelningsaspekter</b>	Eftersom fokus på åtgärder på delsträcka 1 är kollektivtrafik, bedöms största nyttan av åtgärder tillfalla kollektivtrafikresenärer och dess förare.	Boende eller de med målpunkt i Lockryd eller Aplared har nära till pendelparkering och hållplats. Boende och de med målpunkt i Aplared har dock inget konkurrenskraftigt alternativ till bil för arbetspendling till/från Borås  Boende nära Grändvägen och Sågbacken har närhet till hållplats men ingen möjlighet att ta sig till den på annat vis än med bil och sk ”kiss and ride”.
<b>Målkonflikter</b>	Konflikt mellan mål om 1,5 km närhet till prioriterat kollektivtrafikstråk och boende inom den radien till hållplats Sågbacken och Grändvägen i och med att hållplatserna föreslås att tas bort.	

Transportpolitiska regionala mål – bedömd måluppfyllelse relativt delsträcka 1 och nollalternativ		
Mål	Delsträcka 1	Nollalternativ
Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland.	+ Fortsatt utredning om utökad kollektivtrafik i Aplaredsmotet är ett steg mot att öka andelen hållbara resor i länet. Västtrafik bedömer att en ev. ny hållplats i Aplaredsmotet har potential att attrahera fler kollektivtrafikresenärer avseende arbetspendling pga utbudet i prioriterat kollektivtrafikstråk utmed v 27. + Minskad restid mellan Aplared och Lockryd pga indragning av hållplatser (Sågbacken och Grändvägen). Ny påfart för busstrafik i Lockryd bidrar till minskad restid för busstrafik i södergående riktning. Minskad restid ökar kollektivtrafikens attraktivitet och bidrar till lägre restidskvot.	- Relativt lågt antal resande med kollektivtrafik från Aplaredsmotet, Sågbacken och Grändvägen indikerar hög andel arbetspendlande bilister.
Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet. Invånarna ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar. Västra Götaland knyts samman och skapar tillgänglighet för invånarna till arbete, studier och fritid	+ Fortsatt utredning om utökad kollektivtrafik i Aplaredsmotet är ett steg mot att förbättra den geografiska tillgängligheten till prioriterat kollektivtrafikstråk. Ev. ny/kompletterande hållplats i Aplaredsmotet v 27 bedöms vara gynnsamt för regionala tillgängligheten avseende restidskvot (1,3) och närhet till hållplats (max 1,5 km).	- Aplaredsbor har ej tillgång till prioriterat kollektivtrafikstråk inom 1,5 km. + Aplaredsbor har dock tillgång till kollektivtrafikstråk för skolskjuts och till mindre orter i närområde samt till större orter men med längre restid och färre avgångar.
Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande.	+ Åtgärder för att förtydliga och förbättra noderna Aplared och Lockryd bedöms vara gynnsamt. + Borttagande av mindre trafiksäkra hållplatser bedöms vara gynnsamt för upplevd trygghet.	+ Inkluderande att bef. hållplats Aplaredsmotet ligger intill pendelparkering samt kan upplevas tryggt att den är belägen i tätortens utkant. - Hållplats Grändvägen och Sågbacken är inte inkluderande med nuvarande placering och utformning. Avsaknad av gångstråk och smala hållplatser bidrar till otrygghet. Det är svårt att ta sig till hållplatserna.
Kollektivtrafiken utformas så att den upplevs attraktiv och med medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos invånarna.		- Hållplats vid Aplaredsmotet utmed v 27 saknas.
Indikatorer, restidskvot buss jämfört med bil 1,3	+ Föreslagna åtgärder bidrar till måluppfyllnad.	+ Uppfylls för direktbusslinjer för alla befintliga hållplatslägen vid väg 27. - Uppfylls ej för befintlig hållplats vid Aplaredsmotet.
1,5 km till kollektivtrafik hållplats i prioriterade kollektivtrafikstråk	+ Fortsatt utredning om utökad kollektivtrafik i Aplaredsmotet positivt då ev. ny hållplats bidrar till måluppfyllnad på närhet till prioriterade stråk för boende i tätorten Aplared. - Borttagande av hållplats Grändvägen och Sågbacken ger minskad måluppfyllelse i viss grad.	+ Hållplats Grändvägen och Sågbacken är lokaliserade i prioriterat kollektivtrafikstråk. Då nyttjandegraden är låg bedöms effekten vara låg. - Hållplats vid Aplaredsmotet utmed v 27 saknas.

En tillförlitlig och stark infrastruktur som möjliggör hållbara transporter, arbete och boende i hela regionen	+ Fortsatt utredning om utökad kollektivtrafik i Aplaredsmotet kan ge positivt bidrag till målet. - Borttagande av hållplats Grändvägen och Sågbacken ger minskad måluppfyllelse i viss grad.	+ Hållplats Grändvägen och Sågbacken är lokaliserade i prioriterat kollektivtrafikstråk. Då nyttjandegraden är låg bedöms effekten vara låg. - Hållplats vid Aplaredsmotet utmed v 27 saknas.
Ett robust och tillförlitligt transportsystem för alla transportslag	+ Robusthet och tillförlitlighet bedöms öka något i och med åtgärd vid Lockryd och borttagande av hållplats Sågbacken och Grändvägen.	- Hållplats vid Aplaredsmotet utmed v 27 saknas.
Effektiv rörlighet genom att varje transportslag nyttjas på bästa sätt både för stad och landsbygd	Föreslagna åtgärder bedöms ha positiv inverkan på målen.	Hållplats vid Aplaredsmotet utmed v 27 saknas.
<b>Sammanvägt regionala mål</b>	Åtgärder bedöms övervägande ha positiv inverkan på regionala mål.	
<b>Målkonflikter</b>	Målkonflikt avseende att närhet till kollektivtrafikstråk försämras (negativt bidrag) i och med att hållplats Grändvägen och Sågbacken tas bort, samtidigt som restidskvoten förbättras vilket bidrar till måluppfyllnad.	

Transportpolitiska lokala mål – bedömd måluppfyllelse relativt delsträcka 1 och nollalternativ		
Mål	Delsträcka 1	Nollalternativ
<b>Borås stad:</b> enkelt att förflytta sig med kollektivtrafik, till fots och med cykel, men också längre resor kan vi göra klimatsmart. Förbättra kopplingen mellan serviceorterna och omkringliggande småorter.	+ Fortsatt utredning om utökad kollektivtrafik i Aplaredsmotet kan ge positivt bidrag till mål enligt <i>"enkelt att förflytta sig med kollektivtrafik, till fots och med cykel, men också längre resor kan vi göra klimatsmart"</i> . + Hållplats Grändvägen som har brister i anslutning och utformning tas bort.  Koppling mellan serviceorter och omkringliggande småorter förbättras ej.	+/- Hållplats Grändvägen - Aplaredsbor saknar hållplats i prioriterat kollektivtrafikstråk för pendling till/från Borås. - Koppling mellan serviceorter och omkringliggande småorter är bristfällig
<b>Tranemo kommun (vision 2035):</b> ett hållbart samhälle med fokus på det lokala, samtidigt som det finns goda kommunikationer och en välutvecklad infrastruktur.	Generellt ingen direkt påverkan för Tranemo kommun eftersom åtgärder för delsträcka 1 ej ligger i Tranemo kommun. + För de som arbetspendlar med buss eller bil norrut kommer åtgärderna bidra till kortare restid med buss i linjetrafik.	Delsträcka 1 är inte belägen inom Tranemo kommun.
<b>Svenljunga kommun (vision):</b> Ett tryggt och hälsosamt samhälle för alla. Ett brett utbud av företag och arbetstillfällen samt ett bra kommunikationsnät. En hållbar utveckling, såväl ekonomiskt, socialt som miljömässigt	+ Trygghet förbättras något i och med åtgärd vid Lockryd. +/- Borttagande av hållplats Sågbacken med bristfällig utformning och avsaknad av gånganslutningar. + För de som arbetspendlar med buss eller bil mot Borås kommer åtgärderna bidra till kortare restid med buss i linjetrafik.	- Brister vid hållplats Lockryd (trafiksäkerhet och framkomlighet för busstrafik) och hållplats Sågbacken (avsaknad av gånganslutningar och brister i utformning). + Hållplats Sågbacken uppfyller mål om 1,5 km närhet till prioriterat kollektivtrafikstråk för vissa.
<b>Sammanvägt lokala mål</b>	+Sammanvägt bedöms föreslagna åtgärder påverka kommunala mål positivt främst för Borås och Svenljunga kommun.	
<b>Målkonflikter</b>	Inga direkta målkonflikter.	

<b>ÅVS mål – delsträcka 1 relativt nollalternativ</b>		
<b>Mål</b>	<b>Delsträcka 1</b>	<b>Nollalternativ</b>
A- Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter till busshållplatser	+ Trafiksäkerhetsbrist elimineras i och med att hållplats Sågbacken och Grändvägen tas bort.	- Avsaknad av gånganslutningar till hållplats Sågbacken och Grändvägen.
B- Ökad trafiksäkerhet för kollektivtrafiken	+ Något förbättrad trafiksäkerhet för kollektivtrafiken (busstrafik) med anledning av ny påfart vid Lockryd samt att hållplats Sågbacken och Grändvägen tas bort.	- Brister i utformning av hållplats Grändvägen och Sågbacken. - Vissa brister för kollektivtrafiken vid Lockryd i korsningen med väg 27, framkomlighetsproblem som leder till brister avseende trafiksäkerhet.
C- Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken	+ Förbättrad framkomlighet för busstrafik i södergående riktning med ny påfart för busstrafik vid Lockryd. + Något förbättrad framkomlighet i och med att hållplats Sågbacken och Grändvägen tas bort.	- Brister i framkomligheten vid hållplats Lockryd
D- Bra framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för godstrafiken	+ Något förbättrad trafiksäkerhet för godstrafiken i och med att hållplats Sågbacken och Grändvägen tas bort.	
E- Ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag	Se måluppfyllnad för A, B och D ovan.	Se måluppfyllnad för A, B och D ovan.
F- Mer attraktiv kollektivtrafik för arbetspendling	+ Fortsatt utredning om utökad kollektivtrafik i Aplaredsmotet kan ge positivt bidrag till målet. + Föreslagna åtgärder för delsträcka 1 bidrar till måluppfyllnad. - Borttagande av hållplats Grändvägen och Sågbacken ger minskad måluppfyllelse i viss grad då avståndet till närmsta hållplats ökar för ett fåtal resenärer.	- Hållplats vid Aplaredsmotet utmed v 27 (prioriterade stråket) saknas.
<b>Sammanvägning ÅVS mål</b>	Åtgärder bedöms övervägande ha positiv inverkan på ÅVS-mål. Påverkan på mål D är begränsat.	
<b>Målkonflikter</b>	Målkonflikt avseende att stängning av hållplats Sågbacken och Grändvägen bidrar till mer attraktiv kollektivtrafik då antalet hållplatsstopp minskar och trafiksäkerhetsrisk elimineras. Ökat avstånd till hållplats motverkas uppfyllnad av mål F.	



### Utvärdering av tänkbara åtgärder för delsträcka 2A och 2B- mellan Kilakorset (v 154) och Tranemo (tpl Björddamm)

Text som är fetmarkerad i matrisen markerar effekter där måluppfyllnad skiljer sig åt mellan åtgärdsinriktningarna 2A och 2B. För 2B har en sammantagen bedömning av delåtgärderna M1 och M2 genomförts. I parentes efter respektive bedömning finns notering om bedömningen avser en eller bägge delsträckor.

Transportpolitiska nationella mål – Bedömd måluppfyllelse relativt åtgärdsinriktning 2A och 2B			
	Mål	2A	2B
<b>Bidrag till funktionsmålet</b>	Medborgarnas resor	+ Minskad restid för kollektivtrafiken med anledning av att antalet hållplatser reduceras. + Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser (med undantag från hållplatserna Yttre Holm och Bystad). - Försämrade tillgänglighet till totalt antal hållplatser.	+ Minskad restid för kollektivtrafiken med anledning av att antalet hållplatser reduceras (M1 i större utsträckning än M2). ++ Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser (M1) + <b>Minskad restid för fordonstrafiken pga höjd hastighetsbegränsning (M1 i större utsträckning än M2 pga längre sträcka).</b> + Förbättrad möjlighet för omkörning av tung trafik (M1 och M2). - Försämrade tillgänglighet till totalt antal hållplatser (M1 i större utsträckning än M2) - Försämrade tillgänglighet lokalt när antalet enskilda anslutningar reduceras (M1 och M2). - Varierande hastigheter på sträckan (80 km/tim i ett antal korsningspunkter) vilket inte ger en optimal kvalitet för 2+1-väg (M2 i högre utsträckning än M1).
	Näringslivets transporter	+ Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet i korsningspunkter som leder till ökad robusthet.	++ Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet på sträckan som helhet som leder till förbättrad robusthet (M1 och M2). - Försämrade robusthet på delar med 1+1 och mitträcke (M1 i mindre utsträckning än M2 pga vägrensreparering på M1). - Varierande hastigheter på sträckan (80 km/tim i ett antal korsningspunkter) vilket inte ger en optimal kvalitet för 2+1-väg (M2 i högre utsträckning än M1).
	Tillgänglighet regionalt/länder	+ Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet i korsningspunkter som leder till ökad robusthet.	++ Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet på sträckan som helhet som leder till förbättrad robusthet (M1 och M2). - Försämrade robusthet på delar med 1+1 och mitträcke (M2 i högre utsträckning än M1 pga vägrensreparering på M1).
	Jämställdhet	+ Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser (med undantag från hållplatserna Yttre Holm och Bystad), något fler kvinnor än män påverkas. - Försämrade tillgänglighet till totalt antal hållplatser, något fler kvinnor än män påverkas.	++ Förbättrad kvalitet (trafiksäkerhet och framkomlighet) på transportsystemet, fler män än kvinnor påverkas (framför allt yrkesförare gods och personbilstrafik) (M1 och M2). ++ Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser, något fler kvinnor än män påverkas (M1). - Försämrade tillgänglighet till totalt antal hållplatser, något fler kvinnor än män påverkas (M1 i större utsträckning än M2) - Försämrade robusthet på delar med 1+1, fler män än kvinnor påverkas (framförallt gynnas yrkesförare gods och personbilstrafik) (M1 och M2).

	Funktionshindrade	+ <b>Ökad tydlighet i vägutformningen.</b> + Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser (med undantag från hållplatserna Yttre Holm och Bystad). - Försämrad tillgänglighet till totalt antal hållplatser.	++ <b>Ökad tydlighet i vägutformningen (M1 och M2).</b> ++ Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser (M1) - Försämrad tillgänglighet till totalt antal hållplatser (M1 i större utsträckning än M2).
	Barn och unga	+ Minskad restid för kollektivtrafiken med anledning av att antalet hållplatser reduceras. + Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser (med undantag från hållplats Yttre Holm och Bystad). - Försämrad tillgänglighet till totalt antal hållplatser.	++ Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser (M1). + Minskad restid för kollektivtrafiken med anledning av att antalet hållplatser reduceras (M1 i större utsträckning än M2). - Försämrad tillgänglighet till totalt antal hållplatser (M1 i större utsträckning än M2).
	Kollektivtrafik, gång och cykel	+ Minskad restid för kollektivtrafiken med anledning av att antalet hållplatser reduceras. + Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser (med undantag från hållplats Yttre Holm och Bystad). - Försämrad tillgänglighet till totalt antal hållplatser.	++ Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser (M1). + Minskad restid för kollektivtrafiken med anledning av att antalet hållplatser reduceras (M1 i större utsträckning än M2). <b>+Förbättrad möjlighet för oskyddade trafikanter att ta sig mellan Limmared och v 27 med anledning av ny gc-väg (M1).</b> - Försämrad tillgänglighet till totalt antal hållplatser (M1 i större utsträckning än M2). <b>- Försämrad möjlighet för oskyddade trafikanter att korsa v 27 (M1 och M2).</b> <b>- Försämrad robusthet för kollektivtrafiken på delar med 1+1 och mitträcke (M1 i större utsträckning än M2) .</b>
<b>Bidrag till hänsynsmålet</b>	Klimat	+ Ökad attraktivitet för arbetspendling med kollektivtrafik pga minskad restidskvot jämfört med bil. Viss andel privatbilister bedöms börja resa kollektivt för arbetsresor vilket bidrar till en minskning av klimatutsläpp och buller. <b>- Möjligheten att arbetspendla med kollektivtrafik försämras i och med att fyra av åtta hållplatser stängs.</b>	+ Ökad attraktivitet för arbetspendling med kollektivtrafik pga minskad restidskvot jämfört med bil. Viss andel privatbilister bedöms börja resa kollektivt för arbetsresor vilket bidrar till en minskning av klimatutsläpp och buller (M1 i större utsträckning än M2). <b>- Negativ påverkan på klimatmål pga ökade klimatutsläpp till följd av högre hastighet och inducerad trafik (M1 i högre utsträckning än M2).</b> <b>- Möjligheten att arbetspendla med kollektivtrafik försämras i och med att sex av åtta hållplatser stängs (M1 i högre utsträckning än M2).</b>
	Hälsa	+ Ökad attraktivitet för arbetspendling med kollektivtrafik pga minskad restidskvot jämfört med bil. Arbetspendling med kollektivtrafik har positiv effekt på hälsa då det finns ett samband mellan fysisk aktivitet och kollektivtrafikresande. <b>- Möjligheten att arbetspendla med kollektivtrafik försämras i och med att fyra av åtta hållplatser stängs.</b>	+ Ökad attraktivitet för arbetspendling med kollektivtrafik pga minskad restidskvot jämfört med bil. Arbetspendling med kollektivtrafik har positiv effekt på hälsa då det finns ett samband mellan fysisk aktivitet och kollektivtrafikresande (M1 i högre utsträckning än M2). <b>- Negativ påverkan på hälsa pga ökning av klimatutsläpp och buller (M1 och M2).</b> <b>- Möjligheten att arbetspendla med kollektivtrafik försämras i och med att sex av åtta hållplatser stängs (M1 i högre utsträckning än M1).</b>
	Landskap	<b>- Till viss del ingrepp i jungfrulig mark.</b>	+ <b>Planskilda faunapassager bidrar till att vilt kan passera v 27 på ett mer trafiksäkert sätt (M1 i större utsträckning än M2).</b> <b>- Negativ påverkan på viltets rörlighet då barriär för vilt förstärks i och med breddning och mitträcke (M2 i större utsträckning än M1 då del av M1 saknar faunastängsel idag).</b> <b>- Ingrepp i jungfrulig mark, delvis i område klassat som riksintresse för naturvård (M1).</b> <b>- Påverkan på fornlämningar (M2).</b>

	Trafiksäkerhet	<p>+ Förbättrad trafiksäkerhet vid de hållplatser som byggs om (alla trafikslag).</p> <p><b>+ Förbättrad trafiksäkerhet i korsningar, främst för motorfordonstrafik.</b></p> <p>+ Minskat antal hållplatser på sträckan bidrar till att trafiksäkerheten förbättras för motorfordonstrafik på v 27.</p>	<p><b>++ Förbättrad trafiksäkerhet för motorfordonstrafik pga mitträcke (M1 och M2).</b></p> <p><b>+ Förbättrad trafiksäkerhet pga minskade konfliktpunkter med vilt (M2 i större utsträckning än M1 då del av M1 saknar faunastängsel idag).</b></p> <p>+ Förbättrad trafiksäkerhet vid hållplatser (alla trafikslag) (M1).</p> <p><b>+ Förbättrad trafiksäkerhet i korsningar, alla trafikslag (M1 och M2).</b></p> <p>+ Minskat antal hållplatser på sträckan bidrar till att trafiksäkerheten förbättras för motorfordonstrafik på v 27 (M1 i större utsträckning än M2).</p> <p><b>- Försämrade trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanter (bedöms vara ett fåtal) som rör sig utmed v 27 (M1 och M2).</b></p> <p><b>- Höjning av hastighetsbegränsningen till 100 km/tim leder till ökad svårighetsgrad i de fall en trafikolycka inträffar (M1 och M2).</b></p>
--	----------------	---	---

<p><b>Bidrag till en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning</b></p>	<p>Åtgärder inom 2A bedöms bidra till samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Åtgärderna bidrar inte till förbättrad trafiksäkerhet på sträcka i samma utsträckning som inriktning 2B.</p>	<p>Åtgärder inom 2B bedöms till viss del bidra till samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. En preliminär bedömning är att 2B är något mindre effektivt och hållbart än alternativ 2A. 2B innehåller åtgärder som kräver omfattande ombyggnationer av befintlig väganläggning och byggnadsverk (M2 i högre grad än M1). Det medför hög investeringskostnad (M2 har högre investeringskostnad per meter än M1) och att ny mark behöver tas i anspråk för den utökade väganläggningen. 2B medför högre transportutsläpp än 2A. Den största samhällsekonomiska vinsten med 2B är avseende trafiksäkerhet. Trafiksäkerheten för samtliga trafikslag förbättras, även om möjligheten för oskyddade trafikanter att korsa v 27 försämras. Risken för mötesolyckor minskar betydligt i och med föreslagna åtgärder inom 2B.</p>
<p><b>Fördelningsaspekter</b></p>	<p>Inriktning 2A bedöms förbättra främst för motorfordonstrafik. Förbättringar av transportsystemets kvalitet gynnar därmed fler män än kvinnor. Åtgärder inom 2A både förbättrar och försämrar för kollektivtrafik. Med nuvarande demografiska färdmedelsfördelning, påverkas fler kvinnor än män av de kollektivtrafikrelaterade åtgärderna, samt något fler barn och unga än vuxna. Då antalet hållplatser reduceras, påverkas barn i högre utsträckning än vuxna av det ökade avståndet till hållplats.</p>	<p>Inriktning 2B bedöms förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet för motorfordonstrafik. Förbättringar av transportsystemets kvalitet gynnar därmed fler män än kvinnor. Samtidigt försämras robustheten vilket bedöms påverka fler män än kvinnor (gods- och personbilstrafik påverkas i hög grad). 2B både förbättrar och försämrar för kollektivtrafik. Med nuvarande demografiska färdmedelsfördelning, påverkas fler kvinnor än män av de kollektivtrafikrelaterade åtgärderna, samt något fler barn och unga än vuxna. Då antalet hållplatser reduceras, påverkas barn i högre utsträckning än vuxna av det ökade avståndet till hållplats.</p>

		Möjligheten för oskyddade trafikanter att korsa v 27 försämras, vilket påverkar kvinnor, barn och ungdomar i större utsträckning än män. Effekten för oskyddade trafikanter är större i inriktning 2B än för 2A.
<b>Mållkonflikter</b>	Åtgärder inom 2A leder till både förbättring och försämring för kollektivtrafiken i och med att antalet hållplatser reduceras. Då avståndet till närmaste hållplats ökar i och med att antalet hållplatser reduceras, påverkas kvinnor, barn/unga och funktionshindrade negativt i högre utsträckning. Färre hållplatsstopp medför kortare restid, vilket gör kollektivtrafiken med attraktiv för arbetspendling. Det innebär också mållkonflikt med avseende på Hänsynsmålet vid bedömning av Klimat och Hälsa.	<p>För åtgärder inom 2B finns mållkonflikt avseende att åtgärderna medför att framkomlighet och trafiksäkerhet förbättras för motorfordonstrafik (näringslivets transporter, privatbilister och kollektivtrafik). Även för oskyddade trafikanter förbättras trafiksäkerheten, men möjligheten att korsa v 27 försämras.</p> <p>2B innebär en höjd kvalitet av transportsystemet. En höjning av hastighetsbegränsningen till 100 km/tim medför att restiden på sträckan reduceras för personbilstrafiken. Åtgärderna är positiva för näringsliv och privatpersoner, men har istället en negativ effekt avseende ökade klimatutsläpp till följd av högre hastigheter och inducerad trafik.</p> <p>På samma sätt som 2A, medför 2B både förbättring och försämring för kollektivtrafiken i och med att antalet hållplatser reduceras. Då avståndet till närmaste hållplats ökar i och med att antalet hållplatser reduceras, påverkas kvinnor, barn/unga och funktionshindrade negativt i högre utsträckning. Färre hållplatsstopp medför kortare restid, vilket gör kollektivtrafiken med attraktiv för arbetspendling. Det innebär också mållkonflikt med avseende på Hänsynsmålet vid bedömning av Klimat och Hälsa.</p> <p>Anläggande av omkörningssträckor ökar kapaciteten och minskar risken för störningar på sträckan. Mittsepareringen bidrar dock till minskad robusthet på sträcka med 1+1-väg då det inte är möjligt med omkörning eller omledning.</p>

<b>Transportpolitiska regionala mål – Bedömd måluppfyllelse relativt 2A och 2B</b>		
<b>Regionala mål</b>	<b>2A</b>	<b>2B</b>
Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland.	+/- Förutsättningar för att öka andelen hållbara resor både ökar och minskar i och med 2A. Minskat antal hållplatser (4 tas bort) påverkar mål om 1,5 km närhet till prioriterat kollektivtrafikstråk negativt, men minskat antal hållplatser gör restiden kortare vilket är gynnsamt för mål om minskad restidkvot. + Förbättringar på kvarvarande hållplatslägen. + Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för busstrafik i prioriterat kollektivtrafikstråk.	+/- Förutsättningar för att öka andelen hållbara resor både ökar och minskar i och med 2B. Minskat antal hållplatser (6 tas bort) påverkar mål om 1,5 km närhet till prioriterat kollektivtrafikstråk negativt, men minskat antal hållplatser gör restiden kortare vilket är gynnsamt för mål om minskad restidkvot (M1 i högre utsträckning än M2). + Förbättringar på kvarvarande hållplatslägen (M1). ++ Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för busstrafik i prioriterat kollektivtrafikstråk (M1 och M2).

		- <b>Möjligheten att gå- och cykla utmed v 27, samt att korsa väg 27 försämras (M2 i högre utsträckning än M1).</b>
Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet. Invånarna ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar. Västra Götaland knyts samman och skapar tillgänglighet för invånarna till arbete, studier och fritid.	+/- <b>Förutsättningar för att öka andelen hållbara resor både ökar och minskar i och med 2A. Minskat antal hållplatser (4 tas bort) påverkar mål om 1,5 km närhet till prioriterat kollektivtrafikstråk negativt, men minskat antal hållplatser gör restiden kortare vilket är gynnsamt för mål om minskad restidkvot.</b> + Förbättringar på kvarvarande hållplatslägen. + Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för busstrafik i prioriterat kollektivtrafikstråk.	+/- <b>Förutsättningar för att öka andelen hållbara resor både ökar och minskar i och med 2B. Minskat antal hållplatser (6 tas bort) påverkar mål om 1,5 km närhet till prioriterat kollektivtrafikstråk negativt, men minskat antal hållplatser gör restiden kortare vilket är gynnsamt för mål om minskad restidkvot (M1 i högre grad än M2).</b> + Förbättringar på kvarvarande hållplatslägen (M1). + Förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för busstrafik i prioriterat kollektivtrafikstråk (M1 och M2).
Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande.	+/- Att antalet hållplatser reduceras skapar bättre förutsättningar för en tydligare direktbusstrafik i det prioriterade stråket vilket är positivt. Samtidigt leder färre hållplatser till att de användargrupper som har svårt att ta sig längre sträcka till hållplats kommer att få svårare att resa kollektivt, vilket inte är i linje med målet.	+/- Att antalet hållplatser reduceras skapar bättre förutsättningar för en tydligare direktbusstrafik i det prioriterade stråket vilket är positivt. Samtidigt leder färre hållplatser till att de användargrupper som har svårt att ta sig längre sträcka till hållplats kommer att få svårare att resa kollektivt, vilket inte är i linje med målet.
Kollektivtrafiken utformas så att den upplevs attraktiv och med medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos invånarna.	+/- Att antalet hållplatser reduceras skapar bättre förutsättningar för en tydligare direktbusstrafik i det prioriterade stråket vilket bidrar till en ökad attraktivitet. Samtidigt leder färre hållplatser till att de användargrupper som har svårt att ta sig längre sträcka till hållplats kommer att få svårare att resa kollektivt, vilket inte är i linje med målet.	+/- Att antalet hållplatser reduceras skapar bättre förutsättningar för en tydligare direktbusstrafik i det prioriterade stråket vilket bidrar till en ökad attraktivitet. Samtidigt leder färre hållplatser till att de användargrupper som har svårt att ta sig längre sträcka till hållplats kommer att få svårare att resa kollektivt, vilket inte är i linje med målet (M1 i högre grad än M2).
Indikatorer, restidkvot buss jämfört med bil 1,3.	+ Restidkvot under 1,3 på aktuell sträcka redan i dagsläget men bör minska ytterligare något i och med att antalet hållplatser reduceras.	+ Restidkvot under 1,3 på aktuell sträcka redan i dagsläget men bör minska ytterligare något i och med att antalet hållplatser reduceras (M1 i högre grad än M2).
1,5 km till kollektivtrafikhallplats i prioriterade kollektivtrafikstråk.	- Borttagande av hållplatser på sträckan ger minskad måluppfyllelse.	- Borttagande av hållplatser på sträckan ger minskad måluppfyllelse (M1 i högre grad än M2).
En tillförlitlig och stark infrastruktur som möjliggör hållbara transporter, arbete och boende i hela regionen.	+ <b>Åtgärder i 2A främjar framkomlighet och trafiksäkerhet för motorfordonstrafik i flera korsningar.</b> + Kollektivtrafikresor i prioriterat stråk för arbetspendling gynnas av åtgärderna vilket bidrar till måluppfyllnad.	++ <b>Åtgärder i 2B främjar framkomlighet och trafiksäkerhet för motorfordonstrafik vilket bidrar till måluppfyllnad (M1 och M2).</b> + <b>Mötesfri landsväg på sträckan bidrar till kortare restid vilket är attraktivt för arbetspendlare och på så sätt gynnar företag, boende och förvärvsarbetare i närområdet och regionen (M1 och M2).</b>

		<p>+ <b>Anläggande av omkörningssträckor ökar kapaciteten och minskar risken för störningar på sträckan vilket bidrar till måluppfyllnad avseende tillförlitlighet (M1 och M2).</b></p> <p>+ Kollektivtrafikresor i prioriterat stråk för arbetspendling gynnas av åtgärderna vilket bidrar till måluppfyllnad (M1 i högre grad än M2).</p> <p>- <b>De omfattande åtgärder som innefattas av 2B och det faktum att de leder till ökade klimatutsläpp och buller, är inte förenligt med målet (M1 och M2).</b></p> <p>- <b>Mittsepareringen motverkar målet i avseende att det bidrar till minskad robusthet på sträcka med 1+1-väg, då det inte är möjligt med omkörning eller omledning (M1 och M2).</b></p>
Ett robust och tillförlitligt transportsystem för alla transportslag.	<p>+ Korsningsåtgärder som förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet ger ett mer robust transportsystem för motorfordonstrafiken vilket till viss del bidrar till måluppfyllnad.</p> <p>+ Möjligheten för oskyddade trafikanter att korsa v 27 och att nå hållplatser förbättras på flera platser vilket bidrar till måluppfyllnad till viss del.</p>	<p><b>++ Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet på sträckan som helhet som leder till förbättrad robusthet för motorfordonstrafiken (M1 och M2).</b></p> <p>- <b>Försämrade robusthet på delar med 1+1 och mitträcke för motorfordonstrafik (M1 i mindre utsträckning än M2 pga vägrensseparering på M1).</b></p> <p>- <b>Möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig tvärs v 27 begränsas till korsningar och eventuella anordnade passagemöjligheter vilket inte är i linje med målet (M1 och M2).</b></p>
Effektiv rörlighet genom att varje transportslag nyttjas på bästa sätt både för stad och landsbygd.	<p><b>+ Möjligheten att gå- och cykla förbättras i anslutning till de hållplatser som byggs om samt i ett par korsningar.</b></p> <p>- Det är inte möjligt att gå eller cykla utmed v 27 på ett trafiksäkert sätt.</p>	<p><b>++ Rörlighet för motorfordonstrafik förbättras i och med ombyggnation till 2+1-väg med 100 km/tim vilket bidrar till måluppfyllnad (M1 och M2).</b></p> <p><b>+ Möjligheten att gå- och cykla förbättras i anslutning till de hållplatser som byggs om samt i ett par korsningar (M1 och M2).</b></p> <p>- <b>Möjligheten för fotgängare att röra sig tvärs v 27 begränsas till korsningar och eventuella anordnade passagemöjligheter vilket inte är i linje med målet (M1 och M2).</b></p> <p>- Det är inte möjligt att gå eller cykla utmed v 27 på ett trafiksäkert sätt (M2 i större utsträckning än M1 pga vägrensseparering på M1).</p>
<b>Sammanvägt regionala mål</b>	Åtgärder bedöms övervägande ha positiv inverkan på regionala mål. Måluppfyllnaden bedöms dock vara något lägre än för 2B för samtliga trafikslag med undantag för gång- och cykeltrafikanter.	Åtgärder bedöms övervägande ha positiv inverkan på regionala mål, i något högre grad än 2A. Dock begränsas möjligheten för fotgängare att röra sig tvärs v 27 till korsningar och eventuella anordnade passagemöjligheter, vilket inte bedöms vara i linje med regionala mål.

<b>Målkonflikter</b>	Att antalet hållplatser minskar möjliggör för kortare restid med kollektivtrafiken i det prioriterade stråket. Reducerad restidskvot hamnar i konflikt med målet om 1,5 km till kollektivtrafikhållplats i prioriterade kollektivtrafikstråk. Antal resenärer som påverkas av att hållplatser tas bort bedöms vara få varför måluppfyllnaden ändå bedöms vara god.	Att antalet hållplatser minskar möjliggör för kortare restid med kollektivtrafiken i det prioriterade stråket. Reducerad restidskvot hamnar i konflikt med målet om 1,5 km till kollektivtrafikhållplats i prioriterade kollektivtrafikstråk. Antal resenärer som påverkas av att hållplatser tas bort bedöms vara få varför måluppfyllnaden ändå bedöms vara god (M1 i högre utsträckning än M2).  Föreslagna åtgärder medför att robusthet (med undantag för 1+1 sträckor) och rörlighet för motorfordonstrafiken förbättras. Det sker dock på bekostnad av möjligheten för oskyddade trafikanter att korsa v 27.
----------------------	--	---

<b>Transportpolitiska lokala mål- Bedömd måluppfyllelse relativt 2A och 2B</b>		
<b>Lokala mål</b>	<b>2A</b>	<b>2B</b>
<b>Svenljunga kommun (vision):</b> Ett tryggt och hälsosamt samhälle för alla. Ett brett utbud av företag och arbetstillfällen samt ett bra kommunikationsnät. En hållbar utveckling, såväl ekonomiskt, socialt som miljömässigt	+ Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för motorfordonstrafik vid resor på aktuell delsträcka. Gynnar särskilt arbetspendling. + För de som arbetspendlar med buss söderut (på v 27) kommer åtgärderna bidra till något kortare restid med buss i linjetrafik.	++ Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för motorfordonstrafik vid resor på aktuell delsträcka. Gynnar särskilt arbetspendling (M1 och M2). + För de som arbetspendlar med buss söderut (på v 27) kommer åtgärderna bidra till något kortare restid med buss i linjetrafik (M1 i större utsträckning än M2).
<b>Tranemo kommun (vision 2035):</b> ett hållbart samhälle med fokus på det lokala, samtidigt som det finns goda kommunikationer och en välutvecklad infrastruktur	+ Korsningsåtgärder som förbättrar framkomlighet och trafiksäkerhet ger en mer välutvecklad infrastruktur som möjliggör för goda kommunikationer. + Möjligheten för gångtrafikanter att korsa v 27 och att nå hållplatser förbättras på flera platser vilket bidrar till måluppfyllnad till viss del. - Det är inte möjligt att gå eller cykla utmed v 27 på ett trafiksäkert sätt.	++ Åtgärder i 2B främjar framkomlighet och trafiksäkerhet för motorfordonstrafik vilket bidrar till måluppfyllnad (M1 och M2). + Möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig utmed väg 27 förbättras i och med vägrensseparatoring (M1). - Det är inte möjligt att gå eller cykla utmed v 27 på ett trafiksäkert sätt (M1 och M2). - Möjligheten för fotgängare att röra sig tvärs v 27 begränsas till korsningar och eventuella anordnade passagemöjligheter vilket inte är i linje med målet (M1 och M2).
<b>Borås stad:</b> enkelt att förflytta sig med kollektivtrafik, till fots och med cykel, men också längre resor kan vi göra klimatsmart. Förbättra kopplingen mellan serviceorterna och omkringliggande småorter	+ Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för motorfordonstrafik vid resor på aktuell delsträcka. Gynnar särskilt arbetspendling. + För de som arbetspendlar med buss söderut (på v 27) kommer åtgärderna bidra till något kortare restid med buss i linjetrafik.	++ Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för motorfordonstrafik vid resor på aktuell delsträcka. Gynnar särskilt arbetspendling M1 i större utsträckning än M2). + För de som arbetspendlar med buss söderut (på v 27) kommer åtgärderna bidra till något kortare restid med buss i linjetrafik (M1 i större utsträckning än M2).

<b>Sammanvägt lokala mål</b>	2A bidrar i till god måluppfyllnad avseende lokala mål. Tranemo kommun gynnas i högre grad av åtgärderna än Svenljunga och Borås. För de senare är det huvudsakligen personer som arbetspendlar, samt godstrafik, som trafikerar delsträcka 2 som berörs av åtgärderna.	2B bidrar i till god måluppfyllnad avseende lokala mål, med undantag för de delar som berör gång- och cykeltrafik. Tranemo kommun gynnas i högre grad av åtgärderna än Svenljunga och Borås. För de senare är det huvudsakligen personer som arbetspendlar, samt godstrafik, som trafikerar delsträcka 2 som berörs av åtgärderna.
<b>Målkonflikter</b>	Inga direkta målkonflikter.	Åtgärd avseende mötesfri landsväg bedöms uppfylla mål om välutvecklad infrastruktur. Det hamnar i målkonflikt med mål m ett hållbart samhälle då åtgärden leder till ökade klimatutsläpp och försämrar framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter.



<b>ÄVS mål—utvärdering 2A och 2B</b>		
<b>Mål</b>	<b>2A</b>	<b>2B</b>
A - Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter till busshållplatser	+ Förbättrad trafiksäkerhet vid de hållplatser som byggs om (alla trafikslag).	++ Förbättrad trafiksäkerhet vid hållplatser (alla trafikslag) (M1).
B - Ökad trafiksäkerhet för kollektivtrafiken	++ <b>Samtliga föreslagna åtgärder inom 2A bidrar till måluppfyllnad avseende att ökad trafiksäkerhet för kollektivtrafiken.</b>	++ Förbättrad trafiksäkerhet för motorfordonstrafik (inkl. kollektivtrafik) pga mitträcke (M1 och M2).
C - Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken	+ Minskad restid för kollektivtrafiken med anledning av att antalet hållplatser reduceras. + Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik i de korsningspunkter som åtgärdas. - Trafikering via väg 1674 inte längre möjlig.	+ Minskad restid för kollektivtrafiken med anledning av att antalet hållplatser reduceras (M1 i högre utsträckning än M2). + Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik i de korsningspunkter som åtgärdas (M1 och M2). - Trafikering via väg 1674 inte längre möjlig. - <b>Försämrad robusthet på delar med 1+1 och mitträcke (M2 i högre utsträckning än M1 pga vägrensseparatoring på M1).</b>
D - Bra framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för godstrafiken	+ Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet i de korsningspunkter som åtgärdas. + Minskat antal hållplatser på sträckan bidrar till att trafiksäkerheten förbättras för motorfordonstrafik (inkl. godstrafik) på v 27.	+ Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet i de korsningspunkter som åtgärdas (M1 och M2). ++ <b>Förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet på sträckan som helhet (M1 och M2).</b> + Minskat antal hållplatser på sträckan bidrar till att trafiksäkerheten förbättras för motorfordonstrafik (inkl. godstrafik) på v 27 (M1 i större utsträckning än M2). - <b>Försämrad robusthet på delar med 1+1 och mitträcke (M1 i mindre utsträckning än M2 pga vägrensseparatoring på M1).</b>
E - Ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag	+ Förbättrad trafiksäkerhet i korsningar, främst för motorfordonstrafik. + Förbättrad trafiksäkerhet vid de hållplatser som byggs om (alla trafikslag). + Minskat antal hållplatser på sträckan bidrar till att trafiksäkerheten förbättras för motorfordonstrafik på v 27.	+ <b>Förbättrad trafiksäkerhet på sträckan som helhet för motorfordonstrafik (M1 och M2).</b> + <b>Förbättrad trafiksäkerhet pga minskade konfliktpunkter med vilt (M2 i högre utsträckning än M1 då M1 redan har faunastängsel).</b> + Förbättrad trafiksäkerhet vid hållplatser (alla trafikslag) (M1). + Förbättrad trafiksäkerhet i korsningar, främst för motorfordonstrafik (M1 och M2). + Minskat antal hållplatser på sträckan bidrar till att trafiksäkerheten förbättras för motorfordonstrafik på v 27 (M1 i större utsträckning än M2). - <b>Höjning av hastighetsbegränsningen till 100 km/tim leder till ökad svårighetsgrad i de fall en trafikolycka inträffar (M1 och M2).</b> - <b>Försämrad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanter (bedöms vara ett fåtal) som rör sig utmed v 27 (M1 och M2).</b>

F- Mer attraktiv kollektivtrafik för arbetspendling	<p>+ Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser (med undantag från hållplats Yttre Holm och Bystad).</p> <p><b>+ Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik i de korsningspunkter som åtgärdas bidrar till måluppfyllnad.</b></p> <p>+ Minskad restid för kollektivtrafiken med anledning av att antalet hållplatser reduceras.</p> <p>- Försämrad tillgänglighet till totalt antal hållplatser.</p>	<p>+ Förbättrad tillgänglighet på och till kvarvarande hållplatser (M1).</p> <p><b>+ Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik i korsningar och på sträcka.</b></p> <p>+ Minskad restid för kollektivtrafiken med anledning av att antalet hållplatser reduceras (M1 i större utsträckning än M2).</p> <p>- Försämrad tillgänglighet till totalt antal hållplatser (M1 i större utsträckning än M2).</p>
<b>Sammanvägning ÅVS-mål</b>	Åtgärder inom 2A bedöms sammantaget bidra till en god måluppfyllnad gentemot uppsatta ÅVS-mål.	Åtgärder inom 2B har bidrar till måluppfyllnad avseende trafiksäkerhet och framkomlighet för motorfordonstrafik. För oskyddade trafikanter motverkar åtgärderna måluppfyllelsen i viss mån.
<b>Målkonflikter</b>	Att antalet hållplatser minskar förbättrar framkomligheten för kollektivtrafik i stråket och möjliggör för reducerad restid med kollektivtrafiken. Det hamnar i målkonflikt med Försämrad tillgänglighet till totalt antal hållplatser vilket motverkar måluppfyllnad avseende attraktiv kollektivtrafik för arbetspendling.	Att antalet hållplatser minskar förbättrar framkomligheten för kollektivtrafik i stråket och möjliggör för reducerad restid med kollektivtrafiken. Det hamnar i målkonflikt med Försämrad tillgänglighet till totalt antal hållplatser vilket motverkar måluppfyllnad avseende attraktiv kollektivtrafik för arbetspendling.

## Utvärdering av tänkbara åtgärder för delsträcka 3 mellan Tranemo (tpl Björstdamm och länsgränsen)

Transportpolitiska regionala mål – Bedömd måluppfyllelse relativt delsträcka 3 och nollalternativ			
	Mål	Delsträcka 3	Nollalternativ (=Nuläge)
<b>Bidrag till funktionsmålet</b>	Medborgarnas resor	+ I och med uppsättning av faunastängsel minskar risken för trafikstopp och framkomlighetsproblem till följd av trafikolycka med vilt. - Försämrade tillgänglighet då möjligheten för fotgängare att röra sig tvärs v 27 begränsas till korsningar och eventuella anordnade passagemöjligheter i och med anläggande av faunastängsel. Lokal påverkan. - Finns ingen busshållplats utmed delsträckan. Då det är få boende utmed sträckan bedöms denna aspekt ha låg påverkan på målet.	- Saknas busshållplats utmed v 27. - Anordnade gång- och cykelpassager över v 27 saknas. - Saknas gång- och cykelväg utmed v 27.
	Näringslivets transporter	+ I och med uppsättning av faunastängsel minskar risken för trafikstopp och framkomlighetsproblem till följd av trafikolycka med vilt.	- Faunastängsel saknas
	Tillgänglighet regionalt/länder	+ I och med uppsättning av faunastängsel minskar risken för trafikstopp och framkomlighetsproblem till följd av trafikolycka med vilt.	- Faunastängsel saknas
	Jämställdhet	- Åtgärder berör främst personbilstrafik och godstrafik. Då kollektivtrafiktrafikeringen på sträckan är begränsad, gynnas kvinnor, barn och ungdomar i mindre utsträckning än män av åtgärderna.	- Saknas busshållplats utmed v 27. - Faunastängsel saknas.
	Funktionshinderade	- Försämrade tillgänglighet då möjligheten för fotgängare att röra sig tvärs v 27 begränsas till korsningar och eventuella anordnade passagemöjligheter i och med anläggande av faunastängsel. Lokal påverkan. +/- Finns ingen busshållplats utmed delsträckan. Då det är få boende på delsträckan bedöms denna aspekt ha låg påverkan på målet.	- Funktionshinderade har begränsade möjligheter att röra sig utmed och tvärs delsträckan på andra sätt än i motorfordon.
	Barn och unga	- Försämrade tillgänglighet då möjligheten för fotgängare att röra sig tvärs v 27 begränsas till korsningar och eventuella anordnade passagemöjligheter i och med anläggande av faunastängsel. Lokal påverkan. +/- Finns ingen busshållplats utmed delsträckan. Då det är få boende på delsträckan bedöms denna aspekt ha låg påverkan på målet.	- Saknas busshållplats utmed v 27.
	Kollektivtrafik, gång och cykel	+/- Finns ingen busshållplats utmed delsträckan och trafikeringen av buss i linjetrafik är begränsad. Denna aspekt har låg påverkan på målet. - Försämrade tillgänglighet då möjligheten för fotgängare att röra sig tvärs v 27 begränsas till korsningar och eventuella anordnade	- Saknas busshållplats utmed v 27. - Anordnade gång- och cykelpassager över v 27 saknas. - Saknas gång- och cykelväg utmed v 27.

		passagemöjligheter i och med anläggande av faunastängsel. Lokal påverkan.  Ingen förändring för cykeltrafik.	
<b>Bidrag till hänsynsmålet</b>	Klimat	+ I och med uppsättning av faunastängsel minskar risken för stopp och framkomlighetsproblem till följd av trafikolycka med vilt. Det leder till minskade klimatutsläpp till följd av stillastående fordon under längre tid. +/- Finns ingen busshållplats utmed delsträckan. Då det är få boende på delsträckan bedöms denna aspekt ha låg påverkan på målet.	- Saknas busshållplats utmed v 27.
	Hälsa	- Barriäreffekt som faunastängsel medför påverkar människors möjlighet att röra sig i området. Det påverkar framförallt personer som rör sig i området för rekreation och motion. Då det är få boende på delsträckan bedöms denna aspekt ha låg påverkan på målet. +/- Finns ingen busshållplats utmed delsträckan. Kollektivtrafikresande innebär i högre grad än bilresande att gång ingår som del av resan. Då det är få boende på delsträckan bedöms denna aspekt ha låg påverkan på målet.	- Saknas busshållplats utmed v 27. - Anordnade gång- och cykelpassager över v 27 saknas. - Saknas gång- och cykelväg utmed v 27.
	Landskap	- Anläggande av faunastängsel på den aktuella sträckan kommer att påverka viltets möjlighet att röra sig i området då det blir en kraftfull barriär för vilt i området.	
	Trafiksäkerhet	++ Trafiksäkerheten för motorfordonstrafik på v 27 förbättras i och med att risken för kollision med storvilt minskar avsevärt vid uppsättning av faunastängsel tillsammans med barriärbrytande åtgärder. + Anläggande av mitt- och sidoräffling har positiv effekt på trafiksäkerheten. Enligt <i>Trafikverkets Effektsamband</i> , bedöms den genomsnittliga effekten av mitträffling bidra till en reducering av cirka 10 procent av personskadeolyckorna med bil, oavsett olyckstyp. +/- Trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter förbättras indirekt i och med att möjligheten att korsa v 27 begränsas. Sker på bekostnad av framkomlighet. Saknas fortfarande anordnade passager. -Enligt <i>Trafikverkets effektsamband</i> leder viltåtgärder, såsom faunastängsel, till att den upplevda tryggheten för trafikanterna ökar. Det kan dock leda till högre fordonshastigheter på sträckan.	- Faunastängsel saknas. - Saknas busshållplats utmed v 27. - Anordnade gång- och cykelpassager över v 27 saknas. - Saknas gång- och cykelväg utmed v 27.
<b>Bidrag till en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning</b>		+ Anläggande av faunastängsel bedöms ge direkt samhällsekonomisk nytta i och med ökad trafiksäkerhet för motorfordonstrafik. + Framkomligheten på sträckan blir mer robust då olycksfrekvensen avseende viltolyckor bedöms minska.	- Möjligheten att resa kollektivt samt till fots eller med cykel, är i nuläget begränsad utmed delsträcka 3. Det är inte förenligt med en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

	<p>- Framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter försämras vilket bidrar negativt till hållbar transportförsörjning.</p> <p>Möjligheten att resa kollektivt jämfört med nuläget är oförändrad.</p>	
<b>Fördelningsaspekter</b>	<p>Åtgärder på delsträcka 3 bedöms förbättra för främst personbilstrafik och godstrafik vilket innebär att fler män än kvinnor påverkas (yrkesförare gods och personbilstrafik). På sträckan går viss skolskjutstrafik vilket medför att barn- och ungdomar gynnas av åtgärderna.</p> <p>Framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter försämras vilket påverkar kvinnor, barn och ungdomar i större utsträckning än män.</p>	
<b>Målkonflikter</b>	<p>Anläggande av faunastängsel är en effektiv åtgärd för att hindra storvilt från att korsa en väg och på så sätt minimera risken för kollision mellan motorfordonstrafik och viltet. Anläggande av faunastängsel på aktuell sträcka kommer dock ha en negativ effekt på viltets rörlighet och bli en barriär. Barriäreffekten blir en målkonflikt med avseende på de mål som rör människors framkomlighet vilket också påverkar mål som berör hälsa.</p> <p>Sammantaget bedöms åtgärder för delsträcka 3 ha god effekt avseende trafiksäkerhet på sträckan för samtliga trafikslag.</p> <p>Möjligheten för människor att röra sig i området försämras vilket bidrar negativt till hållbar transportförsörjning.</p>	

<b>Transportpolitiska regionala mål – Bedömd måloppfyllelse relativt delsträcka 3 och nollalternativ</b>		
<b>Mål</b>	<b>Delsträcka 3</b>	<b>Nollalternativ</b>
Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland.	- Åtgärder för delsträcka 3 främjar framkomlighet och trafiksäkerhet för personbil- och godstrafik, vilket har en negativ påverkan på målet.	- Saknas busshållplats utmed v 27. - Anordnade gång- och cykelpassager över v 27 saknas. - Saknas gång- och cykelväg utmed v 27.
Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet. Invånarna ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar. Västra Götaland knyts samman och skapar tillgänglighet för invånarna till arbete, studier och fritid.	- Kollektivtrafikens geografiska tillgänglighet på sträckan bedöms fortsatt vara låg.	- Kollektivtrafikens geografiska tillgänglighet på sträckan bedöms vara låg.
Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande.	- Fortsatt begränsad trafikering av kollektivtrafik på sträckan. Ingen hållplats utmed v 27 på delsträcka 3.	- Begränsad trafikering av kollektivtrafik på sträckan. Ingen hållplats utmed v 27 på delsträcka 3.
Kollektivtrafiken utformas så att den upplevs attraktiv och med medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos invånarna.	- Fortsatt begränsad trafikering av kollektivtrafik på sträckan. Ingen hållplats utmed v 27 på delsträcka 3.	- Begränsad trafikering av kollektivtrafik på sträckan. - Saknas busshållplats utmed v 27. - Anordnade gång- och cykelpassager över v 27 saknas. - Saknas gång- och cykelväg utmed v 27.
Indikatorer, restidskvot buss jämfört med bil 1,3	+ Mål uppfyllt, restidskvot oförändrad (1,0)	+ Restidskvot (hpl Grälebo – hpl Tranemo busstation jämfört med bil är ca 1,0.
1,5 km till kollektivtrafikållplats i prioriterade kollektivtrafikstråk	- Hållplats i prioriterat stråk på delsträcka 3 saknas.	- Hållplats i prioriterat stråk på delsträcka 3 saknas.
En tillförlitlig och stark infrastruktur som möjliggör hållbara transporter, arbete och boende i hela regionen	+ Åtgärder för delsträcka 3 främjar framkomlighet och trafiksäkerhet för personbil- och godstrafik vilket till viss del bidrar till måloppfylld. - Avseende stark infrastruktur för hållbara transporter bidrar åtgärderna ej till uppfyllnad av aktuellt mål.	
Ett robust och tillförlitligt transportsystem för alla transportslag	+ Anläggande av faunastängsel bedöms bidra till att framkomligheten på sträckan blir med robust då olycksfrekvensen avseende viltolyckor minskar.	
Effektiv rörlighet genom att varje transportslag nyttjas på bästa sätt både för stad och landsbygd	+ Ökad robusthet för personbil- och godstrafik. - Finns ingen busshållplats utmed delsträckan och trafikeringen av buss i linjetrafik är begränsad. Denna aspekt har låg påverkan på målet. - Försämrad tillgänglighet då möjligheten för fotgängare att röra sig tvärs v 27 begränsas till korsningar och eventuella anordnade passagemöjligheter i och med anläggande av faunastängsel. Lokal påverkan.	- Saknas busshållplats utmed v 27. - Anordnade gång- och cykelpassager över v 27 saknas. - Saknas gång- och cykelväg utmed v 27.
<b>Sammanvägt regionala mål</b>	Den sammantagna bedömningen är att föreslagna åtgärder bidrar till regionala mål kopplat till hållbart resande har låg måloppfylld.	

	Föreslagna åtgärder bidrar till att ökad trafiksäkerhet för motorfordonstrafik. Framkomligheten på sträckan blir med robust då olycksfrekvensen avseende viltolyckor minskar. Det bidrar även till förbättrad trafiksäkerhet för kollektivtrafiken på sträckan. För gång- och cykeltrafikanter har åtgärderna enbart negativa effekter som huvudsakligen berör att rörligheten tvärs v 27 begränsas.	
<b>Målkonflikter</b>	Anläggande av faunastängsel bidrar till att uppfylla mål om ett robust och tillförlitligt transportsystem för alla trafikslag. Den barriäreffekt som faunastängsel innebär har en negativ påverkan på framför allt möjligheten till rörlighet för människor och djur att korsa v 27. Att möjligheten att ta sig till fots i området begränsas, påverkar möjligheten till hållbart resande. Det påverkar även målet avseende effektiv rörlighet genom att varje transportslag nyttjas på bästa sätt både för stad och landsbygd.	

<b>Transportpolitiska lokala mål- Bedömd måluppfyllelse relativt delsträcka 3 och nollalternativ</b>		
<b>Mål</b>	<b>Delsträcka 3</b>	<b>Nollalternativ</b>
<b>Borås stad:</b> Enkelt att förflytta sig med kollektivtrafik, till fots och med cykel, men också längre resor kan vi göra klimatsmart. Förbättra kopplingen mellan serviceorterna och omkringliggande småorter.	Åtgärder för delsträcka 3 bedöms inte ha någon påverkan på Borås stads mål.	Inga åtgärder för delsträcka 3 ligger i Borås stad.
<b>Tranemo kommun (vision 2035):</b> Ett hållbart samhälle med fokus på det lokala, samtidigt som det finns goda kommunikationer och en välutvecklad infrastruktur.	+ Åtgärderna bedöms ha positiv påverkan avseende välutvecklad infrastruktur. - Avseende bidrag till ett hållbart samhälle med lokala och goda kommunikationer, bidrar åtgärderna till viss del negativt då åtgärderna bidrar till att begränsa rörligheten för människor och djur.	
<b>Svenljunga kommun (vision):</b> Ett tryggt och hälsosamt samhälle för alla. Ett brett utbud av företag och arbetstillfällen samt ett bra kommunikationsnät. En hållbar utveckling, såväl ekonomiskt, socialt som miljömässigt.	Åtgärder för delsträcka 3 bedöms inte ha någon påverkan på Svenljunga kommuns mål.	Inga åtgärder för delsträcka 3 ligger i Svenljunga kommun.
<b>Sammanvägt lokala mål</b>	Föreslagna åtgärder påverkar kommunala mål i Tranemo kommun. Påverkan är delvis positiv med anledning av faunastängsel med barriärbrytande åtgärder som bidrar till att utveckla infrastrukturen. Avseende bidrag till ett hållbart samhälle med lokala och goda kommunikationer, bidrar åtgärderna till	

	viss del negativt då åtgärderna bidrar till att begränsa rörligheten för människor och djur.	
<b>Målkonflikter</b>	Anläggande av faunastängsel med barriärbrytande åtgärder bedöms vara i linje med Tranemo kommuns mål om en välutvecklad infrastruktur. Den barriäreffekt som faunastängsel innebär medför en negativ påverkan på framför allt möjligheten till rörlighet för människor och djur att korsa v 27. Att möjligheten att röra sig till fots i området begränsas är inte i linje med målet om ett hållbart samhälle med fokus på det lokala.	



<b>ÅVS mål- relativt delsträcka 3 och nollalternativ</b>		
<b>Mål</b>	<b>Delsträcka 3</b>	<b>Nollalternativ</b>
A- Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter till busshållplatser	Åtgärder för delsträcka 3 varken bidrar eller motverkar uppfyllnad av mål A.	- Saknas busshållplatser utmed v 27
B- Ökad trafiksäkerhet för kollektivtrafiken	+ Trafiksäkerheten för motorfordonstrafik (inkl kollektivtrafik) på v 27 förbättras i och med att risken för kollision med storvilt minskar avsevärt vid uppsättning av faunastängsel tillsammans med barriärbrytande åtgärder. Bedöms ha låg effekt då det är få busslinjer som trafikerar sträckan.	- Faunastängsel saknas
C- Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken	Åtgärder för delsträcka 3 varken bidrar eller motverkar uppfyllnad av mål C.	
D- Bra framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för godstrafiken	++ Trafiksäkerheten för motorfordonstrafik (inkl godstrafik) på v 27 förbättras i och med att risken för kollision med storvilt minskar avsevärt vid uppsättning av faunastängsel tillsammans med barriärbrytande åtgärder.	- Faunastängsel saknas
E- Ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag	++ Trafiksäkerheten för motorfordonstrafik på v 27 förbättras i och med att risken för kollision med storvilt minskar avsevärt vid uppsättning av faunastängsel tillsammans med barriärbrytande åtgärder. +/- Trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter förbättras indirekt i och med att möjligheten att korsa v 27 begränsas. Anordnade gång- och cykelpassager över v 27 saknas fortsatt.	- Faunastängsel saknas - Anordnade gång- och cykelpassager över v 27 saknas. - Saknas gång- och cykelväg utmed v 27
F- Mer attraktiv kollektivtrafik för arbetspendling	Föreslagna åtgärder för delsträcka 3 varken bidrar eller motverkar uppfyllnad av mål F.	- Saknas busshållplatser utmed v 27
<b>Sammanvägning ÅVS mål</b>	Åtgärder bedöms delvis ha positiv inverkan på ÅVS-mål. För två av ÅVS:ens mål varken bidrar till eller motverkar åtgärderna målen.	
<b>Målkonflikter</b>	Inga direkta målkonflikter	

Bilaga 9 till ÄVS väg 27 – Väg 154 (Kilakorset) till länsgräns

## Bortvalda åtgärder

Nedan framgår samtliga bortvalda åtgärder. Åtgärderna beskriv mer ingående i bilaga 1-4.

### N2 Utökad trafikering av befintliga hållplats Apledredsmotet

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
N2		2	+ F

### N4 Anlägga trafiksäkra gånganslutningar till hållplats Sågbacken

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
N4	b, c, g	3	+ A

### N6 Tryckknapp för att uppmärksamma busschaufför på resenärer vid Lockryd

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
N6	d, e	2	+ F - C

### N7 Utöka bytestiden för bussbyte vid hållplats Lockryd

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
N7	d	2	+ F - C

### T1 Förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet till hållplatslägen vid Kilabro

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T1	c, g	3	+ A

### T3 Anläggande av ögla för vänstersväng mot enskild väg till Kärrholm

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T3	l	3	+ B, C, D

### T5 Ombyggnation av korsning med väg 1676 Tingarör till två förskjutna trevägskorsningar

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T5	b, l, n	3	+ A, B, D, E, F

### T7 Högersvängsfält mot Långhem vid Tingarör

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T7		3	+ B, D, E - B, D, E

**T8 Anläggande av ögla vid korsning med enskild väg mot Platö**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T8	l	3	+ B, D, E

**T10 Anläggande av öglor vid korsning med enskild väg Yttre Holm**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T10	l	3	+ B, D, E

**T11 Ombyggnation hållplats Holm**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T11	b, c, e, g	3	+ A, B, F

**T12 Ombyggnation av korsning med väg 1673 Kindsboda till två förskjutna trevägskorsningar**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T12	l	3	+ B, D, E

**T15 Ombyggnation hållplats Bystad**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T17	b, c, e, g	2	+ A, B, F

**T18 Anläggande av högeravsvängskörfält på väg 27 för infart till väg 1675**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T18	o	3	+ B, C, D, E

**T19 Förbud vänstersvängande trafik från väg 27 till väg 1675**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T19	o	2	+ E - D

**T21 Busstrafik leds in via Rosenlundsvägen**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T21	i	2	+ C

**T24 Stänga enskilda väkanslutningar som inte erfordrar ersättningsväg**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T24	l	2, 3	D, E

**T25 Sidoräffling**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T25	s	3	+ B, D, E

**T26 Planskild faunapassage**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
T26		3	+ B, D, E

**S4 Mötesfri landsväg**

Nr	Brist/problem som åtgärdas	Steg	Måluppfyllelse
S4	k	4	+ B, D, E

Bilaga 7 till ÅVS väg 27 – Väg 154 (Kilakorset) till länsgräns

## ENVA-kalkyl

För att göra en första uppskattning avseende effekt och lönsamhet gällande att bygga om utredningssträckan till mötesfri landsväg (sk. MLV) med 40 procent omkörningssträcka och 100 km/tim, genomfördes en ENVA-kalkyl. ENVA-kalkyl står för *Enkel samhällsekonomisk väganalys*. Utredningssträckan delades in i fyra delsträckor enligt Tabell 1 nedan. Resultatet framgår av nedanstående tabell.

Tabell 1. Resultat från ENVA-kalkyl för respektive delsträcka.

Delsträcka	Sträckans längd	NNK för mötesfri landsväg enligt ENVA	ÅDT (2014)
Kilakorset – Limmared	14,9 km	0,7	5000
Limmared – Tranemo (tpl Björdsdamm)	5,4 km	0,78	5500
Tranemo (tpl Björdsdamm) – Mossebo vägskäl	8,0 km	0,4	4000
Mossebo vägskäl - länsgräns	6,1 km	0,24	3500

ENVA-kalkylen ger en indikation och ska ses som ett översiktligt värde. ENVA-kalkyl tar inte hänsyn till den höga andelen tung trafik på sträckan. Det medför att det finns risk för att restidsvinsterna är överskattade. Det gäller särskilt på sträckan mellan Tranemo och länsgränsen, där andelen tung trafik är som högst.

Vidare tar ENVA-kalkyl inte hänsyn till olyckstyp. Anläggande av mötesfri landsväg minskar framför allt risken för mötesolyckor, men de dominerande olyckstyperna på den aktuella vägsträckan är singelolyckor, upphinnandeolyckor samt viltolyckor.

Viltolyckorna sker främst på de sträckor där det saknas/har saknats viltstängsel. Det finns därför risk att trafiksäkerhetsvinsterna är överskattade.



## Medborgarförslag om införande av seniorkort för pensionärer i Herrljunga kommun

### Sammanfattning

En motion inkom 2022-03-08 från Sten Magnell med förslag att Kommunfullmäktige beslutar att införa seniorkort på Västtrafik för pensionärer. Kommunfullmäktige beslutade i mars 2022 att överlämna ärendet till kommunstyrelsen för beredning (KF § 49/2022-03-21).

En skrivelse från Västtrafik inkom 2022-06-29 med en kostnadskalkyl för införande av seniorkort för målgruppen 65 år och äldre samt målgruppen 75 år och äldre. Kommunfullmäktige beslutade i augusti 2022 att göra ett tillköp av seniorkort i den anropsstyrda trafiken för personer från 75 år och uppåt från Västtrafik (KF § 126/2022-08-22).

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2022-11-07  
Kommunfullmäktige § 49/2022-03-21  
Medborgarförslag inkommen 2022-03-08

### Förslag till beslut

- Medborgarförslaget anses besvarad

Birgitta Fredriksson  
Handläggare

Expedieras till Kommunfullmäktige



KF § 49

DNR KS 88/2022 440

**Medborgarförslag om införande av seniorkort för pensionärer i Herrljunga kommun****Sammanfattning**

Följande medborgarförslag inkom 2022-03-08 från Sten Magnell:

*" Förslag: Att Kommunfullmäktige beslutar att införa Seniorkort på Västtrafik för pensionärer.**Motiv: Rörelsehindrade och fattigpensionärer har behov också. Och ALLA pensionärer har ju lägre i pension än vad de hade i lön när de var yrkesverksamma och ALLA behöver resa ibland för att handla det som inte finns lokalt och behöver även få någon variation i sitt liv för att må någorlunda bra.**Bakgrund:**Herrljunga är en av bara ca 12% (6 kommuner) av kommunerna i Västra Götalandsregionen som inte har beslutat om Seniorkort för sina medborgare. Det finns 49 kommuner i regionen och 43 kommuner (88%) stöder Seniorkort. 6 kommuner har ej beviljat detta.**Jag bidrog för 3-4 år sedan till ett förslag till fullmäktige om Seniorkort. Den som då argumenterade emot var Centerns representant. Han påstod att det skulle kosta millioner och om de skall få det så skall väl alla få det. Det medförde att vårt förslag röstades ner. I verkligheten så kommer det att kosta 200 000 kr- 250 000 kr. enligt tillgänglig information. Och Centern känner alltså inte för äldre med rörelseproblem och/eller är fattigpensionärer som har lägre i pension än de vad de hade i lön tidigare. Och äldre behöver också komma till en tätort mm ibland.**Så gott som alla kommuner i vår närhet har beslutat om och kontaktat Västtrafik om Seniorkort. ...."***Beslutsgång**

I kommunfullmäktige frågar ordföranden om ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning och finner att så sker.

**KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT**

1. Ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Herrljunga Kommunalfullmäktige  
Box 201  
524 23 Herrljunga

Avs **Sten Magnell**

## Medborgarförslag

Förslag: Att Kommunfullmäktige beslutar att införa Seniorkort på Västtrafik för pensionärer.

Motiv: Rörelsehindrade och fattigpensionärer har behov också. Och ALLA pensionärer har ju lägre i pension än vad de hade i lön när de var yrkesverksamma och ALLA behöver resa ibland för att handla det som inte finns lokalt och behöver även få någon variation i sitt liv för att må någorlunda bra.

### Bakgrund:

Herrljunga är en av bara ca 12% (6 kommuner) av kommunerna i Västra Götalandsregionen som inte har beslutat om Seniorkort för sina medborgare. Det finns 49 kommuner i regionen och 43 kommuner (88%) stöder Seniorkort. 6 kommuner har ej beviljat detta.

Jag bidrog för 3-4 år sedan till ett förslag till fullmäktige om Seniorkort. Den som då argumenterade emot var Centerns representant. Han påstod att det skulle kosta millioner och om de skall få det så skall väl alla få det. Det medförde att vårt förslag röstades ner. I verkligheten så kommer det att kosta 200 000 kr- 250 000 kr. enligt tillgänglig information. Och Centern känner alltså inte för äldre med rörelseproblem och/eller är fattigpensionärer som har lägre i pension än de vad de hade i lön tidigare. Och äldre behöver också komma till en tätort mm ibland.

Så gott som alla kommuner i vår närhet har beslutat om och kontaktat Västtrafik om Seniorkort. Bl.a. har Vårgårda sedan längesen fattat sådant beslut och behandlar då sina äldre på ett annat sätt än vad Herrljunga gör!

HERRLJUNGA KOMMUN	
Kommunstyrelsen	
2022 -03- 08	
Dnr	Beteckning
88/2022	440



Herrljunga samarbetar ju med Vårgårda i andra ärenden men inte i synen på de äldre. Ni kunde ju fråga dem om Seniorkort och kostnaden för det. Herrljunga borde betala mindre eftersom vi är färre invånare och därmed även färre pensionärer.

Andra kommuner som gränsar till Herrljunga är Vara, Falköping, Ulricehamn, Borås och Essunga har alla utom Essunga (mycket kort gräns) beslutat om Seniorkort för sina äldre.

Här följer en lista på de kommuner inom regionen som beslutat om Seniorkort:

Ale, Alingsås, Bengtsfors, Bollebygd, Borås, Falköping, Färgelanda, Gullspång, Göteborg, Götene, Hjo, Härryda, Karlsborg, (Kungsbacka?), Kungälv, Lerum, Lidköping, Lysekil, Mariestad, Mark, Mellerud, Munkedal, Mölndal, Partille, Skara, Skövde, Sotenäs, Stenungssund, Strömstad, Svenljunga, Tanum, Tibro, Tidaholm, Tjörn, Tranemo, Trollhättan, Töreboda, Uddevalla, Ulricehamn, Vara, Vårgårda, Vänersborg, Åmål och Öckerö.

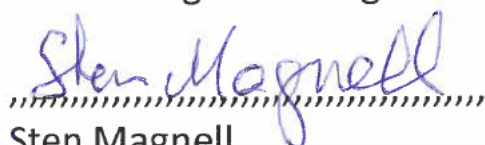
De som ej beslutat om Seniorkort är:

Herrljunga, Essunga, Grästorp, Dals-Ed, Lilla Edet och Orust

Önskemål och förfrågningar kan sändas till: [kommun@vasttrafik.se](mailto:kommun@vasttrafik.se).  
Vid önskemål om Seniorkort får kommunen ett formulär avseende tillköp som fylls i och sänds tillbaka till samma adress:  
[kommun@vasttrafik.se](mailto:kommun@vasttrafik.se).

Pris är beroende på antal kort och det tillkommer en administrationsavgift (engångsavgift).

Med Vänliga Hälsningar

  
Sten Magnell

Sten Magnell



## Medborgarförslag om seniorkort för Herrljungas pensionärer.

### Sammanfattning

En motion inkom 2022-03-11 från Ulla Gisleskog med förslag att Kommunfullmäktige beslutar att införa seniorkort på Västtrafik för pensionärer. Kommunfullmäktige beslutade i mars 2022 att överlämna ärendet till kommunstyrelsen för beredning (KF § 51/2022-03-21).

En skrivelse från Västtrafik inkom 2022-06-29 med en kostnads kalkyl för införande av seniorkort för målgruppen 65 år och äldre samt målgruppen 75 år och äldre. Kommunfullmäktige beslutade i augusti 2022 att göra ett tillköp av seniorkort i den anropsstyrda trafiken för personer från 75 år och uppåt från Västtrafik (KF § 126/2022-08-22).

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2022-11-07  
Kommunfullmäktige § 51/2022-03-21  
Medborgarförslag inkommen 2022-03-11

### Förslag till beslut

- Medborgarförslaget anses besvarad

Birgitta Fredriksson  
Handläggare

Expedieras till: Kommunfullmäktige

KF § 51

DNR KS 95/2022 440

## Medborgarförslag om seniorkort för Herrljungas pensionärer

### Sammanfattning

Följande medborgarförslag inkom 2022-03-11 från Ulla Gisleskog:

*”Jag har flyttat till Herrljunga för 1 år sedan med min make. Vi har hört att kommuner runt oss delat ut seniorkort för Västtrafik för tåg och buss men inte här varför?*

*Jag är 75 år och har inte speciellt hög pension och bensinen blir dyrare och dyrare så det skulle betyda mycket om jag kunde ta tåg eller buss för att se den vackra omgivningen här.*

*Hoppas på biljett!*

*Tack för den fina simhallen här. Är mycket nöjd och besöker den flera gånger i veckan”.*

### Beslutsgång

I kommunfullmäktige frågar ordföranden om ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning och finner att så sker.

### KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

1. Ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.



## Ärende 27



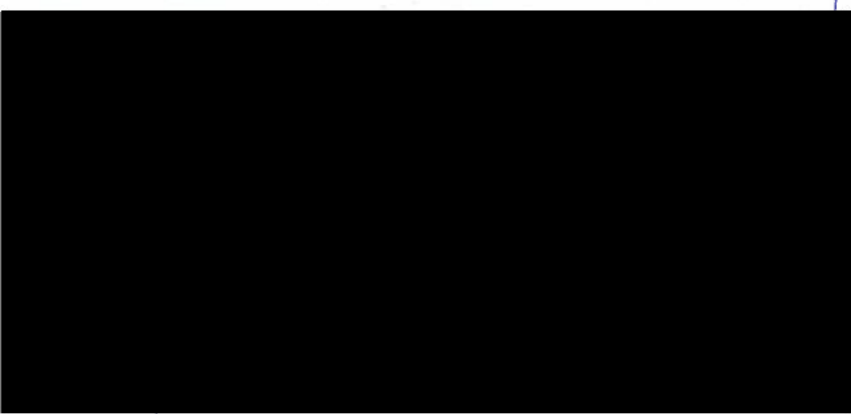
Jag har flyttat till Herrljunga  
för 1 år sedan med min  
make.

Vi har hört att kommuner  
runt oss delat ut "senior kort till Västtrafik  
för tåg- och buss men inte  
här varför?"

Jag är 75 år och har inte  
speciellt hög pension och  
bensinen blir dyrare och  
dyrare så det skulle betyda  
mycket om jag kunde ta  
tåg eller buss för att se

↘..

den vackra omgivningen. Ärende 27 här.  
MVH Ulla Gislestog



Hoppas på biljett.

HERRLJUNGA KOMMUN	
Kommunstyrelsen	
2022-03-11	
Dnr	Beteckning
95/2022	940

Tack för den fina simhallen  
här. Är mycket nöjd och  
besöker den flera gånger  
på veckan  
Ulla



## Medborgarförslag gällande närtrafik i Herrljunga kommun

### Sammanfattning

Ett medborgarförslag inkom 2021-10-20 från Jerry Stridh, gällande närtrafik i Herrljunga kommun med förslag att utöka närtrafiken i kommunen. Förslagslämnaren föreslår att närtrafiken i Herrljunga kommun utökas enligt nedan:

Måndag – Söndag

09.30-10:30

12.30-13.30

15.00-16.00

18.00-19.00

21.00-22.00

00.00-01.00\*

\*endast natt mot lördag och söndag

Västtrafiks styrelse fattade beslut den 2022-04-20, om inriktningen för utvecklingen av närtrafiken som sker inom befintligt koncept i syfte att göra närtrafiken mer tillgänglig och attraktiv. Syftet är också en ökad integrering med den linjelagda kollektivtrafiken samt en regional likriktning avseende finansiering av utbud utöver grundutbud.

För att kunna besvara medborgarförslaget har kommunen gjort en beställning av en kostnadskalkyl för tillköp utöver grundutbud, lördag samt natt mot lördag och natt mot söndag.

Inkommen kalkyl omfattar tillköp av närtrafiksintervall lördagar klockan 09.00-10.00, 15.30-16.30, 21.30-22.30 samt natt mot lördag och söndag klockan 00.30-01.30. Den totala beräknade kostnaden för tillköp enligt ovanstående blir 98 840 kr per år. Kalkylen är beräknad på resande om 220 resor per år. Kostnader omfattar direkta trafikkostnader, kostnader för beställningscentral, drift samt administration, beräknade biljettintäkter samt administrationskostnader.

Förvaltningen föreslår att tillköp enligt ovanstående kostnadskalkyl görs. Medborgarförslaget är därmed besvarad.

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2022-11-11

Kommunfullmäktige § 141/2021-10-25

Medborgarförslag inkommen 2021-10-20



## Förslag till beslut

1. Medborgarförslaget anses besvarad
2. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att genomföra tillköp av närtrafiksintervall enligt beskrivning.

Birgitta Fredriksson  
Handläggare

Expedieras till: Kommunfullmäktige, Västrafik



KF § 141

DNR KS 214/2021 462

**Medborgarförslag gällande närtrafik i Herrljunga kommun****Sammanfattning**

Följande medborgarförslag inkom 2021-10-20 från Jerry Stridh;

”Idag har vi Närtrafik i Herrljunga: måndag-fredag: 09.30 -22.00.  
(kan bokas enligt schema under dagen se bilaga 1)

Bilaga 1 påvisar även hur Närtrafiken fungerar i våra grannkommuner.  
Om vi jämför med våra grannkommuner så är det flera som idag kör alla dagar i veckan samt att på natt mot lördag och söndag erbjuder Närtrafik mellan 00.00 - 01.00. Följande kommuner som har Närtrafik dessa tider under helger är: Falköping, Vara, Tidaholm, Svenljunga samt Essunga.

Sedan finns det ett antal kommuner som erbjuder Närtrafik under helgen men mellan 09.30 - 22.00: Lidköping, Skara, Hjo samt Götene.

Med anledning av att vi är många invånare som bor utanför våra tätorter tycker jag det är viktigt att vi utökar möjligheterna att åka Närtrafik. Alla som vill besöka tex Alingsås, Göteborg, Skara eller Vara en helgkväll för att besöka teater, musikarrangemang eller gå på restaurang kan ju inte bo i Herrljunga. Vi ska ju helst åka kollektivt inte köra med våra personbilar med tanke på miljön. Närtrafik är ju kollektivtrafik för dig som vill åka mellan landsbygd och tätort. Till exempel om det inte går bussar där du bor.”

”Växtkraft 10 000 - våga, vilja, växa" detta är ett mål som kommunen har. Då är det väl viktigt att invånarna känner att de även kan bo utanför tätorterna!”

- Så mitt medborgarförslag är att utöka Närtrafiken i Herrljunga kommun:

Måndag - söndag:

09.30 - 10.30

12.30 - 13.30

15.00 - 16.00

18.00 - 19.00

21.00 - 22.00

00.00 - 01.00\*

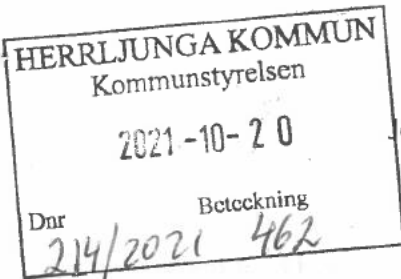
\*endast natt mot lördag och söndag

I kommunfullmäktige frågar ordföranden om ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning och finner att så sker.

**KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT**

1. Ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.





Medborgarförslag gällande Närtrafik.  
Jerry Stridh, [REDACTED]

*Vi har något som kallas Närtrafik i Västra Götalands Län, men frågan är varför den utnyttjas så lite i Herrljunga Kommun. Jag har länge funderat på detta var det kan bero på. Enligt information så reste ca 1000 personer/år med Närtrafiken i Herrljunga Kommun innan Covid-19 kom.*

*Så fantastiskt att för 41: -vid köp av föraren eller 34: - vid köp i appen Västtrafik To Go. Ungdom: 31 kr vid köp av föraren, 26 kr vid köp i appen Västtrafik To Go. Barn under 7 år reser gratis i målsmans sällskap. Gäller följande Hållplatser:*

*Herrljunga – Hagens äldreboende, Hemgården  
äldreboende, Herrljunga station, Herrljunga torg,  
Herrljunga vårdcentral  
Annelund – Mörlanda affär  
Ljung – Gäsenegården, Ljung station, Stationsvägen*

*Kan det bero på att för få människor känner till Närtrafiken? Eller kan det bero på att det fattas tider på dygnet som inte närtrafiken fungerar.*

## Närtrafik i vårt område 2021

Idag har vi Närtrafik i Herrljunga: måndag – Fredag: 09.30 – 22.00.  
(kan bokas enligt schema under dagen se bilaga 1)

Bilaga 1 påvisar även hur Närtrafiken fungerar i våra grannkommuner.

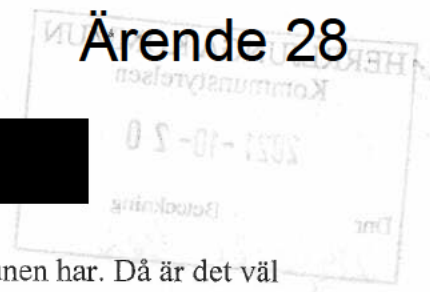
Om vi jämför med våra grannkommuner så är det flera som idag kör alla dagar i veckan samt att på natt mot lördag och söndag erbjuder **Närtrafik mellan 00.00 – 01.00**.  
Följande kommuner som har Närtrafik dessa tider under helger är:  
Falköping, Vara, Tidaholm, Svenljunga samt Essunga.

Sedan finns det ett antal kommuner som erbjuder **Närtrafik under helgen men mellan 09.30 – 22.00**: Lidköping, Skara, Hjo samt Götene.

Med anledning av att vi är många invånare som bor utanför våra tätorter tycker jag det är viktigt att vi utökar möjligheterna att åka Närtrafik. Alla som vill besöka tex Alingsås, Göteborg, Skara eller Vara en helgkväll för att besöka teater, musikarrangemang eller gå på restaurang kan ju inte bo i Herrljunga. Vi ska ju helst åka kollektivt inte köra med våra personbilar med tanke på miljön. Närtrafik är ju kollektivtrafik för dig som vill åka mellan landsbygd och tätort. Till exempel om det inte går bussar där du bor.

Medborgarförslag gällande Närtrafik.

Jerry Stridh



"Växtkraft 10 000 - våga, vilja, växa" detta är ett mål som kommunen har. Då är det väl viktigt att invånarna känner att de även kan bo utanför tätorterna!

**Så mitt medborgarförslag är att utöka Närtrafiken i Herrljunga kommun:**

**Måndag - söndag:**

09.30 - 10.30

12.30 - 13.30

15.00 - 16.00

18.00 - 19.00

21.00 - 22.00

00.00 - 01.00\*

\*endast natt mot lördag och söndag

Källefors 2021-10-20

Jerry Stridh



Falköping Måndag - söndag:	Lidköping Måndag - söndag:	Vara Måndag - söndag:	Skövde Måndag - lördag:
09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00 00.00 - 01.00* *endast natt mot lördag och söndag	09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00	09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00 00.00 - 01.00* *endast natt mot lördag och söndag	09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00

Skara Måndag - söndag:	Alingsås Måndag - fredag:	Tidaholm Måndag - söndag:	Svenljunga Måndag - fredag:
09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00 Lördag: 09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00	09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00	09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00 00.00 - 01.00* *endast natt mot lördag och söndag	09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00 00.00 - 01.00* Lördag - söndag: *endast natt mot lördag och söndag 09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 18.00 - 19.00

Hjo Måndag - söndag:	Herrljunga Måndag - fredag:	Essunga Måndag - lördag:	Götene Måndag - söndag:
09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00	09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00	09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00 00.00 - 01.00*	09.30 - 10.30 12.30 - 13.30 15.00 - 16.00 18.00 - 19.00 21.00 - 22.00



## Svar på medborgarförslag om fler poliser i Herrljunga kommun

### Sammanfattning

Den 23 februari 2022 inkom ett medborgarförslag från Maja Fredriksson. I förslaget efterfrågar man att det behövs fler kommunpoliserna i Herrljunga kommun. Förslagsställaren beskriver att många känner sig otrygga och fler synliga poliser skulle minska otryggheten och brotten.

Herrljunga kommun har ingen bestämmanderätt över polismyndigheten, då det inte faller inom vår verksamhet. Det kommunen kan göra är att påtala ett behov av ökad närvaro till polismyndigheten. Detta har skett och sker löpande i våra samarbetsytorna med polisen.

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2022-11-09  
Medborgarförslag inkommen 2022-02-23  
KF §50/2022-03-21

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att medborgarförslaget avslås.

Kerstin Andersson  
Nämndsamordnare

Expedieras till: Kommunfullmäktige  
För kännedom till: Förslagsställaren



### Bakgrund

Den 23 februari 2022 inkom ett medborgarförslag från Maja Fredriksson. Förslaget lyftes hos kommunfullmäktige den 21 mars 2022 där man beslutade att ärendet skulle beredas av kommunstyrelsen.

### Ekonomisk bedömning

Ej tillämplig då Herrljunga kommun inte förfogar över polisresurser inom kommunen.

### Juridisk bedömning

I 2 kap 1-2§§ Kommunallag (2017:725) så beskrivs det vad en kommun ansvarar över och vad andra ansvarar för. En kommun får ta hand om ärenden av allmänt intresse som har anknytning till kommunens område, om inte angelägenheten är av sådan karaktär att det faller inom statens, en annan kommuns eller regionens verksamhetsområden.

### Miljökonsekvensbeskrivning

Ej tillämplig.

### Samverkan

Ärendet bedöms ej vara aktuellt för samverkan.

### Motivering av förslag till beslut

Kommunpoliserna lyder under polismyndigheten som faller inom statens verksamhetsområde. Således har kommunen ingen beslutanderätt över hur många poliser som ska vara stationerade som kommunpoliser i Herrljunga kommun.

Herrljunga kommun sitter med i olika grupper där man har samverkansytor med andra myndigheter, däribland polisen. Genom de grupperna kan vi påtala för polisen att det finns ett större behov av polisen i kommunen. Detta har skett och sker även löpande, men beslutet om fler poliser i kommunen ligger hos en annan myndighet.



KF § 38

DNR KS 66/2022 910

## Medborgarförslag om fler poliser i Herrljunga kommun

### Sammanfattning

Följande medborgarförslag inkom 2022-02-23:

*"Jag heter Maja Fredriksson och är 17 år. Jag är en elev på Kunskapskällan och bor i Herrljunga kommun, som skulle vilja skicka in ett förslag om att införskaffa fler kommunpolis i Herrljunga. Både för yngre men också äldres säkerhet i samhället. Eftersom många känner sig osäkra och otrygga, framförallt på kvällarna, så anser jag at fler poliser på plats och att fler iallafall ska vara synliga inne i centrala Herrljunga. Detta skulle påverka den otrygghet som finns och även minska brott som t.ex. snatteri."*

### Beslutsgång

I kommunfullmäktige frågar ordföranden om ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning och finner att så sker.

### KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

1. Ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

HERRLJUNGA KOMMUN	
Kommunstyrelsen	
2022-02-23	
Dnr	Beteckning
66/2022	910

Herrljunga 21/2 - 2022

Hej!

Jag heter Maja Fredriksson och är 17 år. Jag är en elev på Kunskapskällan och bor i Herrljunga kommun, som skulle vilja skicka in ett förslag om att införskaffa fler kommunpolis i Herrljunga. Både för yngre men också äldres säkerhet i samhället. Eftersom många känner sig osäkra och otrygga, framförallt på kvällarna, så anser jag att fler poliser på plats och att fler iallafall ska vara synliga inne i centrala Herrljunga. Detta skulle påverka den otrygghet som finns och även minska brott som t.ex. snatteri.

Mvh

Maia Fredriksson





KF § 41

DNR KS 69/2022 910

**Medborgarförslag om ökad polisenärvaro i Herrljunga****Sammanfattning**

Följande medborgarförslag inkom 2022-02-23:

" Hej! Jag heter Tamana och är snart 18 år. Jag går andra året i gymnasiet, i Kunskapskällan Herrljunga. Jag skulle vilja att ni i Herrljunga kommun ska ha fler poliser på plats för att säkra medborgarnas säkerhet. Jag vet inte om det beror på att Herrljunga är ett litet stad eller inte, men det är väldigt sällan jag ser polis gå runt. Jag som bor här skulle uppskatta om de i alla fall hade ordningsvakt. Jag vet dessutom att det händer massor av saker i Herrljunga som inte är bra. Speciellt har jag märkt att det händer saker vid tågstationen och där skulle jag i alla fall att poliser syns då och då eftersom man rör sig mestadels vid tågstationen då man åker någonstans.

Skulle fler poliser synas tror jag att det skulle hjälpa dem som är rädda samt så kan de "kriminella" inte göra som de vill. T.ex. så har jag hört att det tidigare har skett knivhuggning, skjutning och drogmissbruk i Herrljunga, vilket skrämmer mig."

**Beslutsgång**

I kommunfullmäktige frågar ordföranden om ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning och finner att så sker.

**KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT**

1. Ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



Ärende 30  
HERRLJUNGA KOMMUN  
Kommunstyrelsen  
2022-02-21  
Dnr 64/2022 Beteckning 910

Herrljunga den 2022-02-21

**Medborgarförslag till Herrljunga kommun!**

Hej!

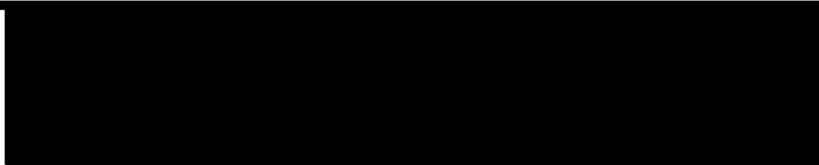
Jag heter Tamana och är snart 18 år. Jag går andra året i gymnasiet , i Kunskapskällan Herrljunga.

Jag skulle vilja att ni i Herrljunga kommun ska ha fler poliser på plats för att säkra medborgarnas säkerhet. Jag vet inte om det beror på att Herrljunga är ett litet stad eller inte, men det är väldigt sällan jag ser polis gå runt. Jag som bor här skulle uppskatta om de ialla fall hade ordningsvakt. Jag vet dessutom att det händer massor av saker i Herrljunga som inte är bra. Speciellt har jag märkt att det händer saker vid tågstationen och där skulle jag i alla fall att poliser syns då och då eftersom man rör sig mestadels vid tågstationen då man åker någonstans.

Skulle fler poliser synas tror jag att det skulle hjälpa dem som är rädda samt så kan de "kriminella" inte göra som de vill. T.ex. så har jag hört att det tidigare har skett knivhuggning, skjutning och drogmisbruk i Herrljunga, vilket skrämmer mig.

Mvh

Tamana Rahimi



Tamana Rahimi



## Svar på medborgarförslag om lekland i Herrljunga

### Sammanfattning

Den 23 februari 2022 inkom ett medborgarförslag från Fariba Rezai. I förslaget föreslår man att kommunen att bygga ett lekland i Herrljunga. Förslagsställaren skriver att det finns på andra orter, men att man behöver åka långt för att komma dit.

Då ett lekland skulle behöva bedrivas som en näringsverksamhet så faller det utanför kommunens verksamhetsområde. Detta då en näringsverksamhet som drivs av kommunen ska vara av allmännyttig och vända sig till alla medborgare.

Förslaget har beretts och man bedömer att ett lekland inte ligger inom kommunens verksamhet. Förslagsställaren bör i stället vända sig till Fokus Herrljunga AB med sitt förslag.

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2022-11-09  
Medborgarförslag inkommen 2022-02-23  
KF §42/2022-03-21

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att medborgarförslaget avslås.

Kerstin Andersson  
Nämndsamordnare

Expedieras till: Kommunfullmäktige  
För kännedom till:



### Bakgrund

Den 23 februari 2022 inkom ett medborgarförslag från Fariba Rezai. Förslaget lyftes hos kommunfullmäktige den 21 mars 2022 där man beslutade att ärendet skulle beredas av kommunstyrelsen.

### Ekonomisk bedömning

Det är ej aktuellt att göra en ekonomisk bedömning då typen av verksamhet inte faller in under kommunens verksamhetsområde och kan inte heller ses som en näringsverksamhet som är allmännyttig.

### Juridisk bedömning

Ett lekland är en verksamhet som inte faller in under någon av de verksamheter en kommun måste bedriva, så som skolverksamhet, äldreomsorg, bibliotek, kollektivtrafik och så vidare. Således skulle ett lekland behöva bedrivas som näringsverksamhet. I 2 kap 7 § Kommunalag (2017:725) står det att kommunen får driva näringsverksamhet om den drivs utan vinstsyfte och är en verksamhet som tillhandahåller allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt kommuninvånarna.

### Miljökonsekvensbeskrivning

Ej tillämplig.

### Samverkan

Ärendet bedöms inte vara aktuellt för samverkan.

### Motivering av förslag till beslut

Ett lekland kan inte ses som en allmännyttig näringsverksamhet då verksamheten som skulle bedrivas skulle vara riktad mot en begränsad del av kommuninvånarna, det vill säga barnfamiljer med yngre barn. För att ses som allmännyttig näringsverksamhet behöver verksamheten vända sig till majoriteten av invånarna, det vill säga från de minsta barnen till de äldsta medborgarna och de åldersgrupper däremellan.

Detta förslag skulle passa bättre att föreslås till Fokus Herrljunga AB som arbetar med företagarna i kommunen och utvecklingen av näringslivet i kommunen.



KF § 42

DNR KS 70/2022 360

## Medborgarförslag om lekland för barn

### Sammanfattning

Följande medborgarförslag inkom 2022-02-23:

*” Hej! Mitt namn är Fariba Rezai och jag är snart 18 år. Jag undrar om ni kan bygga ett lekland i Herrljunga kommun? Ett lekland behövs för barnen, för att de ska kunna ha roligt och spendera sina tid med att utföra olika aktiviteter. Självt har jag en lillebror som är ungefär 2 år snart, och vi brukar åka till leklandet i Borås (Leos lekland). Jag tycker att det är väldigt jobbigt att åka så långt bara för att utföra olika aktiviteter med familjen, och det skulle vara skönt att det finns en lekland i Herrljunga för då behöver inte man åka till andra städer.”*

### Beslutsgång

I kommunfullmäktige frågar ordföranden om ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning och finner att så sker.

### KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

1. Ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

2022-02-23

Dnr

Beteckning

# Ärende 31

Herrljunga den 2022-02-21

Hej!

Mitt namn är Fariba Rezai och jag är snart 18 år. Jag undrar om ni kan bygga ett lekland i Herrljunga kommun? Ett lekland behövs för barnen, för att de ska kunna ha roligt och spendera sina tid med att utföra olika aktiviteter. Självt har jag en lillebror som är ungefär 2 år snart, och vi brukar åka till leklandet i Borås (Leos lekland). Jag tycker att det är väldigt jobbigt att åka så långt bara för att utföra olika aktiviteter med familjen, och det skulle vara skönt att det finns en lekland i Herrljunga för då behöver inte man åka till andra städer.

Min adress:

Med vänliga hälsningar:

Fariba Rezai

*Fariba Rezai*



KF § 50

DNR KS 90/2022 361

## Medborgarförslag om inhägnat område för hundar

### Sammanfattning

Följande medborgarförslag inkom 2022-03-09 från Eva Westerlund:

*”\* Ett inhägnat område i parken intill hemköp.*

*\*Möjlighet för hundar att kunna röra sig ute utan koppel och även kunna umgås med andra hundar mer avslappnat.”*

### *Yttrande ang inhägnad till hundar*

*Vet att önskan om denna inhägnad i Herrljunga är stor och har själv stött på ett antal hundägare som uttryckt önskan om detta utan att jag nämnt något.*

*Iakttagit och sett att det finns tex ett område I parken intill lekplatsen som jag aldrig ser någon beträda och vore perfekt att hägna in för detta ändamål. Skulle detta förslag bli verklighet bör det nog finnas en skylt vid inhägnaden där hundägaren uppmanas ansvara för sin hund i inhägnaden och även hålla rent efter den.”*

### Beslutsgång

I kommunfullmäktige frågar ordföranden om ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning och finner att så sker.

### KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

1. Ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Justerandes sign

Uttragsbestyrkande

Medborgarförslag

HERRJUNGA KOMMUN	
Kommunstyrelsen	
2022-03-08	
Dnr	Beteckning
90/2022	361

- Ett inhägnat område i parken intill hemköp.
- Möjlighet för hundar att kunna röra sig ute utan koppel och även kunna umgås med andra hundar mer avslappnat.

Herrjunga 2022-03-08

*Eva Westerlund*

Eva Westerlund



## Yttrande ang inhägnad till hundar

Vet att önskan om denna inhägnad i Herrljunga är stor och har själv stött på ett antal hundägare som uttryckt önskan om detta utan att jag nämnt något.

lakttagit och sett att det finns tex ett område I parken intill lekplatsen som jag aldrig ser någon beträda och vore perfekt att hägna in för detta ändamål.

Skulle detta förslag bli verklighet bör det nog finnas en skylt vid inhägnaden där hundägaren uppmanas ansvara för sin hund i inhägnaden och även hålla rent efter den.

Eva Wall





## Svar på inkommande motion om att införa Huskurage

### Sammanfattning

Inkommande motion föreslår att Kommunfullmäktige beslutar att uppdra åt Herbo att införa Huskurage i sina bostäder, samt att Kommunfullmäktige uppdrar till kommunens förvaltning att i möten med privata hyresvärdar/bostadsrättsföreningar informera om Huskurage.

Huskurage är ett verktyg som kan användas för att stoppa otrygghet och våld i hemmet. Herrljunga kommun har dock påbörjat ett liknande arbete i samband med den våldspreventiva satsningen *En kommun fri från våld*, där delar i hela kommunen-ansatsen är avsedda att ingå i en lokal variant av Huskurage. Planering och dialog har påbörjats tillsammans med Herbo och Hyresgästföreningen. Därför föreslås att motionen röstas ned. Inte för att behovet inte finns, endast för att ett liknande arbete redan påbörjats genom *En kommun fri från våld*. För att förebygga våld och otrygghet i hemmet vill Herrljunga kommun ta fram en lokal variant av Huskurage, med ett budskap om att agera aktivt om tecken finns på att våld förekommer, så kallat aktiv åskådaransats. Aktiv åskådaransats är en av de 3 förändringsfaktorerna som *En kommun fri från våld* grundas på. Förändringsfaktorerna är evidensbaserade och rekommenderade av WHO (World Health Organisation) för minskat våld i samhället.

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2022-11-04

Motion om att införa Huskurage 2021-11-29

Kommunfullmäktiges beslut 2021-12-20

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige avslå motionen om införande av Huskurage.

Li Johansson Nyström

Folkhälsostrateg

Expedieras till: Li Johansson Nyström, folkhälsostrateg, KS förvaltning



## Bakgrund

Våld medför långtgående konsekvenser i form av både stora kostnader och ett enormt lidande för vuxna och barn. I Sverige räknar man med att enbart våld i nära relationer kostar samhället upp till 45 miljarder varje år, och enligt WHO (World Health Organisation) är våld det största samhällsproblemet i modern tid. En berättelse som ofta refereras till inom våldsförebyggande arbete är när Sverige drastiskt lyckades minska dödoityckorna bland barn. Fram till början av 1950-talet dog många barn i olyckor (drunkning, förgiftning, kvävning, fallolyckor, trafik, etc). År 1954 bestämde sig ett antal aktörer i Sverige för att se om det gick att ändra på detta. 34 år senare hade dödoityckorna sjunkit med över 90%. Hur hade man gjort för att lyckas så väl? Det är lätt att tro att det berodde på att Sverige var ett rikt land, men faktum är att andra länder med motsvarande resurser inte var i närheten av liknande resultat. När man undersökte vilka framgångsfaktorerna var så kom man fram till följande:

- Arbetet genomfördes på ett systematiskt sätt. Omfattande kartläggningar och utvärderingar gjordes regelbundet under hela tidsperioden.
- Fokus låg på att förebygga snarare än att åtgärda.
- Effekten blev större genom att man inte enbart mobiliserade aktörer i offentlig sektor (myndigheter, etc), utan i hög grad även aktörer i civilsamhället. Den totala samhällseffekten blev då betydligt större.

En grupp svenska forskare, tjänstepersoner och civilsamhällesorganisationer med erfarenheter av att vända olycksstatistiken bland barn under 1900-talet frågade sig om man kunde upprepa denna framgångssaga, men gällande våld. Gruppen tog del av resultaten från ett antal projekt för våldspreventivt arbete i USA och Skottland. Dessa projekt baserades på forskningsresultat om vad som har effekt när det gäller att minska våld, oavsett tid och kulturell kontext. Forskningen kom fram till 3 förändringsfaktorer som genom systematiskt arbete minskade våldet i samhället. Förändringsfaktorerna är rekommenderade av WHO (World health organisation) och grunden i Herrljunga kommuns satsning på våldsprevention. I planeringsskedet för *En kommun fri från våld* togs tidigt kontakt med Herbo och Hyresgästföreningen för dialog och planering i hur ett sådant arbete skulle kunna göras tillsammans. Arbetet bygger på Huskurage och förändringsfaktor 3: aktiv åskådaransats.

### De 3 förändringsfaktorerna

Att arbeta med våldspreventiva metoder är ett sätt att långsiktigt minska våld genom de tre förändringsfaktorerna:

1. Det finns ett tydligt samband mellan lindrigt och grovt våld (våldspyramiden)



2. Det finns ett tydligt samband mellan destruktiva könsnormer och våld
3. Det är av vikt att utveckla och sprida ingripärstrategier med fokus på Aktiv åskådaransats

## FN:s barnkonvention

Barnkonventionen, som är del av svensk lag, skyddar barns rättigheter och barns rätt till ett liv fritt från våld i sin helhet men förtydligande görs också genom artiklarna 5, 6, 9, 19, 20, 26, 29, 34. Genom att arbeta med våldsprevention riktat till små barn lär sig barn tidigt att sätta ord på vad våld är, få kunskap om känslor och att respektera varandra, vilka är goda förutsättningar för minskade riskfaktorer för att begå våld senare i livet.

## Jämställdhetsbeskrivning

Att arbeta våldspreventivt är ett sätt att förstå hur destruktiva könsnormer leder till våld där män oftare är förövare och kvinnor oftare är offer. Ett långsiktigt och lyckat arbete med våldsprevention kan leda till ett mer jämställt samhälle fritt från våld.

## Bedömning av måluppfyllelse

Det våldspreventiva arbetet ingår i följande av kommunens övergripande mål, genom att skapa återkommande budskap om att agera aktivt kan social hållbarhet och trygghet nås:

1. En hållbar och inkluderande kommun  
Vi tar ansvar för vår gemensamma framtid. Hållbarhetsbegreppet genomsyrar alla beslut och aktiviteter.
2. En välkomnande och attraktiv kommun  
Vi arbetar för en trygg och stimulerande miljö med medborgare, företagande och besökare i fokus. En småstadsidyll nära storstad och fritid, du är i centrum!

## Ekonomisk bedömning

Arbetet ingår i *En kommun fri från våld* och belastar projektets befintliga budget. Inga övriga kostnader tillkommer.

## Samverkan

För god effekt krävs samverkan och dialog mellan berörda parter. Goda samverkansrelationer och forum finns, och Herrljunga kommun finns tillgängliga som stöd



genom projektledningen för *En kommun fri från våld*.



KF § 177

DNR KS 251/2021 741

**Motion om att införa Huskurage****Sammanfattning**

Följande motion inkom 2021-11-29 från Jessica Pehrson (C):

"I Sverige dödas 20 personer varje år av sin nuvarande eller tidigare partner. 14 av 20 är kvinnor som dödas av sin tidigare eller nuvarande man. Våldet utövas av både kvinnor och män, men det är männen som står för det grövsta våldet och det dödande våldet i absolut störst utsträckning. 200 000 barn i Sverige lever i hem med våld. Det är vart tionde barn som lever i en miljö där de tvingas uppleva våld mot en förälder. Våldet sker i hemmen, bakom stängda dörrar så därför krävs det något annat än de verktyg samhället har idag för att arbeta mot våld i nära relation. Huskurage ([www.huskurage.se](http://www.huskurage.se)) är ett sådant verktyg. Vi behöver agera och visa civilkurage genom omsorg om våra grannar. Genom att agera kan väldigt mycket åstadkommas. Det handlar inte om att gå in i fysiskt handgemäng.

Här är de enkla stegen för att hjälpa en utsatt granne:

- ring på dörren och fråga hur det står till
- vid behov, ta hjälp av ytterligare en granne eller hyresvärd
- ring polisen (vid akuta situationer kontaktas alltid polisen först)

Med Huskurage i bostadshuset vet utsatta att de kan få hjälp och de som utsätter vet att de inte får fortsätta utöva våldet i det tysta. De vet att grannarna kommer att ingripa och agera. Grannarna vet att med en dörrknackning och ett samtal kan de förhindra fortsatt våld och stoppa det pågående våldet. Både forskning och praktisk erfarenhet visar att utsatta gör motstånd i förhållande till hur mycket hjälp de förväntar sig få från sin omgivning. Tillsammans skapar vi en norm där vi agerar och hjälper vuxna och barn till ett liv fritt från våld".

**Jag och Centerpartiet i Herrljunga yrkar att:**

- Kommunfullmäktige beslutar att uppdra åt Herbo att införa Huskurage i sina bostäder
- Kommunfullmäktige uppdrar till kommunens förvaltningen att i möten med privata hyresvärdar/bostadsrättsföreningar informera om Huskurage

**Beslutsgång**

I kommunfullmäktige frågar ordföranden om ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning och finner att så sker.

**KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT**

1. Ärendet överlämnas till kommunstyrelsen för beredning.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

### Inför Huskurage

I Sverige dödas 20 personer varje år av sin nuvarande eller tidigare partner. 14 av 20 är kvinnor som dödas av sin tidigare eller nuvarande man. Våldet utövas av både kvinnor och män, men det är männen som står för det grövsta våldet och det dödande våldet i absolut störst utsträckning. 200 000 barn i Sverige lever i hem med våld. Det är vart tionde barn som lever i en miljö där de tvingas uppleva våld mot en förälder. Våldet sker i hemmen, bakom stängda dörrar så därför krävs det något annat än de verktyg samhället har idag för att arbeta mot våld i nära relation.

Huskurage ([www.huskurage.se](http://www.huskurage.se)) är ett sådant verktyg. Vi behöver agera och visa civilkurage genom omsorg om våra grannar. Genom att agera kan väldigt mycket åstadkommas. Det handlar inte om att gå in i fysiskt handgemäng.

Här är de enkla stegen för att hjälpa en utsatt granne:

- ring på dörren och fråga hur det står till
- vid behov, ta hjälp av ytterligare en granne eller hyresvärd
- ring polisen (vid akuta situationer kontaktas alltid polisen först)

Med Huskurage i bostadshuset vet utsatta att de kan få hjälp och de som utsätter vet att de inte får fortsätta utöva våldet i det tysta. De vet att grannarna kommer att ingripa och agera. Grannarna vet att med en dörrknackning och ett samtal kan de förhindra fortsatt våld och stoppa det pågående våldet. Både forskning och praktisk erfarenhet visar att utsatta gör motstånd i förhållande till hur mycket hjälp de förväntar sig få från sin omgivning. Tillsammans skapar vi en norm där vi agerar och hjälper vuxna och barn till ett liv fritt från våld.

### **Jag och Centerpartiet i Herrljunga yrkar att:**

Kommunfullmäktige beslutar att uppdra åt Herbo att införa Huskurage i sina bostäder

Kommunfullmäktige uppdrar till kommunens förvaltningen att i möten med privata hyresvärdar/bostadsrättsföreningar informera om Huskurage

Centerpartiets kommunfullmäktige grupp, genom gruppleddare  
Jessica Pehrson





## Årsredovisning och ansvarsfrihet 2021 för Sjuhärads Samordningsförbund samt prövning av ansvarsfrihet för förbundsstyrelsen

### Sammanfattning

Förbundsstyrelsen fastställde i januari 2022 årsredovisning 2021 för Sjuhärads Samordningsförbund. Årsredovisningen och revisionsberättelsen har sänts till förbundsmedlemmarna för prövning av frågan om styrelsen ska beviljas ansvarsfrihet. I revisionsberättelse och i revisorbiträdenas PM för år 2021 tillstyrker revisorerna att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2021.

Förvaltningen föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att godkänna samordningsförbundets årsredovisning för 2021 och bevilja förbundsstyrelsens ansvarsfrihet för 2021.

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2022-11-15  
Årsredovisning för Sjuhärads samordningsförbund 2021  
Granskningsrapport  
Revisionsberättelse från KPMG  
Revisionsberättelse Sjusam 2021

### Förslag till beslut

1. Kommunfullmäktige föreslås godkänna Årsredovisning 2021 för Sjuhärads Samordningsförbund.
2. Kommunfullmäktige föreslås bevilja förbundsstyrelsen och dess ledamöter ansvarsfrihet för år 2021.

Anela Lennartsson  
Administrations- och kommunikationschef

Expedieras till: Sjuhärads samordningsförbund  
För kännedom till:

## **SJUHÄRADS SAMORDNINGSFÖRBUND**

---

**Kommunerna** Bollebygd | Borås | Herrljunga | Mark | Svenljunga | Tranemo | Ulricehamn | Vårgårda och



# **ÅRSREDOVISNING FÖR SJUHÄRADS SAMORDNINGSFÖRBUND 2021-01-01 – 2021-12-31**

Strukturen följer RKR:s rekommendation R15, med vissa tillämpningar i förhållande till Finsam, i enlighet med rekommendationer från Nationella Rådet för samordningsförbund.

Beslut av styrelsen 2022-01-25



# ÅRSREDOVISNING FÖR SJUHÄRADS SAMORDNINGSFÖRBUND 2021-01-01 – 2021-12-31

## Innehållsförteckning

sida

1.	Förvaltningsberättelse .....	3
1.1	Översikt över verksamhetens utveckling .....	4
1.2	Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning .....	5
1.3	Händelser av väsentlig betydelse .....	5
1.4	Styrning och uppföljning av verksamheten .....	6
1.5	God ekonomisk hushållning, måluppfyllelse och ekonomisk ställning .....	7
1.6	Väsentliga personalförhållanden .....	13
1.7	Förväntad utveckling .....	13
2.	Resultaträkning .....	14
3.	Balansräkning .....	15
4.	Kassaflödesanalys .....	15
5.	Driftsredovisning .....	16
	Uppföljning per kostnadsställe .....	16
6.	Noter .....	17
6.1	Redovisningsprinciper .....	18
6.2	Noter resultaträkning .....	17
6.3	Noter balansräkning .....	18
7.	Styrelsens underskrift .....	19

## 1. Förvaltningsberättelse

Årsredovisningen innehåller en översiktlig redogörelse av resultat och verksamhetsutveckling samt en redovisning av det ekonomiska utfallet för budgetåret 2021.

### Organisation

Sjuhärads samordningsförbund omfattar geografiskt åtta kommuner och befolkningsunderlaget i området var vid halvårsskifte drygt 227 500 invånare enligt siffror från statistikmyndigheten SCB. Samordningsförbundet är en fristående juridisk organisation med Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, Västra Götalandsregionen samt Borås Stad, Bollebygd, Herrljunga, Mark, Svenljunga, Tranemo, Ulricehamn och Vårgårda kommuner som medlemmar.

Styrelsen som leder Sjuhärads samordningsförbund utses av medlemmarna och har bestått av fyra ledamöter och tio ersättare. Kommunerna, som tillsammans utgör en part, har vardera haft en representant som fördelas på en ledamot och sju ersättare medan övriga tre parter haft en ledamot och en ersättare per part. Presidium bildas av två styrelseledamöter, en som tjänsteman och en av de politiskt utsedda. Kommunernas ledamöter har en ambition om årsvis rullande byte av ordinarie, vilket kan undantas om den ordinarie kommunrepresentanten utses som ordförande eller vice, då förbundet enligt tidigare beslutade ambitioner eftersträvar kontinuitet i dessa roller.

### Uppdrag

Lagen om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser (2003:1210) och den förbundsordning som beslutats av medlemmarna reglerar verksamheten. Uppgiften är i första hand att verka för att medborgare ska få stöd och rehabilitering till egen försörjning. Det som förbundet finansierar kompletterar myndigheternas ordinarie verksamhet.

Till största del utfördes verksamhet av personal med anställning i Sjuhärads olika kommuner. Samordningsförbundet stödjer också aktivt insatser som syftar till att skapa strukturella förutsättningar för att myndigheterna ska kunna samarbeta bättre och för att förebygga ohälsa hos kvinnor och män. Det kan t.ex. handla om kompetensutveckling och kunskapsutbyte. Ändamålet för förbundet är att underlätta och uppnå en effektiv resursanvändning.

### Finansiering & Medlemsavgifter

Ägarparterna bidrar med varsin del till medlemsfinansieringen och för kommunerna står deras andel i relation till befolkningmängd vid föregående halvårsskifte.

Europeiska socialfonden, ESF, står därutöver för en stor del av de medel som bekostat aktiviteter i Sjuhärad under 2021. Förbundet bedriver projekt inom två olika programområden (PO1 och PO2).

Ägarparternas bidrag	tkr
Försäkringskassa	4 516
Arbetsförmedlingen	4 516
Kommuner	5 000
Hälso- och sjukvårdsnämnd	5 000
<b>Totalt</b>	<b>19 032</b>

}	Bollebygd	210
	Borås	2506
	Herrljunga	208
	Mark	768
	Svenljunga	237
	Tranemo	264
	Ulricehamn	545
	Vårgårda	262

Utöver förbundets 19 miljoner i egna medel tillkommer över 10 miljoner från ESF.

### Verksamhetsidé och vision

Genom Sjuhärads samordningsförbund kan de fyra ägarparterna verka tillsammans och komma närmare varandra i en flexibel samarbetsform. Samordningsförbundet är ett sätt att finansiera

rehabilitering och ett sätt att arbeta för nytänkande och flexibilitet genom att pröva nya vägar att arbeta och tillsammans göra det som ingen enskild part har ansvar för att göra. Samverkande professioner och organisationer skapar ett gemensamt sammanhållet arbetssätt och synsätt på individens aktivitetsförmåga och olika behov. Gemensam kraft med människans möjligheter i fokus!

## 1.1 Översikt över verksamhetens utveckling

Belopp i tkr	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Verksamhetens intäkt från medlemmar rad 1	+19 032	+19 032	+19 087	+19 620	+20 000	+17 668
Externa projekt rad 2	+10 859	+9 624	+7 185	+14 953	+12 614	+7 722
Verksamhetens totala kostnader	-29 798	-28 275	-26 319	-34 218	-32 215	-25 311
Årets resultat	93	378	-47	355	399	79
	3843/ 15 140	3 750/ 12 564	3 372 / 10 126	3 419 / 14 482	3 064 / 13 582	2 665 / 11 728
Soliditet	25%	30%	33%	24%	23%	23%
Antal anställda	0	0	0	0	0	0

Inkomster redovisas i separata poster då både omfattning av projektdrift och medlemmarnas anslag skiljt sig åt över åren. Beträffande medlemsanslag har förbundet äskat om 20 miljoner (för 2021 och för alla tidigare år). Projektdrift har skiftat beroende på hur många och hur omfattande projekt förbundet sökt och beviljats att driva, samt hur projektens fördelning av kostnader varierat.

Enligt fastställd verksamhetsplan har både strukturövergripande samverkan och individinriktade åtgärder finansierats 2021, genom projekt och löpande verksamhet. Året har fortsatt påverkats av rådande pandemi, men basverksamheterna bedrevs ändå kontinuerligt av förbundets ägare med drift av ESF-projekt upptill. Det har skiftat under året i vilken omfattning aktiviteter behövt förläggas digitalt, utomhus, eller på andra sätt ändra former för att undvika att ställa in.

Merparten av aktiviteterna är pre-rehabiliterande insatser till kvinnor och män i åldrarna 16-64 år som står utanför arbetsmarknaden och som varit eller riskerat att bli aktuella hos två eller fler av förbundets medlemmar. 73 % av förbundets medel har använts till dessa. Utbud av aktiviteter har anpassats efter lokala behov och förutsättningar men även utifrån pandemi och förekommande restriktioner. Samtliga aktiviteter är öppna för alla boende i Sjuhärad men de flesta har nyttjat aktivitet i sin boendekommun och endast ett fåtal personer har kommit från angränsande kommuner, i något undantagsfall även boende utanför Sjuhärad. Det har varit behovet av stöd som varit avgörande i dessa fall. En mindre del av aktiviteter har som målsättning att föra individer åter till arbete eller studier och till dessa har 9 % av medlen nyttjats.

Strukturövergripande har 13 % av medlen bekostat insatser som utbildar medlemmarnas personal, kartlägger, förebygger och förhindrar risker. Resterande 6 % har nyttjats till förbundets övergripande kostnader för kansli, styrelse, ekonomiservice och revision.

Sjuhäradssamordningsförbund har i stora drag nyttjat de medel som stått till förfogande och tagit kostnader för verksamhet i linje med anslagen budget. Avsikten var ett +/-noll resultat, men utfallet landar på ett överskott om knappt 100tkr. (92 525kr)

## 1.2 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

Styrelsen har bedömt att förbundet har ett långsiktigt behov av eget kapital på minst 2 mnkr för att bedriva sin verksamhet. Det egna kapitalet är 3,84 mnkr per balansdagen, vilket varit till stöd för att tryggt driva externt bekostade projekt, och ökar förutsättningarna att delar av framgångsrik verksamhet implementeras.

Merparten av förbundets aktiviteter är avtalade att utföras mot en fast årsersättning till den part som utför insatserna. I verksamheterna sker tillämpning av verkningsfulla evidensbaserade metoder som ACT, Progressionsmätning och Jobmatch Talent. Metoderna värderas högt av såväl chefer som personal och deltagare i de olika kommunerna. Både deltagare och personal intygar att det gett dem bra verktyg för insikt och förändring. Aktiviteter har med anpassningar mestadels kunnat ske även under årets perioder av omfattande Covid och med hänsyn till samhällsliga regler kring smittskydd. Under hösten utökades under en period andelen aktiviteter som kunde ske fysiskt. Omställningarna påverkar resultaten både genom att verksamheterna haft svårare att ta emot deltagare och genom att remittering minskats eller försvårats när andra arbetsuppgifter kommer emellan.

Förbundet har haft omfattande projektdrift samtidigt som vissa projektmoment försenats eller nått mindre volymer än beräknat. Ersättning för kostnader inom ESF-projekten baseras på en blandning av schablonbelopp och faktiska kostnader inom olika tidsintervall för analys och genomförande som inte sammanfaller med kalenderår och som sträcker sig upp till tre år. Projektredovisning och ansökan till finansjär om utbetalning för att täcka projektets kostnader sker efter att förbundet betalat. Modellen gör att avräkning släpar, med osäkerhet om eventuell differens mellan kostnader och ersättning tills projektet/projekten slutreviderats. Ett av förbundets pågående projekt finansieras av ESF, men ägs av SKR vilket gett ytterligare ett moment av fördröjning och osäkerhet då förbundet inte haft direktkontakt med ESF.

Investeringar har i likhet med tidigare år varken planerats eller skett under året.

## 1.3 Händelser av väsentlig betydelse

Covid-19 har fortsatt skapat oro bland såväl deltagare som personal och remitterter och den påverkan som smittan har på respektive organisation påverkar i sin tur även parterna i relation till förbundet genom hur många deltagare som rekryteras etc. Även ägarparters omorganisering, förändringar i regelverk och förordningar samt personalomsättning påverkar förbundets drift.

Många kompetensutvecklingsinsatser har flyttats framåt i tid då personalen har varit för hårt belastad i dagliga arbetsuppgifter för att kunna delta i önskad omfattning. I viss mån har även förhoppning om att kunna träffas fysiskt gjort att utbildningsinsatser senarelagts mot planerat.

Aktiviteter har genomförts, men oftast med lägre antal deltagande personer och i förändrad form. De må ha setts som positivt av ett fåtal individer, men konkret bedöms det ha missgynnat flertalet i målgruppen. Generellt har alla aktiviteter blivit mer digitala, men även fler omställningar som exempelvis färre i grupperna, utomhusaktiviteter och helt eller delvis digitalt. Utförare av aktiviteter har löpande ställt om utifrån gällande restriktioner. De har kunnat anpassa på olika sätt för att så bra som möjligt hantera respektive situation.

Även uppföljningar, beredningsmöten och andra samverkansmöten har anpassats till pandemins förutsättningar och under perioder hållits digitalt. Styrelsemöten har hållits som hybridmöten med beslutande ledamöter på plats fysiskt och övriga har medverkat digitalt.

I projekt Moves har planerade utlandsresor ersatts med mobilitet inom Sverige. Projektet har förlängts med ett halvår ytterligare genom att omfördela av ESF tilldelade medel mellan deltagande organisationer. (Dvs inom avsatta medel, och över en längre tidsperiod.)

På nationell nivå har myndighetsbeslut fattats om att neka projektet medräkning av medfinansiering för deltagartid kopplad till aktivitetsersättning och aktivitetsstöd. Deltagare har varit med och kan fortsatt vara med men värdet på tiden de lägger i projektet får ej medräknas. Differenser har utjämnas som kontant medfinansiering inom ramen för projektet.

Även Leaderprojektet Män i hälsa har prövats på nationell nivå. Alla parter är överens om att projektet är önskvärt att genomföra och ser att det kan komma att skapa nytta för hela vård- och omsorgssektorn samtidigt som frågan har funnits om det går att utföra med gällande förordningar. Efter att i ett första skede ha nekats igångsättning kunde frågetecknen rätas ut och med fördröjning medgavs rekrytering av deltagare till projektet.

Medialt har förbundet uppmärksammats i hög grad för nytänkande i metoder riktad till olika prioriterade målgrupper, vilket också gett ytterligare spridning till myndigheter och andra organisationer såväl lokalt som regionalt och nationellt. I PULS-projektet har exempelvis Jobmatch talent och BIP-modellen med progressionsmätning enligt Vaeksthusets forskning spridits brett och projektledaren medverkade vid en MUCF konferens som nådde bred nationella spridning. Inom projekt PR hälsa i hållbart arbetsliv är det främst metoden Män i hälsa samt Chefoskopet som har fått motsvarande breda spridning. Spridning har skett både genom projektpersonal och förbundets medlemmar.

Förbundet har sökt och fått ännu ett ESF-projekt beviljat: PRIA, som blir en pärlbandsförlängning för kompetensutveckling efter att PR Hälsa i hållbart arbetsliv avslutas. När projektansökan gjordes fanns en stark tilltro till att pandemiläget skulle medge bättre förutsättningar för parterna att delta än vad som kunnat ske i tidigare projekt.

## **1.4 Styrning och uppföljning av verksamheten**

Medlemmarna samlades i mars till samråd om ägarparternas behov av olika insatser. Då framfördes fortsatt efterfrågan av förbundets pre-rehabiliterande insatser och diskuterades förslag till andra målgrupper och behov som kan behöva finansieras eller arbetas med i projekt. Merparten av ägare hade till mötet utsett andra representanter än den person som är styrelseledamot, vilket bedöms som positivt för kunskapspridning och att resurser ska kunna nyttjas på bästa sätt.

Styrelsen har hållit sex möten, plus medlemsmötet i mars, med följande ledamöter:

Sofia Sandänger, Försäkringskassan, ordförande

Cecilia Andersson (C), Västra Götalandsregionen, vice ordförande

Lars-Åke Johansson (S), Borås Stad, ordinarie ledamot

Daniel Boskovic, Arbetsförmedlingen, ordinarie ledamot tom 0822

Jonas Ryhr, Arbetsförmedlingen, ersättare tom 0822 därefter ordinarie ledamot

Ann-Charlotte Angren, Arbetsförmedlingen ersättare sedan 0823.

Anette Ryberg, Försäkringskassan

Hanne Jensen (S), Västra Götalandsregionen

Leif Sternfeld (C), Marks kommun

Liselotte Andersson (C), Ulricehamns kommun

Gunilla Blomgren (L), Tranemo kommun

Ingamaj Wallertz Olsson (M), Vårgårda kommun

Kerstin Göss-Lindh (S), Svenljunga kommun  
Eva Larsson (C), Herrljunga kommun  
Patrik Karlsson (KD), Bollebygds kommun

Ordförande har tillsammans med vice planerat för styrelsens kallelser e t c i rollen av presidium. På grund av lagstiftning har möten genomförts med kombination av digital och fysisk närvaro. Vid alla styrelsemöten har beslutande kallats till möteslokalen och minst det antal beslutande ledamöter som krävts för att vara beslutsmässiga har funnits på plats fysiskt. Representanter för styrelsen har utöver styrelsens möten medverkat i projekts lärseminarier och liknande.

Översyn av styrdokument hanterades av styrelsen vid årets början, då även statens anslag för året fastställdes. Riskanalys kopplat till internkontrollplan fördjupades och fastställdes 1 juni. Internkontroll har bearbetats och dokumenterats genomgripande. Internkontrollplanens olika moment, rapporter och kontroller på ägar- styrelse- och personalnivå är utförda utan andra anmärkningar än vad som protokollförts i samband med de tre styrelsemöten då internkontroll rapporterats. Dubbelattest tolkas framgent att gälla även tidigare tecknade löpande abonnemang.

Styrelsen har själva och med stöd av beredningsrepresentanter medverkat i översyn av förbundets målsättningar parallellt med övriga frågor. Förändringar om målsättning synliggjordes genom ny verksamhetsplan och berör främst uppföljning av resultat/indikatorer gällande individutveckling. Verksamhetsplan för 2022-2024 beslutades i november, vilket är i enlighet med Finsamlagen. Planen avser att såväl kostnader som intäkter drivs med kontinuitet i belopp över de tre kommande åren, vilket fastställs årsvis efter att statens anslag är klart. Projekt planeras separat.

Förbundets medlemmar avtalade om personal för kansliet enligt förbundets antagna riktlinjer och som utförare gjorde de uppföljning genom SUS för lokalt deltagande individer i respektive verksamhet. För projekt med externa medel har upphandlad utvärdering kompletterat den uppföljning som löpande sker genom SUS. För projekt finns därmed en större bredd av utvärderingar och rapporter.

Bokföring och redovisningstjänster har skötts av ekonomiservice i Mariestad genom region Västra Götaland. Borås stad har administrerat styrelsens arvoden. Förbundet har konton i två olika banker. Förbundets Dataskyddsombud, genom Boråsregionen, har granskat verksamheten. Granskningsprotokoll visar att förbundet i hög grad lever upp till ställda krav.

## **1.5 God ekonomisk hushållning, måluppfyllelse och ekonomisk ställning**

### **Uppföljning av verksamheten**

Verksamheterna har fortsatt behövt vara kreativa och flexibla i sätt att möta deltagare. Överlag tycks arbete med omställning och att skapa digitala aktiviteter ha fungerat väl, men det uppges inte erbjuda samma möjligheter till social träning, att bryta social isolering och upplevd känsla av sammanhang.

Aktiviteterna tillämpar intag från hela området, men endast få arbetslösa individer i Sjuhärad har valt deltagande i en annan kommun än den de bor i. Förhållandevis hög andel av kommunöverskridande deltagande sker vid Gröna Vägen Framåt.

Totala antal	Antal deltagare folkbokförda i:							
	Bollebygd	Borås	Herrljunga	Mark	Svenljunga	Tranemo	Ulricehamn	Vårgårda
Januari-december								
Deltagare 2021	23	307	36	132	34	23	75	44
varav kvinnor	12	202	15	94	20	13	52	20
varav män	11	105	21	38	14	10	23	24
Varav unika	21	252	32	115	31	19	63	37

Totalt har förbundet även gett insatser till ett fåtal personer skrivna i kommuner utanför Sjuhärad. Istället för beräknade antalet 870 personer har 683 personer kunnat delta på individnivå vilket är en minskning med 21% mot beräknat antal.

Antalet vilar inte uteslutande på hur många kommunerna kunnat ta emot. Parterna har ett gemensamt åtagande att se till att finansierade platser nyttjas och det ligger på myndigheternas handläggare att känna till vart deltagare kan remitteras. Flertalet aktiviteter har haft särskild prioritet för att kunna möta personer med funktionsnedsättning och/eller aktivitetsersättning. I vissa fall har det varit önskvärt om fler individer hade remitterats till att delta.

Överlag har tillgången till aktiviteter varit god och generellt utan köer. Några verksamheter har haft platser till förfogande som inte fullt ut nyttjats av remittenterna. Puls i Borås har dock haft kö hela året och samtliga väntande deltagare har erbjudits en aktiv kötid genom deltagande i Aktiv kraft. Puls som verksamhet har en relativt låg volym. Projektet har varit uppskattat och värderas ha tillfört viktig tid för att arbeta med individer på ett långsiktigt sätt och bygga relationer.

Även strukturpåverkande insatser har påverkats av Covid. Handledarutbildningar har skett inom projekt PULS riktat till både privata företag samt till arbetsgivare inom offentlig sektor. Under året har det varit en mix av fysiska träffar och digitala utbildningstillfällen allt utifrån gällande restriktioner.

Projekt PR hälsa i hållbart arbetsliv har påverkats särskilt av pandemin, då det verkar i sektorer med hårt ansatta personalgrupper. Projektet har verkat med medel från ESF (inom programområde 1, kompetensutveckling) med fokus på långsiktigt god arbetsmiljö och strategiskt goda organisatoriska förutsättningar. ACT är en del av viktig kunskap även till denna målgrupp.

Utbildningar har även bekostats med förbundsmedel i flera olika metoder som grupphandledare i ACT, certifieringsutbildning i Jobmatch Talent m fl. Utbildningar har främst bekostats för personal hos de samverkande parterna som arbetar direkt med målgruppen som ej är i arbete. I mindre omfattning har utbildningar bekostats för kansliets drift.

Till strukturövergripande insatser räknas även styrgruppsmöten och spridningsinsatser. Förbundet har som planerat spridit information i digitala nyhetsbrev, genom trycksaker samt via egen hemsida, sjudsam.se, där protokoll, verksamhetsinformation mm presenterats med hög transparens.

## Målgrupper

Störst andel av medlen, ca 80 %, nyttjades under året till individriktade insatser. Dessa riktas till personer i ålder 16-64 år, aktuella hos minst två medlemmar, eller som riskerar bli aktuella hos

minst två medlemmar, vanligen arbetslösa och ej omedelbart anställningsbara. Efterfrågan till platser sker främst från Försäkringskassan i samråd med Västra Götalandsregionen samt från respektive kommun. Av de som rehabiliteras med en pågående anställning uppger en verksamhet att en stor andel varit i så kallat kontaktnära yrken.

Antalet kvinnor var 434 och män 249, dvs totalt 683 personer ur denna målgrupp. Oftast fanns sammansatt problematik och lång frånvaro, eller avsaknad av debut, i arbetslivet. Remitterter har generellt svarat upp väl till de punkter som ska vara ordnade så det inte hindrar rehabiliteringsinsatsen.

I vissa aktiviteter har ett antal personer som remitterats till verksamheter haft drogproblem, utan att det fanns påvisat som aktivt pågående missbruk vid inskrivningar. Organisatoriska hinder har påverkat inskrivning negativt för presumtiva deltagare till Män i hälsa och Moves.

Flera verksamheter ser behov av bättre förutsättningar att möta individer med svag språkförståelse och alla parter har deltagit i en gemensam kartläggning kring utlandsfödda med bristande kunskap i svenska språket. Det finns en grupp av personer som skulle behöva ta del av förbundets insatser, men idag inte kan göra det och tycks hamna i en ond cirkel som inte leder vidare mot arbete.

Kartläggningen visade bland annat önskemål om kompetensutveckling till parternas medarbetare. Dessa ingår som en del av förbundets målgrupp för strukturövergripande insatser, vilket också bekostats under året. Kompetensutvecklingsinsatser (av vilka några ännu återstår att fullfölja) bekostades för 96 personer i direkt rehabiliteringsinriktad verksamhet.

Även bland strukturövergripande skiljer sig målgrupperna åt. Personerna inbjuds genom sin roll i arbetslivet och deras arbetstid bekostas generellt av respektive arbetsgivare medan själva utbildningsinsatsen bekostas av förbundet.

Av offentliganställda har 523 personer utbildats inom projekt PR Hälsa i hållbart arbetsliv, många av dessa arbetar inom kontaktyrken som skola, omsorg. En hög andel av de utbildade är kvinnor, vilket väl speglar hur ojämställd arbetsmarknaden är i vård och omsorg och övriga kontaktyrken.

I PULS-projektet har 55 personer (37 kvinnor och 18 män) inom såväl privata som offentliga arbetsgivare utbildats som handledare, med särskilt fokus på att personer med olika funktionsnedsättningar ska kunna få en bra plats i arbetslivet och värderas för sin kompetens.

Utöver de som specificerats tillkommer ett antal olika mötesformer som spridningsmöten etc. För strukturövergripande verksamhet sker mätning genom volymantal och i SUS registreras antal utan könsfördelning. Antalet deltagare i strukturövergripande beräknas vara totalt 713 personer.

## **Insatser**

Aktiv kraft har gett olika aktiviteter som inkluderar ACT, arbetsmarknadskunskap, enskilda samtal, promenader ”walk and talk”, naturvistelse, yoga och träning på gym – med stor lokal variation. Aktivitetsnivån för deltagare har varit låg från början för att sedan gradvis ökas under de 24 veckor deltagande kan pågå med mål att komma närmare möjlighet att arbeta eller ta del av andra aktiviteter.

Studiesteget har bedrivits i Borås för att underlätta start och/slutförande av studier för kvinnor och män som står särskilt långt från arbete.



Projekt Puls har följt individer genom kartläggning, aktiviteter och eventuell arbetsträning. Projektutbudet har getts lokalt med långtgående stöd och arbetsprofilanalyser till stöd för att underlätta deltagarna att lära mer om sig själva och att kunna sikta mot relevanta arbeten. Kontinuerliga flerpartssamtal och individuell handlingsplan har följts upp och reviderats under de maximalt 12 månader som deltagande skett. För att underlätta målgruppens väg in i arbetslivet och på arbetsplatserna har projektet haft kontakter med näringslivet och gett strukturinriktat stöd och handledarutbildningar till arbetsgivare.

Gröna Vägen Framåt har bedrivit verksamhet i Björbostugan och i den omgivande naturen riktat till personer med stressrelaterad psykisk ohälsa. Deltagare har arbetat utifrån egna handlingsplaner med stöd av arbetsprofilanalyser kombinerat med ACT och arbetstränande naturbaserade aktiviteter.

Det SKR-ägda ESF-projektet Moves har genomfört två separata grupputbildningar för unga personer, där praktik långt hemifrån utgjort ett viktigt moment. Deltagande individer gjorde förberedelser och stärktes mot arbete men utlandsvistelse ersattes med praktik i Sverige.

ACT, Acceptance Commitment Training, som metod och förhållningssätt löper som en röd tråd genom alla förbundsfinansierade aktiviteter. Arbetsprofilanalyser med verktyget JobMatch Talent har använts i PULS-projektet samt Gröna Vägen Framåt och förstärker ett tidigt jobbfokus för deltagare i dessa aktiviteter. Det material som tidigare hämtats in och översatts från Vaeksthusets forskningscenter och BIP-projektet i Danmark har fortsatt använts och spridits som metodmaterial för att mäta och stimulera progression mot arbete i alla verksamheter.

Strukturövergripande delar inkluderas i varje projekt och är extra genomgående i ESF-projekt PR-Hälsa i hållbart arbetsliv. Projektet gav utbildningsinsatser och utvecklade organisationer för att underlätta långsiktig kompetensförsörjning och främja ett hållbart arbetsliv. Framförallt fick personal i Sjuhäradss kommuner del av projektets resurser i nära samverkan med kommunernas egna satsningar. Västra Götalandsregionen har också nyttjat projektets kompetensutveckling.

En kartläggning har bekostats för att förstå varför utlandsfödda med bristande kunskap i svenska språket inte utvecklas som förväntat mot de insatser de tar del av. Det finns en grupp av personer som skulle behöva ta del av förbundets insatser, men idag inte kan göra det.

Spridningsinsatser, möten etc har ägt rum i begränsad omfattning.

### **Uppföljning och resultat för insatser**

Individinriktade insatser har bidragit till ökad egenförsörjning och förbättrad arbetsförmåga. Andel kvinnor och män har varierat mellan olika verksamheter.

Merparten av deltagare (55% av kvinnorna och 61% av männen) skrivs ut mot fortsatt rehabilitering, vilket är relevant för pre-rehabiliterande insatser. Till följd av sjukdom avslutas 11% av kvinnorna respektive 8% av männen. Ett fåtal flyttar, blir föräldralediga eller blir utan mätning av andra orsaker. 32% av kvinnorna och 26% av männen behöver inte fortsatt rehabilitering efter genomgången aktivitet. Bland deltagare som skrivits ut efter verksamhet minskar försörjningsstödet. I övrigt ses ingen tydlig generell minskning i hur många personer som är beroende av offentlig försörjning, men då mäts inte minskning av omfattning i utbetalda belopp.

Antalet förvärvsarbetande har ökat från 11 personer till 30, och studerande från 19 till 35. I antalet som förvärvsarbetade när de kom in i aktivitet utgörs dessa även av personer med

arbetsmarknadsanställning. Merparten av utskrivning mot arbete sker på kortare tid än fem månader i aktivitet.

Eftersom årets medel till största del användes till pre-rehabiliterande verksamhet (i enlighet med verksamhetsplan) är en begränsad ökning mot arbete och studier förväntad. Myndigheterna tar vanligtvis vid med ordinarie insatser direkt efter utskrivning. Om mätningar istället skett i ett något senare skede än direkt efter avslut uppger också en verksamhet att fler i arbete och studier skulle kunna redovisas.

För att stödja de individer som behöver förbundets insatser har löpande kunskap kring aktuell forskning inhämtats. Under året främst kring BIP-forskningen gjord av Vaeksthusets forskningscenter i Köpenhamn. Förbundsfinansierade aktiviteter och uppföljning har fortsatt utveckla och tillämpa metoder utifrån dessa forskningsresultat.

Aktiviteterna har haft ett tydligt jobbfokus vilket tidigt och tydligt introducerats till deltagarna genom progressionsmätning. Olika delaktiviteter har getts parallellt och jobbfokuserade inslag varvats med aktiviteter med social interaktion och för att stärka fysisk och psykisk hälsa. Schema har så långt möjligt individanpassats. Handlingsplaner har byggts utifrån de behov som varje deltagare har av utmaningar och aktivitet för att närma sig arbetsmarknaden så snabbt och långsiktigt hållbart som möjligt.

Aktiviteter uppges ha lett till ökad aktivitetsförmåga och tilltro till individens egen förmåga, samt inte minst en mer realistisk syn på egna förmågor, även om det inte genast leder hela vägen till egenförsörjning. Ökad daglig deltagandetid, från insatsens början till utskrivning, indikerar viss måluppfyllelse ur individernas perspektiv. Ett fåtal deltagare har involverats i samband med gemensamma konferenser och de berättade då om nyttan med de insatser de tagit del av, och hur krav och ansvar bidragit till att stärka dem.

Samverkan fungerar generellt väl vad gäller enskilda ärenden. Någon verksamhet har under året haft månadsvisa samråd med handläggare från Arbetsförmedlingen, IFO och VGregion (rehabkoordinator) med syftet att lyfta ärenden som riskerar att falla mellan stolarna och tydliggöra vem som gör vad. Denna samverkan har enligt verksamheten fallit väl ut.

Verksamheterna uppger att de haft bra stöd i metoderna som används och att personal för samordningsförbundet givit snabb återkoppling vid behov. Förbundet har kunnat bistå med handfasta råd kring hur utförare förväntas agera inom Aktiv Kraft för att hantera olika deltagarfrågor.

Metoddagar värderas högt av flertalet och har bidragit till samverkan och att bibehålla och fylla på kompetens. Detta medverkade till en fortsatt hög kvalitet i arbetet. Chefer uppger att det skapat mervärde för såväl chefer som personal och ser att det varit ett värdefullt stöd i och inför implementering av PULS. Förbundet och utförande parter har medfinansierat insatser i övergångsskedet vilket i likhet med annan projektdrift har en viss eftersläpning. Över tid kommer PULS-modellen att ingå som en del i Aktiv Kraft för en begränsad yngre del av målgruppen.

De ESF-finansierade projekten har haft externa utvärderare som följt projekten och dess verksamhet. Utvärderarna gav kontinuerlig dialog och rapporter. För PULS-projektet hölls lärseminarie den 27 maj. På seminariet fanns både projektdeltagare, personal, projektledning och styrelserepresentanter som alla var med och bidrog av sina erfarenheter och tankar kring projektet.

Trots svårigheterna med att verka i en pandemi rapporterar såväl utförare som deltagande verksamheter och individer om att kompetensutvecklingen i projekt PR- hälsa i hållbart arbetsliv varit gynnsam, vilket bekräftas av projektets utvärderare för de delar som hittills kunnat följas.

Det är tacksamt att notera att förbundet gällande både individinriktad och strukturövergripande verksamhet fått ett flertal grupper med väldigt nöja projektdeltagare.

### **Summerande analys av förbundets samlade driftsmål och finansiella mål**

Verksamheter har bedrivits med bred geografisk spridning och platserna har fördelats till både kvinnor och män i enlighet med verksamhetsplan. Verksamheterna har gett förutsättningar till flexibla och personligt anpassade lösningar.

Drygt 70% av förbundets kostnader ägnas åt pre-rehabiliterande verksamhet, vilket gör det logiskt att en hög andel deltagare skrivs ut mot fortsatt rehabilitering. Progressionsmätning har under året utvärderats inom projekt PULS och för projektets deltagare kan en tydlig ökning av deras förutsättningar att närma sig arbete påvisats. För flertalet individer kan dock inga framgångar mätas genom SUS-data. Projektets utvärderare betonar att det finns könsskillnader, men att både kvinnor och män har en tydlig progression mot arbete.

Knappt tio procent av förbundets omkostnader avser verksamheter som har till mål att föra individer direkt vidare mot arbete eller studier, varför måluppfyllelse kan påvisas trots ett lågt antal berörda individer. Deltagare i Moves ingick exempelvis i en i dubbel bemärkelse begränsad målgrupp. Aktivitet bekostas till ett fåtal under ett begränsat antal veckor och trots komplex problembild lyckas flera av individerna nå de mål som finns för verksamheten.

Styrelsen bedömer att antalet individer som nyttjat insatserna är i underkant mot vad som är önskat och möjligt, men att de övergripande verksamhetsmässiga mål som satts upp för 2021 i verksamhetsplan för 2021–2023 har uppnåtts.

Ekonomiskt har budgeten följts upp och rapporterats tertialvis till medlemmarna. Förbundet har inte haft några avkastningskrav, vilket är helt i linje med lagstiftningens intention. Genom projektdrift vid sidan av parternas egna tillförda medel har dock förbundets möjliga resurser kunnat ökas med dryga 50% utöver vad förbundets medlemmar tillsammans bekostar.

Att drift sker genom att medlemmarna tillför förbundet personella tjänster och utför verksamhet genom kostnadsneutrala avtal bedöms vara en god grund för kostnadseffektiv drift. De delar av verksamheten som istället är beroende av inköp eller upphandling konkurreras ut.

Eget kapital sett enbart mot medlemmars tillförda medel ligger något högt, men sammanräknat medel för total drift är förbundets eget kapital inom den rekommenderade så kallade trappa som fastställts av nationella rådet. Ekonomin är i balans och förbundets eget kapital skapar handlingsfrihet och medger fortsatt verksamhetsdrift och projektdrift inför 2022. Målet om ett tillräckligt eget kapital och att driva verksamhet inom fastslagna medelsramar har uppfyllts.

Sammantaget finansiella och verksamhetsmässiga resultat bedömer styrelsen att förbundet svarar upp till en god ekonomisk hushållning.

**Balanskravsresultat**

93 tkr	Årets resultat enligt resultaträkningen
- 0 kr	Samtliga realisationsvinster
+ 0 kr	Realisationsvinster enligt undantagsmöjlighet
+ 0 kr	Realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet
-/+ 0 kr	Orealiserade vinster och förluster i värdepapper
+/- 0 kr	Återföring av orealiserade vinster och förluster i värdepapper
= 93 tkr	Balanskravsresultat

## 1.6 Väsentliga personalförhållanden

Förbundet har inga egna anställda men kansliet bemannas med följande tjänster:

Förbundschef ansvarar för förbundets övergripande förvaltning enligt styrelsens anvisningar, och har i detta stöd av en biträdande. Projektledare har delansvar för de respektive projekt som de företräder. Ekonom och Administratör hanterar den många gånger omfattande redovisning som projekt medför. Därutöver finns projektmedarbetare med olika uppdrag inom respektive projekt. Både hel- och deltidsarbete förekommer bland de åtta kvinnor och en man som arbetar för gemensam övergripande administration och projektdrift. Förbundet har köpt tjänster i enlighet med sina antagna riktlinjer för rekrytering av personal. Framst köps tjänster genom olika kommuner i området och ett projekt handhas genom Region Västra Götaland.

Förbundets styrelse är inte formell arbetsgivare, men ett arbetsmiljöansvar följer med kansliets drift. Förbundet hyr för kansliet lokaler genom en extern hyresvärd och har därmed egna ytor för kontor och mindre möten, utbildningar etc.

## 1.7 Förväntad utveckling

Förbundet har över åren tagit till sig och arbetat vidare med evidensbaserade metoder samt drivit projekt för att stärka deltagare och strukturövergripande utveckling. Både metodutvecklingsarbete och projektdrift kommer att fortsätta vid sidan av den basverksamhet som finns i varje kommun och som är grunden till att utvecklingsprojekt kan bedrivas i förbundsregi.

Projekt "Puls" är ett treårigt PO2projekt och liksom PO1projektet "PR-Hälsa i hållbart arbetsliv" pågår det till 2022-02-28. Genom SKR drivs ESF-projektet Moves som efter en förlängning pågår fram till halvårsskiftet 2022. Ytterligare socialfondsmedel kommer förbundet till del genom Leader-Sjuhärad som finansiär till undersköterske-utbildningen Män i hälsa.

Under året har förbundet sökt och fått ännu ett projekt beviljat vilket ligger på framtiden att utveckla och förvalta. Det är ytterligare ett ESF-projekt som borgar för en vidareutveckling av Män i hälsa och PR Hälsa i hållbart arbetsliv. Projektet heter PRIA- Positiv riktning i arbetsliv, och förväntas bidra till ytterligare strategiska satsningar som kommer förbundets medlemmar och Sverige i stort till del.

Ekonomiskt innebär projektdrift att mer medel omsätts. Återbetalning görs i efterhand, efter prövning från respektive finansiär. Ofta görs även åtaganden gällande annat än de faktiska utgifter som sker och medfinansiering kan vara större än den kostnadsersättning som kan sökas. Det innebär ekonomiska risker som kan vara mångfalt större än de medel som tillförs. Förbundet har ett tillräckligt eget kapital och har beräknat att kunna bära de risker projektdriften innebär utan att därmed riskera den ordinarie kontinuerliga drift som är förbundets viktiga bas.

Förbundet har under året passerat sina första 10 år och över åren ackumulerat beviljats nära 100 miljoner kr i socialfondsmedel att komplettera medlemmarnas egna medel med. Förväntningen framåt är att dessa medel fortsätter att hållbart medföra utveckling i Sjuhärad

När projektsatsningarna fasas ut förväntas parterna i likhet med tidigare år absorbera och implementera de metoder som utvecklats. En hög andel av dessa är inte kostnadsdrivande när det väl finns kunskap inom respektive organisation, och det förväntas omvänt ge ett tillskott av nyttoeffekter hos de parter som anammar kunskaperna.

## 2. Resultaträkning

	Utfall jan-dec 2021	Utfall jan-dec 2020
<i>Intäkter</i>		
Män i Hälsa	17 325,75	0,00
Positiv Rörelse	3 859 100,00	3 043 422,00
PULS	6 039 544,00	5 675 720,00
Moves	942 852,00	904 722,00
Övriga intäkter	-12,04	-8,09
<b>Summa Verksamhetens intäkter</b>	<b>10 858 809,71</b>	<b>9 623 855,91</b>
<i>Kostnader</i>		
Arvoden	-121 218,00	-126 493,05
Reseersättning	-1 816,25	-3 518,30
Sociala avgifter	-32 546,00	-32 585,00
Övriga Personalkostnader	-1 068 116,85	-1 105 451,78
Verksamhetsanknutna kostnader	-28 152 438,19	-26 569 726,48
Lokalkostnader	-160 124,65	-161 336,16
Övriga kostnader	-261 130,69	-276 281,15
<b>Summa Verksamhetens kostnader</b>	<b>-29 797 390,63</b>	<b>-28 275 391,92</b>
<b>RES1 Verksamhetens nettokostnad</b>	<b>-18 938 580,92</b>	<b>-18 651 536,01</b>
Erhållna bidrag från huvudmännen	19 032 000,00	19 032 000,00
Övriga finansiella intäkter	1 108,80	1 420,91
Övriga finansiella kostnader	-2 002,52	-3 700,08
<b>Summa Finansiella intäkter/kostnader</b>	<b>19 031 106,28</b>	<b>19 029 720,83</b>
<b>RES2 Res före extraordinära poster o spec beslut</b>	<b>92 525,36</b>	<b>378 184,82</b>
Extraordinära intäkter	0,00	0,00
Extraordinära kostnader	0,00	0,00
<b>RES3 ÅRETS RESULTAT</b>	<b>92 525,36</b>	<b>378 184,82</b>

### 3. Balansräkning

	Ingående balans 2021-01-01	Förändring	Utgående balans 2021-12-31	
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<i>Anläggningstillgångar</i>	0,00	0,00	0,00	
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	
<i>Omsättningstillgångar</i>				
Kortfristiga fordringar	4 371 891,00	-38 277,00	4 333 614,00	Not 1
Likvida medel	8 192 871,34	2 613 249,93	10 806 121,27	Not 2
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>12 564 762,34</b>	<b>2 574 972,93</b>	<b>15 139 735,27</b>	
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>12 564 762,34</b>	<b>2 574 972,93</b>	<b>15 139 735,27</b>	
<b>EGET KAPITAL, AVS. och SKULDER</b>				
<i>Eget kapital</i>				
Eget kapital	3 750 414,13	0,00	3 750 414,13	
Periodens resultat		92 525,36	92 525,36	
<b>Summa Eget kapital</b>	<b>3 750 414,13</b>	<b>92 525,36</b>	<b>3 842 939,49</b>	
<i>Skulder</i>				
Kortfristiga skulder	8 814 348,21	2 482 447,57	11 296 795,78	Not 3
<b>Summa skulder</b>	<b>8 814 348,21</b>	<b>2 482 447,57</b>	<b>11 296 795,78</b>	
<b>SUMMA EGET KAPITAL, AVS.oSKULDER</b>	<b>12 564 762,34</b>	<b>2 574 972,93</b>	<b>15 139 735,27</b>	

### 4. Kassaflödesanalys

	2021	2020
<i>Löpande verksamhet</i>		
Årets resultat	92 525,36	378 184,82
<b>Kassaflöde från löpande verksamhet</b>	<b>92 525,36</b>	<b>378 184,82</b>
<i>Förändring av rörelsekapital</i>		
Kortfristiga fordringar	38 277,00	-576 736,00
Kortfristiga skulder	2 482 447,57	2 060 426,38
Överlåtelse inkomster		
<b>Förändring av rörelsekapital</b>	<b>2 520 724,57</b>	<b>1 483 690,38</b>
<i>Investeringar</i>		
Investeringar	0	0
<b>Investeringsnetto</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Finansieringar</i>		
Långfristiga fordringar	0	0
Långfristiga skulder	0	0
<b>Finansieringsnetto</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL</b>	<b>2 613 249,93</b>	<b>1 861 875,20</b>

## 5. Driftsredovisning

Förbundets medlemsbudget för 2021 omfattar 19 032 tkr plus extern projekt drift.

Även detta år har vissa omkostnader ställts in/skjutits fram till följd av Coronarestriktioner.

Ett antal utbildningar har prioriterats och bokats i ett slutskede av året med planerat slutförande i början av nästkommande år och förbundet har inte till fullo utfört all beräknad projektverksamhet.

Belopp tkr	Utfall 2021			Budget 2021	Avvikelse 2021	Utfall 2020		
	Intäkt	Kostnad	Netto	Netto*	Utfall- Budget netto	Intäkt	Kostnad	Netto
Ordinarie	19 032	-18 939	93	0	93	19 032	-18 654	378
Projekt	10 859	-10 859	0	0	0	9 624	-9 624	0
Summa	29 891	-29 798	93	0	93	28 656	-28 278	378

### Uppföljning per kostnadsställe

Nettokostnad och finansnetto i tkr per område		Utfall jan-dec 2021	Budget jan-dec 2021	Avvikelse jan-dec 2021
1001	Styrelse (arvoden, konferenser, bilers etc)	-163	-180	17
1003	Gemensamma kostnader (revision, SUS, ek service)	-129	-160	31
1010	Kansli (personal, hyra, IT, informationdiv mtrl)	-1 352	-1 322	-30
3001	Aktiv Kraft Borås	-4 700	-4 700	0
3004	Kartläggning språksvaga	-176	-300	124
3005	Utbildning/Utveckling	-403	-200	-203
3006	Gröna Vägen Framåt	-1 996	-2 000	4
3008	Aktiv Kraft Mark	-2 370	-2 370	0
3011	Aktiv Kraft Bollebygd	-650	-650	0
3013	Aktiv Kraft Svenljunga och Tranemo	-1 548	-1 550	2
3016	Aktiv Kraft Ulricehamn	-1 650	-1 650	0
3018	Aktiv Kraft Vårgårda	-800	-800	0
3019	Aktiv Kraft Herrljunga	-650	-650	0
3045	Studiesteget i Borås	-700	-700	0
	Medfinansiering till ESF Projekt	-1 650	-1 800	150
<b>Summa</b>		<b>-18 939</b>	<b>-19 032</b>	<b>93</b>

När budgeten beslutades var avsikten ett +/- 0 resultat, inräknat att tillskjuta 1,8 miljoner till pågående ESF-projekt. Medfinansiering till ESF-projekt är lägre än budgeterat och förbundet gör ett positivt resultat på 93 tkr. Intäkter har bokats upp med avdrag för osäkerhet i kostnadstäckning och föregående års uppbokningar av medfinansiering kvarstår för att kunna täcka åtaganden inom projekten utan att belasta förbundets kapital negativt. Projekten har ännu inte slutredovisats.

Nettokostnad och finansnetto i tkr per område		Utfall jan-dec 2021
3041	Moves, Faktiska	-230
3042	Moves, Schablonbaserade	-1 443
3046	Leader Män i hälsa	-172
3047	Positiv Rörelse -faktiska	-1 303
3048	Positiv Rörelse -Schablonbaserade	-1 996
3049	Puls	-7 365
	varav förbundet medfinansierar	1 650
<b>Summa</b>		<b>-10 859</b>

(Förbundets redovisning ovan omfattar endast direkta penningflöden och inte upparbetad medfinansiering i form av deltagartid eller andra värden som tillförts inom projekten.)

## 6. Noter

### 6.1 Noter Redovisningsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med lagen (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning i tillämpliga delar.

#### Revisorskostnader

Enligt 9 kap. 13 § LKBR ska en upplysning lämnas om den sammanlagda kostnaden för de kommunala revisorernas granskning av bokföring, delårsrapport och årsredovisning.

Den sammanlagda kostnaden för revisorernas granskning i årsredovisningen är

	2021	2020
Kommunal granskning, förtroendevald och biträden:	35349	38737
Statlig granskning:	28 000	28 000

### 6.2 Noter Resultaträkning

<b>Not 1 Övriga intäkter</b>	<i>Jan-dec 2021</i>	<i>Jan-dec 2020</i>
3740 Öres- och kronutjämning	-12,04	-8,09
<b>Summa:</b>	<b>-12,04</b>	<b>-8,09</b>

<b>Not 2 Verksamhetsanknutna kostnader</b>	<i>Jan-dec 2021</i>	<i>Jan-dec 2020</i>
5538 Verksamhetsanknutna IT-kostnader	-14 234,55	-76 652,67
5539 Övriga verksamhetsanknutna tjänster	-26 851 629,29	-23 804 175,90
5540 Övriga verksamhetsanknutna kostnader	-109 399,21	-1 852 328,68
5542 Verksamhetsanknutna resekostnader	-242 194,61	-108 044,66
5544 Verksamhetsank. utbildn./kurs /konferenskostn.	-716 160,33	-702 429,87
5545 Verksamhetsanknutna trycksaker	-218 820,20	-20 992,50
5548 Verksamhetsanknutna telefonkostnad, mobil	0	-5 102,20
<b>Summa:</b>	<b>-28 152 438,19</b>	<b>-26 569 726,48</b>



<b>Not 3</b> Övriga kostnader	Jan-dec 2021	Jan-dec 2020
6230 Datakommunikation	-32 774,15	-12 473,53
6412 Möbler	0	-6 800,00
6351 Konstaterade förluster på kundfordringar	-2 500,00	0
6419 Övriga förbrukningsinventarier	-26 550,00	-8 999,09
6451 Kontorsmaterial	-10 902,40	-5 195,99
6471 Trycksaker	0	-700
6911 Kostnader för information	-8416,2	-9 202,70
7071 Representation (ej personal)	-31,15	-1 923,93
7212 Tele, mobil	-5 733,45	-17 957,27
7541 IT-tjänster	-5 809,66	-9 237,50
7551 Konsultarvoden spec utredn	-69 151,76	-90 939,50
7599 Övriga tjänster	-82 886,17	-85 280,10
7619 Övriga kostnader	-16 375,75	-27 571,54
<b>Summa:</b>	<b>-261 130,69</b>	<b>-276 281,15</b>

### 6.3 Noter balansräkning

	UB 2021-12-31	UB 2020-12-31
<i>Not 1: Kortfristiga fordringar</i>		
1511 Kundfordringar	1 569 750,00	2 543 384,00
1610 Kortfristiga fordringar hos ledamöter	145,00	0
1687 Redovisningskonto, Ludvikamoms	63 808,00	75 296,00
1712 Upplupna intäkter	2 699 911,00	1 753 211,00
<b>Summa:</b>	<b>4 333 614,00</b>	<b>4 371 891,00</b>
<i>Not 2: Likvida medel</i>		
1920 Plusgiro Nordea	25 338,60	9 173,87
1930 Bankgiro Swedbank	8 561 998,90	5 966 022,50
1970 Företagskonto	2 218 783,77	2 217 674,97
<b>Summa:</b>	<b>10 806 121,27</b>	<b>8 192 871,34</b>
<i>Not 3: Kortfristiga skulder</i>		
2411 Leverantörsskulder	4 571 929,38	5 610 966,97
2991 Upplupna kostnader	6 724 866,40	3 203 381,24
<b>Summa:</b>	<b>11 296 795,78</b>	<b>8 814 348,21</b>

## 7. Styrelsens underskrift

Vi intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt kostnader, intäkter och förbundets ekonomiska ställning. (Uppdraget som ledamot är ett personligt mandat och underskrift sker därför inte i egenskap av representant för en myndighet, utan från personens roll i Samordningsförbundets styrelse, därav parenteser nedan)

Borås 2022- 01 - 25

.....  
**Sofia Sandäng**  
Ordförande  
(Försäkringskassan)

.....  
**Cecilia Andersson**  
Vice Ordförande  
(Västra Götalandsregionen)

.....  
**Gunilla Blomgren**  
Ledamot  
(Kommunerna; Tranemo kommun)

.....  
**Jonas Ryhr**  
Ledamot  
(Arbetsförmedlingen)

**Revisorerna**  
**Sjuhärads Samordningsförbund**

**Till**  
Förbundsstyrelsen i Sjuhärads Samordningsförbund  
Kommunfullmäktige i samtliga medlemskommuner i  
Sjuhärads Samordningsförbund  
Regionfullmäktige i Västra Götaland

## Revisionsberättelse för Sjuhärads Samordningsförbund år 2021

---

Mitt uppdrag är att granska räkenskaperna, årsredovisningen och förbundsstyrelsens förvaltning i Sjuhärads Samordningsförbund (organisationsnummer 222000 – 2105) för verksamhetsåret 2021. Uppdraget är vidare att pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande och om den interna kontrollen är tillräcklig.

Förbundsstyrelsen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll. Revisorns ansvar är att pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande och om den interna kontrollen som görs är tillräcklig.

Granskningen har utförts enligt lag om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser, kommunallagen, lag om kommunal bokföring och redovisning, God revisionsred i kommunal verksamhet samt rekommendationer från Rådet för kommunal redovisning. Granskningen har genomförts med biträde av sakkunniga och med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning. Till revisionsberättelsen bifogas rapporten Granskning av Sjuhärads Samordningsförbunds Årsredovisning år 2021.

Granskningen visar att förbundets årsredovisning i huvudsak är upprättad i enlighet med de krav som finns för resultat- och balansräkning. Jag bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt ger en rättvisande bild av Sjuhärads samordningsförbunds resultat och ställning. Jag bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt har upprättats i enlighet med LKBR och god redovisningssed. Vid granskningen har det framkommit att specifikationer och uppbokningar inte finns specificerade i tillräcklig omfattning men specifikationerna finns i sidoordnad form.

Årsredovisningens struktur, modell för analys av finansiell utveckling och ställning samt den ekonomiska redovisningen av verksamheten är i huvudsak god. Kassaflödesanalysen är uppställd enligt RKR R13 Kassaflödesanalys och överensstämmer i allt väsentligt med övriga delar i årsredovisningen.

För helåret 2021 redovisar förbundet ett överskott om 92,5 tkr. Överskottet beror i huvudsak på att alla aktiviteter inte till fullo kunnat genomföras under året.

Sjuhärads Samordningsförbund har i Förbundsordningen beslutat om ett övergripande strategiskt mål. Samordningsförbundet har överlag redovisat vad de gjort under året för att uppnå det övergripande långsiktiga målet. Utöver det övergripande målet har förbundet beslutat om tretton mål. Förbundet redovisar inte i årsredovisningen en bedömning om de mål som satts upp i verksamhetsplan 2021–2023 har uppnåtts eller ej. Förbundet har inte kvantifierat målvärden för de beslutade målen. I årsredovisningen redogörs dock för insatser och resultat utifrån förbundets individinriktade och strukturövergripande insatser. Jag bedömer att Sjuhärads Samordningsförbund till kommande år behöver utveckla målformuleringarnas mätbarhet samt uppföljning och redovisning av måluppfyllelsen. Jag noterar att en ny verksamhetsplan avseende år 2022–2024 är beslutad av Förbundsstyrelsen.

Jag noterar att Sjuhärads Samordningsförbunds verksamhetsplan och årsredovisning 2021 båda har en skrivning om god ekonomisk hushållning. Jag konstaterar att förbundet uppnår sina två finansiella mål. Förbundets samlade bedömning är att verksamheten når såväl de finansiella som verksamhetsmässiga målen och att kraven för god ekonomisk hushållning därmed kan anses vara uppfyllda. Min bedömning är att förbundets ställningstagande avseende god ekonomisk hushållning för året behöver utgå ifrån både de finansiella målen såväl som de verksamhetsmässiga målen. Jag noterar att det saknas en analys av måluppfyllelsen gällande verksamhetsmålen.

Sjuhärads Samordningsförbund har en plan för intern kontroll för 2021 som antagits av Förbundsstyrelsen. Förbundet har antagit en riskanalys som grund för upprättandet av plan för intern kontroll. Styrelsen har genomfört en egen riskanalys men den är inte dokumenterad. Sjuhärads Samordningsförbund redovisar uppföljningen av intern kontroll löpande på tre styrelsemöten under året. Uppföljning av den interna kontrollen är beslutad av Förbundsstyrelsen 25 januari 2022.

Jag bedömer att Sjuhärads Samordningsförbund inom ramen för årsredovisningen redogör för väsentliga händelser och lämnar genom sin förvaltningsberättelse en översiktlig redogörelse över hur förbundets verksamhet utvecklats under året. Med utgångspunkt i att Samordningsförbundet i årsredovisningen för 2021 redogör för genomförda aktiviteter i syfte att uppnå Förbundsstyrelsens fastställda mål bedömer jag att redovisningen av verksamhetsresultaten i huvudsak är förenlig med de mål som Förbundsstyrelsen fastställt. Jag förordar att man till nästkommande år utvecklar verksamhetsplanen med mätbara verksamhetsmål som bör följas upp i årsredovisningen.

Den interna kontrollen bedöms som tillräcklig.

Jag tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet för år 2021.

**BORÅS 2022-02-10**

*Bo-Lennart Bäcklund*  
*Revisor för medlemskommunerna och Västra Götalandsregionen*

**Bilaga:**

Rapport Granskning av Sjuhärads Samordningsförbunds Årsredovisning år 2021.

# Granskning av Sjuhärads Samordningsförbunds Årsredovisning 2021

Revisionskontoret. Borås

**Rapport**

Anna Sandström  
Anna Duong

20  
21

## Innehåll

<b>1 INLEDNING</b>	<b>3</b>
1.1 Syfte och revisionsfrågor	3
1.2 Avgränsningar	4
1.3 Revisionskriterier	4
1.4 Ansvarig nämnd/styrelse	4
1.5 Metod	5
1.6 Projektorganisation	5
<b>2 GRANSKNINGSRESULTAT</b>	<b>6</b>
2.1 Årsredovisning	6
2.2 Förvaltningsberättelse	6
2.3 Redovisningsprinciper	7
2.4 Resultaträkning	7
2.4.1 Ekonomiskt resultat	7
2.4.2 Verifikationer och stickprov	7
2.5 Balansräkning	8
2.6 Kassaflödesanalys	8
2.7 Drift- och investeringsredovisning	8
2.8 Balanskrav	8
2.9 Rättvisande räkenskaper och god redovisningssed	8
2.10 Bedömning av Förbundsstyrelsens mål med betydelse av god ekonomisk hushållning	9
2.11 Övriga iakttagelser	9
2.12 Måluppfyllelse	9
2.13 Intern kontroll	11
<b>3 SAMMANFATTANDE BEDÖMNING</b>	<b>11</b>

## 1 Inledning

Enligt kommunallag (2017:725) ska förbundets revisorer pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande och om den interna kontrollen är tillräcklig. Revisorerna ska även bedöma om årsredovisningen är förenligt med de mål och prioriterade insatser som Förbundsstyrelsen beslutat i verksamhetsplanen för år 2021.

Granskningen sker utifrån ett risk- och väsentlighetsperspektiv. Granskning av årsredovisningen inklusive verksamhetsmässigt resultat/måluppfyllelse har genomförts av Borås Stads revisionskontor och redovisas i innevarande rapport.

Årsredovisningen och revisorernas bedömning ska behandlas av respektive medlemskommuns Kommunfullmäktige samt Regionfullmäktige i Västra Götalandsregionen. Syftet är bland annat att ge Kommunfullmäktige och Regionfullmäktige underlag för uppföljning och styrning av den fortsatta verksamheten, så att god ekonomisk hushållning kan säkerställas. Det är även ett underlag för respektive fullmäktiges ansvarsprövning av Sjuhärads Samordningsförbund. Ställningstagandena i revisorernas revisionsberättelse utgår från en samlad bedömning av all den granskning av förbundets verksamhet som har genomförts under året.

### 1.1 Syfte och revisionsfrågor

Syftet med granskningen är att den ska vara ett underlag till revisorernas ställningstagande i revisionsberättelsen gällande ansvarsfrihet. Granskningen sker utifrån ett risk- och väsentlighetsperspektiv. Denna styr vilka Rekommendationer från Rådet för Kommunal Redovisning (RKR) som används i granskningen.

Granskningen ska besvara följande revisionsfrågor:

- Är årsredovisningen upprättad enligt gällande lag om kommunal bokföring och redovisning (LKBR), gällande rekommendationer från RKR samt i enlighet med god redovisningssed?
  - Lämnar årsredovisningen upplysning om verksamhetens utfall, verksamhetens finansiering och den ekonomiska ställningen? (med verksamhetens utfall avses utfallet i förhållande till fastställda mål och ekonomiska ramar)
  - Är räkenskaperna i allt väsentligt rättvisande?
- Ger årsredovisningen en rättvisande bild av resultatet för förbundet?
- Har balanskravet uppfyllts?
  - Har verksamheten bedrivits på ett sätt som gör att förbundsstyrelsens beslutade mål, finansiella likväl som verksamhetsmässiga, för god ekonomisk hushållning uppnåtts?
- Granskningen kommer även avse nedanstående områden:
  - Förvaltningsberättelse (inkl. drift- och investeringsredovisning)
  - Resultaträkning.
  - Kassafödesanalys.
  - Balansräkning.
  - Väsentliga personalförhållanden.
  - Intern kontroll.

### *Granskning av verksamheten*

I årets granskning har revisorerna beslutat om en särskild bevakning av förbundets verksamhetsmål i förhållande till förbundets uppställda mål för god ekonomiskt hushållning. Bevakningen avser i huvudsak:

- Uppföljning och kontroll av förbundets verksamhetsmål.
- Utvärdering av genomförda rehabiliteringsinsatser.
- Uppföljning och kontroll av pågående projekt.
- Rapportering och uppföljning till styrelsen.

## 1.2 Avgränsningar

Avgränsningar finns i samband med Sjuhärads Samordningsförbunds storlek exempelvis gällande väsentliga personalförhållanden.

## 1.3 Revisionskriterier

Granskningen har utförts enligt lag om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser (2003:1210), kommunallag (2017:725), lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR), God revisionssed i kommunal verksamhet samt rekommendationer från Rådet för kommunal redovisning. Granskningen har utförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge en rimlig grund för bedömning.

Räkenskaperna granskas enligt följande:

- Att redovisningen följer krav på räkenskapsföring enligt 11 kap. kommunallagen, d.v.s. att räkenskaper och årsredovisning upprättats
- Att upplysning lämnats om utfallet, finansieringen av verksamheten och den ekonomiska ställningen vid årets slut
- Att årsredovisningen är upprättad med iakttagande av god redovisningssed. God redovisningssed innebär att redovisningsskyldiga i första hand ska följa lagar och rekommendationer och i övriga fall, då det inte finns någon specifik regel, tillämpa god sed
- Att redovisningen är materiellt rätt (alla tillgångar och skulder existerar och avser Sjuhärads Samordningsförbund)
- Att redovisningen är rätt periodiserad (alla intäkter och kostnader avser redovisningsåret)

Övriga delar har granskats översiktligt i syfte att bedöma om de uppgifter som ska ingå i årsredovisningen enligt lag och rekommendationer från RKR har lämnats.

## 1.4 Ansvarig nämnd/styrelse

Förbundsstyrelsen i Sjuhärads Samordningsförbund är ansvarig.



### 1.5 Metod

Granskningen grundas på analys av resultat- och balansräkning samt utökad granskning av poster och processer som är av väsentlig betydelse för resultat och ställning. Granskningen innefattar att granska ett urval av underlag och annan information i räkenskapsammandraget samt att pröva de redovisningsprinciper som använts i verksamheten. Planeringen har genomförts med utgångspunkt i en risk- och väsentlighetsanalys, där insatser koncentreras till där risken för väsentliga fel är störst. Därutöver ska granskningen innehålla en bedömning om årsredovisningen är rättvisande, d.v.s. att årsredovisningen inte innehåller fel som påverkar resultat och ställning eller tilläggsupplysningar på ett sätt som kan leda till felaktigt beslutsfattande. Granskningen är genomförd med en kontrollmålsmetodik och ett kvalitetssäkrat systemstöd.<sup>1</sup> Granskning av fakturaunderlag och stickprov av specifikationer har genomförts. Stickprov av konton med större avvikelser under 2021 har utförts.

En genomgång av balanskontona samt rutiner för periodiseringar har genomförts. Vidare har avstämningar, stickprov, bankåtaganden samt kontroll av moms- och skatteredovisning utförts. Granskning av förbundets pensionsåtagande genomförs inte då anställda på kontoret inköps som tjänster i förbundet och pensionsredovisning åligger deras arbetsgivare. Granskning av förbundets investeringsredovisning genomförs inte heller då förbundet inte har några materiella investeringar i den bemärkelsen.

Avstämning har skett med tjänstepersoner vid Sjuhärads Samordningsförbund.

### 1.6 Projektorganisation

Anna Sandström är granskningsledare. Granskningsmedarbetare är Anna Duong.

<sup>1</sup> Revisionskontoret i Borås, Revisionskontoren i Norrköping, Linköping, Gävle, Helsingborg, Malmö och Revisionsenheten i Region Sörmland använder ett gemensamt systemstöd för granskning av delårsbokslut och årsredovisning

## 2 Granskningsresultat

### 2.1 Årsredovisning

Enligt 1 kap. 3 § lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) ska Samordningsförbund upprätta en årsredovisning.

En årsredovisning ska bestå av:

- en resultaträkning,
- en balansräkning,
- en kassaflödesanalys,
- noter,
- en driftredovisning,
- en investeringsredovisning, och
- en förvaltningsberättelse

Revisionskontoret bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt ger en rättvisande bild av förbundets resultat och ställning. Årsredovisningen saknar en investeringsredovisning. Revisionskontoret bedömer att årsredovisningen, med undantag av investeringsredovisning som inte är aktuellt för förbundet, i allt har väsentligt upprättats i enlighet med den kommunala bokförings- och redovisningslagen och god redovisningssed.

Årsredovisningens struktur, modell för analys av finansiell utveckling och ställning samt den ekonomiska redovisningen av verksamheten är i huvudsak god.

### 2.2 Förvaltningsberättelse

Enligt lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning 11 kap. ska en förvaltningsberättelse innehålla följande delar:

- Utvecklingen av verksamheten
- Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning
- Händelser av väsentlig betydelse
- Förväntad utveckling
- Väsentliga personalförhållanden
- Andra förhållanden av betydelse för styrning och uppföljning
- God ekonomisk hushållning
- Ekonomisk ställning
- Balanskravsresultat

I förvaltningsberättelsen ska information lämnas om viktiga händelser som inträffat under året. Revisionskontoret bedömer att Sjuhärads Samordningsförbunds årsredovisning i huvudsak följer den uppställning som anges i 11 kap. i LKBR. Rubrikerna följer inte exakt den ordning som anges i lagstiftningen.

Revisionskontoret noterar att väsentliga personalförhållanden är undantagna från redovisning då kansliets personal är färre än tio personer enligt undantag i 11 kap. § 6 LKBR.

Revisionskontoret konstaterar att förvaltningsberättelsen i Sjuhärads Samordningsförbunds årsredovisning innehåller en sammanställning av mål, projekt och aktiviteter. I årsredovisningen genomförs en samlad bedömning om att målen för god ekonomisk hushållning uppnås under 2021.

Revisionskontoret bedömer i stort att den information som lämnas i förvaltningsberättelsen ger en rättvisande bild av förbundets resultat och ställning.

## 2.3 Redovisningsprinciper

I årsredovisningen har samma redovisningsprinciper använts som vid föregående bokslut.

## 2.4 Resultaträkning

Enligt 5 kap. 1 § LKBR ska resultaträkning i sammandrag redovisa samtliga intäkter och kostnader under räkenskapsåret.

Revisionskontoret bedömer att resultaträkningen ger en i allt väsentligt rättvisande bild av årets resultat och att noter finns i tillräcklig omfattning och utgör specifikationer av resultaträkningens poster. Resultaträkningen är uppställd enligt LKBR.

### 2.4.1 Ekonomiskt resultat

Sjuhärads Samordningsförbund redovisar ett överskott på 92,5 tkr för perioden 2021-01-01 – 2021-12-31. Överskottet beror i huvudsak att alla aktiviteter inte till fullo kunnat genomföras som planerat under året.

### 2.4.2 Verifikationer och stickprov

Enligt 3 kap. 8 § LKBR ska det finnas en verifikation för varje ekonomisk händelse. Har en kommun eller en region tagit emot en uppgift om den ekonomiska händelsen i en form som anges i 3 kap. 12 § första stycket LKBR, ska denna uppgift användas som verifikation, i förekommande fall kompletterad med uppgifter enligt 3 kap. 9 § LKBR första stycket. Om det behövs med hänsyn till arten av den mottagna verifikationen, får bokföringen i stället grundas på en särskilt upprättad hänvisningsverifikation.

Enligt 3 kap. 9 § LKBR ska verifikationen innehålla uppgifter om när den har sammanställts, när den ekonomiska händelsen har inträffat, vad denna avser, vilket belopp den gäller och vilken motpart den berör. I förekommande fall ska verifikationen även innehålla upplysning om handlingar eller andra uppgifter som har legat till grund för den ekonomiska händelsen samt var dessa finns tillgängliga.

Revisionskontoret har genomfört stickprov på samtliga av förbundets reskontra, totalt har 47 stickprov genomförts. Revisionskontoret noterar att ett tiotal stickprov har behövt kompletteras med sidoordnad bokföring av exempelvis kvitton, syfte/program/deltagare på aktiviteter m.fl. Uppgifterna har levererats på skyndsamt sätt av tjänstepersoner på Sjuhärads Samordningsförbund.

## 2.5 Balansräkning

Enligt 6 kap. 1 § LKBR ska balansräkningen i sammandrag redovisa kommunens eller Samordningsförbundets samtliga tillgångar, avsättningar och skulder samt eget kapital på dagen för räkenskapsårets utgång (balansdagen). Ställda panter och ansvarsförbindelser ska tas upp inom linjen.

Revisionskontoret bedömer att balansräkningen är uppställd enligt LKBR och omfattar tillräckliga noter. Föregående års utgående balanser har överförts rätt som årets ingående balanser. Årets resultat enligt balansräkningen stämmer överens med resultaträkningen. Årets resultat från 2019 och 2020 har ombokats 2021. Revisionskontorets samlade bedömning är att balansräkningen i allt väsentligt ger en rättvisande bild av tillgångar, avsättningar, skulder och eget kapital.

Styrelsen har bedömt att förbundet har ett långsiktigt behov av eget kapital på minst 2 mnkr för att bedriva sin verksamhet. Det egna kapitalet uppgår per den 2021-12-31 till 3,84 mnkr och uppfyller därmed förbundsstyrelsens bedömningar.

## 2.6 Kassaflödesanalys

Enligt 8 kap. 1 § LKBR ska kassaflödesanalysen redovisa kommunens eller Samordningsförbundets in- och utbetalningar under räkenskapsåret. I kassaflödesanalysen ska anges belopp för motsvarande post för det föregående räkenskapsåret.

Revisionskontoret bedömer att kassaflödesanalysen är uppställd enligt RKR R13 Kassaflödesanalys och i allt väsentligt överensstämmer med övriga delar av årsredovisningen.

## 2.7 Drift- och investeringsredovisning

Enligt 10 kap 1-2 §§ LKBR ska driftredovisningen innehålla en redovisning av hur utfallet förhåller sig till den budget som fastställs för den löpande verksamheten. Investeringsredovisningen ska innehålla en samlad redovisning av kommunens eller Samordningsförbundets investeringsverksamhet.

Revisionskontoret noterar att det finns en driftredovisning i Sjuhärads Samordningsförbunds årsredovisning. Förbundet inte har några investeringar och upprättar därmed ingen investeringsredovisning.

## 2.8 Balanskrav

Ett samordningsförbund ska enligt kommunallagen göra en avstämning av balanskravet som redovisas i förvaltningsberättelsen. Eventuella negativa resultat som uppkommer ska enligt kommunallagen regleras inom tre år. Om det föreligger synnerliga skäl finns emellertid möjlighet att inte reglera ett negativt resultat.

Revisionskontoret noterar att förbundet följer LKBR och RKR där balanskravsutredningen i årsredovisningen redovisar ett positivt resultat om 92,5 tkr och är korrekt uppställd.

## 2.9 Rättvisande räkenskaper och god redovisningssed

Enligt 1 kap. 4 § LKBR ska bokföring och redovisning fullgöras på ett sätt som överensstämmer med god redovisningssed.

Bokslutsprocessen har adekvata anvisningar som har informerats i rimlig tid innan bokslutet ska vara genomfört. Huvudsakliga bokslutsjusteringar har bokförts i redovisningssystemet.

## 2.10 Bedömning av Förbundsstyrelsens mål med betydelse av god ekonomisk hushållning

Från och med år 2006 gäller för samtliga kommuner och samordningsförbund att det ska fastställas mål och riktlinjer för god ekonomisk hushållning enligt 11 kap 1 § kommunallagen.

Förvaltningsberättelsen ska innehålla en utvärdering av om målen och riktlinjerna för en god ekonomisk hushållning enligt 11 kap. 6 § första och andra styckena kommunallagen har uppnåtts och följts.

Förbundet har i budget och verksamhetsplan 2021 beslutat om två finansiella mål;

1. Förbundets ekonomi ska vara i balans
2. Förbundet ska uppvisa ett eget kapital på lägst 2 mnkr.

Revisionskontoret noterar att Sjuhärads Samordningsförbunds budget och årsredovisning har en skrivning om god ekonomisk hushållning. Förbundet uppnår de två uppsatta finansiella målen. Förbundets samlade bedömning är att verksamheten når såväl de finansiella som verksamhetsmässiga målen och att kraven för god ekonomisk hushållning därmed kan anses vara uppfyllda.

## 2.11 Övriga iakttagelser

Enligt förbundsordning för Sjuhärads Samordningsförbund § 13 Budget framgår det att budgeten ska innehålla en detaljerad budget för innevarande budgetår samt en plan för ekonomin under den kommande treårsperioden.

Revisionskontoret noterar att budget och verksamhetsplan 2021 innehåller budget för åren 2019-2021, dock saknas budget för år 2022.

## 2.12 Måluppfyllelse

### Sjuhärads Samordningsförbunds målarbete

Sjuhärads Samordningsförbunds förbundsordning utgör grunden för förbundets verksamhet och fastställs av respektive medlemskommun/regions fullmäktige. Förbundsstyrelsen har beslutat om det övergripande målet; Effektiv användning av samhällets resurser genom samordnande bedömningar och insatser. Förbundets verksamhet ska vara välkänd externt och inom parternas organisationer.<sup>2</sup>

Utöver det övergripande målet har förbundet i Verksamhetsplan 2021-2023 fastställt följande tretton mål för förbundet:<sup>3</sup>

- För verksamheterna:
  - *aktiviteter med verkningsfulla metoder och rutiner som är tillgängliga, jämställda och icke-diskriminerande samt har tydlig styrning, mätbara ekonomiska ramar och kvantitativa mål.*
  - *Ökad samverkan mellan parterna.*

<sup>2</sup> Verksamhetsplan 2020-2022, kap. 3, sid 4

<sup>3</sup> Ibid.

- För samhället:
  - *Minskad ohälsa och minskad andel personer i arbetsför ålder som är beroende av offentlig försörjning.*
  - *Fler förvärvsarbetar.*
- För individen:
  - *Förberedande,*
    - *Ökad aktivitetsförmåga och delaktighet i samhället*
    - *Ökad självkänsla och självförtroende*
    - *Förbättrad hälsa och livskvalitet*
  - *Kartläggande,*
    - *insikt om hinder/begränsningar, resurser/förutsättningar och aktivitetsförmåga*
    - *ökad möjlighet till att överbrygga svårigheter och öka aktivitetsförmåga*
  - *Rehabilitering till arbet/studier,*
    - *ökad grad av långsiktigt hållbar egenförsörjning genom arbete eller studier*
    - *ökad disponibel inkomst*
  - *Förebyggande*
    - *behålla egenförsörjning, aktivitetsförmåga och delaktighet i samhället*
    - *behålla eller öka hälsa och livskvalitet*

Uppföljning av måluppfyllelse: *Insatser rapporteras med in- och utflöden samt resultat i SUS (sektorsövergripande uppföljningssystem), mätning av progression mot arbete tillämpas för projekten, vissa verksamheter använder enkäter för ytterligare uppföljning av mjuka värden, utförare av aktiviteter lämnar in självvärderingsrapport vid årets slut samt att syfte ska finnas mellan insatser och resultat.*

Förbundet redovisar deltagare och resultat av insatser. Merparten av deltagare skrivs ut mot fortsatt rehabilitering och till följd av sjukdom avslutas en viss procent. Bland deltagare som skrivits ut efter verksamhet minskar försörjningsstödet. I kvantitativa mått har antalet förvärvsarbetande ökat från 11 personer till 30 och studerande från 19 personer till 35 personer.

I verksamhetsplan och årsredovisning finns inga kvantitativa mål angivna.

Gällande kvalitativa mål anger förbundet i årsredovisningen att effekterna av strukturövergripande insatser är bra. Såväl personal som deltagare uppger att de metoder, exempelvis progressionsmetoden, som de fått ta del av tillför värden som troligen annars inte nåtts. Inga konkreta sammanställningar av dessa enkäter/utvärderingar finns angivna i årsredovisningen. Sammanställningar av dessa delar finns istället i en sidoordnad redovisning.

Förbundet har i årsredovisningen redovisat vad de gjort för att uppnå sitt övergripande strategiska mål och om Förbundet nått målet under verksamhetsåret. Samordningsförbundet har också i huvudsak redogjort för de olika projektens måluppfyllelse avseende deras egna övergripande mål.

Förbundet redovisar inte i årsredovisningen en bedömning om de mål som satts upp i verksamhetsplan 2021-2023 har uppnåtts eller ej. Förbundet har inte kvantifierat målvärden för de beslutade målen. I årsredovisningen redogörs dock för insatser och resultat utifrån förbundets individinriktade och strukturövergripande insatser. Revisionskontoret noterar att en ny omarbetad verksamhetsplan från år 2022-2024 är beslutad den 24 november 2021 av Förbundsstyrelsen.

**Sammanfattningsvis** konstateras att Sjuhärads Samordningsförbund överlag har redovisat vad de gjort under året för att uppnå det övergripande långsiktiga målet. Utöver det övergripande målet har förbundet beslutat om tretton mål. Förbundet redovisar inte i årsredovisningen en bedömning om de mål som satts upp i verksamhetsplan 2021-2023 har uppnåtts eller ej. Förbundet har inte kvantifierat målvärden för de beslutade målen. I årsredovisningen redogörs dock för insatser och resultat utifrån förbundets individinriktade och strukturövergripande insatser.

### 2.13 Intern kontroll

Förbundsstyrelsen ska se till att verksamheten bedrivs i enlighet med förbundsordning samt verksamhetsplan. Förbundsstyrelsen för Sjuhärads Samordningsförbund har vidare ansvar för att den interna kontrollen är tillräcklig samt att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Sjuhärads Samordningsförbund har en plan för intern kontroll för 2021 som antagits av Förbundsstyrelsen den 2 februari 2021. Förbundsstyrelsen har genomfört en egen riskanalys som legat till grund för internkontrollplanen.

Sjuhärads samordningsförbund har genomfört löpande uppföljning av den interna kontrollen och rapporterat till Förbundsstyrelsen tre gånger under året. Uppföljning av den interna kontrollen är beslutad av Förbundsstyrelsen 25 januari 2022.

Den interna kontrollen bedöms som tillräcklig.

## 3 Sammanfattande bedömning

I granskning av Sjuhärads Samordningsförbunds årsredovisning ska revisorerna i huvudsak utgå ifrån lag om finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser, kommunallagen, lag om kommunal bokföring och redovisning, rekommendationer från Rådet för kommunal redovisning och God redovisningssed. Revisorerna ska bedöma om resultatet i redovisningen är förenligt med de mål som Förbundsstyrelsen beslutat om. Ett viktigt underlag för revisorerna är Förbundsstyrelsens analys i förvaltningsberättelsen. Revisorernas bedömning baseras på en genomgång av styrelsens redovisning och analys i årsredovisning och bokslut samt de kontroller som utförs av olika underlag. Den interna kontrollen bedöms utifrån riskanalys, plan för intern kontroll samt dess uppföljning. I den sammanfattande bedömningen ingår i förekommande fall också granskningsresultat från granskning av bevakningsområden och de fördjupade granskningar som har varit riktade mot förbundet under året.

Granskningen visar att förbundets årsredovisning i huvudsak är upprättad i enlighet med de krav som finns för resultat- och balansräkning. Revisionskontoret bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt ger en rättvisande bild av Sjuhärads samordningsförbunds resultat och ställning. Revisionskontoret bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt har upprättats i enlighet med LKBR och god redovisningssed. Vid granskningen har det framkommit att specifikationer och uppbokningar inte finns specificerade i tillräcklig omfattning men specifikationerna finns i sidoordnad form.

Årsredovisningens struktur, modell för analys av finansiell utveckling och ställning samt den ekonomiska redovisningen av verksamheten är i huvudsak god. Kassaflödesanalysen är uppställd enligt RKR R13 Kassaflödesanalys och överensstämmer i allt väsentligt med övriga delar i årsredovisningen.

För helåret 2021 redovisar förbundet ett överskott om 92,5 tkr. Överskottet beror i huvudsak på att alla aktiviteter inte till fullo kunnat genomföras under året.

Sjuhärads Samordningsförbund har i *Förbundsordningen* beslutat om ett övergripande strategiskt mål. Samordningsförbundet har överlag redovisat vad de gjort under året för att uppnå det övergripande långsiktiga målet. Utöver det övergripande målet har förbundet beslutat om tretton mål. Förbundet redovisar inte i årsredovisningen en bedömning om de mål som satts upp i verksamhetsplan 2021–2023 har uppnåtts eller ej. Förbundet har inte kvantifierat målvärden för de beslutade målen. I årsredovisningen redogörs dock för insatser och resultat utifrån förbundets individinriktade och strukturövergripande insatser. Revisionskontoret bedömer att Sjuhärads Samordningsförbund till kommande år behöver utveckla målformuleringarnas mätbarhet samt uppföljning och redovisning av målpuppfyllelsen. Revisionsnoterar att en ny verksamhetsplan avseende år 2022–2024 är beslutad av Förbundsstyrelsen.

Revisionskontoret noterar att Sjuhärads Samordningsförbunds verksamhetsplan och årsredovisning 2021 båda har en skrivning om god ekonomisk hushållning. Revisionskontoret konstaterar att förbundet uppnår sina två finansiella mål. Förbundets samlade bedömning är att verksamheten når såväl de finansiella som verksamhetsmässiga målen och att kraven för god ekonomisk hushållning därmed kan anses vara uppfyllda. Revisionskontorets bedömning är att förbundets ställningstagande avseende god ekonomisk hushållning för året behöver utgå ifrån både de finansiella målen såväl som de verksamhetsmässiga målen. Revisionskontoret noterar att det saknas en analys av målpuppfyllelsen gällande verksamhetsmålen.

Sjuhärads Samordningsförbund har en plan för intern kontroll för 2021 som antagits av Förbundsstyrelsen. Förbundet har antagit en riskanalys som grund för upprättandet av plan för intern kontroll. Styrelsen har genomfört en egen riskanalys men den är inte dokumenterad. Sjuhärads Samordningsförbund redovisar uppföljningen av intern kontroll löpande på tre styrelsemöten under året. Uppföljning av den interna kontrollen är beslutad av Förbundsstyrelsen 25 januari 2022.

Revisionskontoret bedömer att Sjuhärads Samordningsförbund inom ramen för årsredovisningen redogör för väsentliga händelser och lämnar genom sin förvaltningsberättelse en översiktlig redogörelse över hur förbundets verksamhet utvecklats under året. Med utgångspunkt i att Samordningsförbundet i årsredovisningen för 2021 redogör för genomförda aktiviteter i syfte att uppnå Förbundsstyrelsens fastställda mål bedömer Revisionskontoret att redovisningen av verksamhetsresultaten i huvudsak är förenliga med de mål som Förbundsstyrelsen fastställt. Revisionskontoret förordar att man till nästkommande år utvecklar verksamhetsplanen med mätbara verksamhetsmål som bör följas upp i årsredovisningen.

Den interna kontrollen bedöms som tillräcklig.

Borås 2022-02-10

---

*Andreas Ekelund,*  
*Revisionschef, Revisionskontoret*  
*Borås Stad*

---

*Anna Sandström*  
*Certifierad kommunal yrkesrevisor, Revisionskontoret*  
*Borås Stad*





BORÅS  
STAD

REVISIONSKONTORET

**Besöksadress** Sturegatan 42 **Postadress** 501 80 Borås  
**Telefon** 033-35 71 56 **E-post** revisionskontoret@boras.se  
**Webbplats** boras.se/stadsrevisionen



# Revisionsberättelse

för Sjuhärads Samordningsförbund, org. nr 222000-2105

## Rapport om årsredovisningen

### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Sjuhärads Samordningsförbund för år 2021.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med lagen om kommunal bokföring och redovisning och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av förbundets finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat för året enligt lagen om kommunal bokföring och redovisning. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att resultaträkningen och balansräkningen för förbundet fastställs.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till förbundet enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt lagen om kommunal bokföring och redovisning. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av förbundets förmåga att fortsätta verksamheten. Den upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen avser att likvidera förbundet, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

### Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt god revisionssed använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av förbundets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.

- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om förbundets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett förbund inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

20



## Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar samt förbundsordning

---

### Uttalande

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Sjuhärads Samordningsförbund för år 2021.

Vi tillstyrker att styrelsens ledamöter beviljas ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Vi bedömer även sammantaget att styrelsen i Sjuhärads Samordningsförbund har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt och att den interna kontrollen har varit tillräcklig samt att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som är uppställda.

---

### Grund för uttalande

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till förbundet enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

---

### Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen.

---

### Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet mot förbundet.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet mot förbundet.

Som en del av en revision enligt god revisionsssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för förbundets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet.

Jönköping den 10 februari 2022

KPMG AB

Lisa Tenggren

Auktoriserad revisor



## Förslag till reglemente avseende arvode och ersättningar till förtroendevalda i bolag och stiftelse i Herrljunga kommun

### Sammanfattning

Arvodensnivåer för förtroendevalda i Herrljunga kommun för kommande mandatperiod fastställdes av kommunfullmäktige 2022-08-22 (KF § 125/2022-08-22). Motsvarande reglemente om arvode och ersättningar ska även fastställas för förtroendevalda i bolag och stiftelse.

Eftersom arvodesreglementet avseende stiftelsen Herrljunga industrilokaler ska gälla från och med 2023-01-01 bör arvodesreglementet fastställas av kommunfullmäktige före årsskiftet. För bolagen gäller arvodesreglementet från och med ordinarie årsstämma 2023 till och med ordinarie årsstämma 2027.

Inför 2023-01-01 ska kommunfullmäktige – med de nyinrättade arvodesnivåerna för förtroendevalda som grund – fastställa nytt arvodesreglemente för förtroendevalda i bolag och stiftelse i Herrljunga kommun.

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2022-11-10

Förslag till reglemente avseende arvode och ersättningar till förtroendevalda i bolag och stiftelse i Herrljunga kommun.

Kommunfullmäktige § 125/2022-08-22

### Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut:

- Reglementet för arvode och ersättningar till förtroendevalda i bolag och stiftelse i Herrljunga kommun godkänns.

Markus Larsson  
Nämndsamordnare

Expedieras till: Kommunfullmäktige  
För kännedom  
till: Kommunstyrelsen och övriga nämnder



## Bakgrund

Reglementet gällande arvode och ersättningar till förtroendevalda i bolag och stiftelse i Herrljunga kommun upphör att gälla 2022-12-31. En översyn har därför gjorts med förslag på ett reglemente för perioden 2023-01-01--2026-12-31. Översynen har beaktat den förändring som gjordes av arvodesberedningen gällande reglementet för arvoden, ersättningar och bestämmelser för förtroendevalda inför mandatperioden 2023-2026, vilken godkändes vid fullmäktiges sammanträde i augusti 2022 (KF § 125/2022-08-22).

## Ekonomisk bedömning

De fastställda procentsatserna för arvoden och ersättningar till förtroendevalda i bolag och stiftelse är inte förändrade i förslag till reglemente för mandatperioden 2023-2027. Det uppgraderade reglementet omfattar förändringar avseende riksdagens grundarvode, där procentsatserna tidigare utgick från riksdagens fastställda grundarvode 2017-11-01. Förändringen innebär att procentsatserna istället utgår ifrån riksdagens fastställda årsarvode.

## Juridisk bedömning

Kommunfullmäktige fastställer reglementen. Arvodesreglementet uppfyller de krav som kommunallagen ställer.

DIARIENUMMER:	KS 263/2022 910
FASTSTÄLLD:	2015-02-17
VERSION:	4
SENAST REVIDERAD:	2022-12-12
GILTIG TILL:	2026-12-31
DOKUMENTANSVAR:	Kommunstyrelsen

# Reglemente

## *Reglemente om arvode och ersättningar till förtroendevalda i bolag och stiftelse i Herrljunga kommun*

Dokumentet gäller för de kommunala aktiebolagen från ordinarie bolagsstämma 2023 till och med ordinarie bolagsstämma 2027.

Dokumentet gäller för Stiftelsen Herrljunga Industrilokaler 2023-01-01 - 2026-12-31



HERRLJUNGA KOMMUN

*Våga vilja växa!*

## Innehåll

Ingress och Inriktning .....	2
Inledande bestämmelser .....	2
Kommunala bolag och stiftelser .....	2
Arvoden och ersättningar för sammanträden och förrättningar.....	3
Bilaga 1.....	8
Bilaga 2.....	9

## Ingress

Kommunfullmäktige har fastställt vision och övergripande mål för styrelse, bolag, stiftelse och samtliga nämnder.

Visionen och de övergripande målen anger färdriktningen.

Herrljunga kommun

- är en kommun där det är gott att leva!
- är en långsiktigt hållbar kommun!
- har en tydlig och välkomnande VI-känsla!
- har ett dynamiskt och lokalt förankrat näringsliv!
- har en välskött kommunal ekonomi
- arbetar i enlighet med personalpolitiska programmet

## Inriktning

Den kommunala verksamheten utgör en gemensam organisation för medborgarna och ska vara behjälpliga för dem som bor och verkar i vår kommun.

Detta förutsätter att en god samverkan sker såväl mellan nämnder, förvaltningar bolag och stiftelse.

Denna inställning skall genomsyra all verksamhet.

Kommunfullmäktige fastställer reglemente för kommunstyrelse och nämnder samt andra erforderliga reglementen, bolagsordning och ägardirektiv för bolag och stiftelse.

För bolagen gäller detta reglemente från ordinarie bolagsstämma 2023 till och med ordinarie bolagsstämma 2027.

För stiftelsen gäller detta reglemente verksamhetsåren 2023 till och med 2026.

## Inledande bestämmelser

1. Ersättningar till förtroendevalda i kommunala organ utgår i form av årsarvoden, timarvoden, sammanträdesarvoden, förrättningsarvoden, restidsarvoden, resekostnadsersättningar, ersättning för förlorad arbetsinkomst samt för godkända av uppdraget föranledda utgifter.
2. Samtliga fastställda arvodesnivåer bifogas i särskilt dokument. (Bilaga 1)

## Kommunala bolag och stiftelser

3. Med kommunala bolag och stiftelse avses i dessa riktlinjer;

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 3.1. Nossan Förvaltningsaktiebolag         | Org.nr. 556637-5746 |
| 3.2. Herrljungabostäder AB                 | Org.nr. 556508-0909 |
| 3.3. Herrljunga Elektriska AB              | Org.nr. 556006-9816 |
| 3.3.1. Herrljunga Elkraft AB               | Org.nr. 556525-9206 |
| 3.3.2. Herrljunga Vatten AB                | Org.nr. 556739-5347 |
| 3.3.3. Trollabo Kraft AB                   | Org.nr. 556486-7777 |
| 3.4. Stiftelsen Herrljunga Industrilokaler | Org.nr. 864000-0892 |



## Arvoden och ersättningar för sammanträden och förrättningar

### 4. Årsarvoden/Timarvoden

4.1. Arvodesberäkning är kopplad till riksdagens månatliga grundarvode för ledamöter.

Arvodets storlek beslutas av riksdagens arvodesnämnd, myndighet under riksdagen.

Riksdagens månadsarvode omräknat till årsarvode utgör grunden för beräkning av arvode för bolagens och stiftelsens respektive verksamhetsår 2023 samt till ordförande och styrelseledamöter i kommunens bolag och stiftelse.

Beloppen ska räknas upp årligen i enlighet med riksdagens fastställda arvode för ledamöter per januari. Beloppet ska alltid avrundas till närmast högre kronor.

### 5. Årsarvode för ordförande i bolagsstyrelse och stiftelse (beräknat på riksdagens årsarvode)

5.1. Herrljungabostäder AB	6 %
5.2. Herrljunga Elektriska AB/Herrljunga Vatten AB/ Herrljunga Elkraft AB	8,5 %
5.3. Nossan Förvaltningsaktiebolag	4 %
5.4. Stiftelsen Herrljunga Industrilokaler	4 %

### 6. Arvode för övriga styrelseledamöter i bolag och stiftelse (beräknat på riksdagens årsarvode)

6.1. Ledamöter i Herrljungabostäder AB uppbär ett årsarvode inkluderande sex sammanträden/verksamhetsår.

- Årsarvode utgör 1,39 %

6.2. Ledamöter i Herrljunga Elektriska AB/Herrljunga Vatten AB/Herrljunga Elkraft AB uppbär sammantaget ett årsarvode inkluderande sex sammanträden/verksamhetsår.

- Årsarvode utgör 1,39 %

6.3. Möten därutöver ska timarvode utgå enligt fastställt arvodesreglemente

Timarvode för styrelsesammanträde utgör för Herrljungabostäder AB:

- För första timman utgår 0,031 % av riksdagens fastställda årsarvode.
- För varje därpå påbörjad halvtimme utgår 0,012 % av riksdagens fastställda årsarvode.

Timarvode för styrelsesammanträde utgör sammantaget för Herrljunga Elektriska AB/Herrljunga Vatten AB/Herrljunga Elkraft AB:

- För första timman utgår 0,031 % av riksdagens fastställda årsarvode.
- För varje därpå påbörjad halvtimme utgår 0,012 % av riksdagens fastställda årsarvode.

## 7. Förtroendevald som avgår under mandatperioden

- 7.1. Avgår förtroendevald som uppbär årsarvode under löpande mandatperiod, skall fördelningen av arvodet mellan denne och efterträdaren ske i förhållande till den tid var och en av dem innehaft uppdraget.
- 7.2. Om sådan förtroendevald under en sammanhängande tid som överstiger två månader på grund av sjukdom eller annan anledning blir förhindrad att fullgöra de uppgifter som är förenade med uppdraget, skall denne för den överstigande delen vidkännas avdrag med så stor del av årsarvodet som svarar mot denna tid. Del av månad räknas som hel månad.

## 8. Arvodesbestämmelser

- 8.1. Styrelseordförande uppbär ett årsarvode i enlighet med punkt 5 i detta reglemente.
- 8.2. Förtroendevald styrelseledamot uppbär ett årsarvode på 1,39 % av riksdagens årsarvode vilket inkluderar sex sammanträden/år i enlighet med punkt 6 i detta reglemente.
- 8.3. Förtroendevald uppbär ett timmarvode för sammanträden utöver sex sammanträden per år i enlighet med punkt sex i detta reglemente med den styrelse den förtroendevalde tillhör.
- 8.4. Arvode utgår för varje protokollfört sammanträde eller för sammanträde som sker under motsvarande former utöver de sex sammanträden/år, vilka är inkluderade i styrelseledamöternas årsarvode på 1,39 % av riksdagens årsarvode i enlighet med punkt 6 i detta reglemente.
- 8.5. Till sammanträde hänförs även sammankomster avseende information, inspektion, studiebesök eller andra förekommande möten inom det aktuella kompetensområdet, under förutsättning att protokoll eller likvärdiga anteckningar förs.
- 8.6. Vid sammanträde utom kommunen inräknas restiden i sammanträdestiden.  
Resan/sammanträdet anses därvid påbörjad respektive avslutad vid tidpunkt för avfärd och återkomsten till årsbostaden.
  - För första timman utgår 0,031 % av riksdagens fastställda årsarvode.
  - För varje därpå påbörjad halvtimme utgår 0,012 % av riksdagens fastställda årsarvode.
- 8.7. Om sammanträde utom kommunen sträcker sig över mer än två dagar gäller följande:  
Arvode utgår för mellanliggande dagar med högst 10 x 0,0136 % av riksdagens fastställda årsarvode.

## 9. Förrättningsuppdrag

- 9.1. Förtroendevald uppbär ersättning för förrättning som avser bolagets/stiftelsens angelägenhet.  
Med förrättning avses sådant uppdrag för bolagets/stiftelsens räkning som inte har karaktär av styrelsesammanträde.
- 9.2. Till förrättning räknas bl.a.
  - 9.2.1. kongress, konferens, kursdeltagande, studieresa och informationsmöte
  - 9.2.2. förhandling eller förberedelse till förhandling med personalorganisation eller annan motpart
  - 9.2.3. överläggning med annat kommunalt organ än det som den förtroendevalde tillhör
  - 9.2.4. deltagande i förberedelsearbete till sammanträde, dock inte i sammanträde med partigrupp
  - 9.2.5. överläggning med statliga myndigheter eller kommunala organ

9.2.6. överläggning med icke statliga myndigheter eller icke kommunala organ

9.2.7. utförande av på revision ankommande revisionsuppdrag

9.2.8. protokollsjustering då särskild tid och plats härför angivits

## 10. Förrättningsarvode

- 10.1. Förtroendevald uppbär ersättning för förrättning som avser kommunal angelägenhet.
- 10.2. Ersättning utgår endast för förrättning vilken beslutats i förhand eller i efterhand godkänts av ansvarigt organ.
- 10.3. Vid förrättning inom kommunen utgår timarvode. För första timman utgår 0,031 % av riksdagens fastställda årsarvode. För varje därpå påbörjad halvtimme utgår 0,012 % av riksdagens fastställda årsarvode.
- 10.4. Vid förrättning utom kommunen inräknas restiden i sammanträdestiden. Resan/sammanträdet anses därvid påbörjad respektive avslutad vid tidpunkt för avfärd och återkomsten till årsbostaden. För första timman utgår 0,031 % av riksdagens fastställda årsarvode. För varje därpå påbörjad halvtimme utgår 0,012 % av riksdagens fastställda årsarvode.
- 10.5. Om förrättning utom kommunen sträcker sig över mer än två dagar gäller följande:
  - Arvode utgår för mellanliggande dagar med högst 10 x 0,0136 % av riksdagens fastställda årsarvode.

## 11. Restidsarvode

### 11.1. Sammanträde eller förrättning inom kommunen

För inställelse till sammanträde eller förrättning inom kommunen äger förtroendevald med ett vägvstånd från årsbostaden till sammanträdes-/förrättningsplatsen om minst 5 km, uppbära restidsarvode motsvarande 0,012 % av riksdagens årsarvode för ledamöter per sammanträdes-/förrättningstillfälle.

### 11.2. Vid sammanträde/förrättning utom kommunen inräknas restiden från årsbostaden till sammanträdes-/förrättningsplatsen samt tiden för återresa i mötestiden.

## 12. Reskostnadsersättning

### 12.1. Ersättning för reskostnader vid inställelse till sammanträde/förrättning utgår, om avståndet mellan årsbostaden och sammanträdes-/förrättningsplatsen överstiger 3 km, med belopp per km enligt kommunens bilersättningsavtal.

### 12.2. Vid sammanträde/förrättning utom kommunen äger förtroendevald uppbära resekostnadsersättning enligt kommunens bilersättningsavtal eller billigaste färdväg.

## 13. Ersättning för "PRAKTIK"

### 13.1. Ledamöter i styrelse medges praktik inom det egna bolaget upp till 8 timmar per ledamot och år. Samråd ska ske med berörd personal och chefstjänstemän.

Ersättning belastar bolagets/stiftelsens budget.

## 14. Samordning

14.1. Sammanträdes- och eller förrättningsarvode utgår för ett eller flera sammanträden/förrättningar per dag.

Det sammanlagda beloppet får dock ej överstiga belopp motsvarande 12 timmar per dag.

## 15. Ersättning för förlorad arbetsförtjänst m.m.

15.1 Förtroendevald har rätt till ersättning för förlorad arbetsförtjänst under den tid man behövt ta ledigt för att delta i sammanträde/förrättning. I denna tid inräknas även restid från arbetsplatsen eller bostaden, beroende på varifrån resan påbörjades. Restiden ersätts dock med högst 1 timma per sammanträde /förrättning. Om återresa från sammanträdet/förrättningen sker under tid man behövt ta ledigt, ersätts även verklig restid åter till bostaden eller arbetsplatsen, dock högst med 1 timma.

### 15.1. Beräkningsgrunder

Ersättning för förlorad arbetsförtjänst utgår med belopp per timma som grundar sig på den faktiska inkomstförlusten. Ersättningen utgår för anställd normalt med högst 8 timmar per dag inkl. restid.

Om förtroendevald med schemalagd arbetstid med intyg från arbetsgivaren visar att arbetsförtjänst förlorats för mer än 8 timmar utgår ersättning även för överskjutande tid, dock högst med 12 timmar. Exempel på detta kan vara vid skift- eller nattarbete där den förtroendevalde måste avstå från arbete för att kunna fullgöra ett uppdrag.

Ersättning utgår ej på grund av förluster i sjukpenning eller sjukbidrag.

Egen företagare har rätt till ersättning upp till 8 timmar per dag inkl. restid. Ersättningen grundar sig på styrkt uppgift om inkomstförhållande. Egen företagare kan dock välja att begära ersättning beräknad efter en schablon motsvarande en årsinkomst på 39 % av riksdagens årsarvode.

Med egen företagare menas person som driver näringsverksamhet i form av enskild firma, handelsbolag, kommanditbolag etc. För att person, anställd i aktiebolag där man själv äger aktier, skall räknas som egen företagare, krävs att man själv äger minst 50 % av aktierna.

Ersättning för förlorad arbetsförtjänst utgår till närvarande ej tjänstgörande ersättare.

Förtroendevald med varaktigt funktionshinder har rätt till ersättning för resekostnader som uppkommer när denne fullgör sitt uppdrag. Ersättningen gäller för resekostnader som kan uppstå på grund av att den funktionshindrade ej kan använda allmänna kommunikationsmedel.

## 16. Ersättning för förlorad semesterförmån

16.1. Förtroendevald har rätt till ersättning för styrkt förlorad semesterförmån i samband med fullgörande av uppdrag.

## **17. Ersättning för förlorad pensionsförmån**

17.1. Förtroendevald har rätt till ersättning för styrkt förlorad pensionsförmån i samband med fullgörande av uppdrag.

## **18. Ersättning för förlorad arbetslöshetsförsäkring och föräldrapenning**

18.1. Förtroendevald har rätt till ersättning för styrkt förlorad arbetslöshetsersättning genom arbetslöshetsförsäkring eller föräldrapenning i samband med fullgörande av uppdrag.

## **19. Utbetalning av ersättningar och arvoden**

19.1. Årsarvoden utbetalas med 1/12 varje månad.

19.2. Utbetalning sker i samband med övrig löneutbetalning i bolaget/stiftelsen.

19.3. Underlag för utbetalning av extra arvoden och ersättningar lämnas till bolaget/stiftelsen senast tredje vardagen i utbetalningsmånaden på särskild blankett.

19.4. Utgift i samband med sammanträde/förrättning skall styrkas medelst kvitto eller motsvarande verifikation.

## **20. Trygghetsförsäkring vid arbetsskada (TFA-KL)**

20.1. Trygghetsförsäkring skall av bolaget/stiftelsen tecknas för olycksfall som kan uppkomma i samband med den förtroendevaldes uppdrag samt för färdolycksfall, d.v.s. skador som inträffar vid färd till eller från sådana uppdrag.

## **21. Hjälpmedel**

21.1. Bolag/Stiftelse har rätt att till ordförande i styrelsen ställa hjälpmedel i form av bärbar dator eller läsplatta och mobiltelefon till förfogande.

Dessa hjälpmedel ska återlämnas när uppdraget upphör.

## **22. Tolkning och tillämpning**

22.1. Frågor om tolkning och tillämpning av dessa bestämmelser samt undantag därifrån avgörs av kommunstyrelsen.

**Bilaga 1**

**Årsarvodena och timarvodena för förtroendevalda i bolag och stiftelse Herrljunga kommun, fastställda av kommunfullmäktige 2012 - 12 - 12, i % av riksdagens grundarvode (år).**

Bolagsstyrelse/Stiftelse	Funktion	Årsarvode/Timarvode
Herrljungabostäder AB	Ordförande	6,0 %
Herrljunga Elektriska AB Herrljunga Vatten AB Herrljunga Elkraft AB	Ordförande	8,5 %
Nossan Förvaltningsaktiebolag	Ordförande	4,0 %
Stiftelsen Herrljunga Industrilokaler	Ordförande	4,0 %
Årsarvode för övriga ledamöter i Herrljungabostäder AB resp. Herrljunga Elektriska AB Herrljunga Vatten AB Herrljunga Elkraft AB och Stiftelse Herrljunga Industrilokaler Nossans Förvaltningsaktiebolag	Ledamöter	Årsarvode 1,39 % Inkluderar sex sammanträden /år Möten därutöver ska timarvode utgå enl. fastställt arvodesreglemente
<b>Arvodena övrigt</b>		
Timarvode för sammanträde	1.a timman	0,031 %
Styrelser/nämnder/ fullmäktigeberedning	Därefter påbörjad halvtimma	0,012 %

## **Bilaga 2**

Arbetsuppgifter som utförs av ordförande i styrelse för bolag/stiftelse inom ramen för årsarvodet.

### *Förrättningar inom kommunen*

Styrelsesammanträden

Överläggning med chefstjänsteman eller annan anställd

Genomgång och beredning av ärenden i anledning av sammanträde, förrättning m.m.

Besök i bolaget/stiftelsen för information, utanordning eller påskrift av handling

Kontinuerlig uppföljning av bolagets/stiftelsens arbete och budget

Tillgänglig för allmänheten, telefonsamtal mm

Överläggningar med företrädare för andra kommunala organ eller icke kommunala organ och myndigheter

För ovanstående utgår dock ersättning under förutsättning att särskilt protokoll eller motsvarande handlingar upprättas

Restid i anledning av ovan uppräknade åtgärder

### *Förrättning utom kommunen*

För förrättning utom kommunen utgår ersättning enligt "Riktlinjer för arvoden och ersättningar till förtroendevalda i Herrljunga kommun".

Anmärkning:

Ersättning för förlorad arbetsförtjänst utgår.



TN § 81

DNR TK 293/2022 560

## Renhållningstaxa 2023

### Sammanfattning

Renhållningskollektivet har vid ingången av 2022 ett negativt ackumulerat kapital. Prognosen gällande ekonomiskt utfall för 2022 är enligt budget, som i detta fall är ett prognostiserat underskott.

Inför 2023 föreslås att taxorna gällande slam höjs med 13 procent. Övriga taxor föreslås att höjas med 10 procent där inget annat anges.

Förslag på övriga tillägg och förtydliganden enligt följande:

- § 2.1: Uppehåll i avfallshämtning medför inte automatiskt befrielse från grundavgift.
- § 3.2: Om extra slanglängd medför extra personal, fordon eller annan utrustning har entreprenören rätt att ta ut dessa kostnader på abonnent.
- § 4: Vid avhämtning av större mängder avfall sker detta enligt överenskommelse med entreprenören.
- § 5: Herrljunga kommun har möjlighet att ta ut en administrativ avgift från företag i samband med rapportering av farligt avfall till Naturvårdsverket.
- Taxorna gällande "Avfallslämning till återvinningscentral" föreslås lämnas oförändrade.

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2022-10-13  
Förslag till Renhållningstaxa 2023  
Powerpoint Renhållningstaxa 2023

### Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut:

- Renhållningstaxa 2023 godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige för fastställande.

### Beslutsgång

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

### Tekniska nämndens beslut

1. Renhållningstaxa 2023 godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige för fastställande.

Expedieras till: Kommunstyrelsen



# Förslag Renhållningstaxa 2023



HERRLJUNGA KOMMUN



Vårgårda kommun

## Vanligaste avgift [SEK, inkl. moms]

Kommun	2022	Förslag 2023	Förslag 2023 Slamsugning (2 m3)
Alingsås	3 311	?	
Bollebygd	3 230	3 565	1 196
Borås	2 620	2 830	1 260
Herrljunga	2 000	2 200	1 190
Mark	2 489	2 663	1 054
Svenljunga	3 076	3 307	1 005
Tranemo	2 914	3 205	1 269
Ulricehamn	2 314	2 526	1 035
Vårgårda	2 000	2 200	1 183



2022

Ingående ackumulerat negativt kapital: 650 tkr

Budget: Underskott 400 tkr

Prognos: Enligt budget

Önskemål om extra indexhöjning inom pågående avtal. Prognos: ingen fördyring

2023

Kärlentreprenad: Ragnsells (2023-09-30)

Prognos: Entreprenadsavgifterna ökar med 10 % (2023-01-01).

Nytt avtal med entreprenör (från 2023-10-01) Förslag på kort avtal, 3 år med nuvarande upplägg

Prognos: Fördyring som är svår att prognostisera. Avvakta till taxa 2024.

Slamentreprenad: GJ och son (2024-12-31)

Prognos: Entreprenadsavgifterna ökar med 13 % (2023-01-01)

**Tjänstemannaförslag:**

**Taxorna gällande slam föreslår öka med 13 procent.**

**Övriga taxor föreslås öka med 10 procent där inget annat anges.**



## Förslag till övriga ändringar/förtydliganden

§2.1: Uppehåll i avfallshämtning medför inte automatiskt befrielse från grundavgift.

§3.2: Om extra slanglängd medför extra personal, fordon eller annan utrustning har entreprenören rätt att ta ut dessa kostnader på abonnent.

§4: Vid avhämtning av större mängder avfall sker detta enligt överenskommelse med entreprenören.

§5: Herrljunga kommun har möjlighet att ta ut en administrativ avgift från företag i samband med rapportering av farligt avfall till Naturvårdsverket.

Taxorna gällande "Avfallslämning till återvinningscentral" föreslås lämnas oförändrade.





TN § 82

DNR TK 289/2022 560

## Renhållningsföreskrifter

### Sammanfattning

En kommun ska enligt Miljöbalken ha renhållningsföreskrifter. Herrljunga kommuns renhållningsföreskrifter uppdaterades senast 2020-11-17, § 147 och är utformade efter en då gällande mall från Avfall Sverige.

De nya föreskrifterna följer en mall från Avfall Sverige från 2021. Renhållningsföreskrifter gäller tills vidare och uppdateras vid behov.

Huvudsakliga ändringar i de nya föreskrifterna är:

- att begreppet hushållsavfall har bytts ut mot kommunalt avfall. Detta efter att reglerna har ändrats på EU-nivå.
- kompostering av slam/latrin är tillagt som undantag.
- utökad sorteringsanvisning som bilaga.

Renhållningsföreskrifterna har varit utställda på kommunens digitala anslagstavla under 4 veckor i enlighet med gällande lagstiftning, 27/9 till 25/10. Synpunkter har inte inkommit. När nya föreskriften antas upphävs den tidigare som antogs av kommunfullmäktige i november 2020 (KF § 147/2020-11-17).

Förslaget påverkar inte budget.

### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2022-10-18.  
Förslag till Renhållningsföreskrifter

### Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut:

- Tekniska nämnden godkänner förslag till renhållningsföreskrifter och lämnar vidare ärendet till kommunstyrelsen för beslut.

### Beslutsgång

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

### Tekniska nämndens beslut

1. Förslag till renhållningsföreskrifter godkänns och ärendet lämnas vidare till kommunstyrelsen för beslut.

Expedieras till: Kommunstyrelsen

FASTSTÄLLD: 2022-12-dd

VERSION: xxxx

SENAST REVIDERAD: 2022-10-18

GILTIG TILL: Tillsvidare

DOKUMENTANSVAR: funktion

# Föreskrift

*Renhållningsföreskrift för Herrljunga kommun*



HERRLJUNGA KOMMUN

*Våga vilja växa!*

## Inledande bestämmelser

1 § Med stöd av 15 kap. 38, 39 och 41 §§ miljöbalken (1998:808) och 9 kap. 1-2 §§ avfallsförordningen (2020:614) meddelar kommunfullmäktige dessa föreskrifter för avfallshantering i Herrljunga kommun.

## Definitioner

2 § Följande termer och begrepp används i dessa föreskrifter med de betydelser som anges här:

1. Med kommunalt avfall avses detsamma som i 15 kap. 3 § miljöbalken, det vill säga avfall som kommer från hushåll och sådant avfall från andra källor som till sin art och sammansättning liknar avfall från hushåll, med undantag för vad som anges i 15 kap. 3 § 1-6 punkterna.
  - a. Med avfall under kommunalt ansvar avses kommunalt avfall inklusive avfall under kommunalt ansvar enligt 15 kap. 20 § miljöbalken.
  - b. Med kärl- och säckavfall avses den del av avfallet under kommunalt ansvar som får läggas i kärl eller säck.
  - c. Med grovavfall avses avfall under kommunalt ansvar som är så tungt eller skrymmande eller har egenskaper som gör att det inte är lämpligt att samla in i säck eller kärl.
  - d. Med trädgårdsavfall avses sådant biologiskt nedbrytbart trädgårdsavfall i enlighet med definitionen i 1 kap. 5 § 1 punkten avfallsförordningen (2020:614) som uppstår vid normalt nyttjande av trädgård vid bostadshus.
  - e. Med farligt avfall avses avfall som i bilaga 3 avfallsförordningen (2020:614) beskrivs med en avfallskod markerad med en asterisk (\*).
  - f. Med konsumentelavfall avses detsamma som i 13 § förordningen (2014:1075) om producentansvar för elutrustning.
  - g. Med före detta livsmedel avses butiksavfall av animaliskt ursprung enligt förordningarna 1069/2009/EG och 142/2011/ EU.
  - h. Med matavfall avses allt biologiskt nedbrytbart avfall som uppkommer i och med livsmedelshanteringen i hushåll, restauranger, storkök, butiker och liknande och som skulle kunna, eller har kunnat, användas som livsmedel och som utgör avfall under kommunalt ansvar. I begreppet matavfall som utgör avfall under kommunalt ansvar ingår också avfall som hålls ut i vasken (flytande livsmedel såsom mjölk eller livsmedel som sköljs ur förpackningar) i de fall detta samlas upp i slutna tankar. Förutom detta ingår också skal, ben och liknande som visserligen inte är mat men ändå intimt förknippat med mat. Butiksavfall av animaliskt ursprung utgör dock före detta livsmedel i enlighet med punkten (g) ovan.
  - i. Med restavfall avses sorterat brännbart kärl- och säckavfall. Med detta avses det avfall som kvarstår när matavfall, farligt avfall, returpapper, förpackningar, elavfall och annat avfall som omfattas av producentansvar, har sorterats ut från hushållets kärl- och säckavfall.
  - j. Med bygg- och rivningsavfall avses i enlighet med 15 kap. 8 § miljöbalken avfall från bygg- och rivningsarbeten.

- k. Med bygg- och rivningsavfall som inte producerats i en yrkesmässig verksamhet avses detsamma som i 15 kap. 20 § 4 punkten miljöbalken.
2. Med fastighetsinnehavare avses den som är fastighetsägare eller den som enligt 1 kap. 5 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152) ska anses som fastighetsägare.
3. Med nyttjanderättshavare avses den som, utan att omfattas av begreppet fastighetsinnehavare, har rätt att bruka eller nyttja fastighet, exempelvis arrendator. Med nyttjanderättshavare avses inte hyresgäst eller den som hyr lokal.
4. Med den avfallsansvariga nämnden avses den nämnd i kommunen som har ansvaret över avfallsfrågor enligt reglemente beslutat i Kommunfullmäktige.
5. Med den tillsynsansvariga nämnden avses den nämnd i kommunen som har tillsyn enligt Miljöbalken enligt reglemente beslutat av Kommunfullmäktige.
6. Med behållare avses kärl, container, bottentömmande behållare, säck, latrinbehållare, fettavskiljare eller annan anordning för uppsamling av kommunalt avfall under kommunalt ansvar.
7. Med små avloppsanläggningar avses slutna tankar, slamavskiljare, fosforfällor, minireningsverk och andra motsvarande anläggningar som är dimensionerade för högst 25 personekvivalenter om anläggningen endast används för
  - a. hushållspillvatten eller spillvatten som till sin art och sammansättning liknar hushållspillvatten och,
  - b. latrin från torrtoaletter och andra jämförliga lösningar.

För definitioner av andra termer och begrepp som används i dessa föreskrifter hänvisas till 15 kap. miljöbalken och till avfallsförordningen.

## Kommunens ansvar för avfallshantering, tillsyn och information

3 § Den avfallsansvariga nämnden har verksamhetsansvar, enligt 15 kap. 20 § miljöbalken, för hanteringen av avfall under kommunalt ansvar i kommunen, med särskilt ansvar för att kommunalt avfall under kommunalt ansvar som utgörs av farligt avfall samlas in och transporteras till en behandlingsanläggning.

Hantering av det avfall som omfattas av kommunens ansvar utförs av den eller dem som kommunen anlitar för ändamålet, nedan kallad renhållningsentreprenören.

4 § Tillsynen över avfallshanteringen enligt 15 kap. miljöbalken och enligt föreskrifter meddelade med stöd av miljöbalken utförs av den tillsynsansvariga nämnden.

5 § Avfallsansvarig nämnd informerar hushållen om krav och hantering avseende förpackningar, returpapper och konsumentelavfall i enlighet med gällande producentansvar.

## Betalning och information

6 § Avgift ska betalas för den insamling, transport, återvinning och bortskaffande av avfall som utförs genom kommunens försorg och i enlighet med föreskrifter som kommunen har antagit med stöd av 27 kap. 4 § miljöbalken. Fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren är betalningsansvarig.



7 § Fastighetsinnehavare är skyldiga att i behövlig omfattning informera den eller dem som bor på eller är verksamma inom fastigheten om gällande regler för avfallshantering.

## Sortering och överlämning av avfall under kommunalt ansvar

8 § Fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare ska välja något av de fyra nedanstående abonnemangen för hämtning av avfall under kommunalt ansvar. Abonnemangsval görs hos renhållningsentreprenörens kundtjänst.

De som inte gör ett aktivt val tilldelas av kommunen abonnemang Matavfall.

1. Matavfall: insamling av matavfall och restavfall i separata kärl.
2. Kompostering: insamling av restavfall i kärl. För detta abonnemang krävs anmäld kompost, anmälan görs hos tillsynsansvarig nämnd.
3. Blandat avfall: insamling av matavfall och restavfall i samma kärl.
4. Miniservice: insamling av restavfall med hämtning var åttonde vecka. För detta abonnemang krävs anmäld kompost, anmälan görs hos tillsynsansvarig nämnd.

## Sortering av avfall

9 § Fastighetsinnehavare ska säkerställa möjligheter att sortera ut och hålla åtskilda de avfallsfraktioner som enligt bilaga till dessa föreskrifter ska överlämnas till renhållningsentreprenören för borttransport.

## Skyldighet att överlämna avfall under kommunalt ansvar

10 § Avfall under kommunalt ansvar ska lämnas till renhållningsentreprenören om inte annat sägs i dessa föreskrifter.

Utsorterade avfallsslag hämtas vid fastigheten, vid överenskommen eller anvisad plats enligt 18 §.

Det utsorterade avfallet ska transporteras bort så ofta att olägenhet för människors hälsa och miljön inte uppstår. Hämtningsintervall och storlek på behållare ska motsvara behovet av borttransport av avfall under kommunalt ansvar från fastigheten.

Fastighetsinnehavare och nyttjanderättshavare ska upplysa renhållningsentreprenören om ändrade förhållanden av betydelse för avfallshanteringen för fastigheten, så som ägarbyte.

## Emballering av avfall under kommunalt ansvar samt placering av behållare

11 § I behållare och utrymme för avfall får endast läggas sådant avfall för vilket behållaren och utrymmet är avsedd.

Restavfall och matavfall som läggs i behållare ska vara inlagt i påse eller paket av lämpligt material och storlek. Det paketerade avfallet ska vara väl förslutet så att avfallet inte kan spridas. Avfall ska vara väl emballerat så att skada, arbetsmiljöproblem eller annan olägenhet inte uppkommer.

Vid abonnemang Matavfall ska matavfallet sorteras ut i en av kommunen anvisad papperspåse och placeras i kärl avsett för matavfallsinsamling.

Vid abonnemang Trädgårdsavfall (§ 22) ska avfallet läggas löst i kärl.

Glödande avfall får inte lämnas till kommunens avfallshantering.

Närmare krav på emballering med mera framgår av bilaga.

## **Anläggande, underhåll och skötsel av behållare och annan utrustning**

### **Anskaffande och ägande**

12 § I kommunen används följande behållare och utrustning för uppsamling av olika avfallslag:

- 140 l kärl
- 190 l kärl
- 240 l kärl (gäller enbart befintliga abonnemang)
- 370 l kärl
- 660 l kärl
- 800 l kärl (gäller enbart befintliga abonnemang)
- Containersystem med volym om 3 m<sup>3</sup> och större

Behållarna är genom identitetsmärkning knutna till den fastighet där de finns utplacerade.

Behållare tillhandahålls av renhållningsentreprenören. Vid tecknande av abonnemang Matavfall tillhandahålls påsar och påshållare via renhållningsentreprenören.

Container tillhandahålls av renhållningsentreprenören.

Små avloppsanläggningar och fettavskiljare anskaffas och installeras av fastighetsinnehavaren.

Renhållningsentreprenören ansvarar för märkning, reparation och, vid behov, utbyte av behållare. När renhållningsentreprenören ska utföra sådant underhåll ska behållaren vara tillgänglig.

Fastighetsinnehavaren ansvarar för och bekostar installation och underhåll av övriga inom fastigheten förekommande anordningar och utrymmen för avfallshanteringen.

### **Anläggande**

13 § Vid anläggande av små avloppsanläggningar, fettavskiljare eller tank för matavfall ska inte avstånd mellan uppställningsplats för slambil och anslutningspunkt för tömning överstiga 10 meter såvida inte särskilda skäl föreligger. Höjdskillnaden mellan fordonets uppställningsplats och botten på anläggningen ska vara mindre än 8 meter, om inte särskilda skäl föreligger.

Vid installation av bottentömmande behållare ska anläggningen utformas så att den är åtkomlig för fordon utrustat med kran.

Anläggning som kräver byte av filtermaterial ska anläggas så att den är åtkomlig för hämtningsfordon. Anläggningar där hämtning av filtermaterial ska ske i filterkassett eller säck ska anläggas så att hämtning med fordon utrustat med kran kan utföras.

Anläggande ska ske så att avståndet mellan kranfordonets uppställningsplats och filterkassett eller säck inte överskrider 10 meter för filterkassett eller storsäck som väger högst 500 kg och 5 meter för filterkassett eller storsäck som väger högst 1000 kg.

Vid installation och anläggande av små avloppsanläggningar, fettavskiljare, tank för matavfall eller anläggning som kräver byte av filtermaterial ska hänsyn tas till vad som utgör en god arbetsmiljö vid hämtning av avfall från anläggningen.

## Rengöring och tillsyn

14 § Fastighetsinnehavaren har ansvar för rengöring och tillsyn av behållare samt anläggning. Behållare och anläggningar ska ges regelbunden service för att förebygga störningar i anordningens funktion och olägenhet såsom buller, lukt och dylikt.

Både behållare, anläggningar, anordningar och utrymmen för avfallshantering ska skötas så att kraven på god arbetsmiljö uppfylls och risken för olycksfall minimeras.

## Åtgärder inför hämtning av avfall som lämnas i kärl eller säck

15 § Behållare får inte fyllas mer än att den kan stängas. Den får inte heller vara så tung att det blir uppenbara svårigheter att flytta den eller att arbetsmiljökrav inte kan tillgodoses. Behållare bör vara fri från snö och is vid hämtningstillfället.

Behållare ska vara uppställda så att hantering med den utrustning som används i kommunens insamlingssystem kan ske och att hämtning underlättas. Kärl ska placeras och vändas så att de kan hämtas med sidlastande bil där sådan används och baklastande bil där sådan används.

Uppställningsplats för avfallsbehållare och vägen fram till denna ska vara hårdgjord och lättframkomlig för hämtningspersonalen. Avfallsbehållare ska vara placerad så att hämtningen kan ske utan olycksrisker.

Renhållningsentreprenören ska ha tillträde till de utrymmen i fastigheten där arbetet ska utföras. Nycklar, portkoder och dylikt ska tillhandahållas till renhållningsentreprenören. Ändringar ska utan anmaning meddelas renhållningsentreprenören.

## Åtgärder inför hämtning av avfall från anläggningar

16 § Inför tömning ska fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren förbereda anläggningen så att tömning kan ske med det fordon som används.

Felsorterat avfall så som våtservetter, hygienartiklar, kemikalier etc. får inte förekomma i små avloppsanläggningar. Om felsorterat avfall förekommer har renhållningsentreprenören rätt att neka tömning tills dess att åtgärder vidtagits.

Det åligger fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren att inför hämtningstillfället placera storsäck, filterkassett eller annan flyttbar behållare som ska tömmas med fordon utrustat med kran, inom längsta tillåtna avstånd enligt 13 §.

Små avloppsanläggningar, fettavskiljare och tankar för matavfall ska vara lätt tillgängliga för tömning. Lock eller manlucka som öppnas manuellt får inte vara övertäckt eller fastfruset när tömning ska ske. Lock eller manlucka får väga högst 15 kilogram, om inte särskilda skäl föreligger. Om brunnen eller tanken öppnas genom att locket kan dras åt sidan får locket väga högst 35 kilogram, om inte särskilda skäl föreligger.

Anläggningen ska vara tillsluten på ett barnsäkert sätt och försedd med de säkerhetsanordningar som behövs med hänsyn till anläggningens beskaffenhet och belägenhet.

Tydliga instruktioner som behövs i samband med hämtning ska tillhandahållas av fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren i god tid innan tömning och ska finnas tillgängliga i direkt anslutning till anläggningen. När anläggningen är belägen utanför fastigheten ska den vara markerad med skylt som anger till vilken fastighet anläggningen tillhör.

Om tydliga instruktioner kring tömning av minireningsverk saknas så bör fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren närvara vid slamtömningstillfället.

Filtermaterial i lösvikt ska vara sugbart, i förekommande fall efter vattentillförsel. Efter hämtning av uttjänt filtermaterial från fosforfällor ska nytt filtermaterial tillföras anläggningen genom fastighetsinnehavarens eller nyttjanderättshavarens försorg. Renhållningsentreprenören har rätt att lämna kvar vattenfasen i slamavskiljare efter verkställd tömning av filter.

Fastighetsinnehavaren är skyldig att vidta erforderliga åtgärder för att skydda sin anläggning från skador vid tömning.

Renhållningsentreprenören ska ha tillträde till de utrymmen på fastigheten där arbetet ska utföras. Nycklar, portkoder och dylikt ska tillhandahållas till renhållningsentreprenören. Ändringar ska utan anmaning meddelas renhållningsentreprenören.

17 § Efter anslutning till kommunalt avloppsnät eller annan godkänd avloppsanläggning, som innebär att befintlig anläggning tas ur bruk, ska sluttömning ske. Sluttömning ska beställas av fastighetsinnehavaren.

I samband med sluttömning av slamavskiljare eller sluten tank så ska behållaren tas bort alternativt fyllas med sand.

## Hämtnings- och transportvägar

18 § Hämtning av avfall under kommunalt ansvar sker normalt vid fastighetsgränsen, vid en överenskommen plats eller vid en av kommunen anvisad plats.

Anvisning av plats görs av avfallsansvarig nämnd.

19 § Fastighetsinnehavaren ska se till att transportväg fram till den uppställningsplats som används vid hämtning, hålls i farbart skick.

Transportvägen ska inför hämtning ha fri sikt, hållas fri från hinder, röjas från snö och hållas halkfri.

Enskild väg som utnyttjas vid hämtning av avfall under kommunalt ansvar ska vara så dimensionerad och hållas i sådant skick att den är farbar vid varje hämtningstillfälle, för de hämtningsfordon som normalt används i hämtningsområdet.

Om farbar väg inte kan upprättas ska fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren avlämna avfallet på plats som överenskommes med renhållningsentreprenören eller anvisas enligt 18 §.

Fastighetsinnehavaren ska se till att dragvägen hålls i sådant skick att kärl utan svårighet kan förflyttas. Dragvägen ska inför hämtning hållas fri från hinder, röjas från snö och hållas halkfri.

## Hämtningsområde och hämtningsintervall

20 § Kommunen utgör ett hämtningsområde.

21 § Ordinarie hämtning av avfall under kommunalt ansvar sker med nedanstående intervall:

- Varannan vecka, gäller både mat- och restavfall. Flerbostadshus, verksamheter och samfälligheter har möjlighet till tätare tömning.
- Var åttonde vecka. Gäller fastighetsägare med begränsad mängd restavfall och anmäld kompost (villkor framgår i § 29). Hämtning sker i 140 l eller 190 l kärl.
- Hämtning för fritidsboende sker med 11 hämtningar varannan vecka under tiden maj t o m september, gäller både mat- och restavfall.
- Tömning av enskilda tankar, minireningsverk och slamavskiljare som genererar kommunalt avfall under kommunalt ansvar utförs minst en gång per år och i övrigt efter behov för att upprätthålla en god funktion i tanken/avskiljaren. Tömning av fettavskiljare utförs minst två gånger per år. Tömning sker i övrigt efter behov för att upprätthålla en god funktion i tanken/avskiljaren. Fastighetsägare med låg belastning kan ansöka om utsträckt tömningsintervall för slam. Villkoren framgår i § 31.

22 § Särskild hämtning kan beställas av nedanstående avfallsslag enligt renhållningsentreprenörens anvisningar:

- Grovavfall (enligt bilaga).
- Bygg- och rivningsavfall från privathushåll, som ej producerats i yrkesmässig verksamhet (enligt bilaga).
- Trädgårdsavfall vid ordinarie hämtstället. Extratjänst som kan beställas hos renhållningsentreprenören och innebär hämtning av 370 l kärl med tömning varannan vecka under maj t o m oktober.
- Förpackningar och returpapper vid ordinarie hämtstället. Extratjänst för flerbostadshus och verksamheter som kan beställas hos renhållningsentreprenören.

## Åtgärder om föreskrift inte följs

23 § Renhållningsentreprenören har rätt att inte utföra ordinarie hämtning om föreskrifterna i 15 §, 16 § eller 19 § inte följs.

Avfallet ska efter rättelseåtgärder från fastighetsinnehavaren hämtas antingen vid nästa ordinarie hämtningstillfälle eller efter beställning av extrahämtning mot avgift.

## Särskilt om avfall under kommunalt ansvar från verksamheter

24 § Avfall under kommunalt ansvar från verksamheter ska hållas skilt från annat avfall än avfall under kommunalt ansvar. För avfall under kommunalt ansvar från verksamheter gäller 8-23 §§ om ej annat anges i dessa föreskrifter.

Konsumentelavfall lämnas vid kommunens insamlingsställe eller efter vad som anges i bilaga.

Tömning av enskilda tankar, minireningsverk och slamavskiljare som genererar kommunalt avfall under kommunalt ansvar utförs minst en gång per år och i övrigt efter behov för att upprätthålla en god funktion i tanken/avskiljaren. Tömning av fettavskiljare utförs minst två gånger per år. Tömning sker i övrigt efter behov för att upprätthålla en god funktion i tanken/avskiljaren.

## Annat avfall än avfall under kommunalt ansvar från verksamheter

### Uppgiftsskyldighet

25 § Den som bedriver en yrkesmässig verksamhet inom kommunen som ger upphov till annat avfall än avfall under kommunalt ansvar ska lämna de uppgifter om arten, sammansättningen, mängden eller hanteringen av avfallet som behövs som underlag för kommunens renhållningsordning.

## Undantag

### Handläggning av anmälnings- och ansökningsärenden

26 § Anmälan om kompostering eller ansökan om annat omhändertagande av avfall under kommunalt ansvar på den egna fastigheten enligt 29 och 30 §§ och andra undantag från avfallsföreskrifterna enligt 31–35 §§ handläggs av tillsynsansvarig nämnd.

Anmälan och ansökan ska vara skriftlig och innehålla uppgifter om vilka avfallsslag som avses omhändertas samt en redogörelse för på vilket sätt omhändertagandet ska ske så att eventuell påverkan på miljön och människors hälsa kan bedömas.

Av ansökan eller anmälan ska framgå den tidsperiod som avses och uppgifter om de beräknade avfallsmängderna.

Ansökan enligt bestämmelserna i 32, 33 och 34 §§ ska ske senast 6 veckor före den avsedda uppehållsperioden.

Tillsynsansvarig nämnd beslutar om tillståndets giltighetstid och under vilka villkor tillståndet beviljas. Vid skifte av fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare krävs ny ansökan.

## Kompostering, annan återvinning eller bortskaffande av visst avfall under kommunalt ansvar

27 § Avfall får endast tas om hand på den egna fastigheten enligt vad som anges i 28-30 §§ och under förutsättning att det kan ske utan risk för olägenhet för människors hälsa och miljön.

28 § Trädgårdsavfall från fastigheten får komposteras på fastigheten utan särskild anmälan.

Torrt trädgårdsavfall som inte kan utnyttjas för kompostering får eldas endast om det kan ske utan att olägenhet uppstår och inte strider mot andra föreskrifter eller beslut.

Förbud mot eldning till skydd för människors hälsa och miljön meddelade med stöd av 40 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, utfärdade med stöd av förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor eller annan författning samt brandriskvarning måste beaktas.

29 § Fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare som själv avser att kompostera matavfall och liknande avfall från fastigheten på sin fastighet, ska anmäla detta till tillsynsansvarig nämnd.

Kompostering av matavfall och liknande avfall på fastigheten ska ske i skadedjurssäker behållare och på sådant sätt att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppstår. Fastigheten ska ge utrymme för användning av den erhållna kompostjorden.

Anmälan om kompostering gäller endast för den fastighetsägare eller nyttjanderättshavare som gjort anmälan.

Tillsynsansvarig nämnd ska översända kopia av beslut till renhållningsentreprenören och avfallsansvarig nämnd.

30 § Kompostering av latrin eller slam och eget omhändertagande av urin på fastigheten får, efter ansökan, medges i särskild därför avsedd anläggning på fastigheten, s.k. förmultningsanläggning eller liknande. Ansökan om omhändertagande av latrin genom egen anläggning ska innehålla en komplett beskrivning av anläggningen.

Ansökan om kompostering gäller endast för den fastighetsägare eller nyttjanderättshavare som gjort ansökan.

Tillsynsansvarig nämnd ska översända kopia av beslut till renhållningsentreprenören och avfallsansvarig nämnd.

## Utsträckt hämtningsintervall

31 § För små avloppsanläggningar kan fastighetsinnehavare eller den nyttjanderättshavare som äger anläggningen, efter ansökan till tillsynsansvarig nämnd medges utsträckt hämtningsintervall för avfall från anläggningen.

Förlängt intervall kan medges under förutsättning att nämnden utifrån ansökan med uppgifter om anläggningens belastning och beskaffenhet kan bedöma att hämtning inte behöver utföras med ordinarie intervall, utan risk för olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Tömningsintervallet kan förlängas till en gång vartannat år. Tillstånd kan ges om hushållets belastning är låg i förhållande till slamavskiljarens eller minireningsverkets volym t.ex. fritidshus. Vid synnerliga skäl kan längre tömningsintervall än en gång vartannat år medges. Prövning sker i det enskilda fallet.

Tömningsintervallet för anläggning enbart kopplad till BDT (bad, disk, tvätt) kan efter ansökan förlängas till maximalt var fjärde år.

Tillsynsansvarig nämnd beslutar om tillståndets giltighetstid och under vilka villkor tillståndet beviljas. Vid skifte av fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare krävs ny ansökan. Det är fastighetsinnehavarens ansvar att hämtning anpassas till anläggningens behov.

Medgivande om utsträckt hämtningsintervall kan återkallas om kommunen konstaterar att förutsättningarna för sådant inte är uppfyllda.

Tillsynsansvarig nämnd ska översända kopia av beslut till renhållningsentreprenören och avfallsansvarig nämnd.

## Gemensamma avfallsbehållare

32 § Två närboende fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare kan, efter ansökan till tillsynsansvarig nämnd, medges rätt att använda gemensam avfallsbehållare med abonnemang Matavfall eller Kompostering. Den gemensamma avfallsmängden ska kunna inrymmas i kommunens standardkärl om 140 l eller 190 l.

Gemensam behållare godkänns under förutsättning att bestämmelserna i dessa föreskrifter om fyllnadsgrad och vikt beaktas och att olägenheter för människors hälsa eller miljön inte uppstår.

De två närboende fastighetsinnehavarna eller nyttjanderättshavarna betalar vardera en grundavgift och delar kostnaden för den rörliga tömningsavgiften. Anmälan om gemensam behållare gäller endast för de fastighetsägare eller nyttjanderättshavare som gjort anmälan.

Det ska framgå av anmälan vem av de sökande som ansvarar för uppställningsplats. Medgivande om gemensam avfallsbehållare kan återkallas om kommunen konstaterar att förutsättningar för medgivandet inte längre är uppfyllda.

Tillsynsansvarig nämnd ska översända kopia av beslut till renhållningsentreprenören och avfallsansvarig nämnd.

## Uppehåll i hämtning



33 § Uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall vid permanentbostad eller fritidsbostad kan efter ansökan till tillsynsansvarig nämnd medges.

Uppehåll i hämtning av kärl- och säckavfall innebär inte befrielse från att betala grundavgift.

Beslut om uppehåll i hämtning gäller endast för den fastighetsägare eller nyttjanderättshavare som gjort ansökan.

Tillsynsansvarig nämnd beslutar om tillståndets giltighetstid samt under vilka villkor tillståndet beviljas.

Tillsynsansvarig nämnd ska översända kopia av beslut till renhållningsentreprenör och avfallsansvarig nämnd.

34 § Uppehåll i slamtömning kan, efter ansökan till tillsynsansvarig nämnd medges.

Vid uppehåll gällande sluten tank krävs att avloppsanläggningen inte använts sedan senaste tömning.

Beslut om uppehåll i slamtömning gäller endast för den fastighetsägare eller nyttjanderättshavare som gjort ansökan.

Tillsynsansvarig nämnd beslutar om tillståndets giltighetstid samt under vilka villkor tillståndet beviljas.

Tillsynsansvarig nämnden ska översända kopia av beslut till renhållningsentreprenören och avfallsansvarig nämnd.

## Eget omhändertagande och befrielse från skyldigheten att överlämna avfall under kommunalt ansvar till kommunen

35 § Kommunen får efter ansökan till den tillsynsansvariga nämnden, om det finns särskilda skäl, medge dispens för fastighetsinnehavare eller nyttjanderättshavare från förbudet i 15 kap. 24 § 1 st. miljöbalken om den som ska hantera avfallet med stöd av dispensen kan göra det på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt.

## Återkallelse av beslut

36 § Medgivande till undantag från renhållningsordningens föreskrifter kan återkallas enligt nedanstående punkter:

- Om förhållandena ändras så att de förutsättningar som gällde när undantaget medgavs inte längre föreligger.
- Om fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren lämnat felaktiga uppgifter som legat till grund för medgivandet.
- Om hantering inte sker efter i medgivandet angivna villkor.
- Om hanteringen visar sig orsaka olägenhet från miljö- eller hälsosynpunkt.

Tillsynsansvarig nämnd ska översända kopia av återkallelse till renhållningsentreprenören och renhållningsavdelningen.

## Överträdelser

37 § Kontroll av renhet på sorterat kärl- och säckavfall under kommunalt ansvar kan förekomma vid hämtning och i form av stickprovskontroller. Vid upprepad felsortering av matavfall har kommunen rätt att ändra abonnemangen Matavfall eller Kompostering till Blandat avfall.

Detsamma gäller de som valt abonnemang Miniservice och inte följer kraven om fyllnadsgrad och kompostering av matavfall. Kommunen kan då ändra hämtningsintervallet till varannan vecka och vid behov lämpligt abonnemang.

## **Ikraftträdande**

Dessa föreskrifter träder i kraft 2023-01-01 då föreskrifter för avfallshantering för Herrljunga kommun 2020-11-17 § 147 upphör att gälla.

Tidigare meddelade dispenser och andra beslut meddelade med stöd av de upphävda föreskrifterna ska anses meddelade med stöd av motsvarande bestämmelser i denna föreskrift.

## Bilaga – Föreskriftsbilaga för sortering och lämning av avfall

Typ av avfall som ska sorteras ut och hållas skiljt från annat avfall	Krav på utsortering	Krav på emballering med mera	Instruktion för hämtning/lämning
Restavfall	<p>I denna fraktion får inte förpackningar, tidningar, returpapper, farligt avfall förekomma.</p> <p>Vid abonnemang Matavfall eller Hemkompost får heller inte matavfall förekomma.</p>	<p>Ska läggas i påse eller paket av lämpligt material och storlek. Det paketerade avfallet ska vara väl förslutet så att avfallet inte kan spridas. Avfall ska vara väl emballerat så att skada, arbetsmiljöproblem eller annan olägenhet inte uppkommer.</p>	<p>Lämnas i de för ändamålet avsedda kärl som tillhandahålls av renhållningsentreprenören. Hämtning/tömning sker vanligtvis varannan vecka av renhållningsentreprenören.</p>
Matavfall	<p>Abonnemang matavfall är frivilligt. Avser allt biologiskt lätt nedbrytbart avfall som uppkommer i och med livsmedelshantering. Förutom detta ingår också skal, ben och liknande som visserligen inte är mat men ändå intimt förknippas med mat.</p>	<p>Utsortering sker i för syftet framtagna matavfallspåsar i papper som tillsammans med påshållare tillhandahålls av kommunen/renhållningsentreprenören.</p>	<p>Lämnas i de för ändamålet avsedda ventilerade kärl som tillhandahålls av renhållningsentreprenören. Hämtning/tömning sker minst varannan vecka av renhållningsentreprenören.</p>
Läkemedel	<p>I enlighet med definitionen av läkemedel i förordningen (2009:1031) om producentansvar för läkemedel.</p>	<p>Ska lämnas i behållare/påse som tillhandahålls av apoteket, eller likvärdig transparent påse.</p>	<p>Lämnas till apotek.</p> <p>Läkemedelsförpackningar som innehåller synliga rester av läkemedel lämnas till apoteket.</p> <p>Tomma läkemedelsförpackningar sorteras och lämnas som andra förpackningar.</p> <p>Lämna läkemedelsplåster, både använda och oanvända, till apoteket.</p>
Stickande och skärande avfall	<p>Bland annat kanyler och sprutor.</p>	<p>Ska förpackas i skyddande hölje innan det läggs i behållare för restavfall, så att inte skärskador eller annan olägenhet uppstår.</p>	<p>Läggs i behållare för restavfall efter emballering.</p>
Matfetter och frityroljor	<p>Får ej hållas i avlopp.</p>	<p>Ska förvaras i behållare med tätslutande lock. Maximalt 1 liter flytande emballerat avfall får läggas i behållare för restavfall,</p>	<p>Större mängd matfetter eller frityroljor lämnas på återvinningscentralen Tumberg.</p>

		om det kan ske utan att emballaget går sönder.	
Returpapper och tidningar		Lämnas löst i avsedd behållare	Ska lämnas i de insamlingssystem som tillhandahålls av kommunen på ÄVS eller bostadsbolagets miljörum.
Förpackningar av plast, papper, metall, färgat och ofärgat glas ska sorteras ut.  I enlighet med definitionen av förpackning i förordningen (2018:1462) om producentansvar för förpackningar.	Förpackningarna ska vara tömda. Om förpackningarna består av flera material, ska de om det är möjligt separeras efter materialslag. I annat fall sorteras förpackningarna efter det viktmässigt dominerande materialet.  Sorteringsanvisning förekommer vanligtvis på förpackningen.	Lämnas lösa i de behållare/kärl som tillhandahålls/anvisas.	Ska lämnas i de insamlingssystem/återvinningsstationer som tillhandahålls av Förpackningsinsamlingen.
Grovavfall	Grovavfall som utgör kommunalt avfall behöver på grund av avfallets egenskaper hanteras separat från annat kommunalt avfall.	Grovavfall från hushåll för separat borttransport av renhållningsentreprenören ska i den mån det är möjligt, buntas eller förpackas i lämpligt emballage.	Grovavfall från hushållen lämnas vid återvinningscentral. På återvinningscentralen ska avfallet sorteras och lämnas enligt instruktioner på plats.  Hämtning från fastighet kan beställas separat enligt kommunens avfallstaxa.
Trädgårdsavfall	Ska sorteras ut och hållas skilt från annat grovavfall.	På återvinningscentralen ska avfallet lämnas enligt instruktioner på plats. Vid abonnemang på hämtning av trädgårdsavfall i kärl, ska avfallet läggas löst i kärlet och inte packas så hårt att tömningen försvåras.	Trädgårdsavfall från hushållen lämnas vid återvinningscentralen eller på annan plats anvisad av kommunen. Hämtning från fastighet kan beställas separat enligt kommunens avfallstaxa.
Farligt avfall.  Följande produkter eller ämnen utgör exempel på vad som ska hanteras som farligt avfall:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Färg, lackavfall samt hartser,</li> <li>• Limavfall (exempelvis</li> </ul>	Farligt avfall ska vara tydligt märkt med uppgift om innehåll.  Olika typer av farligt avfall får inte blandas.	Farligt avfall lämnas vid återvinningscentralen.	Ta kontakt med personal på återvinningscentralen när du lämnar farligt avfall.

<p>kontaktlim, epoxilim, spackel),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lysrör (exempelvis lågenergilampor, solarierör, halogenlampor)</li> <li>• Lösningsmedel</li> <li>• Fotokemikalier (exempelvis fix och framkallare)</li> <li>• Bekämpningsmedel</li> <li>• Sprayburkar</li> <li>• Annat starkt surt eller alkaliskt avfall (exempelvis frätande ämnen som kaustiksoda, svavelsyra, ammoniak, lut, avkalkningsmedel)</li> <li>• Avfall som innehåller kvicksilver (exempelvis termometrar, barometrar, reläer)</li> </ul>			
<p>Konsumentelavfall, till exempel glödlampor, elektriska apparater, kyl och frys.</p>	<p>Skrymmande konsumentelavfall ska sorteras ut och hållas skilt från annat grovavfall.</p> <p>Smått elavfall ska sorteras ut och hållas skilt från restavfall.</p>		<p>Konsumentelavfall lämnas vid återvinningscentralen, enligt instruktioner på plats.</p>
<p>Bärbara batterier, kasserade. I enlighet med definitionen av bärbart batteri i batteriförordningen (2008:834).</p>	<p>Om kasserade produkter innehåller lösa bärbara batterier ska dessa plockas ur. Är de bärbara batterierna inbyggda i produkten hanteras de som avfall från elutrustning.</p>		<p>Ska lämnas i de insamlingssystem som tillhandahålls av kommunen eller producent.</p>
<p>Bilbatterier, kasserade</p>	<p>I enlighet med definitionen av batteri i batteriförordningen.</p>	<p>Ställs upp på ett sätt som förhindrar att batterisyra/innehåll rinner ut.</p>	<p>Ska lämnas i de insamlingssystem som tillhandahålls av kommunen eller av producent. Kommunen hänvisar till återvinningscentralen.</p>
<p>Bygg- och rivningsavfall från privathushåll, som inte produceras i en yrkesmässig verksamhet,</p>	<p>Den som producerar bygg- och rivningsavfall ska, utöver vad som gäller enligt andra bestämmelser i</p>	<p>Lämnas efter sortering lösa i de behållare/kärl som tillhandahålls/ anvisas på kommunens återvinningscentral.</p>	<p>Bygg- och rivningsavfall från privata hushåll lämnas vid återvinningscentral. På återvinningscentralen ska avfallet sorteras och</p>

<p>exempelvis avfall som uppkommer när en privatperson utför renoveringar i hemmet.</p>	<p> dessa föreskrifter, sortera ut åtminstone följande avfallsslag och förvara dem skilda från varandra och från annat avfall:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. trä,</li> <li>2. mineral som består av betong, tegel, klinker, keramik eller sten,</li> <li>3. metall,</li> <li>4. glas,</li> <li>5. plast, och</li> <li>6. gips.</li> </ol>		<p>lämnas enligt instruktioner på plats.</p> <p>Asbest kan lämnas i mindre mängder på Tumbergs AVC.</p> <p>Hämtning från fastighet kan beställas separat enligt kommunens avfallstaxa.</p>
<p>Bygg- och rivningsavfall som produceras i en yrkesmässig verksamhet faller inte under det kommunala ansvaret för avfall och ska därför hanteras separat.</p>	<p>Den som producerar bygg- och rivningsavfall ska, utöver vad som gäller enligt andra bestämmelser i dessa föreskrifter, sortera ut åtminstone följande avfallsslag och förvara dem skilda från varandra och från annat avfall:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. trä,</li> <li>2. mineral som består av betong, tegel, klinker, keramik eller sten,</li> <li>3. metall,</li> <li>4. glas,</li> <li>5. plast, och</li> <li>6. gips.</li> </ol>	<p>Lämnas till lämplig transportör för behandling och återvinning.</p> <p>Det får lämnas på återvinningscentralen efter överenskommelse.</p>	<p>Bygg- och rivningsavfall som produceras i en yrkesmässig verksamhet faller inte under det kommunala ansvaret för avfall och ska därför hanteras separat.</p>
<p>Slam och fosforfiltermaterial från små avloppsanläggningar</p>	<p>Ska vara åtkomligt för tömning i den anläggning där det genereras.</p>	<p>Filtermaterial från fosforfällor och andra jämförbara filter ska vara förpackat eller tillgängligt på ett sådant sätt att hämtning kan utföras av fordon utrustat med kran eller suganordning.</p>	<p>Hämtas av fordon avsett för slamhantering, och hanteras vidare enligt överenskommelse mellan kommunen och renhållningsentreprenören.</p>
<p>Fett från fettavskiljare</p>	<p>Ska vara åtkomligt för tömning i den anläggning där det genereras.</p>		<p>Hämtas av fordon avsett för slamhantering, och hanteras vidare enligt överenskommelse mellan kommunen och renhållningsentreprenören.</p>
<p>Små döda djur samt mindre mängd avfall från jakt.</p>		<p>Mindre mängder får läggas i behållare för restavfall, om det är väl förpackat och ingen misstanke om smittsam sjukdom föreligger.</p>	

		Mindre sällskapsdjur (max storlek hund) får grävas ner på den egna fastigheten, förutsatt att graven är så djup att djur hindras från att gräva upp kroppen, att ingen misstanke om smitta föreligger samt att det kan ske utan risk för olägenhet för människors hälsa eller miljön.	
Större djur eller större mängd avfall från jakt.		Föreskrifter från Jordbruksverket ska beaktas.	



BMN § 61

B 226/2022 TAX

### Plan- och byggtaxa revidering 2023

#### Sammanfattning

Herrljunga kommun har sedan 2011 tillämpat en plan- och bygglovtaxa som är baserad på Sveriges Kommuner och Regioner taxeunderlag. Nuvarande taxa antogs av kommunfullmäktige 2011-05-10 § 63. Nämndens handläggare har under tiden insett att det finnas ett behov för vissa justeringar av avgifterna i taxan för att anpassa den till förändrade förutsättningar och aktuellt kostnadsläge. De förändrade förutsättningarna är t.ex. ökade krav på platsbesök, vilket bidrar till ökade antal timmar för ärendets handläggning, ökade kostnader för nämnden och nämndens handläggare samt ökade behov av digitalisering för att höja servicenivå till invånare och företag. De förändringarna påverkar handläggningskostnaden per timme som behöver justeras.

Taxan behöver även justeras avseende tillståndsgivning för hantering av brandfarliga och explosiva varor eftersom nämnden inte har ansvar för sådana ärende från 1 januari 2020. Även kostnader för utstakning, lägeskontroll och nybyggnadskarta är inte relevanta eftersom kommunen inte erbjuder sådana mättjänster i egen regi utan hänvisar till konsulter. Även Tabell 23 för tillfälligt nyttjande av digital geografisk information justeras från tabell till timdebitering.

#### Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2022-10-25  
Plan- och bygglovtaxa – revidering 2023

#### Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut:

- Bygg- och miljönämnden antar föreslagen revidering av plan- och bygglovtaxa. Taxan ska börja gälla från 1 januari 2023.

#### Beslutsgång

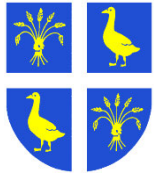
Ordföranden frågar om förvaltningens förslag till beslut antas och finner att så sker.

#### Bygg- och miljönämndens beslut

1. Revidering av plan- och bygglovtaxa antas. Taxan ska börja gälla från 1 januari 2023.

Expedieras till: Kommunstyrelsen





Herrljunga kommun

---

---

# Plan- och bygglovtaxa 2023

## Innehåll

Taxebestämmelser .....	4
Inledande bestämmelser .....	4
Beräkning av avgifter enligt taxan .....	5
Tidsersättning .....	6
Tillämplig taxa .....	6
Timdebitering .....	6
Nedsättning av avgift vid tidigare beviljat, gällande lov .....	7
Ärenden som inte kan hänföras till ärendetyp .....	7
Avgift vid avslag, avskrivning och avvisning .....	7
Planavgift .....	7
Ändring av taxan .....	7
Indexjustering .....	7
Betalningsskyldighet och betalning av avgift .....	8
Återbetalning av avgift .....	8
Ikraftträdande .....	8
Tabeller .....	9
1.1 Tabell 1 Objektsfaktorer .....	9
Tabell 2 Timersättning .....	10
Tabell 3 Underrättelse och kommunikering .....	10
Tabell 4 Handläggningsfaktor för bygglov HF1 .....	10
Tabell 5 Handläggningsfaktor för startbesked HF2 .....	11
Tabell 6 Justering av bygglovsavgifter .....	11
Tabell 7 Avgift för besked .....	12
Tabell 8 Avgift för områdesbestämmelser och detaljplaner .....	13
Tabell 9 Beslut om ny kontrollansvarig .....	14
Tabell 10 Hissar och andra motordrivna anordningar .....	14
Tabell 11 Nybyggnad – Bygglovsavgift .....	15
Tabell 12 Tillbyggnad .....	16
Tabell 13 Enkla byggnader .....	17
Tabell 14 Övriga åtgärder .....	17
Tabell 15 Anmälan (icke lovpliktiga åtgärder) .....	18
Tabell 16 Rivningslov inklusive startbesked .....	19
Tabell 17 Bygglov för skyltar .....	19
Tabell 18 Marklov inklusive startbesked .....	20
Tabell 19 Master, torn, vindkraftverk .....	20
Tabell 20 bygglov för anläggningar .....	21

Tabell 21 Övriga ärenden .....	21
Tabell 22 Avgift för enkel nybyggnadskarta.....	22
Tabell 23 för tillfälligt nyttjande av digital geografisk information.....	23
Exempel på beräkning av avgift enligt taxa (gäller för 2021).....	24
Lägeskontroll och utstakning .....	24

## Taxebestämmelser

Denna taxa med avgifter gäller för handläggning, prövning m.m. enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL, och kommunallagen (2017:725) om inget annat anges.

Taxan är antagen med stöd av 12 kap. 8, 9 samt 10 §§ PBL.

Avgifterna är avsedda att täcka kommunens kostnader för den aktuella myndighetsutövningen eller tjänsten. Avgifterna är inte momsbelagda, om inget annat anges.

Taxan består av dessa bestämmelser med tillhörande tabeller.

I Herrljunga kommun fastställs taxa av Kommunfullmäktige. Tillämpningen av taxan och debiteringen i enskilda fall ankommer på Myndighetsnämnden bygg-och miljö (nämnden) som är ansvarig för hantering av ärende inom PBL. Beslut om påförande av avgift i Herrljunga kommun fattas av tjänstemän eller av enskilda förtroendevalda endast efter nämndens delegation.

### Inledande bestämmelser

Enligt denna taxa utgår avgift för:

#### 1 § A

1. beslut om planbesked, förhandsbesked, villkorsbesked, startbesked, slutbesked och ingripandebesked,
2. beslut om lov,
3. tekniska samråd,
4. slutsamråd,
5. arbetsplatsbesök och andra tillsynsbesök på byggarbetsplatsen,
6. upprättande av nybyggnadskartor,
7. framställning av arkivbeständiga handlingar,
8. kungörelser enligt 9 kap. 41 § tredje stycket, och
9. andra tids- eller kostnadskrävande åtgärder.

#### B

Kostnad för upprättande av detaljplan eller områdesbestämmelser genom tecknande av civilrättsligt planavtal.

#### C

- kostnad för upprättande av detaljplan eller områdesbestämmelser när: kostnader för upprättande av detaljplanen eller områdesbestämmelser inte har reglerats i civilrättsligt planavtal, och

- nämnden ger bygglov för nybyggnad eller ändring av byggnad eller för annan bygglovspliktig anläggning enligt PBF och
- den fastighet som bygglovet avser har nytta av planen eller områdesbestämmelserna

### **Beräkning av avgifter enligt taxan**

2 § Beräkning av avgifter för en viss åtgärd tas ut enligt de tabellerna 1-23 som hör till taxan.

Flertalet av avgifterna beräknas som en funktion av flera faktorer. En av dessa faktorer är ”Milliprisbasbelopp” mPBB, som årligen fastställs av regeringen. Prisbasbeloppet, som för 2022 är fastställt till 49 300 kronor och motsvarar då 49,3 i beräkningarna. Övriga värden består av ärendeberoende faktorer som grundar sig på den tidsåtgång och komplexitet som handläggningen av respektive ärendetyp kräver.

### **Benämningar av faktorer för beräkning av avgifter:**

HF	Handläggningsfaktor
KOM	Faktor för kommunikering
KF	Kartfaktor
mPBB	”Milliprisbasbelopp” en tusendels prisbasbelopp
NKF	Nybyggnadskartefaktor
OF	Objektfaktor
PF	Planavgiftsfaktor
N	Justeringsfaktor avgiftsnivån

Prisbasbeloppet 2022 är 49 300 kr / 1 000 ger mPBB på 49,3

**Grundprincip för beräkning av avgift:** Faktor x mPBB x N

### **Avgift för bygglov/startbesked:**

beräknas efter bruttoarean (BTA) + öppenarean (OPA).

**Planavgift** Beräknas efter BTA + OPA.

**Nybyggnad** Uppförande av en ny byggnad eller flyttning av en tidigare uppförd byggnad till en ny plats.

**Tillbyggnad** Ändring av en byggnad som innebär en ökning av byggnadens volym.

**Ombyggnad** Ändring av en byggnad som innebär att hela byggnaden eller en betydande och avgränsbar del av byggnaden påtagligt förnyas.

**Ändring** En eller flera åtgärder som ändrar en byggnadskonstruktion funktion, användningssätt, utseende eller kulturhistoriska värde.

Vid beräkning av BTA, OPA och BYA skall mätreglerna enligt Svensk Standard SS 21054:2009 utgåva 1 gälla i tillämplig omfattning. Arean bestäms med den noggrannhet som inlämnade ritningar medger.

Vid definition av byggnadshöjd, sluttning, våning, källare m.m. skall beräkningsregler och definitioner enligt plan- och byggförordningen tillämpas.

### **Tidsersättning**

**3 §** Om avgiften inte kan beräknas enligt någon fastställd fast taxa ska avgiften tas ut genom tidsersättning enligt fastställd timtaxa. Vid tidsersättning tas kostnad för administration ut med minst en timme. Vid tidsersättning kan också ersättning för resa ingå om så erfordras. Om en åtgärd inte kan hänföras till en särskild grupp i tabellerna, beslutar nämnden om skäligen avgift grundad på tidsersättning.

**4 §** Justeringsfaktor N fastställs i Herrljunga kommun enligt följande:

- för förhandsbesked **N = 1,2**
- för övriga ärende som prövas enligt PBL, PBF m.fl **N = 0,9**
- för ärende som berör planavgift samt enkel nybyggnadskarta **N = 0,5**
- för ärende som berör strandskydd **N = 0,6**

### **Tillämplig taxa**

**5 §** Avgiften tas ut enligt den taxa som gäller när ärendet inkommer. Om ett ärende påbörjats men inte avslutats före antagandet av denna taxa, har nämnden rätt att tillämpa den nya taxan i ärendet om det innebär en lägre avgift för den sökande.

### **Timdebitering**

**6 §** För ärendetyper där en genomsnittlig kostnad inte är möjlig att bestämma, anges "Timdebitering" i tillämplig taxetabell. Avgiften beräknas i detta fall genom att tillämplig handläggningskostnad per timme multipliceras med

kommunens nedlagda tid för handläggning av ärendet. Timavgiften är **1050 kr**.

### **Nedsättning av avgift vid tidigare beviljat, gällande lov**

7 § För en ansökan gällande en åtgärd som innebär en förändring av motsvarande underlag tillhörande ett tidigare beviljat, gällande lov, kan nämnden om det är motiverat med avseende på arbetsinsatsen, reducera avgiften med 25%, 50% eller 75%.

### **Ärenden som inte kan hänföras till ärendetyp**

8 § Om ett ärende inte kan hänföras till en ärendetyp enligt taxetabell 1–23 utgår avgift grundad på kommunens nedlagda tid för handläggning av ärendet. Avgiften beräknas i detta fall genom att tillämplig handläggningskostnad per timme multipliceras med kommunens nedlagda tid för handläggning av ärendet.

### **Avgift vid avslag, avskrivning och avvisning**

9 § Avgift för handläggningen utgår även om ansökan avslås, avskrivs eller avvisas. Se tabell 21.

Om en ansökan avslås, avskrivs eller avvisas tas avgift ut för de handläggningsåtgärder enligt tillämplig tidsuppskattning som sammanlagt vidtagits i ärendet.

### **Planavgift**

10 § Kommunens principer för uttag av planavgift framgår av tabell 8.

Planavgift tas ut i samma omfattning som vid ett planenligt bygglov i det fall bygglov beviljas med avvikelse från detaljplan

### **Ändring av taxan**

11 § Ändringar av taxan beslutas av kommunfullmäktige.

### **Indexjustering**

12 § Nämnden får för varje kalenderår (avgiftsår) besluta att indexjustera taxan enligt faktor ”Milliprisbasbelopp” mPBB, som årligen fastställs av regeringen.

**Betalningsskyldighet och betalning av avgift**

**13 §** Avgift som tas med stöd av denna taxa ska enligt 12 kap. 11 § PBL betalas av den som är sökande eller har gjort anmälan i ärendet.

Avgift enligt denna taxa betalas mot faktura av den som är sökande eller har gjort anmälan i det ärende som beskedet, beslutet eller handläggningen avser, när denne tillställts nämndens beslut, beställd handling levererats eller beställd åtgärd vidtagits.

Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till Herrljunga kommun.  
Betalning ska ske inom tid som anges i beslutet om avgift eller i räkning.

Avgift får tas ut i förskott.

**Återbetalning av avgift**

**14 §** Avgift kan tas ut i förväg för kommunens handläggning i skedet efter lovbeslut. Om denna handläggning inte sker, kan den sökande begära avräkning av avgifter för åtgärder som nämnden inte har vidtagit. Avgift återbetalas för de handläggningsåtgärder enligt tillämplig tidsuppskattning som inte vidtagits i ärendet.

Återbetalning kan tidigast ske när lovet upphört att gälla.  
Ränta utgår inte på belopp som återbetalas.

**Ikraftträdande**

**15 §** Denna taxa ska tillämpas från och med 2023-01-01.



## Tabeller

### Tabell 1 Objektsfaktorer

Objektsfaktor (OF) för handläggning av olika objekt – byggnader och anläggningar – beroende på storlek. Faktorn ska multipliceras med lämplig åtgärdsfaktor enligt tabeller nedan.

Area (m <sup>2</sup> ) – BTA + OPA	OF
Byggnader, anläggningar inkl. bygglovspliktiga komplementbyggnader	
Mycket enkla byggnader < 49 m <sup>2</sup> *	2
0-49	4
50-129	6
130-199	8
200-299	10
300-499	14
500-799	20
800-1 199	26
1 200-1 999	36
2 000-2 999	46
3 000-3 999	56
4 000-4 999	64
5 000-5 999	72
6 000-7 999	88
8 000- 9 999	100
10 000-14 999	125
15 000-24 999	170
25 000-49 999	235
50 000-100 000	400
Härutöver	+ 3/1000 m <sup>2</sup>

\* I separat ärende, t.ex. carport, taktäckta uteplatser (som inte är bygglovsbefriade enl. PBL 9 kap 4-6 §§), skärmtak, glasade uteplatser/växthus, transformator-byggnader och liknande. I ärenden gällande både huvudbyggnad och garage/carport räknas den sammanlagda arean. I de fall ärendet har flera byggnader av samma typ beräknas areafaktorn efter dessa byggnaders totala area enligt tabell 1.

**Tabell 2 Timersättning**

I timkostnaden ingår alla normala kringkostnader exkl resor. Under 2022 är timavgiften **1050 kr** vid beräkning av avgifter baserade på tidsersättning.

**Tabell 3 Underrättelse och kommunikering**

Denna taxa används när kommunikering krävs.

Avgift = KOM x mPBB x N (N=0,9)

Antal	Kommentar	KOM
Sakägare 1-5		40
Sakägare 6-9		60
Sakägare 10-		120
Kungörelse	+ faktisk annonskostnad	80
Kungörelse av beslut i Post- och Inrikes tidning	+ faktisk annonskostnad	5

Avgiften innefattar kostnad för kommunikering med berörda sakägare (vid avvikelser från detaljplanen eller utanför planlagt område) samt delgivning av beslut till berörda sakägare.

**Tabell 4 Handläggningsfaktor för bygglov HF1**

Avgift för bygglov = HF1 x OF x mPBB x N (N=0,9)

Åtgärd	Handläggningsfaktor HF1
Administration inkl. arkivering	7
<b>Planprövning</b> Planenlighet inom detaljplan eller kontroll mot givet <i>förhandsbesked</i> .	3
<b>Byggnaden</b> Placering, yttre utformning och färgsättning Användbarhet och tillgänglighet	7
<b>Tomten</b> Tomts ordnande inkl. utfart och parkering Enkel kontroll av handlingar för grundläggning och dagvattenanslutning Fyllning och schaktning (då marklov ej erfordras) Skyddsåtgärder mot skred och högvatten Utrymnings- och räddningsvägar Måttgranskning Besiktning (platsbesök)	7

Se tabell 3 och tabell 6 för eventuellt tillkommande avgifter.

**Tabell 5 Handläggningsfaktor för startbesked HF2**

Avgift = HF2 x OF x mPBB x N (N=0,7)

(OF enligt tabell 1 alternativt tabell 2)

Åtgärd	Handläggningsfaktor HF2
Administration inkl. arkivering och registrering av kontrollansvarig	7

Startbesked	
Startbesked inkl. tekniskt samråd och fastställande av kontrollplan eller	10
Startbesked och fastställande av kontrollplan eller	5
Startbesked (gäller även rivning)	3
Arbetsplatsbesök	5
Extra arbetsplatsbesök/per styck	5
Slutsamråd inkl. slutbesked	6
Slutbesked, avslut eller interimistiskt slutbesked	3

**Tabell 6 Justering av bygglovsavgifter**

Bygglovavgift avser lovprövning utom HF

Åtgärd	Avgift
Lämplighet/lokaliseringsprövning utanför detaljplan	1,25 bygglovavgift
Tillägg för prövning av liten avvikelse	1,2 bygglovavgift
Varsamhet	1,1 bygglovavgift
Tillbyggnad	Ingen justering
Ombyggnad	Ingen justering
Ändring	0,7 bygglovavgift (berörd del)
Tidsbegränsat bygglov	0,75 bygglovavgift
Tidsbegränsat bygglov, förlängning	0,5 bygglovavgift
Tidsbegränsat bygglov, säsong	0,75 bygglovavgift
Tidsbegränsat bygglov, säsong, förlängning	0,5 bygglovavgift
Förnyelse av lov = ny prövning	0,8 bygglovavgift
Stor enkel byggnad (oisolerad, t.ex. lagerhall) > 600 m <sup>2</sup>	0,3 bygglovavgift

Tabell 7 Avgift för besked

Typ av besked	Avgift
Förhandsbesked (per tomt)	100 mPBB x N ( <b>N=1,2</b> ) för första tomten. Därefter multipliceras avgiften med 1,25 för varje tillkommande tomt.
Ingripandebesked	Tidsersättning
Planbesked (se nedan)	Tidsersättning (dock minst 200 mPBB)
Villkorsbesked	Tidsersättning (dock minst 200 mPBB)
Strandskyddsdispens	200 mPBB x N ( <b>N=0,6</b> )

Avgift för kommunikering tillkommer enligt tabell 3.

*Exempel förhandsbesked:*

*Avgift för en tomt = 100 x 47,3 x 1,2 = 5 676 kr (+ grannar/annons)*

*Avgift för två tomter = 5 676 x 1,25 = 7 095 kr (+ grannar/annons)*

*Avgift för tre tomter = 7 095 x 1,25 = 8 868 kr (+ grannar/annons)*

Avgift för strandskyddsdispens = 200 x 49,3 x 0,6 = 5 916 kr  
(OBS! inräknat gällande prisbasbelopp (mPBB) för 2022)

**Tabell 8 Avgift för områdesbestämmelser och detaljplaner**

Planavgift tas normalt ut i samband med framtagandet av planen och slut regleras vid beslut om att planen antas, ändras eller upphävs. I de fall planavgiften inte tas ut i samband med planhandläggningen tas avgift ut senast vid beslut om bygglov.

Planavgift som tas ut i samband med bygglov beräknas utifrån tabell nedan.

**Planavgift tas inte ut för:**

- nybyggnad av komplementbyggnad i separat ärende mindre än 50 m<sup>2</sup>
- tillbyggnader oavsett byggnad mindre än 50 m<sup>2</sup>

**Planavgift vid bygglov**

$$\text{Avgift} = \text{mPBB} \times \text{OF} \times \text{PF} \times \text{N} \quad (\text{N}=0,7)$$

OF sätts enligt tabell 1 t.o.m. 10 000 m<sup>2</sup>. Därutöver höjs OF med 1 per 1 000 m<sup>2</sup>. (Exempel: OF 10 000 m<sup>2</sup> = 101; 11 000 m<sup>2</sup> = 102)

Typ av besked	Planfaktor (PF) Nybyggnad	PF Tillbyggnad	PF Ändring
Områdesbestämmelser	100	60	60
Detaljplan inklusive program	220	100	100
Fastighetsrättsliga åtgärder i detaljplan	80	40	40

**Planavgift för enbostadshus**

$$\text{Avgift} = \text{mPBB} \times \text{PF} \times \text{N} \quad (\text{N}=0,5)$$

Objekt	Planfaktor (PF) Nybyggnad (oavsett area)	PF Tillbyggnad/ändring
Enbostadshus	1200	600

*Räkneexempel: Planavgift för enbostadshus år 2020 (oberoende av area)*

$$\text{Planavgift} = 49,3 \times 1200 \times 0,5 = 29\,580 \text{ kr}$$

(OBS! inräknat gällande prisbasbelopp (mPBB) för 2020)

**F d fastighetsplan i separat ärende**

$$\text{Avgift} = \text{mPBB} \times \text{PF} \times \text{N} \quad (\text{N}=0,5)$$

Åtgärd	PF
Upphävande	300

**Tabell 9 Beslut om ny kontrollansvarig**

Avgift = HF x mPBB x N (N=0,9)

Åtgärd	HF
Ny sakkunnig	25

**Tabell 10 Hissar och andra motordrivna anordningar**

Avgift tas ut som tidsersättning enligt plan- och byggförordningen (ersätter förordning 1999:371 om hissar m.m. i byggnadsverk).

Åtgärd	Tidsersättning
Medgivande eller förbud att använda hiss	Antal timmar (minst 1 tim)

**Tabell 11 Nybyggnad – Bygglovavgift**

Gäller för "standardärende" inom detaljplan, utan avvikelser och kommunikering.

Avgiften utgör summan av avgifterna för de åtgärder som nämnden vidtar i samband med bygglov respektive startbesked.

Avgift för att upprätta eller ändra detaljplan, områdesbestämmelser eller fastighetsplan tillkommer enligt särskild taxa eller genom upprättat planavtal. Se tabell 4 och 5 angående tillämpliga HF.

Avgiften för startbesked inkluderar ett arbetsplatsbesök (utom vid mycket enkla byggnader).

$$\text{Bygglovavgift} = \text{mPBB} \times \text{OF} \times (\text{HF1} + \text{HF2})^1 \times \text{N} \quad (\text{N}=0,9)$$

Area (m <sup>2</sup> ) - BTA + OPA	OF	HF1	HF2
<b>Byggnader, anläggningar inkl. bygglovspliktiga komplementbyggnader</b>			
Mycket enkla byggnader < 49 m <sup>2*</sup>	2	20	20
0-49	4	24	28
50-129	6	24	28
130-199	8	24	28
200-299	10	24	28
300-499	14	24	28
500-799	20	24	28
800-1199	26	24	28
1 200-1 999	36	24	28
2 000-2 999	46	24	28
3 000-3 999	56	24	28
4 000-4 999	64	24	28
5 000-5 999	72	24	28
6 000-7 999	88	24	28
8 000-9 999	100	24	28
10 000-14 999	125	24	28
15 000-24 999	170	24	28
25 000-49 999	235	24	28
50 000-100 000	400	24	28
Stor, enkel byggnad (oisolerad - lagerhall) ≥ 600 m <sup>2</sup>	0,3 x OF (intervall enl. ovan)	24	28
Vindsinredning ≥ 199 m <sup>2</sup>	8	17	28

<sup>1</sup>Bygglov inklusive startbesked

**Komplementbyggnad**

$$\text{Bygglovavgift} = \text{mPBB} \times \text{OF} \times (\text{HF1} + \text{HF2})^2 \times \text{N} \quad (\text{N}=0,9)$$

Objekt	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Komplementbyggnad, garage, carport, förråd (eget ärende)	<50 m <sup>2</sup>	2	17	13
Komplementbyggnad, garage, carport, förråd (eget ärende)	>50 m <sup>2</sup>	4	17	15
Källsorteringsbehållare/grupp Sop skåp, sophus		4	14	15

**Tabell 12 Tillbyggnad**

$$\text{Bygglovavgift} = \text{mPBB} \times \text{OF} \times (\text{HF1} + \text{HF2}) \times \text{N} \quad (\text{N}=0,9)$$

Huvudbyggnad	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Tillkommande yta BTA	≤15 m <sup>2</sup>	3	14	10
Tillkommande yta BTA	16-49 m <sup>2</sup>	4	17	15
Tillkommande yta BTA	50-129 m <sup>2</sup>	6	17	28
Tillkommande yta BTA	130-199 m <sup>2</sup>	8	17	28
Tillkommande yta BTA	200-299 m <sup>2</sup>	10	17	28
Tillkommande yta BTA	300-499 m <sup>2</sup>	14	17	28
<b>Ytterligare intervall se tabell 11</b>				

För mycket enkla tillbyggnader av uterum och ingen avvikelse från DP räkna så här: OF= använd tabell ovan, HF1=14, HF2= 8

Komplementbyggnad		OF	HF1	HF2
Typ: garage, carport, förråd	Oavsett storlek men ≤ 50 % av ursprunglig byggnads BTA	2	14	13
Tillbyggnad fritidshus	≤50 m <sup>2</sup>	4	14	13
Tillbyggnad växthus, lusthus m.m. oisolerat	>15 m <sup>2</sup>	2	14	
Burspråk		2	14	
Takkupa		2	14	13

<sup>2</sup>Bygglov inklusive startbesked



**Tabell 13 Enkla byggnader**

$$\text{Bygglöavgift} = \text{mPBB} \times \text{OF} \times (\text{HF1} + \text{HF2})^3 \times \text{N} \quad (\text{N}=0,9)$$

Typ	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Fritidshus	40-80 m <sup>2</sup>	4	21	28
Kolonistuga	<40 m <sup>2</sup>	2	14	15
Nätstation/pumpstation	Oavsett storlek	4	14	13
Växthus, lusthus och liknande oisolerat	> 15 m <sup>2</sup> men ≤ 50 m <sup>2</sup>	2	14	13
Rullstolsgarage förråd m.m.	Oavsett storlek	2	14	13
Kiosk, manskapsbod m.m.	Oavsett storlek	4	17	15
Sommarveranda, restaurang	Oavsett storlek	4	17	23

Kommentar: Fritidshus ska enligt 8 kap. 6 § PBL inte granskas med hänsyn till tillgänglighet och energikrav. Större fritidshus än 80 m<sup>2</sup> är dock ofta lika tekniskt komplicerade som permanentbostäder, därför utgår lika avgift som för permanenthus.

**Tabell 14 Övriga åtgärder**

$$\text{Bygglöavgift} = \text{HF} \times \text{mPBB} \times \text{N} \quad (\text{N}=0,9)$$

Typ	Yta BTA	HF
Balkong 1-5 st		65
Balkong 5 st		130
Inglasning av balkong 1-5 st		65
Inglasning av balkong >5 st		130
Inglasning av uteplats /uterum	Oavsett storlek	65
Skärmtak	15-30 m <sup>2</sup>	50
Skärmtak	>31 m <sup>2</sup>	100

<sup>3</sup>Bygglö inklusive startbesked

Bygglovavgift = OF x mPBB x (HF1 + HF2) x N (N=0,9)

Bygglovavgiften inkluderar startbesked). Avgift tillkommer för underrättelse av beslut i Post- och inrikestidning samt för eventuell kommunikering med berörda (tabell 3).

Typ	OF
Fasadändring, mindre	Timdebitering
Fasadändring, större	Timdebitering
Mur och eller plank, normal Plank vid bostadshustomter	Timdebitering
Mur och/eller plank, komplicerat bullerskydd/stabilitet – oavsett material	Timdebitering

#### Tabell 15 Anmälan (icke lovpliktiga åtgärder)

Bygglovavgift = HF2 x mPBB x N (N=0,9)

Åtgärd	HF2
Eldstad	30
Grundförstärkning enbostadshus	90
Grundförstärkning övrigt	200
Ventilation enbostadshus/en lägenhet	50
Ventilation övriga	140
Bärande konstruktionen Ändring bostadshus/en lägenhet	30
Inre ändringar (ändring brandskydd, konstruktion, planlösning)	140
Stambyte	90
Fettavskiljare	30
Rivning utanför planlagt område	25

Attefallshus	timdebitering

**Tabell 16 Rivningslov inklusive startbesked**

Avgift = HF x mPBB x N (N=0,9)

Typ	HF
>250 m <sup>2</sup> BTA	100
250-999 m <sup>2</sup> BTA	200
>1000 m <sup>2</sup> BTA	400

**Tabell 17 Bygglov för skyltar**

Prövning skall ske som för byggnader. Avgift tas ut med hänsyn till åtgärderna och omgivningspåverkan.

Avgift = HF x mPBB x N (N=0,9) Administrationsavgift ingår i avgiften för skyltar och ljusanordningar.

Åtgärd		HF om liten påverkan på stads- eller landskapsbilden	HF om storpåverkan på stads- eller landskapsbilden
Vepa	>20 m <sup>2</sup>	80	
Prövning utan skyltprogram	Placering Utformning Miljö- och omgivningspåverkan	45	105
Därutöver per skylt		23	53
Skylt, skyltpelare, stadspelare	<10 m <sup>2</sup>	60	
Skylt, skyltpelare, stadspelare	>10 m <sup>2</sup> vid buskur		150
Ljusramp	Ny/ny front		100
Ljusramp	Utöver den första	20	
Ljusanordning vid idrottsplats eller liknande	> 5 st		100
Förbesiktning	Per gång	10	20
Remiss	Trafikverket m. fl.	15	15

Väsentlig ändring av skylt eller ljusanordning medför samma arbetsinsatser som vid ansökan om ny. Avgift tas därför ut som vid ny skylt eller ljusanordning.

Skylt i samband med bygge placerad på samma fastighet, max 15 m<sup>2</sup> är avgiftsfri. Är skylten större än 15 m<sup>2</sup> tas avgift ut enligt tabell.

Skyltprogram kan tas fram i samförstånd mellan fastighetsägaren och kommunen. Det består av dokument/ritning som visar var på fasaderna skyltar skall placeras och kan även innehålla principer för skyltars utformning.

### Tabell 18 Marklov inklusive startbesked

Avgiften tas enbart ut som tidsersättning.

Åtgärd	Tidsersättning
Marklov såväl schakt som fyllning	Antal timmar (minst 25 mPBB )

### Tabell 19 Master, torn, vindkraftverk

Avgift = (HF1 + HF2) x mPBB x (N=0,9)

Master Torn Vindkraftverk	Beskrivning	HF 1 alt tidsersättning	HF 2 tidsersättning
Radio- och telemast eller torn + en teknikbod	Ett torn	250	Antal timmar (minst 1)
Radio- och telemast eller torn + en teknikbod	Fler än ett	550	Antal timmar (minst 1)
Vindkraftverk	Ett verk	550	Antal timmar (minst 1)
Vindkraftverk	Upp till 4 st.	1 200	Antal timmar (minst 1)
Vindkraftverk (> 5 verk)	Upp till 4 st.	2 500	Antal timmar (minst 1)
Ljusanordning vid idrottsplats eller liknande	> 5 st		100

Tabell 20 bygglov för anläggningar

Typ	
<b>Anläggning på land:</b> Anläggningsyta Parkeringsplats Upplag/materialgård Tunnel Begravningsplats, campingplats, idrottsplats, friluftsbad, golfbana, kabinbana, minigolf, motorbana, nöjespark, skidbacke med lift, skjutbana m.m.	Antal timmar (minst 3)
<b>Anläggning i vatten:</b> Brygga såväl ponton som fast anlagd Småbåtshamn mm	Antal timmar (minst 3)

Tabell 21 Övriga ärenden

Avgift = HF x mPBB x (N=0,9)

Ärendetyp	Beskrivning
Anstånd	Ingen avgift
Avslag såväl bygglov, marklov som förhandsbesked	Upp till full avgift alternativt tidsersättning
Avvisad ansökan	Avgift tas ut för utfört arbete, OF =2
Återkallad ansökan (avskrivet ärende)	Avgift tas ut för utfört arbete, OF =2
Ändring i lov (mindre)	Avgift tas ut för utfört arbete, OF =2

**Tabell 22 Avgift för enkel nybyggnadskarta**

Nybyggnadskarta krävs om nämnden anser det nödvändigt. Nämnden anger riktlinjer för när nybyggnadskarta ska upprättas. Nybyggnadskarta i Herrljunga kommun upprättas av konsulter, tex Metria.

Enkel nybyggnadskarta godkänns oftast för icke detaljplanelagda område på landsbygden som ligger utanför sammanhållna bebyggelse. Enkel nybyggnadskarta beställs hos plan-och byggenheten i kommunen, Timdebitering, minimum 1 h.

**Tabell 23 för tillfälligt nyttjande av digital geografisk information**

Timdebitering, minimum 1 h.

Under 2022 är timavgiften **1050 kr** vid beräkning av avgifter baserade på tidsersättning. (tabell 2)

**Exempel på beräkning av avgift enligt taxa (gäller för 2021)****Bygglov för enbostadshus på 240 m<sup>2</sup> inom detaljplan**

Avgift för bygglov = HF1 x OF x mPBB x N (N=0,9)

(OBS! inräknat gällande prisbasbelopp (mPBB) för 2022)

Åtgärd	Tabell	Formell	Delvärden	Avgift 2022
Planavgift	8	mPBB x PF x N	$49,3 \times 1\,200 \times 0,5$	29 580
Bygglovavgift inkl. startbesked	4 + 5	mPBB x OF x (HF1 + HF2) x N	$49,3 \times 10 \times (24+28) \times 0,9$	23 072,4

**Lägeskontroll och utstakning**

Kommunen erbjuder inte mättjänster i egen regi utan hänvisar till konsulter.

Krav för lägeskontroll gäller:

1. i hela kommunen vid prövning av byggnader/byggnationer som kräver bygglov. Kravet gäller även mindre byggnader endast om det är samhällsfunktion t.ex. transformatorstation, pumphus och liknande.
2. \*för uppförande av Attefallshus inom detaljplanelagda områden och sammanhållen bebyggelse.

För komplicerade större byggnader med fler än fyra hörn görs bedömning från fall till fall.

Krav för utstakning gäller:

- För större byggnation inom detaljplanelagda

\*I vissa fall där attefallshus hamnar nära gränser



## Plan- och byggtaxa revidering 2023

### Sammanfattning

Herrljunga kommun har sedan 2011 tillämpat en plan- och bygglovtaxa som är baserad på Sveriges Kommuner och Regioner taxeunderlag. Nuvarande taxa antogs av kommunfullmäktige 2011-05-10 § 63.

Nämndens handläggare har under tiden insett att det finnas ett behov för vissa justeringar av avgifterna i taxan för att anpassa den till förändrade förutsättningar och aktuellt kostnadsläge. De förändrade förutsättningarna är t.ex. ökade krav på platsbesök, vilket bidrar till ökade antal timmar för ärendets handläggning, ökade kostnader för nämnden och nämndens handläggare samt ökade behov av digitalisering för att höja servicenivå till invånare och företag. De förändringarna påverkar handläggningskostnaden per timme som behöver justeras.

Taxan behöver även justeras avseende tillståndsgivning för hantering av brandfarliga -och explosiva varor eftersom nämnden inte har ansvar för sådana ärende från 1 januari 2020. Även kostnader för utstakning, lägeskontroll och nybyggnadskarta är inte relevanta eftersom kommunen inte erbjuder sådana mätjänster i egen regi utan hänvisar till konsulter. Även Tabell 23 för tillfälligt nyttjande av digital geografisk information justeras från tabell till timdebitering.

Med hänsyn till ovanstående motiveringar föreslås revidering av taxa enligt följande:

- för förhandsbesked **N = 1,2**
- för ärende som prövas enligt PBL, PBF m.fl exklusive förhandsbesked, tillämpas justeringsfaktor **N = 0,9**
- för planavgift och enkel nybyggnadskarta tillämpas justeringsfaktor **N = 0,5**
- Vid beräkning av avgifter baserade på tidsersättning tas timavgiften 1050 kr
- Tabell för avgifter för brandfarliga -och explosiva varor utgår
- Tabell för tillfälligt nyttjande av digital geografisk information utgår och ersätts med timdebitering





HERRLJUNGA KOMMUN

SAMHÄLLSBYGGNADS-  
FÖRVALTNINGEN  
**Tobias Holmén**

# Ärende 38

**Tjänsteskrivelse**  
2022-10-25  
DNR B 226/2022 TAX  
Sid 2 av 6

## Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2022-10-25  
Plan- och bygglovtaxa – revidering 2023

## Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut:

Förvaltningen föreslår Bygg- och miljönämnden besluta att anta föreslagen revidering av Plan- och bygglovtaxa. Taxan ska börja gälla från 1 januari 2023.

Emil Hjalmarsson  
Tf Samhällsbyggnadschef

Tobias Holmén  
Bygglovshandläggare

**Expedieras till:** Emil Hjalmarsson, Tobias Holmén



## Bakgrund

Bakgrund och syfte

Herrljunga kommun har sedan 2011 tillämpat en plan- och bygglovtaxa som är baserad på Sveriges Kommuner och Regioners taxeunderlag. Nuvarande taxa antogs av kommunfullmäktige 2011-05-10 § 63.

SKR`s taxeunderlaget är utformat så att det är den enskilda kommunens kostnader i form av handläggningskostnad och nedlagd tid som speglas i taxans avgifter i enlighet med 12 kap PBL. Underlaget för konstruktion av PBL-taxa har reviderats och en ny version kom ut i juli 2020. De ändringar som gjorts sedan den förra utgåvan utgörs av förtydliganden angående indexuppräknings av taxan, samt frågan om moms avseende utstakning och nybyggnadskarta.

Motivering till ändringar i taxa

I Herrljunga kommun fastställs taxa av Kommunfullmäktige. Tillämpningen av taxan och debiteringen i enskilda fall ankommer på Myndighetsnämnden bygg-och miljö (nämnden) som är ansvarig för hantering av ärende inom PBL. Beslut om påförande av avgift i Herrljunga kommun fattas av tjänstemän eller av enskilda förtroendevalda endast efter nämndens delegation.

Nämndens handläggare har under tiden insett att det finnas ett behov för vissa justeringar av avgifterna i taxan för att anpassa den till förändrade förutsättningar och aktuellt kostnadsläge.

Under de sista åren har lagens krav skärpts för vissa typer av ärende, så som t.ex. ökade krav på platsbesök, vilket bidrar till ökade antal timmar för ärendets handläggning. Till följd av detta behöver tidsuppskattningar för ärendets handläggning justeras i taxan. Justeringarna gäller framförallt bygglovsärende. Även kostnader för nämnden och nämndens handläggare samt ökade behov av digitalisering för att höja servicenivå har förändrats så att handläggningskostnaden per timme behöver justeras.

Taxan behöver justeras även avseende tillståndsgivning för hantering av brandfarliga -och explosiva varor eftersom nämnden inte har ansvar för sådana ärende från 1 januari 2020. Även kostnader för utstakning, lägeskontroll och nybyggnadskarta är inte relevanta eftersom kommunen inte erbjuder sådana mättjänster i egen regi utan hänvisar till konsulter. Samt att tabellen för tillfällig nyttjande av digital geografisk information ändras till timdebitering

## Ekonomisk bedömning



Allmänna regler om kommunala avgifter  
Kommunernas rätt att ta ut avgifter allmänt sett framgår av (2 kap 5 § kommunallagen (2017:725), KL).

Vid tillämpning av taxa gäller ett antal olika principer för hur avgifterna ska beräknas:

#### *Självkostnadsprincipen*

Självkostnadsprincipen gäller som huvudregel för kommunal verksamhet enligt 2 kap 6 § kommunallagen:

”Kommuner och regioner får inte ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som de tillhandahåller”.

Kommuner och regioner får inte ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som de tillhandahåller. För nämndens verksamhet reglerar 12 kap. 10 §, PBL att en avgift inte får överstiga kommunens genomsnittliga kostnad för den typ av besked, beslut eller handläggning som avgiften avser.

Vid beräkningen av självkostnaderna får, utöver externa kostnader, alla relevanta direkta och indirekta kostnader som verksamheten ger upphov till tas med. Exempel på direkta kostnader är personalkostnader, personal-omkostnader (inklusive pensionskostnader), material och utrustning, försäkringar m.m. Exempel på indirekta kostnader är lokalkostnader, kapitalkostnader och administrationskostnader. Verksamhetens eventuella andel av kommunens centrala service- och administrationskostnader bör också räknas med (se bl.a. prop. 1993/94:188 s. 85).

#### *Likställighetsprincipen*

Plan- och bygglagen innehåller inte några särskilda regler om hur avgifternas storlek i det enskilda fallet ska bestämmas eller annorlunda uttryckt hur de totala kostnaderna ska fördelas på dem som är avgiftsskyldiga. Av betydelse för avgiftsuttaget i enskilda fall i kommunalverksamhet är däremot den s.k. likställighetsprincipen, som uttrycks i 2 kap. 3 § kommunallagen.

”Kommuner och landsting skall behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat”.

Bestämmelsen innebär att särbehandling av vissa kommunmedlemmar eller grupper av kommunmedlemmar endast är tillåten på objektiva grunder.

Likställighetsprincipen innebär vid fördelning av avgifter att lika avgift ska utgå för lika prestation eller att kommunmedlemmar som befinner sig i motsvarande läge ska betala samma avgifter. Kommunen får t.ex. inte ta ut andra avgifter av fritidsboende än av permanentboende för samma handläggning.

Likställighetsprincipen medger heller ingen inkomstfördelning verksamhet. Däremot finns det inget hinder mot att differentiera avgifterna med hänsyn till kostnadsskillnader mellan



olika prestationer. Inom vissa ramar tillåts även schabloniserade taxor (se prop. 2016/17:171 s. 300–310 och Dalman m.fl. a.a. s. 75).

#### *Retroaktivitetsförbudet*

Kommunfullmäktige ska ha fattat beslut om taxorna och när avgifterna ska börja tillämpas innan avgifterna tas ut i det enskilda ärendet. I rättspraxis har det sedan länge ansetts vara otillåtet med retroaktiva kommunala avgifter fränsett vissa speciella undantagsfall. Detta förbud framgår direkt av 2 kap 4 § kommunallagen.

I 12 kap. 10 § PBL anges att grunderna för hur avgifterna ska beräknas ska anges i en taxa som beslutas av kommunfullmäktige. (Angående tidpunkt för när uttagande av avgift ska ske, se under Avgiftsbestämning nedan, samt NJA 1974 s. 10).

Beräkning av avgifter enligt taxan

Enligt 12 kap 10 § PBL får en avgift enligt 12 kap 8 eller 9 §§ inte överstiga kommunens genomsnittliga kostnad för den typ av besked, beslut eller handläggning som avgiften avser.

Vid tillämpning av taxa gäller ett antal olika principer för hur avgifterna ska beräknas. Avgiften för en viss åtgärd tas ut enligt de tabeller som hör till taxan. Flertalet av avgifterna beräknas som en funktion av ett värde som utgör en tusendel av gällande prisbasbelopp enligt lagen (1962:381), om allmän försäkring (mPBB) samt ärendeberoende faktorer.

”Milliprisbasbelopp” mPBB, fastställs årligen av regeringen. Prisbasbeloppet, som för 2022 är fastställt till 49 300 kronor och motsvarar då 49,3 i beräkningarna. Övriga värden består av ärendeberoende faktorer som grundar sig på den tidsåtgång och komplexitet som handläggningen av respektive ärendetyp kräver. Som grund för beräkningarna använts de summor som de olika beräkningstabellerna i SKR:s taxsystem redovisar, med samma benämningar som objektsfaktor (OF) vilken är beroende på ärendetyp och dess storlek, handläggningsfaktor för bygglovsprövning, (HF1), och handläggningsfaktor för startbesked, (HF2).

Enligt taxans uppbyggnad har kommunen möjlighet att använda justeringsfaktor (N) där ska hänsyn tas till invånarantal samt andra faktorer som kommunen bedömer viktiga vid handläggning av ärende. Med hänsyn till förändrade förutsättningar samt ökade kostnader för vissa typer av ärende som hanteras enligt Plan- och bygglagen föreslås följande justeringsfaktor N i PBL taxa:

- för förhandsbesked **N = 1,2** (tidigare 0,7)
- för övriga ärende som prövas enligt PBL, PBF m.fl **N = 0,9** (tidigare 0,7)
- för planavgift **N = 0,5** (tidigare 0,7)
- för enkel nybyggnadskarta **N = 0,5** (tidigare 0,7)



- för ärende som berör strandskydd N = **0,6** (tidigare 0,7)

## Juridisk bedömning

### *Självkostnadsprincipen*

Självkostnadsprincipen gäller som huvudregel för kommunal verksamhet enligt 2 kap 6 § kommunallagen:

” Kommuner och regioner får inte ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som de tillhandahåller”.

Kommuner och regioner får inte ta ut högre avgifter än som motsvarar kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som de tillhandahåller. För nämndens verksamhet reglerar 12 kap. 10 §, PBL att en avgift inte får överstiga kommunens genomsnittliga kostnad för den typ av besked, beslut eller handläggning som avgiften avser.

Vid beräkningen av självkostnaderna får, utöver externa kostnader, alla relevanta direkta och indirekta kostnader som verksamheten ger upphov till tas med. Exempel på direkta kostnader är personalkostnader, personal-omkostnader (inklusive pensionskostnader), material och utrustning, försäkringar m.m. Exempel på indirekta kostnader är lokalkostnader, kapitalkostnader och administrationskostnader. Verksamhetens eventuella andel av kommunens centrala service- och administrationskostnader bör också räknas med (se bl.a. prop. 1993/94:188 s. 85).

## Jämställdhetsbeskrivning

Taxan är könsneutralt.