Instans: Kommunstyrelsen

Tid: 2022-01-24 kl. 08:30

Plats: Sämsjön (B-salen) Kommunhuset

Gunnar Andersson	Moa Andersson
Kommunstyrelsens ordförande	Sekreterare

Förslag på justerare: Mats Palm (S)

Samtliga ärenden har beretts av kommunstyrelsens ordförande. I samtliga beslutsärenden föreslås kommunstyrelsen besluta i enlighet med förvaltningens/tidigare nämnds förslag till beslut om inget annat framgår av ordförandeskrivelse.

Information:

- KS = slutgiltigt beslut fattas i Kommunstyrelsen.
- KF = slutgiltigt beslut fattas i Kommunfullmäktige.
- Info = Information.
- Ett X markerar att handlingar finns bifogade i kallelsen.
- VS markerar att handlingar presenteras vid sammanträdet.

Kl.	Nr.	Beslutsorgan	Ärende	DNR	Handlingar bifogas	Föredragande
08.30			Sammanträdets öppnande			Ordförande
			Upprop			Nämndsamordnare
			Val av justerare och tid för justering			Ordförande
08.35	1	INFO	Information och uppföljning av upphandlingssamarbetet med Zango	KS 278/2021 106	X	Ekonomichef
08.50	2	INFO	Information om införande av e-arkiv	--	--	Administration- och kommunikationschef
09.00	3	KS	Investeringsäskanden 2023–2025	KS 4/2022 942	X	Controller
09.10	4	KS	Driftäskanden 2023	KS 4/2022 042	X	Controller
09.25	5	KS	Svar på remiss avseende regional transportinfrastrukturplan 2022–2023	KS 230/2021 950	X	Samhällsutvecklare
09.40	6	KS	Kommunernas rapportering till Vattenmyndigheterna av genomförda åtgärder 2021	KS 256/2021 545	X	Samhällsutvecklare
09.50	7	KF	Rapport från Herrljungabostäder gällande uppdrag att genomföra nybyggnation av 64 lägenheter	KS 159/2021 101	X	Ordförande
10.05	--	--	PAUS	--	--	--
10.20	8	KF	Revidering av riktlinje för färdtjänst samt riktlinje för hantering av taxor och avgifter inom socialnämndens verksamhet	KS 267/2021 7762	X	Ordförande
10.25	9	KS	Inriktningsdokument för närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022–2025	KS 268/2021 700	X	Ordförande
10.30	10	KF	Revidering av reglemente för kommunala pensionärs- och funktionshindersrådet	KS 269/2021 7781	X	Ordförande

NR	*Meddelandeförteckning*	*DNR*	*Handlingar bifogas*
1	BN § 139/2021-12-06 Uppföljningsrapport avseende bildningsnämndens budgetanpassning per 2021-10-31	KS 142/2021 606	X
2	KF § 157/2021-11-23 Fyllnadsval av ersättare i kommunstyrelsen	KS 22/2021 111	X
3	BN § 149/2021-12-06 Om- och tillbyggnad av Altorpskolan	KS 271/2021 604	X
4	Delårsbokslut 2021 och revisionsrapport från Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund	KS 54/2021 992	X
5	Minnesanteckningar från verksamhetsdialoger 2021-11-29	KS 154/2021 101	X
6	Direktionsprotokoll från Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbunds sammanträde 2021-12-10	KS 54/2021 992	X
7	Protokoll från Sjuhärads samordningsförbunds sammanträde 2021-11-24	KS 42/2021 992	X
8	Protokoll från Sjuhärads samordningsförbunds sammanträde 2021-12-10	KS 42/2021 992	X
9	Protokoll från Nossans Förvaltningsaktiebolags styrelsesammanträde 2021-12-06 (87)	KS 80/2021 993	X
10	Protokoll från Herrljunga Bostäder AB:s styrelsesammanträde 2021-11-22	KS 92/2021 993	X
11	Protokoll från Herrljunga Elektriska AB 2021-11-24	KS 92/2021 993	X
12	Protokoll från Herrljunga Vatten AB 2021-11-24	KS 92/2021 993	X

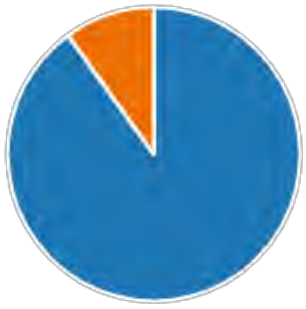
NR	*Delegeringsbeslut*	*DNR*	*Handlingar bifogas*
1	Beslut om säkerhetsprövning och placering i säkerhetsklass enligt säkerhetsskyddslagen KS-2022-1	KS 18/2022 918	--
2	Beslut om säkerhetsprövning och placering i säkerhetsklass enligt säkerhetsskyddslagen KS-2022-2	KS 19/2022 918	--

Enkät för uppföljning av upphandlingsfunktionen

50	07:52	Stängt
Svar	Genomsnittlig tid för att slutföra	Status

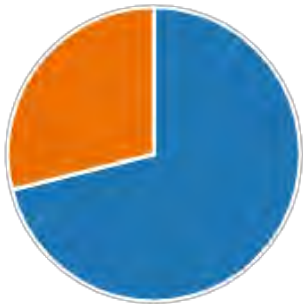
1. Har du någon gång under det senaste året varit i kontakt med Zango ?

Ja	45
Nej	5



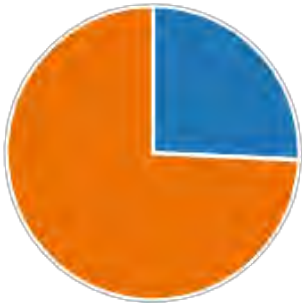
2. Har din verksamhet genomfört en upphandling m h a Zango under det senaste året?

Ja	32
Nej	13



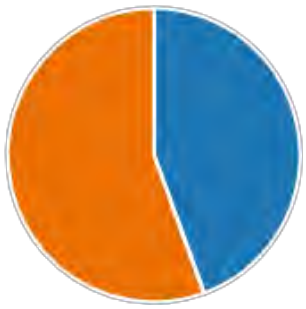
3. Om ja, har Zango informerat om kostnaden för upphandlingshjälpen?

Ja	9
Nej	26



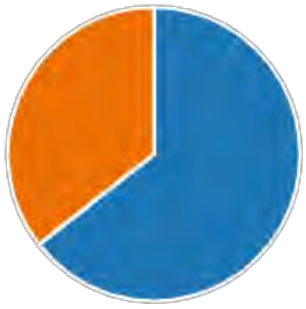
4. Har du kunskap om vad du kan fråga Zango utan att bli debiterad timkostnad?

Ja	20
Nej	25



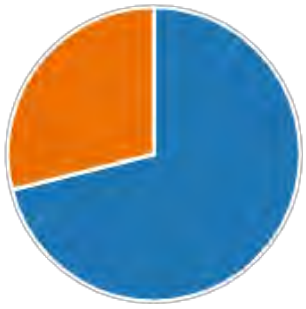
5. Har Zango informerat din verksamhet om befintliga avtal under det senaste året?

Ja	29
Nej	16



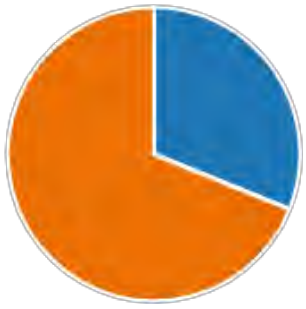
6. Har du fått information från Zango om vilka beloppsgränser som gäller vid olika typer av upphandlingar?

Ja	32
Nej	13



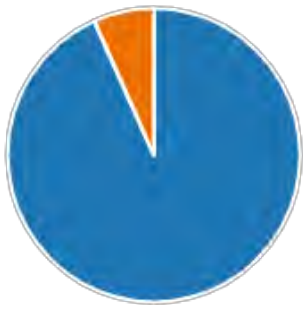
7. Har det funnits brister i avtalsefterlevnad hos någon leverantör i din verksamhet?

Ja	14
Nej	31



8. Får du den hjälp du behöver vid upphandling?

Ja	42
Nej	3



9. Vad saknar du i så fall?

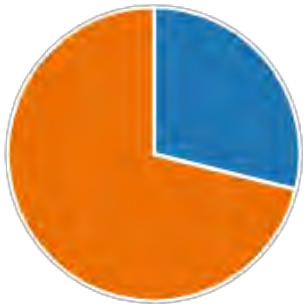
6

Svar

- adekvat kunskap om upphandlat område, i mitt fall Gymverksamhet
- Se nedan, nr 11. Annars skulle det vara bra att ha återkommande utbildningar om direktupphandling för all personal som beställer varor och tjänster. Även om de har haft sådan utbildning en gång så glöms det av och behöver uppdateras.
- Får oftast den hjälp vi behöver men ibland saknat snabb återkoppling och att allt inte har ingått vid leverans.
- Bådeock. Ibland tar det lång tid innan man får svar. Vad som ingår i upphandlingen tex montering
- Vi har en pågående upphandling nu och får bra stöd i detta.
- Vi som svarar på enkäten är relativt nya i förvaltningen men det vi har varit i kontakt med Zango angående är avtal som inte eftersföljs.

10. Skulle du vilja ha mer hjälp kring upphandling?

Ja	13
Nej	32



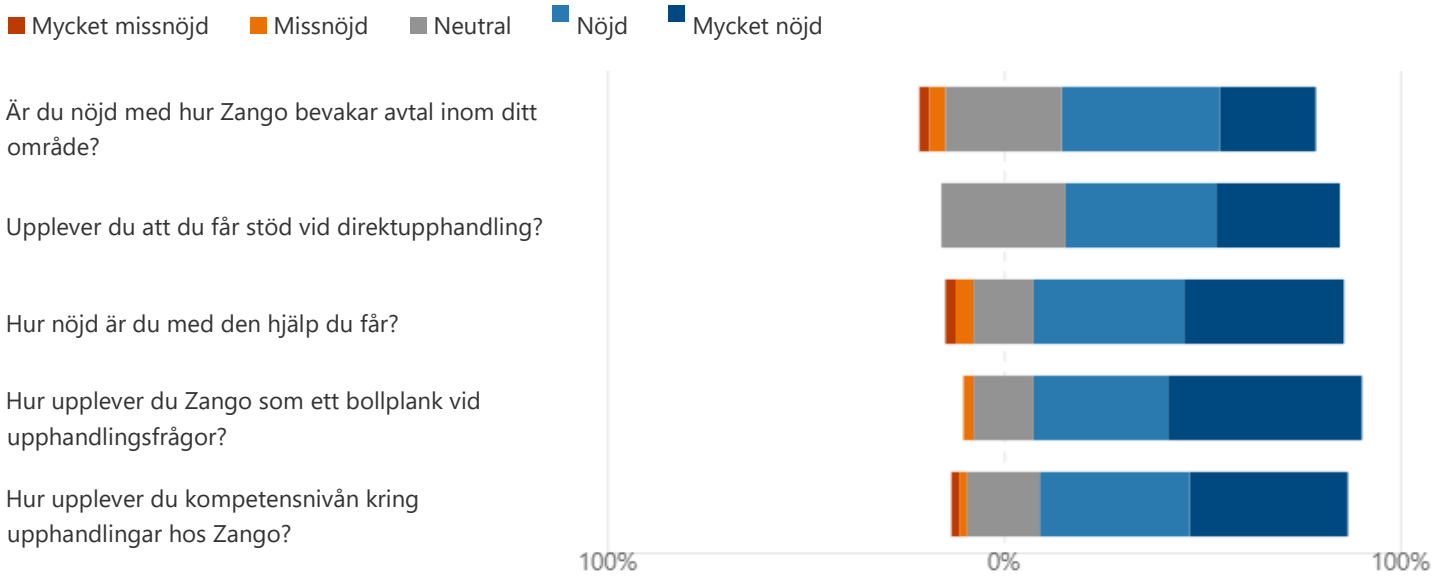
11. I så fall med vad?

10

Svar

- Mer uppsökande, fråga verksamhet, inte bara vänta på att alla ska veta …
- spetskompetens i bedömning av inkomna offerter
- Mer hjälp och stöd med inte från Zangos sida.
- Zango är mycket proffsiga och ett bra stöd i upphandlingsfrågor. Det enda som saknas är teknisk kompetens inom våra sakfrågor på Gata/VA – vi har ett brett spektrum av olika tekniker/utrustning och från min sida hade det behövts en lite mer långtgående kompetens i att förbereda förfrågningsunderlag hela vägen. T.ex. som vi står nu inför att vi behöver köpa in ett till UV-ljus till vattenverket – det hade varit fantastiskt om vi kunnat be att få hjälp med att ta fram en förfrågan som avser ett nytt UV-ljus till vattenverket. Det finns stöd att få vid upphandling av just UV-ljus från Svenskt vatten, men då ligger det på vår driftpersonal att läsa in sig på det området och formulera förfrågan, medan Zango bistår med ”kappan”.
- Juridik
- Allt är inte svart eller vitt
- Tillse att allt ingår, trött på att det tillkommer kostnader för installation, implementering, utbildning mm
- Vem gör vad i en upphandling. Tydligare info om vad som ingår
- En tydligt beskriven process där olika steg och förslag på lämpliga deltagare i upphandlingsgruppen. Vad man kan göra och ABSOLUT inte kan göra i upphandlingsprocessen. Det hade hjälpt mig innan Zango kontaktas.
- Tydliga rutiner kring upphandling, ansvarsfördelning och uppföljning av avtal.

12. Följande frågor rör din upplevelse kring Zango.



13. Övrigt positivt

13

Svar

- Väldigt lätt och snabbt att få kontakt med Zango
- Jag ser mest avtalen när de är klara som administratör inom kommunen. De gånger jag kontaktat Zango med frågor har jag fått god hjälp men det rör ju i princip inte själva upphandlingen utan andra frågor.
- Jag har ett bra samarbete med Zangos representant i den upphandling jag är involverad i. Den feedbacken har hon fått direkt.
- Zango är mycket proffsiga och ett bra stöd i upphandlingsfrågor.
- "Har bara varit i kontakt med Fanny Värme på Zango , Bra bemötande och positiv "
- Mycket kompetenta och snabba i sin återkoppling. Jag är mycket nöjd!
- Anders är kunnig på området
- Trevliga och har säkert kompetens men kanske inte fullt ut kring vissa specifika delar "Lätta att få tag i. Oerhört tacksam för avtalsbevakningen, underlättar otroligt. Ger bra utmanade input i diskussioner. Känner mig Trygg med dem." "Jag är osäker på om vi har genomfört en upphandling eller ""bara gjort ett avrop på en upphandling som är gjord av Adda. Jag har alltså själv inte beställt en upphandling. Jag har fått väldigt bra och snabba svar av Zango. Jag är ny som chef och har ingen tidigare erfarenhet av upphandlingar, vilket har gjort att jag behövt ställa många grundläggande frågor och här har jag fått jättebra hjälp. "
- Gott bemötande.
- "Den upphandlare jag haft kontakt med gällande miljökrav är påläst och engagerad gällande utvecklingen inom det området och håller sig uppdaterad när det t.ex. gäller Upphandlingsmyndighetens kravställande. Har ej genomfört någon upphandling. Bollar endast olika tänkbara krav inom miljöområdet med en upphandlare på Zango. "
- Anders Simonsson gör ett mycket bra arbete.

14. Övrigt negativt

8

Svar

- Dessa frågor var svårt att ge ett bra svar på då alla inte berör mig skulle kanske finnas en ruta med vet ej t ex också.
- Startade upphandling 1 2019 "Gymutrustning", drogs tillbaka. Ny upphandling startad klar Oktober 2021. Lagt över 100 000 på kostnader i samband med en upphandling som drogs tillbaka på inrådan av Zango. Upphandling nummer 2 startades upp även den drog ut på tiden. Förvaltningrätten fick avgöra när Zango helt plötsligt inte kunde bedöma vem som skulle vinna upphandling 2. Upplever att Zango ej har kompetens till att genomföra upphandling inom Mitt område (Gymverksamhet).
- -
- Det kostar några kr.
- en del juridiska frågor i entreprenadjuridiken kan förbättras
- Kan inte bara ta hänsyn till procent och timpris. Problemet är att när det gäller bygg så bör upphandlaren ha specialkunskap, vilket är svårt. Resultatet blir allt för stora luckor.
- ibland får man själv ta reda på hur en förfrågan sak skrivas. Svårt när man aldrig gjort detta eller kring produkten
- Inget

Utvärdering upphandlingsfunktionen 2021

1. Bakgrund och syfte

Upphandlingsområdet hade under ett antal år haft relativt lite fokus i Herrljunga och Vårgårda kommuner. Tidigare organisation kring upphandling bestod av en anställd upphandlare samt till viss del köpt tjänst inför upphandlingar inom framförallt byggprojekt. Inköpare och ansvariga i verksamheterna hade allt från låg till god kännedom om LOU och vad som krävs vid inköp och upphandling. Kommunerna bestämde sig under 2018 för att pröva ett nytt grepp kring arbetet med upphandlingar i syfte att förbättra kvaliteten och effektiviteten inom upphandlings- och inköpsområdet. Herrljunga och Vårgårda kommuner beslutade att upphandlingsfunktionen ska organiseras under servicenämnd ekonomi och personal. Ekonomiavdelningen fick ansvaret över upphandlingsfunktionen från och med den 1 februari 2019. I samband med beslutet omorganiserades upphandlingsfunktionen från att ha genomförts av en person anställd i Vårgårda till att outsourcas till ett externt företag. En upphandling med förhandlat förfarande av upphandlingsfunktionen genomfördes under våren 2019.Leverantören Zango AB anlitades till uppdraget att genomföra upphandlingsfunktionens uppgifter, allt från avtalsbevakning, stöd och service i upphandlingsarbetet till förhandlingar med leverantörer.

Syftet med att lägga ut upphandlingsfunktionen på extern part var att höja kompetensen, kvaliteten och effektiviteten inom området.

Denna utvärdering syftar till att ge en bild över hur väl upphandlingsfunktionen lyckats med sitt uppdrag under de två första avtalsåren. Denna rapport beskriver vad upphandlingsfunktionen genomfört, hur mycket funktionen kostat, hur mycket funktionen sparat genom att förhandla med leverantörerna samt hur chefer och leverantören Zango AB uppfattar funktionen.

2. Beskrivning av upphandlingsfunktion, avtalet samt innehållet i tjänsterna

Vårgårda och Herrljunga kommuner har ett fyraårigt avtal kring upphandlingstjänster med Zango AB. Avtalstiden löper ut under våren 2023. Kommunerna har rätt att säga upp avtalet till det datum som infaller då avtalet löpt två år respektive tre år. Modellen består av två delar; en bastjänst och tjänst för löpande upphandlingar. Bastjänsten har ett fast pris per månad medan tjänster för löpande upphandlingar har ett rörligt pris som baseras på antalet utförda timmar.

Bastjänsten som Zango levererar innehåller följande delar:

- Identifiering behov av upphandling
- Bevaka kommunernas deltagande i nationella ramavtal (t ex via SKL Kommentus Inköpscentral) samt framtagna ramavtal i samverkan med annan upphandlande kommun (Sjuhäradsnätverket)
- Utmana och ifrågasätta behovet (business case)
- Förvalta befintliga avtal och ramavtal
  Förvaltning av avtal och ramavtal innebär bland annat inregistrering av nytecknade avtal, sköta allt från avtalsskrivning till förvaltning och bevakning. I bastjänsten skall dialog ske med verksamheterna kring befintliga avtal och behov av nya upphandlingar. Beslut om upphandling sker av ansvarig chef inom kommunen.

- Bevaka när avtal löper ut och i god tid initiera ny upphandling eller invänta nationella ramavtal
- Agera stöd/bollplank vid frågor kopplat till upphandling och inköp
- Informera lokala leverantörer om kommande upphandlingar i samverkan med kommunernas
- näringslivsfunktioner
- Vid behov informera/utbilda chefer/politiker om upphandlingsprocessen och vad som är aktuellt inom området (ca 2 ggr/år och kommun)
- Identifiera brister i avtalsefterlevnad och förhandla
- Adjungerande i kommunernas ledningsgrupper. Kontinuerlig avrapportering om status avseende pågående och planerade upphandlingar
- Leverera underlag för internkontroll 3 ggr/år
- Driva eventuella processer kopplat till överprövningar
- Svara på enkäter och externa förfrågningar gällande upphandlingar (skickas oftast via kommunmailadresserna)
- Förnyad konkurrensutsättning inom ramavtalet
- Tillgänglighet för verksamheterna kl 8-17 varje helgfri vardag.
- Arbeta proaktivt och initiera förbättringar i upphandlingsprocessen och förvaltningsprocessen.
- Vara behjälpliga i framtagande och revidering av policys, riktlinjer och rekommendationer kopplat till upphandling.
- Ta fram långsiktig upphandlingsplan i dialog och samråd med verksamheterna. Uppdatera och revidera planen vid behov.
- Förhandla om avtal där möjligheter till kostnadseffektivisering finns.
- Vid behov uppdatera processerna för upphandling

Ekonomiavdelningen betalar 75 tkr/månad, totalt 900 tkr/år för bastjänsten.

I tjänsten ”löpande upphandling” kommer respektive chef överens med upphandlingsfunktionen kring upplägg och servicegrad i antalet timmar för genomförande av upphandling. Det är verksamheten själva som betalar upparbetade timmar för upphandlingstjänsten inom respektive upphandling. Timpriset för tjänsten löpande upphandling är 1 200 kr/timme.

Utöver bastjänsten och tjänster för löpande upphandling har även en modell för extra granskning och nedförhandling av tveksamma avtal och/eller dålig avtalsefterlevnad tagits fram. När insatsen inom avtalsgranskning är av mer omfattande karaktär och när det kan vara någon slags systematik i felaktigheter och eventuella jävssituationer som behöver extra utredning kan Herrljunga och Vårgårda använda sig av denna modell. Modellen kallas win-win och utgår ifrån att Zango genomför granskning och förhandling och utifrån resultatet erhåller en procentuell ersättning av det belopp som kommunerna sparat på insatsen. Det har till exempel rört sig om placeringsavtal som varit felaktigt konstruerade och det har också varit ett fall där en entreprenör för snöröjning inte uppfyllt avtalet på ett korrekt sätt.

3. Sammanställning kostnader för upphandlingsfunktion och löpande upphandlingar

Sammanställning över kostnader för upphandlingsfunktionen har hämtats ut från ekonomisystemet för avtalets första och andra år och omfattar således perioden 1/6 2019 —31/5 2021. Kostnader har också upparbetats under en period före avtalets start för bland annat Win-win-modellen.

I införandefasen beslutade ekonomiavdelningen tillsammans med Zango att fler timmar skulle läggas initialt på löpande tjänst för att komma ut till alla verksamheters ledningsgrupper och informera och föra dialog kring upphandlingsfunktionen och det kommande upphandlingsarbetet. Zango genomförde dessutom inom ramen för införandet insamling av verksamheternas alla avtal för att lägga dessa i en central databas. På detta sätt har upphandlingsfunktionen en övergripande kontroll över vilka avtal kommunerna har med leverantörer samt när dessa behöver omförhandlas eller upphandlas.

Under första året har upphandlingsfunktionen lagt ner 742 timmar i tjänsten för löpande upphandling inkl timmar för införande av upphandlingsfunktion. Under andra året är antalet timmar 584.

Nedanstående uppställning är uttagna fakturor exklusive moms under perioden 1/6 2019 till 31/5 2020 respektive 1/6 2020 till 31/5 2021.

1/6 2019 till 31/5 2020	Bastjänst	Löpande upphandlingstjänst	Win-Win	Total kostnad
Herrljunga	405 000	486 950	179 159	957 259
Vårgårda	495 000	403 884	556 363	1 569 096
Total kostnad	**900 000**	**890 834**	**735 522**	**2 526 355**

1/6 2020 till 31/5 2021	Bastjänst	Löpande upphandlingstjänst	Win-Win	Total kostnad
Herrljunga	405 000	313 200	0	718 200
Vårgårda	495 000	324 900	60 072	879 972
Total kostnad	**900 000**	**638 100**	**60 072**	**1 598 172**

Av de totalt 890 834 kr för löpande upphandlingstjänst under avtalets första år ingår 253 000 kr för införandeprojekt som belastat ekonomiavdelningen (55 % Vårgårda och 45 % Herrljunga). Om införandeprojektet räknas bort för bättre jämförelse mellan åren blir första årets kostnad för löpande upphandlingstjänst 637 834 kr.

Ekonomiavdelningen har stått för införandeprojektets kostnader och därmed belastats med 2 053 000 kr totalt under avtalsperioden. Verksamheterna har belastats totalt i kommunerna med 1 275 934 kr under avtalets två första år. Kostnaderna över två årsperioden motsvarar en månadskostnad på 171 856 kr.

Tidigare organisation kring upphandling har bestått av en anställd upphandlare samt till viss del köpt tjänst inför upphandlingar inom framförallt byggprojekt. Anställd upphandlingsansvarig i den tidigare organisationen har kostat ungefär 750 tkr/år i 2019 års lönenivå. Denna kostnad har uppskattningsvis ökat med 2% årligen till att motsvara 780 tkr i 2021 års lönenivå.

Kostnader för systemstöd tillkommer med 70 tkr/år både i tidigare organisation och i nuvarande organisation. Systemet som idag används är Visma Tendsign.

4. Hur mycket har kommunerna sparat i nedförhandlade priser och avtal?

Nedanstående tabell visar de besparingar kommunerna gjort genom att upphandlingsfunktionen inom ramen för bastjänst förhandlat ner priser.

Datum	Område	Kommun	Belopp per år tkr	Antal år	Trolig besparing tkr	Kommentar
Mars 2021	IT-plattform Microfocus	Vårgårda och Herrljunga	1 500	1	1 500	Leverantören ville debitera kommunerna nästan 2 000 000 kr för överutnyttjande av licenser tidigare år. Zango utredde och bevisade samt förhandlade. Resultatet blev att det slutligen landade på ca 500 000 kr i kostnad för kommunerna.
Januari 2021	Familjerådgivning	Herrljunga och Vårgårda	11	2	22	Efter förhandling sänktes timpriset från 1440 till 1380 kr. Den årliga omfattningen uppgår till 180 timmar för båda kommunerna. Avtal tecknas för två år, men kan förlängas att gälla i maximalt 4 år.
December 2020	Debiteringssystem VA	Vårgårda	188	3	565	I upphandling fick kommunen ett pris. Efter förhandling sänktes priset med 565 tkr uppdelat på tre år. Maximal avtalstid är sju år.
Mar 2020	System Bemannings-planering	Herrljunga och Vårgårda	210	5	1 050	Kommunerna fick en offert. Efter förhandling

						sänktes priset med 1 052 tkr uppdelat på 5 år.
Jan 2020	ESRI	Herrljunga och Vårgårda	60	3	180	Billigare pris för båda kommunerna efter förhandling. Beloppet är uppskattat eftersom det innehåller konsultkostnader.
Nov 2019	Fastighetssystem	Vårgårda och ev Herrljunga	230	3	690	Leverantören aviserade en höjning från 40 tkr till 155 tkr. Avtalet gäller troligtvis båda kommunerna. Annars 115 000 kr/kommun
Dec 2019	Beläggningsarb.	Herrljunga och Vårgårda	80	2	160	2 % billigare pris vid förlängning. Belopp räknat på beläggningsarb. för ca 2 mnkr per kommun/år
Nov 2019	Camping	Vårgårda	180	5	900	Ursprunligt anbud var 900 tkr. Avtalspriset blir 720 tkr.
Apr 2019	Vintervägh.	Herrljunga	528	4	2 112	Ursprungligt anbud var 5 701 tkr. Efter förhandling blev avtalspriset 5 173 tkr. Avtalstiden är maximalt 4 år. Mängderna är fiktiva.
Totala summor för perioden			**2 987**		**7 179**	

Under avtalets första år har kommunerna totalt sett sparat **1 288 tkr** genom att offerter och avtalsförslag förhandlats ner inom ramen för bastjänst. Under det andra avtalsåret är det sparade beloppet **1 699 tkr.** Den troliga besparingen blir högre då avtalsperioderna är längre än 1 år. Den troliga besparingen baseras på avtalsåren och visar att båda kommunerna har en trolig besparing på **5 092 tkr** genom de förhandlingar som genomförts under första avtalsåret. Motsvarande besparing under andra avtalsåret är **2 087 tkr.**

Inom ramen för Win-win-uppdrag har kommunerna totalt utifrån fakturerade summor från Zango sparat totalt **2 453 tkr** (kostnaden från Zango 736 tkr/0,3) för perioden 1/6 2019 –31/5 2020. Motsvarande besparing under perioden 1/6 2020 – 31/5 2021 är **140 tkr** (kostnaden från Zango 60 kr). Avtalen där dessa besparingar gjorts löper på olika år och är konstruerade på olika sätt. Vissa är engångsinsatser medan andra löper under flertalet år. Den troliga besparingen är därför betydligt högre.

Besparingen i Win-win per kommun under avtalets första år är enligt följande:
Vårgårda = 1 854 tkr (kostnaden för Zango, win-win 556 tkr/0,3)
Herrljunga = 597 tkr (kostnaden för Zango, win-win 179 tkr/0,3)

5. Genomförda aktiviteter (årshjulet)

Utöver de löpande upphandlingsaktiviteterna och generellt stöd och service i upphandlingsfrågor så har ett årshjul upprättats med aktiviteter som kommer mer sällan. Aktiviteterna stäms av i styrgruppen. I styrgruppen ingår ekonomichef och upphandlingsansvarig hos Zango. Vid ett tillfälle har även kommuncheferna varit med på ett styrgruppsmöte. Ekonomichef rapporterar löpande i respektive kommuns ledningsgrupp.

Följande aktiviteter har genomförts eller har planerats att genomföras utöver den löpande verksamheten.

2019

November

- Utbildning riktad till inköpare – två tillfällen/kommun genomfördes. Dokumentation från utbildningstillfällena finns att hämta på respektive kommuns intranät.

December

- Uppföljningsmöte upphandlingsfunktion
- Internkontroll

2020

Januari

- Utskick till ansvariga chefer angående utgående avtal under året.
- Kostnadsanalys föregående år * (förklaring till vad kostnadsanalysen är finns längre ner)
- Internkontroll
- Nyhetsbrev upphandlingar

Februari

- Uppföljning av leverantörsavtal ** (förklaring till vad uppföljningen av leverantörsavtal är finns längre ner)

Mars

- Uppföljningsmöte upphandlingsfunktion

April

- Utbildning – Ett tillfälle/kommun skulle genomförts men ställdes in på grund av det rådande pandemiläget.
- Nyhetsbrev upphandlingar

Maj

- Internkontroll
  Juni
- Uppföljningsmöte upphandlingsfunktion
- Kostnadsanalys januari-maj *
- Utskick till ansvariga chefer angående utgående avtal under året.
  Augusti
- Nyhetsbrev upphandlingar
- September
- Uppföljning av leverantörsavtal
- Internkontroll
- Uppföljningsmöte upphandlingsfunktion
- Framtagande av förslag till riktlinjer för upphandling samt upphandlingspolicy
  Oktober
- Deltagande vid utvärdering av upphandlingsfunktionen med kommunstyrelsen i respektive kommun
- Nyhetsbrev upphandling
  November
    - Digital utbildning riktad till inköpare i respektive kommun genomfördes.
- Utbildningarna spelades in och finns att se på kommunerna intranät.
- Deltagande vid studiebesök från Kungälvs kommun gällande näringslivsklimat och upphandlingsbetyg

2021

Januari

- Utskick till ansvariga chefer angående utgående avtal under året
- Kostnadsanalys föregående år *
- Internkontroll
- Nyhetsbrev upphandlingar
- Uppföljningsmöte upphandling

Februari

- Uppföljning av leverantörsavtal **
  Mars
- Uppföljningsmöte upphandlingsfunktion
- Deltagande vid ledningsgrupper gällande resultat av kostnadsanalys
- Nyhetsbrev upphandling
  April
- Genomgång av kostnadsanalyser i kommunledningsgrupper
- Samverkansmöte Sjuhärad
  Maj
- Internkontroll
- Deltagande vid möte med revisionen i Vårgårda kommun

* *Kostnadsanalys* syftar till att upptäcka eventuella upphandlingsområden där upphandlat avtal saknas. Tillvägagångssätt: Zango tar del av kommunernas leverantörsreskontra. Zango går igenom listan och undersöker om avtal finns eller inte. I januari granskas om avtal finns med alla leverantörer över 500 000 kr och i juni alla över 200 000 kr. Zango genomför även stickprovskontroll på 10 fakturor som överstiger 100 000 kr. Verksamheten kontaktas för frågor gällande inköp och om upphandling behöver genomföras. Ekonomienheten är behjälpliga med att ta ut leverantörsfakturor.

** *Uppföljning av leverantörsavtal* syftar till att se om leverantörer fakturerar enligt avtal och uppfyller krav enligt avtal.
Tillvägagångssätt: Tio avtal väljs ut och granskas. Har fakturering skett på rätt sätt? Tre avtal väljs ut och granskas i detalj mot avtal. Några väljs ut av Zango och några av kommunen.

6. Genomförda upphandlingar under båda avtalsåren och konkurrensutsättning

Under avtalstiden har sammanlagt 54 upphandlingar genomförts, 33 upphandlingar under första avtalsåret och 21 under andra året. Av dessa är tre upphandlingar kommungemensamma, 28 har upphandlats i Vårgårda kommun och 23 i Herrljunga kommun.

Upphandlingar under perioden 1/6 2019 – 31/5 2020

Upphandlingens namn	Kommun	Sista anbudsdag	Antal del-områden	Antal anbud	Antal anbud/ delområde
Elfordon till Gata/VA	Vårgårda	2020-05-07	1	1	1,0
Sjökalkning	Vårgårda	2020-04-30	1	1	1,0
Trygghetslarm till brukare inom hemtjänsten	Herrljunga	2020-03-04	1	2	2,0
Finansiell fordonsleasing	Herrljunga / Vårgårda	2020-04-10	1	1	1,0
Maskintjänster	Herrljunga	2020-04-06	1	5	5,0
Hantverkartjänster - byggarbeten, elarbeten, VA/VVS arbeten, måleriarbeten, glasmästeriarbeten, ventilationsarbeten	Herrljunga	2020-01-10	6	22	3,7
Tjänstekoncession- Tånga camping & Tånga bad	Vårgårda	2020-10-25	1	1	1,0
Hantverkartjänster el-service	Vårgårda	2020-11-25	1	4	4,0
Hantverkartjänster byggservice	Vårgårda	2020-11-25	1	12	12,0
Hantverkartjänster måleri	Vårgårda	2020-11-25	1	10	10,0
Hantverkartjänster Ventilation	Vårgårda	2020-11-25	1	4	4,0
Hantverkartjänster VVS	Vårgårda	2020-11-25	1	2	2,0
Drift av Vårgårda sporthall och PUA-hallen	Vårgårda	2020-12-23	1	3	3,0
Lastbil	Vårgårda	2020-01-15	1	3	3,0
Bemanningstjänster sjuksköterskor	Vårgårda	2020-02-28	1	24	24,0

Slamhämtning vid reningsverk	Vårgårda	2020-03-16	1	2	2,0
Hantverkartjänster	Herrljunga	2020-01-10	6	22	3,7
Bygglovshandläggare	Herrljunga	2019-12-13	1	6	6,0
Familjerådgivning	Vårgårda	2019-11-26	1	1	1,0
Språkresa till Brighton	Vårgårda	2019-12-06	1	1	1,0
Digitalisering och tolkning av detaljplaner	Vårgårda	2019-11-08	1	6	6,0
Tekniska konsulttjänster	Vårgårda	2019-06-17	4	32	8,0
Transporttjänster - Mat och tvätt	Herrljunga	2019-11-19	1	2	2,0
Revisionstjänster - kommunala bolag	Herrljunga	2019-11-15	1	1	1,0
Trygghetslarm till Hemgården	Herrljunga	2019-10-09	1	4	4,0
Nybyggnation av kök, matsal på Horsbyskolan Etapp 2	Herrljunga	2019-10-11	1	7	7,0
Skolläkare 2020	Herrljunga	2019-06-10	1	1	1,0
Tekniska konsultarbeten	Herrljunga	2019-06-04	11	37	3,4
Stålpålning Horsbyskolan	Herrljunga	2019-05-25	1	2	2,0
Skalskydd och passagesystem, Horsby skola	Herrljunga	2019-05-08	1	3	3,0
Digitalisering och tolkning av detaljplaner	Herrljunga	2019-05-28	1	6	6,0
Vinterväghållning	Herrljunga	2019-03-22	1	1	1,0
Skötsel av gata och grönytor	Herrljunga	2019-03-11	1	4	4,0

Upphandlingar under perioden 1/6 2020 – 31/5 2021

Upphandlingens namn	**Kommun**	**Sista anbudsdag**	**Antal del-områden**	**Antal anbud**	**Antal anbud/ delområde**
Bevakning och larmtjänster	Vårgårda kommun	2021-04-16	1	2	2,0
Gräv- och anläggningstjänster	Vårgårda kommun	2021-05-18	1	7	7,0
Elektroniskt låssystem för Vård och omsorgsboende	Herrljunga kommun	2021-03-30	1	2	2,0
Tekniska konsulter - detaljplanering	Herrljunga kommun	2021-04-27	1	12	12,0
Maskindisk och tvättmedel	Herrljunga kommun/Vårgårda kommun	2021-03-01	1	1	1,0
Signs of safety	Vårgårda kommun	2021-01-13	1	1	1,0

Transporttjänster av mat, tvätt och internpost	Vårgårda kommun	2021-01-21	1	8	8,0
VA-anläggningsarbete samt akuta arbeten med lagning av ledningsnät	Vårgårda kommun	2021-03-01	2	8	4,0
Tekniska konsulttjänster-arkitekt	Herrljunga kommun	2021-02-26	1	18	18,0
Energi- och klimatrådgivning	Herrljunga kommun/Vårgårda kommun	2021-02-18	1	3	3,0
Nyanläggning av gator, gc-vägar och va-ledningar mm, Horsby etapp 2	Herrljunga kommun	2021-03-19	1	7	7,0
Förstudie boende för äldre	Vårgårda kommun	2020-10-21	1	4	4,0
VA-arbeten vid Hobergsvägen i Vårgårda, totalentreprenad	Vårgårda kommun	2020-12-09	1	5	5,0
System för debitering av vatten- och avloppsavgifter	Vårgårda kommun	2020-09-18	1	1	1,0
Lena Skola, ombyggnad Infart	Vårgårda kommun	2020-09-14	1	3	3,0
Tillbyggnad av tennishall	Vårgårda kommun	2020-05-25	1	9	9,0
Nyanläggning av gator, gc-vägar och va-ledningar mm, Hjultorps kulle	Vårgårda kommun	2020-05-25	1	7	7,0
Lena Skola, ombyggnad Infart	Vårgårda kommun	2020-09-14	1	3	3,0
Nycklar och lås samt tillhörande tjänster	Herrljunga kommun	2020-05-18	1	5	5,0
Tekniska konsulttjänser - Projektering för mark, gata och VA	Herrljunga kommun	2020-06-05	1	17	17,0
Nyanläggning av gator, gc-vägar och va-ledningar mm, Ölltorp industriområde	Herrljunga kommun	2020-06-22	1	9	9,0

7. Chefernas samlade bedömning och erfarenheter

Den 8 oktober 2021 gick en enkät ut till samtliga chefer och medarbetare som haft kontakt med Zango kring upphandling under det gångna året. Totalt skickades enkäten till 68 chefer och medarbetare. Svaren hämtades in den 27 oktober och totalt hade 50 svar inkommit. Av de 50 som svarade på enkäten angav 5 svaranden att de inte varit i kontakt med Zango under det senaste året. Enkäten med samtliga svar finns med i bilaga 1.

Svarsfrekvensen var cirka 74 %.

Har du någon gång under det senaste året varit i kontakt med Zango?

Ja	45
Nej	5

Har din verksamhet genomfört en upphandling m h a Zango under det senaste året?

Ja	32
Nej	13

Om ja, har Zango informerat om kostnader för upphandlingshjälpen?

Ja	9
Nej	26

Har Zango informerat din verksamhet om befintliga avtal under det senaste året?

Ja	29
Nej	16

Har du fått information från Zango om vilka beloppsgränser som gäller vid olika typer av upphandlingar?

Ja	32
Nej	13

Har det funnits brister i avtalsefterlevnad hos någon leverantör i din verksamhet?

Ja	14
Nej	31

Får du den hjälp du behöver vid upphandling?

Ja	42
Nej	3

Vad saknar du i så fall? (fullständiga svar finns redovisade i bilaga 1)

- Adekvat kunskap om upphandlat område
- Återkommande utbildningar om direktupphandling för all personal som beställer varor och tjänster
- Ibland saknas snabb återkoppling och att allt inte har ingått vid leverans
- Ibland tar det lång tid innan man får svar och svårt att veta vad som ingår i upphandlingen

Skulle du vilja ha mer hjälp kring upphandling?

Ja	13
Nej	32

I så fall med vad? (fullständiga svar finns redovisade i bilaga 1)

- Mer uppsökande
- Spetskompetens
- Teknisk kompetens inom gata/VA
- Juridik
- Tillse att allt ingår, trött på tillkommande kostnader
- Vem gör vad, tydligare info om vad som ingår
- Förslag på lämpliga deltagare i upphandlingsgruppen
- Tydliga rutiner kring upphandling, ansvarsfördelning och uppföljning av avtal

Följande frågor rör din upplevelse kring Zango.

	Mycket missnöjd/Missnöjd	Neutral	Nöjd/Mycket nöjd
Är du nöjd med hur Zango bevakar avtal inom ditt område?	6,6 %	28,9 %	64,4 %
Upplever du att du får stöd vid direktupphandling?	0 %	31,1 %	68,9 %
Hur nöjd är du med den hjälp du får?	6,6 %	15,6 %	77,8 %
Hur upplever du Zango som ett bollplank vid upphandlingsfrågor?	2,2 %	15,6 %	82,2 %
Hur upplever du kompetensnivån kring upphandlingar hos Zango?	4,4 %	17,8 %	77,8 %

Övrigt positivt (fullständiga svar finns redovisade i bilaga 1)

- Lätt och snabbt att få kontakt med Zango
- Bra samarbete med Zangos representant i den upphandling jag är involverad i
- Zango är mycket proffsiga och ett bra stöd i upphandlingsfrågor
- Bra bemötande
- Mycket kompetenta och snabba i sin återkoppling
- Anders är kunnig på området
- Trevliga och har säkert kompetens men kanske inte fullt ut kring specifika delar
- Lätta att få tag i. Oerhört tacksam för avtalsbevakningen, underlättar otroligt. Ger bra utmanande input i diskussioner. Känner mig trygg med dem.
- Jag är ny som chef och har ingen tidigare erfarenhet av upphandlingar, vilket har gjort att jag behövt ställa många grundläggande frågor och här har jag fått bra hjälp.
- Gott bemötande
- Den upphandlare jag haft kontakt med gällande miljökrav är påläst och engagerad gällande utvecklingen inom det området
- Anders Simonsson gör ett mycket bra arbete

Övrigt negativt (fullständiga svar finns redovisade i bilaga 1)

- Startade upphandling 1 2019 ”Gymutrustning”, drogs tillbaka. Ny upphandling startad klar Oktober 2021. Lagt över 100 000 på kostnader i samband med en upphandling som drogs tillbaka på inrådan av Zango. Upphandling nummer 2 startades upp även den drog ut på tiden. Förvaltningsrätten fick

avgöra när Zango helt plötsligt inte kunde bedöma vem som skulle vinna upphandling 2. Upplever att Zango ej har kompetens till att genomföra upphandling inom mitt område (gymverksamhet)
- Det kostar några kr
- En del juridiska frågor i entreprenadjuridiken kan förbättras
- Kan inte bara ta hänsyn till procent och timpris. Problemet är att när det gäller bygg så bör upphandlaren ha specialistkunskap, vilket är svårt. Resultatet blir alltför stora luckor.
- Ibland får man själv ta reda på hur en förfrågan ska skrivas. Svårt när man aldrig har gjort detta eller kring produkten.

8. Zangos samlade bedömning och erfarenheter

Zango har agerat upphandlingsfunktion i kommunerna sedan 1 juni 2019. Till en början handlade det mycket om att lära känna varandra och bygga processer som båda parter kände sig trygga med. Med tiden och särskilt under det senaste året upplever vi att medarbetare och chefer har bra koll på Zango och vem man ska kontakta vid upphandlingsfrågor.

Vid den löpande delen, upphandlingstjänsten, tar Zango betalt per timme. Vi har hamnat i ytterst få diskussioner gällande fakturor, vilket vi tolkar som att verksamheterna tycker att tiden vi lägger är rimlig.

Jämfört med tidigare år har Zangos arbetssätt förändrats på grund av Corona. Tidigare var vi på plats i kommunerna flera gånger i veckan. Precis som övrig kommunal verksamhet har Zango ställt om och arbetar nu nästan bara på distans. Vår bedömning är att tjänsten inte påverkats negativt, men att upphandlingsfunktionen, precis som övrig verksamhet, tappat viss personlig kontakt. Många av de nyanställda medarbetarna har vi aldrig träffat i ”verkligheten”.

Under pågående upphandling hade vi innan Corona uppstartsmöten på plats hos verksamheten (beställande chef). Därefter hölls oftast inga fler gemensamma möten, utan dialogen hölls via e-post. Numera hålls flera gemensamma möten via Teams, som har blivit ett accepterat och omtyckt verktyg. Det innebär att betydligt fler avstämningsmöten hålls under pågående upphandlingar, vilket vi tycker resulterat i upphandlingar där verksamheten är mer involverade.

Zango genomför många upphandlingar under ett år. Vissa av dessa upphandlingsfrågor drar ut på tiden för att viktiga svar på frågor uteblir. Zangos bedömning är att detta beror på hög arbetsbelastning hos verksamheten där upphandlingar som inte är akuta, prioriteras ner. Majoriteten av upphandlingarna flyter däremot på väldigt bra.

Kommunerna har varsin avtalsdatabas där samtliga avtal finns samlade. Avtalsdatabaserna finns på varje kommun intranät. Erfarenheten är att verksamheten har dålig koll på databasen och hur man söker i den. Vi ser här ett behov av ytterligare utbildning då många medarbetare föredrar att hellre söka själva än att ringa någon och be om hjälp.

För att summera Zangos erfarenheter och bedömning så är vi nöjda med samarbetet med kommunerna och hoppas att vi kommer arbeta tillsammans i många år framöver.

9. Summering och avslut

Utifrån genomförd utvärdering kan konstateras att de flesta som varit i kontakt med Zango under det gångna året är nöjda med Zangos tjänster. Chefer upplever generellt att de får den stöd och service som de behöver i sitt arbete med upphandling och inköp. Drygt tre fjärdedelar av dem som svarat på enkäten är antigen nöjda eller mycket nöjda men kompetensnivån och den hjälp som Zango erbjuder. Funktionen upplevs professionell och effektiv.

Utbildningsaktiviteterna är viktiga att fortsätta med så att chefer får information och kunskap inom upphandlingsområdet så att de kan fullfölja de krav som ställs inom upphandling och inköp.

Utvärdering visar också att verksamheterna till viss del efterfrågar större spetskompetens inom specifika områden och juridik.

Nedanstående uppställningar sammanfattar skillnaden mellan tidigare och nuvarande organisations kostnader för upphandlingar.

Avtalsår 1

KOMMUN (tkr)	Kostnader i tidigare organisation	Nuvarande organisation, bastjänst samt löpande upph	Avtalsförhandlingar som ingår i nya bastjänsten	Netto nya organisationen	Mellan-skillnad mellan tidigare och ny org
Herrljunga	337,5	892	-818	74	-263,5
Vårgårda	412,5	899	-470	429	-16,5
TOT	**750**	**1 791**	**-1 288**	**503**	**-280**

Tabell: Jämförelse mellan tidigare och nuvarande organisation kring upphandlingar, nettoeffekten.

Avtalsår 2

KOMMUN (tkr)	Kostnader i tidigare organisation	Nuvarande organisation, bastjänst samt löpande upph	Avtalsförhandlingar som ingår i nya bastjänsten	Netto nya organisationen	Mellan-skillnad mellan tidigare och ny org
Herrljunga	351	718	-680	389	38
Vårgårda	429	820	-1 019	230	-199
TOT	**780**	**1 538**	**-1 699**	**619**	**-161**

Tabell: Jämförelse mellan tidigare och nuvarande organisation kring upphandlingar, nettoeffekten.

KOMMUN (tkr)	Win-win-besparing
Herrljunga	-597
Vårgårda	-1 854

Tabell: Besparingar som kommunerna gjort i projektet win-win under 1 år

Slutsatsen är att utöver en förbättrad kvalitet har båda kommunerna minskat sina totala kostnader inom upphandling i och med de besparingar som funktionen levererat genom förhandlingar med leverantörer.

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Jenny Andersson

Tjänsteskrivelse
2022-01-07
DNR KS 4/2022 942

Investeringsäskande 2023-2025

Sammanfattning

Enligt tidplanen för budget och verksamhetsplan för åren 2023-2025 ska nämnder och styrelse besluta om investeringsäskanden 2025 och eventuella förändringar i beslutad investeringsbudget för perioden 2023-2024.

Kommunstyrelsen inkl gemensam servicenämnd IT/Växel/telefonis investeringsäskanden för budgetåret 2025 uppgår till 6 050 tkr. Förändringar i beslutad investeringsbudget för budgetåren 2023-2024 uppgår till 450 tkr år 2023 samt 350 tkr år 2024.

Kommunens totala investeringsäskanden kommer att sammanställas av ekonomiavdelningen och presenteras som underlag i fortsatt budgetprocess.

Gemensam servicenämnd IT/Växel/Telefoni kommer ta beslut om investeringsbehovet för IT vid sammanträdet 2022-03-02.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2022-01-07
Bilaga, Investeringsbehov 2023-2025 för Kommunstyrelsen inkl Gemensam servicenämnd IT/Växel/Telefoni.

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att godkänna investeringsäskandet och skickar denna vidare till ekonomiavdelningen för sammanställning och fortsatt arbete i budgetberedningen.

Jenny Andersson
Controller

Expedieras till: Ekonomiavdelningen
För kännedom till: Kommunfullmäktige

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Jenny Andersson

Tjänsteskrivelse
2022-01-07
DNR KS 4/2022 942

Bakgrund

Årets budgetprocess beskriver att nämnder ska ta beslut senast februari månad om vilka investeringar man önskar få budget för åren 2023-2025. Det avser nya investeringar 2025 samt eventuella förändringar i beslutad investeringsbudget för perioden 2023-2024. Förvaltningen har tagit fram förslag som redovisas som bilaga till denna tjänsteskrivelse.

Investeringsäskandena kommer att sammanställas av ekonomiavdelningen och presenteras som underlag i den fortsatta budgetprocessen

Ekonomisk bedömning

Äskanden inkl beslutad investeringsbudget 2023-2025 fördelas enligt tabell nedan

	Investeringsutgift		
Benämning	**2023**	**2024**	**2025**
Markköp	1 500	2 000	2 000
Kommunövergripande förstudiemedel	1 000	1 000	1 000
Inventarier kommunhus	150	150	200
Ombyggnad kommunhus	SP*		
Reinvestering trådlöst nätverk Hlj	500	500	500
Summa investeringsbehov KS	**3 150**	**3 650**	**3 700**
Reinvestering IT	2 350	2 350	2 350
Summa investeringsbehov inkl sericenämnd IT	**5 500**	**6 000**	**6 050**

Reinvestering IT avser totala investeringar i IT miljön som avser både Herrljunga och Vårgårda kommun. Beslut om investeringsbudget kommer tas i Gemensam Servicenämnd IT/Växel/Telefoni, även hur investeringsutgiften ska fördelas mellan kommunerna.

Förändringar från beslutad budget

	Investeringsutgift	
Benämning	**2023**	**2024**
Inventarier kommunhus	100	
Ombyggnad kommunhus	SP*	
Reinvestering IT	350	350

Samverkan

CSG 10 januari

Investeringsbehov

Kommunstyrelsen

Underlag till budget och verksamhetsplan 2023-2025

Sammanställning

	Investeringsutgift					
Benämning	**2023**	**2024**	**2025**	**Drift start**	**Driftkost /uppstart**	**Driftkost /år**
KS						
Markköp	1 500	2 000	2 000			
Kommunövergripande förstudiemedel	1 000	1 000	1 000			
Inventarier kommunhus	150	150	200			
Ombyggnad kommunhus	SP*					
IT						
Reinvestering trådlöst nätverk Hlj	500	500	500			
Digitalisering Hlj		~~500~~				
		-				
Summa investeringsbehov KS	**3 150**	**3 650**	**3 700**			
Reinvestering IT	2 350	2 350	2 350			
Summa investeringsbehov inkl sericenämnd IT	**5 500**	**6 000**	**6 050**			

- Blåmarkerade celler indikerar tillkomna behov/ belopp
- Gulmarkerade celler indikerar förändrade belopp
- Ej färgmarkerade celler är beslutade belopp enl budget 2022-2024
- SP* står för ”särskild prövning” Projektet är i uppstarten och någon förstudie är ännu inte klar.

Investeringsbeskrivning

Benämning	*Markköp*
Ansvarig nämnd	*Kommunstyrelsen*
Nämnd som utför	*Kommunstyrelsen / Teknisk nämnd*

Investeringsutgift (tkr)	2000
Driftkostnad i projektet	0
Driftkostnader i verksamheten (efter driftstart)	0
Beräknas starta upp *(utgift uppstår)*	2025
Beräknas tas i drift (aktiveras)	löpande

Beskrivning av investeringen

Medel för att möjliggöra köp av strategisk mark

Ersätter investeringen annan befintlig? Nej

Behov som initierar investeringen

-

Driftskostnader på grund av investeringen

Vilka kostnader uppstår om investeringen genomförs förutom kapitalkostnader
Löpande driftkostnader efter projektet är klart:

-

Driftkostnader under genomförandefasen:
Ev lantmäterikostnad för fastighetsreglering

Investeringsbeskrivning

Benämning	*Inventarier kommunhus*
Ansvarig nämnd	*Kommunstyrelsen*
Nämnd som utför	*Kommunstyrelsen*

Investeringsutgift (tkr)	200
Driftkostnad i projektet	0
Driftkostnader i verksamheten (efter driftstart)	0
Beräknas starta upp *(utgift uppstår)*	2025
Beräknas tas i drift (aktiveras)	löpande

Beskrivning av investeringen

Kontorsinventarier/utrustning kommunhuset

Ersätter investeringen annan befintlig? JA/Nej, beroende på typ av inköp

Behov som initierar investeringen

Medel för att täcka framtida behov av inköp av kontorsinventarier/utrustning. Upprustning kommunhus.

Driftskostnader på grund av investeringen

Vilka kostnader uppstår om investeringen genomförs förutom kapitalkostnader
Löpande driftkostnader efter projektet är klart:

-

Driftkostnader under genomförandefasen:

-

Investeringsbeskrivning

Benämning	*Förstudiemedel*
Ansvarig nämnd	*Kommunstyrelsen*
Nämnd som utför	*Kommunstyrelsen*

Investeringsutgift (tkr)	1 000
Driftkostnad i projektet	0
Driftkostnader i verksamheten (efter driftstart)	0
Beräknas starta upp *(utgift uppstår)*	2025
Beräknas tas i drift (aktiveras)	löpande

Beskrivning av investeringen

En investeringspott där det är möjligt för nämnderna att äska medel för förstudier kopplade till framtida investeringar för att säkerställa förbättrade beslutsunderlag och prognoser.

Ersätter investeringen annan befintlig? Nej

Behov som initierar investeringen

Möjliggör förstudie av investeringar pga oförutsedda behov. Processen kan snabbas upp om verksamheten inte måste vänta in ordinarie budgetprocess för att äska egna medel.

Driftskostnader på grund av investeringen

Vilka kostnader uppstår om investeringen genomförs förutom kapitalkostnader
Löpande driftkostnader efter projektet är klart:

-

Driftkostnader under genomförandefasen:

-

Investeringsbeskrivning

Benämning	*Reinvestering trådlöst nätverk Herrljunga*
Ansvarig nämnd	*Kommunstyrelsen Herrljunga*
Nämnd som utför	*Servicenämnd IT/Växel/Telefoni*

Investeringsutgift (tkr)	500
Driftkostnad i projektet	0
Driftkostnader i verksamheten (efter driftstart)	0
Beräknas starta upp *(utgift uppstår)*	2025
Beräknas tas i drift (aktiveras)	2025

Beskrivning av investeringen

Switchar, accesspunkter samt tillhörande utrustning IT nätverk specifikt för Herrljunga kommun.

Ersätter investeringen annan befintlig? delvis

Behov som initierar investeringen

Normal utökning av kapacitet för att klara av digitaliseringen av kommunernas IT miljöer

Driftskostnader på grund av investeringen

Vilka kostnader uppstår om investeringen genomförs förutom kapitalkostnader
Löpande driftkostnader efter projektet är klart:

-

Driftkostnader under genomförandefasen:

-

Investeringsbeskrivning

Benämning	*Switchar*
Ansvarig nämnd	*Servicenämnd IT/Växel/Telefoni*
Nämnd som utför	*Servicenämnd IT/Växel/Telefoni*

Investeringsutgift (tkr)	600 tkr/år
Driftkostnad i projektet	0
Driftkostnader i verksamheten (efter driftstart)	0
Beräknas starta upp *(utgift uppstår)*	2023-2025
Beräknas tas i drift (aktiveras)	löpande

Beskrivning av investeringen

Investering av Switchar utbyte och mindre utökning av utrustning. Totalt finns idag 25 st som har en livslängd på 3 år. Utbytesplanen räknar med att byta ut 1/3 per år kontinuerligt.

Ersätter investeringen annan befintlig? Ja

Behov som initierar investeringen

Normalt utbyte av switchar för att säkerhetsställa att vi inte drar på oss ”end of life” hårdvara som inte håller säkerhetsmässigt eller drar högre kostnad.

Driftskostnader på grund av investeringen

Vilka kostnader uppstår om investeringen genomförs förutom kapitalkostnader
Löpande driftkostnader efter projektet är klart:

-

Driftkostnader under genomförandefasen:

-

Investeringsbeskrivning

Benämning	*Routrar*
Ansvarig nämnd	*Servicenämnd IT/Växel/Telefoni*
Nämnd som utför	*Servicenämnd IT/Växel/Telefoni*

Investeringsutgift (tkr)	600 tkr/år
Driftkostnad i projektet	0
Driftkostnader i verksamheten (efter driftstart)	0
Beräknas starta upp *(utgift uppstår)*	2023-2027
Beräknas tas i drift (aktiveras)	löpande

Beskrivning av investeringen

Investering av Routrar utbyte och mindre utökning av gammal utrustning. Totalt finns idag 11 st som har en livslängd på 5 år. Utbytesplanen räknar med att byta ut 1/5 per år kontinuerligt.

Ersätter investeringen annan befintlig? Ja

Behov som initierar investeringen

Normalt utbyte av Routrar för att säkerhetsställa att vi inte drar på oss ”end of life” hårdvara som inte håller säkerhetsmässigt eller drar högre kostnad.

Driftskostnader på grund av investeringen

Vilka kostnader uppstår om investeringen genomförs förutom kapitalkostnader
Löpande driftkostnader efter projektet är klart:

-

Driftkostnader under genomförandefasen:

-

Investeringsbeskrivning

Benämning	*Clearpass hårdvara*
Ansvarig nämnd	*Servicenämnd IT/Växel/Telefoni*
Nämnd som utför	*Servicenämnd IT/Växel/Telefoni*

Investeringsutgift (tkr)	250 tkr/år
Driftkostnad i projektet	0
Driftkostnader i verksamheten (efter driftstart)	0
Beräknas starta upp *(utgift uppstår)*	2023-2025
Beräknas tas i drift (aktiveras)	löpande

Beskrivning av investeringen

Hårdvaran behöver uppgraderas enligt plan. Vi kommer att gå över till virtuella servrar vilket kommer sänka kostnaden något mot tidigare investering. Totalt finns idag 2 st som har en livslängd på 3 år. Utbytesplanen räknar med att byta ut dessa kontinuerligt.

Behov som initierar investeringen

För att hålla säkerhet och kvalitetsnivå för vår hårdvara måste vi se till att livscykelhantera vår IT miljö.

Driftskostnader på grund av investeringen

Vilka kostnader uppstår om investeringen genomförs förutom kapitalkostnader
Löpande driftkostnader efter projektet är klart:

-

Driftkostnader under genomförandefasen:

-

Investeringsbeskrivning

Benämning	*Storage 3PAR*
Ansvarig nämnd	*Servicenämnd IT/Växel/Telefoni*
Nämnd som utför	*Servicenämnd IT/Växel/Telefoni*

Investeringsutgift (tkr)	450 tkr/år
Driftkostnad i projektet	0
Driftkostnader i verksamheten (efter driftstart)	0
Beräknas starta upp *(utgift uppstår)*	2023-2027
Beräknas tas i drift (aktiveras)	löpande

Beskrivning av investeringen

Utbyte av våra lagringssystem enligt livscykelhantering. Totalt finns idag 12 diskar som har en livslängd på 5 år. Utbytesplanen räknar med att byta ut 1/5 per år kontinuerligt.

Ersätter investeringen annan befintlig? Ja

Behov som initierar investeringen

Livcykelhantering

Driftskostnader på grund av investeringen

Vilka kostnader uppstår om investeringen genomförs förutom kapitalkostnader
Löpande driftkostnader efter projektet är klart:

-

Driftkostnader under genomförandefasen:

-

Investeringsbeskrivning

Benämning	*WmWare Servrar*
Ansvarig nämnd	*Servicenämnd IT/Växel/Telefoni*
Nämnd som utför	*Servicenämnd IT/Växel/Telefoni*

Investeringsutgift (tkr)	450 tkr/år
Driftkostnad i projektet	0
Driftkostnader i verksamheten (efter driftstart)	0
Beräknas starta upp *(utgift uppstår)*	2023-2027
Beräknas tas i drift (aktiveras)	löpande

Beskrivning av investeringen

Utbyte av serverplattform enligt livscykelhantering. Totalt finns idag 7 st som har en livslängd på 5 år. Utbytesplanen räknar med att byta ut 1/5 per år kontinuerligt.

Ersätter investeringen annan befintlig? Ja

Behov som initierar investeringen

Livcykelhantering

Driftskostnader på grund av investeringen

Vilka kostnader uppstår om investeringen genomförs förutom kapitalkostnader
Löpande driftkostnader efter projektet är klart:

-

Driftkostnader under genomförandefasen:

-

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Jenny Andersson

Tjänsteskrivelse
2022-01-12
DNR KS 4/2022 942

Driftäskanden 2023

Sammanfattning

Enligt tidplanen för budget och verksamhetsplan för åren 2023-2025 ska nämnder och styrelse besluta om driftsäskanden 2023

Kommunens totala driftsäskanden för 2023 kommer att sammanställas av ekonomiavdelningen och presenteras som underlag i fortsatt budgetprocess.

Kommunstyrelsen inkl Gemensam servicenämnd IT/Växel/Telefonis driftsäskanden för budgetåret 2023 uppgår till 3 535 tkr.

Gemensam servicenämnd IT/Växel/Telefoni kommer ta beslut om driftäskande för IT vid sammanträdet 2022-03-02.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2022-01-12
Bilaga Driftäskanden KS 2023-2025

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att godkänna driftsäskandet och skickar denna vidare till ekonomiavdelningen för sammanställning och fortsatt arbete i budgetberedningen.

Jenny Andersson
Controller

Expedieras till: Ekonomiavdelningen
För kännedom till: Kommunfullmäktige

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Jenny Andersson

Tjänsteskrivelse
2022-01-12
DNR KS 4/2022 942

Bakgrund

Årets budgetprocess beskriver att nämnder ska ta beslut senast februari månad om vilka äskanden om ökad ram man önskar få budget för åren 2023-2025. Äskanden om ökade driftkostnader som är beroende av om investeringsäskandet antas hanteras i investeringsäskandet.

Förvaltningen har tagit fram förslag som redovisas i denna tjänsteskrivelse.

Driftsäskandena kommer att sammanställas av ekonomiavdelningen och presenteras som underlag i den fortsatta budgetprocessen.

Ekonomisk bedömning

Enhet	Beskrivning / Orsak	2023 (tkr)	2024 (tkr)	2025 (tkr)
Kommunledning	Kostnader pga befolkningstillväxt		200	
Kommunledning	Överförmynderi	200		
Kommunledning	Försäkringspremier	250		
Kommunledning	Säkerhet	450	50	
Kansli	Informationssäkerhet, förstärkning	150		
Kansli	Nytt ärendehanteringssystem	150	-100	- 75
Kansli	E-arkiv	320		
Kansli	Visselblåsarfunktion	100		
Total KS		**1 620**	**150**	**- 75**
IT Herrljungas andel	Licenskostnader	345		
IT Herrljungas andel	Säkerhetsfilter för bla Ddos	110	25	25
IT Herrljungas andel	E-tjänstplattform	200	200	200
IT Herrljungas andel	Resurs AV/plattor	190		
IT Herrljungas andel	Supportavtal	560	- 130	- 65
IT Herrljungas andel	IT Arkitekt	400		
IT Herrljungas andel	Digital signering	110		
Total Servicenämnd IT/Växel/Telefoni Hlj andel		**1 915**	**95**	**160**
Total KS inkl servicenämnd IT/Växel/Telefoni Hlj andel		**3 535**	**245**	**85**

Bilagan beskriver vad de olika behoven innebär och konsekvenser om ram inte tillskjuts.

Samverkan

CSG 10 januari

HERRLJUNGA KOMMUN

Driftäskanden

Kommunstyrelsen

Underlag till budget och verksamhetsplan 2023-2025

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Anvisning

Under rubrikerna noteras de förändringar som jämfört med 2022 års planerade verksamheter förväntas ske under åren 2023-2025. Detta kan handla om förändringar till följd av beslut, rekommendationer eller egna ambitioner. Det kan också handla om att en verksamhet förväntas minska eller upphöra. Volymförändringar (elevantal) inom Bildningsnämnden och volymförändringar inom Äldreomsorgen fångas upp i resursfördelningsmodellen.

Belopp: Ett driftsäskande som läggs in år 1 och där behovet kvarstår, behöver inte läggas in år 2 och 3 då ramen för föregående år följer med.

Driftsäskanden som är tillfälliga tex för ett år, ska motsvarande belopp läggas som minuspost året därpå.

Syftet med denna sammanställning är att ge våra politiker ett bra underlag inför deras arbete med budgeten.

Driftäskanden ska beslutas av nämnd senast februari 2022.

Sammanställning driftäskanden

Enhet	Beskrivning / Orsak	2023 (tkr)	2024 (tkr)	2025 (tkr)	Förvaltningens prioritering
Kommunledning	Högre kostnader pga befolkningstillväxt		200		Befintliga kostnader
Kommunledning	Överförmynderi	200			Befintliga kostnader
Kommunledning	Försäkringspremier	250			Befintliga kostnader
Kommunledning	Säkerhet	450	50		Befintliga kostnader
Kansli	Informationssäkerhet, förstärkning	150			Ambitions höjande
Kansli	Drift/Implementering nytt ärendehanteringssystem	150	-100	- 75	Ambitions höjande
Kansli	Införande och drift e-arkiv	320			Ambitions höjande
Kansli	Införande och drift visselblåsarfunktion	100			Lagkrav
Total KS		**1 620**	**150**	**- 75**	
IT Herrljungas andel	Ökade licenskostnader	345			Befintliga kostnader
IT Herrljungas andel	Säkerhetsfilter för bla Ddos	110	25	25	Befintliga kostnader

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet	Beskrivning / Orsak	2023 (tkr)	2024 (tkr)	2025 (tkr)	Förvaltningens prioritering
IT Herrljungas andel	E-tjänstplattform	200	200	200	Ambitions höjande
IT Herrljungas andel	Resurs AV/plattor	190			Befintliga kostnader
IT Herrljungas andel	Supportavtal	560	- 130	- 65	Befintliga kostnader
IT Herrljungas andel	IT Arkitekt	400			Ambitions höjande
IT Herrljungas andel	Digital signering	110			Ambitions höjande
Total Servicenämnd IT/Växel/Telefoni Hlj andel		**1 915**	**95**	**160**	
Total KS inkl servicenämnd IT/Växel/Telefoni Hlj andel		**3 535**	**245**	**85**	

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: Kommunledning, Kommunövergripande

Behov:

Ökade kostnader pga befolkningstillväxt

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*		200	

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Detta är kostnader som kommunen redan har och fortsätter öka. Kansli/KS får inte kompensation relaterade till demografiökningar, men det finns ett antal kostnadsposter associerade med detta. Framförallt är detta kostnader för medlemskap i förbund och samverkansformer där medlemsavgifter är baserad på invånarantal (regionalförbundet, samverkan besöksnäring, dataskyddsombud etc.) samt licens och systemkostnader.

Hur finansieras behovet?

Utökad ram.

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Detta är kostnader som inte är valbara, utan konsekvensen blir att andra åtgärder inte blir gjorda inom KS/utveckling.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: Kommunledning, Överförmynderi

Behov:

Ökad kostnad avseende Överförmynderi, pga ökade behov, ökade omkostnader och att vi måste köpa in support gällande fler svåra fall. Inget tyder på i dagsläget att kostnaderna kommer att minska framöver.

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	200		

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Svårigheten med att rekrytera gode män och behovet att justera arvodet i nivå med omkringliggande kommuner har varit den största anledningen till de höjda arvodena samt att kommunen i särskilda fall behöver ta in en extern part för hantering på grund av ärendets svårighetsgrad.

Hur finansieras behovet?

Utökad ram.

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Detta är kostnader som inte är valbara, utan konsekvensen blir att andra åtgärder inte blir gjorda inom KS/utveckling.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: Kommunledning, kommunövergripande

Behov:

Täckning ökade kostnader för försäkringspremier. Under budgetåren 2017-2021 har kommunstyrelsen haft en i stort sett oförändrad budgetram avseende försäkringspremier om ca 90 tkr, medans faktiskt utfall har varit om ca 300 tkr

	2023	**2024**	**2025**
Belopp (tkr)*	250		

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Ökande och marknadsanpassade premiekostnader.

Hur finansieras behovet?

Utökad ram.

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Premierna kommer självklart att betalas, detta tar dock medel från andra planerade aktiviteter

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: Kommunledning, Säkerhet

Behov:

Kommunens säkerhetsarbete är i dag underfinansierad, och enbart medel från MSB används till detta. Det är inte korrekt enligt överenskommelsen med MSB, men framförallt räcker inte dessa medel till 100% tjänst för säkerhetschef samt till verksamhet/utbildningar/insatser.

Under 2021 har detta hanterats pga. medel som fördes över från 2019 som kunde tas i anspråk under 2021 men redan 2022 ser vi ett underskott i budget för detta.

	2023	**2024**	**2025**
Belopp (tkr)*	450	50	

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Underfinansierad verksamhet över tid. Tidigare säkerhetsamordnare om knappt 60% (ink. föräldraledighet) och idag en säkerhetschef om 100%, samt ett mycket aktivare och mer strategiskt säkerhetsarbete. Vi ser också att kraven på kommunerna vad det gäller civilt försvar etc. ökar och vi behöver därför kompetens och resurser.

Hur finansieras behovet?

Utökat Kommunbidrag

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Tänkbar åtgärd är att dra ner på säkerhetsarbetet, att inte ha en heltidstjänst som jobbar förvaltningsövergripande.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: Administration och kommunikation

Behov:

Förbättrad informationssäkerhet

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	150	0	0

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Behovet är ambitionshöjande

Under hösten 2021 har arbetet med att se över och utveckla kommunens informationssäkerhet påbörjats, utifrån kommuns behov gällande bl.a. digitaliseringsprocessen, förändrade arbetssätt med digitala möten/hemarbete, lagkrav och den ökade hotbild från omvärlden. Det får naturligtvis konsekvenser ur ett informationssäkerhetsperspektiv.
Översynen har resulterat i bedömningen att ett antal områden behöver förbättras och förstärkas, både interna rutiner och uppföljning samt fortsatt utbildning av våra medarbetare.

För att möjliggöra detta föreslår förvaltningen en förstärkning om 20% av tjänst att komplettera de i dag 40% som i kansliet är dedikerade till informationssäkerhet/GDPR för att skapa en tjänst som informationssäkerhetsansvarig som kan arbeta kommunövergripande med dessa frågor tillsammans med förvaltningarnas informationssäkerhetshandläggare.

Hur finansieras behovet?

Utökat Kommunbidrag

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Vid utebliven satsning riskerar Herrljunga kommun att informationstillgångar inte hanteras på ett korrekt och säkert sätt samt att informationssäkerhetsrisker inte upptäcks och förebyggs. Sammantaget riskerar ett bristfälligt informationssäkerhetsarbete att underminera medborgarnas förtroende för kommunen och Herrljungas varumärke.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: Administration och kommunikation

Behov:

Drift av nytt ärendehanteringssystem

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	150	-100	-75

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Behovet är ambitionshöjande

I november 2019 har kommunfullmäktige beslutat om investeringsram 600 tkr till ett nytt ärendehanteringssystem samt e-arkiv.
Arbetet med upphandling av ett nytt ärendehanteringssystem planeras påbörjas under våren 2022 men i befintlig budget finns det inte medel till driften av systemet.

Hur finansieras behovet?

Utökat Kommunbidrag

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Införande av ett nytt ärendehanteringssystem är, genom beslut av investeringsmedel, godkänt av kommunfullmäktige. Syftet med att byta ut ett ärendehanteringssystem är effektivisering av arbetssättet, ökad rättssäkerhet och transparens mot kommuninvånare.

Om medel inte tillskjuts kommer Administrations och kommunikationsenheten behöva omprioritera arbetsuppgifter viket gör att andra åtgärder kan komma att behöva stå tillbaka.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: Administration och kommunikation

Behov:

Införande och drift av e-arkiv

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	320	0	0

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Behovet är ambitionshöjande.

E-arkiv är en modern funktion för långsiktigt bevarande av elektronisk verksamhetsinformation vilket är en förutsättning för digitaliseringsprocesser inom kommunen. Ett välfungerande arkiv är förutsättningen för införande av e-arkiv och det pågår redan ett arbete med att uppdatera kommunens dokumenthanteringsplaner samt upprätta en arkivbeskrivning.
Boråsregionen har genomfört en förstudie för införande av e-arkiv inom medlemskommunerna och kommunalförbundet och våren 2022 kommer kommunstyrelsen behöva ta ställning till frågan om att ansluta sig till detta projekt.

Kostnaden förväntas bli 24 kr per invånare under tre år under projekttiden vilket beräknas starta hösten 2022, och en beräknad kostnad från år fyra för drift och förvaltning är ca 15 kr per invånare.
För Herrljunga kommun innebär det en kostnad om ca 230 000 kr årligen samt 15% för arbetet i det gemensamma projektet och införandefas.

Hur finansieras behovet?

Utökat Kommunbidrag

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Frågan om e-arkiv är inte primärt en arkiv- eller en IT-fråga (om än e-arkiv är förutsättning för digitaliseringen inom kommunen) utan en strategisk organisationsfråga som påverkar hela kommunens informationshantering.

Om medel inte tillskjuts kan inte Administrations och kommunikationsenheten delta i det gemensamma projektet och kommer över tid behöva finna egna och alternativa lösningar.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: Administration och kommunikation

Behov:

Införande och drift av visselblåsarfunktion

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	100	0	0

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Lagkrav, skyldighet att inrätta interna/externa rapporteringskanaler och förfaranden för alla arbetsgivare från 2022-07-17.

Hur finansieras behovet?

Utökat Kommunbidrag

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Om medel inte tillskjuts kommer Administrations och kommunikationsenheten budget i underskott då det är ett lagkrav att inrätta denna funktion från 2022-07-17

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: IT enheten

Behov:

Microsoft licenskostnader kommer gå upp med 20% 2023. Troligtvis kommer det ske en ökning senare med

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	800		
Varav Herrljungas andel	345		

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Leverantören Microsoft har höjt licenskostnaden för de licenser vi nyttjar och behöver i vårt dagliga arbete.

Notera att äskningen är baserad på dagens antal licenser. Vi vet inte behovet framåt. Kan komma att öka eller minska beroende på trender såsom nyanställningar mm.

Hur finansieras behovet?

2023 kommer verksamheten stå för sina licenser, det kommer ske en interndebitering från IT

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

En stor del av våra verktyg för att kunna arbeta går förlorad om vi behöver avinstallera denna licens. I licensen ingår ex outlook, word, excel, power point mfl verktyg.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: IT enheten

Behov:

Säkerhetsfilter för att stoppa exempelvis Ddos attacker.

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	250	50	50
Varav Herrljungas andel	110	25	25

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Vi ser en ökad hotbild för oss som kommuner och behöver därför säkra vår IT säkerhet med åtminstone bibehållen säkerhet vi har idag, kan komma att ändras och att vi kommer behöva ytterligare finansiering på sikt iom hotbilden dagligen ändras inom området.

Hur finansieras behovet?

Utökning av IT budget för kommungemensam finansiering.

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Först får vi en överbelastning på vår webbplats som blir otillgänglig. Andra konsekvenser är att vi kan få problem med våra servrar och hosting som i sin tur leder till att vi inte kan bedriva våra verksamheter som vi behöver. Vi blir sårbara för yttre hot och vi förlorar tid, pengar och vår medborgarservice. Där vill vi inte hamna.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: IT enheten

Behov:

E-tjänstplattformen Abou

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	200	200	200
Varav Herrljungas andel	200	200	200

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Vi arbetar ständigt på att bli mer digitaliserade och då vi ville börja bygga e-tjänster behövde vi införskaffa en e-tjänstplattform. Äskningens aggressivitet beror på att fler och fler e-tjänster kommer utvecklas inom kommunerna och vi behöver ständigt se till att vi jobbar i framkant och kan livscykelhantera dessa på ett effektivt sätt.

Hur finansieras behovet?

Utökning av ram till IT enheten för att kunna möjliggöra verksamhetens digitaliseringsinitiativ.

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Konsekvenserna för att inte ha en e -tjänstplattform blir att vi inte kan utveckla framåt i den takten verksamheterna behöver och vill. Det blir trögt och vi behöver börja om från ruta ett.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: IT enheten

Behov:

Resurs för att hantera enheter inom skola, politiken och AV utrustning.

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	450		
Varav Herrljungas andel	190		

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Flera orsaker;

Vi har beställt in toppmodern utrustning i skolor och kommunägda byggnader. Men ingen underhåller dessa, ingen har heller support på dessa om det skulle behövas. (Idag gör IT detta med vänsterhanden)

Vi har idag 122 st politiker som ibland är i behov av support av sina ipads, det finns igen som kan hjälpa dem. Även detta görs av IT avdelningen, när tid finnes så att säga.

Likaså gäller det ipads i skolorna. Vi har en tekniskresurs för elevdatorer, men där ingår inte plattorna och inte heller AV utrustningen i skolorna.

Vi menar att kan vi anställa en resurs för 26 500 kr i månaden så kan vi täcka behovet ovan istället för att köpa konsulttjänster, som är alternativet.

Hur finansieras behovet?

Utökad ram för IT budget. Behovet finns i båda kommunerna kanske kan Vårgårda medfinansiera för AV utrustningen som de också har behov av att få support av.

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Toppmodern utrustning som inte används för att man inte har pengar till konsultkostnaderna underhåll av dessa medför. Ökat missnöje hos våra elever, pedagoger och politiker för att utrustningen man blivit tillhandahållen är undermålig.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: IT enhet

Behov:

Supportavtal för vår plattform med Advania som leverantör

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	1 300	-300	-150
Varav Herrljungas andel	560	-130	-65

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Vi har bytt plattform under 2019-2021 och vi kommer behöva spetskompetens inom flera områden gällande den tills att vi byggt upp en del hos oss själva. Detta för att inte stanna utveckling av vår miljö och avstanna den livsviktiga livscykelhantering en plattform bör ha för att inte dra på sig högre kostnader av underhåll på sikt.

Hur finansieras behovet?

Ökad budget för IT, medfinansiärer i detta är Vårgårda kommun.

Jag avser att utbilda personalen samt anställa kompetens som motsvarar det vi på sikt drar ner kostnaden för avtalet.

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

En plattform som går ur tiden vilket är oerhört kostsamt när den inte fungerar som den ska. Samt att verksamheterna kommer bli märkbart påverkade av att inte kunna nyttja plattformen som det är tänkt att göra.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: IT enhet

Behov:

IT arkitekt

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	925		
Varav Herrljungas andel	400		

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Idag är vi oerhört sårbara gällande vår arkitektur och mycket kunskap sitter i huvudet på en person. Vi behöver förstärka arkitektkompetensen inom gruppen och vi är i stort behov av att anställa en IT arkitekt till.

Hur finansieras behovet?

Utökning av IT budgetram.

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Vi är väldigt sårbara och vi saknar ofta kompetens när verksamheterna behöver arkitektur hjälp. Väldigt viktigt att våra arkitekturella ramverk efterföljs så att vi inte bygger våra system och verktyg utan att följa vår målarkitektur.

HERRLJUNGA KOMMUN

2022-01-14

Enhet: IT enhet

Behov:

Digital signering

	2023	2024	2025
Belopp (tkr)*	220		
Varav Herrljungas andel	110		

**** se anvisning***

Orsak till behovet:

Som ett steg i digitaliseringen har vi nu möjliggjort att använda digital signering där vi idag gör signering med penna.

Hur finansieras behovet?

Kommungemensam kostnad alt. utökning av IT budget. 110 tkr/kommun och år

Konsekvenser om medel inte tillskjuts

Vi tar bort möjligheten att signera digitalt, inte använda tjänsten vi investerat i. Samt att vi måste börja om från början när vi ser att behovet på sikt.

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Maja Sallander

Tjänsteskrivelse
2022-01-10
DNR KS 230/2021 950

Remissvar från Herrljunga kommun: Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033

Sammanfattning

Herrljunga kommun har av Västra Götalandsregionen (VGR) inbjudits att lämna synpunkter på förslag till regional plan för transportinfrastrukturen för Västra Götaland 2022–2033. VGR tar fram planen som en del av nationell transportinfrastrukturplan i dialog med kommunalförbunden, Västtrafik och Trafikverket. Regional plan innehåller sju åtgärdsområden baserade på funktion. Den inkluderar två nya namngivna vägåtgärder, fyra nya namngivna kollektivtrafikåtgärder samt flera utpekade förstärkta satsningar.

Herrljunga berörs främst av medfinansiering till nationell plan för åtgärder på Älvsborgsbanan (delen Herrljunga-Vänersborg) samt av potter där mindre omfattande åtgärder beslutas under planperioden. I planen finns inga utpekade brister eller namngivna åtgärder på vägnätet inom Herrljunga kommun. Samhällsutvecklare Maja Sallander har deltagit i kommunalförbundets dialog med VGR under planens framtagande samt i arbetet med kommunalförbundets gemensamma yttrande. Herrljunga har bland annat påpekat att väg 181 har brister, vikten av att Älvsborgsbanan kopplar an mot ny stambana Göteborg-Borås och behovet av att se över finansiering för cykelinfrastruktur. Internt har dialog under processen förts med Kommunstyrelsens presidium.

Förvaltningen föreslår att Herrljunga kommun ställer sig bakom kommunalförbundets yttrande i ärendet, samt kompletterar med en synpunkt relaterad till arbetet med kollektivtrafiken som helhet angående Mollaryd och Torpåkra genom att bifogat förslag till yttrande godkänns och sänds till VGR.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet (daterad 2022-01-10)
Förslag till yttrande från Herrljunga kommun i ärendet (daterat 2022-01-10)
Gemensamt yttrande över Remiss ”Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning” från Boråsregionen, Sjuhärads kommunalförbund (daterat 2021-12-10).
Protokollsutdrag Boråsregionens direktion, §95 (daterat 2021-12-10).
Missiv och sändlista från Västra Götalandsregionen (daterad 2021-10-19)
Remissversion Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033 (daterad oktober 2021)
Remissversion Hållbarhetskonsekvensbeskrivning Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033 (daterad oktober 2021)

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Maja Sallander

Tjänsteskrivelse
2022-01-10
DNR KS 230/2021 950

Förslag till beslut

Förslag till yttrande godkänns och sänds som kommunens yttrande i ärendet till Västra Götalandsregionen.

Maja Sallander
Samhällsutvecklare

Expedieras till: Västra Götalandsregionen

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Yttrande
2022-01-10
Kommunens dnr KS 230/2021-950

Västra Götalandsregionen
Kollektivtrafik- och infrastrukturavdelningen
(att. Anna Kronvall)
Regionens hus
405 44 Göteborg

Remissvar från Herrljunga kommun: Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033. Västra Götalandsregionens diarienummer RS 2019-08293.

Sammanfattning

Herrljunga kommun har av Västra Götalandsregionen inbjudits att lämna synpunkter gällande förslag till regional plan för transportinfrastrukturen för Västra Götaland 2022-2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning. Sista dag att svara på remissen är den 31 januari 2022.

Västra Götalandsregionen (VGR) har ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan som en del av den nationella transportinfrastrukturplanen. Planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Det är sedan Trafikverket som ansvarar för planens genomförande. Den regionala planen är framtagen i nära dialog med de fyra kommunalförbunden, Västtrafik och Trafikverket. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling. Infrastrukturplanen innehåller sju åtgärdsområden baserade på funktion och inkluderar två nya namngivna vägåtgärder, fyra nya namngivna kollektivtrafikåtgärder samt flera utpekade förstärkta satsningar.

En utökad miljöbedömning i form av en hållbarhetsbedömning visar sammanfattningsvis att infrastrukturplanen i sin helhet inte medför några betydande negativa miljöeffekter. I planförslaget bedöms det finnas förutsättningar för en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle.

Herrljunga kommun väljer att ställa sig bakom det som framkommer av gemensamt yttrande i ärendet för Boråsregionen, Sjuhärads kommunalförbund, (daterat 2021-12-10). Utöver det vill Herrljunga kommun även lyfta vikten av att söka alternativa lösningar för att det även i fortsättningen ska vara möjligt att använda kollektivtrafiken för arbets- och studiependling i Mollaryd och Torpåkra.

Besöksadress
HERRLJUNGA KOMMUN
Torget 1 (Box 201)
524 23 HERRLJUNGA

Telefon
0513-170 00
Fax
0513-171 33

E-post
herrljunga.kommun@herrljunga.se
Internet
www.herrljunga.se

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Yttrande
2021-12-21
Kommunens dnr KS 230/2021-950

Beslutsunderlag

Remiss med bilagor inkom till kommunen 2021-11-02. Till ärendet hör:

- Missiv och sändlista, daterad 2021-10-19
- Remissversion Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033, daterad oktober 2021
- Remissversion Hållbarhetskonsekvensbeskrivning Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033, daterad oktober 2021
- Gemensamt yttrande över Remiss ”Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning” från Boråsregionen, Sjuhärads kommunalförbund, daterat 2021-12-10.

Yttrande

Herrljunga kommun har deltagit aktivt i framtagandet av gemensamt yttrande i ärendet för Sjuhärads kommunalförbund och kommunens synpunkter har tagits om hand i den processen. Kommunen står bakom det som framförs i det gemensamma yttrandet från Boråsregionen, Sjuhärads kommunalförbund, (daterat 2021-12-10).

Som ett inspel i området åtgärder för kollektivtrafik vill Herrljunga kommun, utöver vad som framkommer i det gemensamma yttrandet från kommunalförbundet, framhålla att kommunen ser det som viktigt att boende i Mollaryd och Torpåkra även fortsättningsvis ges möjlighet att nyttja kollektivtrafik för arbets- och studiependling. Tidigare antagen Målbild Tåg 2028 öppnar för att dessa tågstopp i framtiden kanske inte kommer att kunna trafikeras. Herrljunga kommun vill poängtera vikten av konsekvenserna av en sådan åtgärd och möjligheten till alternativ utreds om trafikering av dessa hållplatser inte är möjlig. I beaktan behöver även avsaknaden av allmän linjelagd kollektivtrafik inom kommunen ingå. Ett alternativt sätt att resa hållbart till stationen behöver tas fram och erbjudas resenärer, t ex öppen anropsstyrd trafik för anslutningsresor.

Gunnar Andersson (M)
Kommunstyrelsens ordförande

Ior Berglund
Kommundirektör

Besöksadress
HERRLJUNGA KOMMUN
Torget 1 (Box 201)
524 23 HERRLJUNGA

Telefon
0513-170 00
Fax
0513-171 33

E-post
herrljunga.kommun@herrljunga.se
Internet
www.herrljunga.se

§ 95 Yttrande Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033

Diarienummer: 2020/SKF0142

Beslut

Direktionen beslutar att översända föreslaget yttrande som eget yttrande i ärendet

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen (VGR) har ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Den regionala planen är framtagen i nära dialog med de fyra kommunalförbunden och Västtrafik. Trafikverket har bistått arbetet.

Boråsregionens synpunkter

Utifrån givna förutsättningar är Boråsregionen nöjd med både arbetssätt och resultat av arbetet med att ta fram den regionala planen. Det är positivt att Västra Götalandsregionen har involverat både kommunalförbund och kommuner i arbetet med att omarbeta den regionala planen så att den nu utgår från vägars funktioner i stället för såsom tidigare uppdelning i olika trafikslag.

Under arbetets gång har tjänstepersoner från VGR informerat både tjänstepersoner i kommunala nätverk såväl som politiken i både kommunalförbund och VGR, via beredningen för hållbar utveckling, BHU. Tjänstepersoner från kommunalförbunden har agerat stöd för att ta fram betydelsefulla förslag på strukturförändringar, val av prioriteringar etc. Detta har resulterat i en väl förankrad plan där samtliga involverade förstår både strukturen och dess innehåll.

Det är även positivt att de fyra kommunalförbunden haft möjlighet att prioritera olika typer av åtgärder inom respektive förbund utifrån behov och förutsättningar. Det möjliggör ett viktigt steg i omställningen mot ett effektivt transportsystem och att olika åtgärder behövs beroende på geografisk placering.

Även om arbetet skett på ett transparent sätt och samtliga parter varit delaktiga, vill förbundet lyfta följande:

Kostnadsfördyringar
Trots att det avsätts stora summor i den nationella transportinfrastrukturplanen behövs mer medel för att kunna åstadkomma ett effektivt transportsystem, eftersom behoven av åtgärder är stora inom det omfattande vägnätet inom VGR. Mer resurser borde gå till att vårda befintlig transportinfrastruktur. Det är därför olyckligt att prisbilden för åtgärder i vägnätet ökar i orimlig takt mellan tidpunkten då beslut tas om en åtgärd tills den är färdigbyggd. Detta leder till att antalet åtgärder som ryms inom infrastrukturplanen blir allt färre över tid. Ett enklare regelverk för byggandet för vissa typer av åtgärder är ett sätt att möta fördyringar. Ett annat kan vara att minska andelen konsultstöd i olika processer och att kostnader räknas upp med samma indexserier.

Behovet av att utreda brister
I arbetet med revideringen har inga nya brister tagits med, med motivet att det finns många genomförda Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och att det finns ett stort antal förslag på åtgärder som saknar finansiering. Trots detta beslut finns det betydande brister i det regionala vägtransportsystemet som inte är utredda och där behovet av åtgärder är stort, såsom väg 181 mellan E20 och Falköping (via Herrljunga) och väg 42 mellan Borås och Vårgårda. Förbundet ser fram emot att dessa kommer att få större utrymme vid nästa planrevidering.

Nollvisionen och det mindre vägnätet
Det mindre vägnätet har stora brister och behovet av underhåll och reinvesteringar är nödvändigt för att upprätthålla vägars farbarhet. I de fall vägarna inte underhålls på rätt sätt leder det till slut till behov av investeringar. Dessa åtgärder (underhåll och reinvesteringar) ligger inom nationell infrastrukturplan och under nuvarande planperiod har det mindre vägnätet låg prioritet, vilket bland annat har lett till att antalet olyckor ökat på det mindre vägnätet. För att leva upp till nollvisionen om skadade personer i trafiken är det mindre vägnätet i behov av både underhåll, reinvesteringar och investeringar. Förutom den ökade olycksrisken finns det företag såsom gröna näringar, besöksmål samt boende i medlemskommunerna som är beroende av det mindre vägnätet för sina transporter och där alternativa vägar saknas.

Finansiering av cykelinfrastruktur
För att öka antalet cykelresor behövs investeringar i cykelvägnätet både på kommunala vägar och det statliga vägnätet som är Trafikverkets ansvarsområde. För de statliga vägarna är det viktigt att se över rutinerna för medfinansiering av cykelinvesteringar inom regional infrastrukturplan. Kravet på 50 procents medfinansiering av kommunerna tillsammans med kostnadsökningarna per meter cykelväg innebär att få cykelvägar byggs. För kommunernas medfinansiering behöver kostnaderna vara satta så att eventuella kostnadsökningar inte ger ökade kommunala kostnader utan bärs av antingen VGR eller Trafikverket.

Trafik över regiongränser
Förbundet efterfrågar samarbete med grannregioner för att möjliggöra transporter över de administrativa regiongränserna, såsom mellan Tranemo och Gislaved, Vårgårda och Alingsås, Svenljunga och Ullared samt Horred och Kungsäter. Det är beklagligt att en åtgärdsvalsstudie avslutas vid en regiongräns och inte vid en naturlig avslutning i vägnätet.

Knutpunkter för kollektivtrafik
I och med att de större knutpunkterna för kollektivtrafik är åtgärdade ser förbundet att behovet av åtgärder på de mindre knutpunkterna nu är aktuella. Inom Boråsregionen finns behov av satsningar vid Vårgårda station där mötesspår tillsammans med ett resecentrum har potential att ge ett ökat resande. I en framtid med ny stambana mellan Göteborg och Borås ser förbundet möjligheter att koppla samman spåren mellan den nya stambanan och Älvsborgsbanan i Borås för att på detta sätt öka möjligheterna för hållbara resval för nya relationer som skapas.

Inspelade TemaÅVS:er
I Boråsregionens inspel till regional infrastrukturplan under våren 2021 ingick följande förslag på *Tema ÅVS:er med utvecklingspotential inom Boråsregionen:*

- Cykla på landsbygd knutet till tätorter och besöksnäring
- Näringslivets behov av anslutningsvägar till det större vägnätet
- Kollektivtrafikens framkomlighet i stråk
- Åtgärder på det mindre vägnätet med låg standard för vägkopplingar mellan två större vägar, med syftet att reducera körsträckor och på så sätt minskade utsläpp.

Förslaget för det fortsatta arbetet är att tjänstepersonerna inom kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen ges i uppdrag att arbeta vidare med inspelade teman från delregionerna och tar fram ett gemensamt förslag för prioriterade utredningar inom VGR. Förbundet ser fram emot ett initiativ från VGR om att starta detta arbete. Dessutom måste hanteringen av medel i potter och extra satsningar inom potterna, vilket prioriterades i Göteborgsregionen och Fyrbodals kommunalförbund, arbetas fram i samma dialog och transparens som hittills i revideringen av transportinfrastrukturplanen.

Hållbarhetsbedömningen
Förbundet ser positivt på att hållbarhetsbedömningen genomförts successivt under arbetet men vill understryka att när åtgärder bestäms under planperioden i tex potter behöver dessa prövas mot hållbarhetsmålen.

Övrigt
För att öka förståelsen av innehållet i den regionala planen är det önskvärt att beslutade förslag och förslag på åtgärder även visas i kartbilder.

Förbundet ser fram emot ett fortsatt bra samarbete och vill lyfta revideringen av planen som ett gott exempel på hur vi tillsammans skapar samsyn och förståelse för fattade beslut.

Expedieras till
Västra Götalandsregionen

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

Karin Björklind, Regionutvecklare
karin.bjorklind@borasregionen.se
Telefon: 0766-08 41 12

Yttrande till
Regionstyrelsen
Västra Götalandsregionen Koncernkontoret
RS 2019-08293

Yttrande Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning.

Västra Götalandsregionen (VGR) har ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna men hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige.

Den regionala planen är framtagen i nära dialog med de fyra kommunalförbunden och Västtrafik. Trafikverket har bistått arbetet. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling, BHU. Arbetet har även stämts av med Länsstyrelsen och Klimat 2030 kopplat till hållbarhetsbedömningen som skett integrerat med planarbetet. Det är Trafikverket som ansvarar för planens genomförande.

Långsiktigt syftar planförslaget till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med större fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela-resan perspektiv, både för person- och godstransporter. Infrastrukturplanen innehåller sju åtgärdsområden baserade på funktion och inkluderar två nya namngivna vägåtgärder, fyra nya namngivna kollektivtrafikåtgärder samt flera utpekade förstärkta satsningar.

En utökad miljöbedömning i form av en hållbarhetsbedömning har genomförts integrerat med de olika stegen i planens framtagningsprocess. Sammanfattningsvis visar hållbarhetsbedömningen att infrastrukturplanen i sin helhet inte medför några betydande negativa miljöeffekter. Föreslagna åtgärder och inriktningar bidrar eller har potential att bidra till de flesta hållbarhetsaspekterna. Planen bedöms inte ha något bidrag men inte heller motverka hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald och trygghet. I planförslaget bedöms det finnas förutsättningar för en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle.

Regionstyrelsen har remitterat förslaget till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning.

Boråsregionens synpunkter

Utifrån givna förutsättningar är Boråsregionen nöjd med både arbetssätt och resultat av arbetet med att ta fram den regionala planen. Det är positivt att Västra Götalandsregionen har involverat både kommunalförbund och kommuner i arbetet med att omarbeta den regionala planen så att den nu utgår från vägars funktioner i stället för såsom tidigare uppdelning i olika trafikslag.

Under arbetets gång har tjänstepersoner från VGR informerat både tjänstepersoner i kommunala nätverk såväl som politiken i både kommunalförbund och VGR, via beredningen för hållbar utveckling, BHU. Tjänstepersoner från kommunalförbunden har agerat stöd för att ta fram betydelsefulla förslag på strukturförändringar, val av prioriteringar etc. Detta har resulterat i en väl förankrad plan där samtliga involverade förstår både strukturen och dess innehåll.

Det är även positivt att de fyra kommunalförbunden haft möjlighet att prioritera olika typer av åtgärder inom respektive förbund utifrån behov och förutsättningar. Det möjliggör ett viktigt steg i omställningen mot ett effektivt transportsystem och att olika åtgärder behövs beroende på geografisk placering.

Även om arbetet skett på ett transparent sätt och samtliga parter varit delaktiga, vill förbundet lyfta följande:

Kostnadsfördyringar
Trots att det avsätts stora summor i den nationella transportinfrastrukturplanen behövs mer medel för att kunna åstadkomma ett effektivt transportsystem, eftersom behoven av åtgärder är stora inom det omfattande vägnätet inom VGR. Mer resurser borde gå till att vårda befintlig transportinfrastruktur. Det är därför olyckligt att prisbilden för åtgärder i vägnätet ökar i orimlig takt mellan tidpunkten då beslut tas om en åtgärd tills den är färdigbyggd. Detta leder till att antalet åtgärder som ryms inom infrastrukturplanen blir allt färre över tid. Ett enklare regelverk för byggandet för vissa typer av åtgärder är ett sätt att möta fördyringar. Ett annat kan vara att minska andelen konsultstöd i olika processer och att kostnader räknas upp med samma indexserier.

Behovet av att utreda brister
I arbetet med revideringen har inga nya brister tagits med, med motivet att det finns många genomförda Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och att det finns ett stort antal förslag på åtgärder som saknar finansiering. Trots detta beslut finns det betydande brister i det regionala vägtransportsystemet som inte är utredda och där behovet av åtgärder är stort, såsom väg 181 mellan E20 och Falköping (via Herrljunga) och väg 42 mellan Borås och Vårgårda. Förbundet ser fram emot att dessa kommer att få större utrymme vid nästa planrevidering.

Nollvisionen och det mindre vägnätet
Det mindre vägnätet har stora brister och behovet av underhåll och reinvesteringar är nödvändigt för att upprätthålla vägars farbarhet. I de fall vägarna inte underhålls på rätt sätt leder det till slut till behov av investeringar. Dessa åtgärder (underhåll och reinvesteringar) ligger inom nationell infrastrukturplan och under nuvarande planperiod har det mindre vägnätet låg prioritet, vilket bland annat har lett till att antalet olyckor ökat på det mindre vägnätet. För att leva upp till nollvisionen om skadade personer i trafiken är det mindre vägnätet i behov av både underhåll, reinvesteringar och investeringar. Förutom den ökade olycksrisken finns det företag såsom gröna näringar, besöksmål samt boende i medlemskommunerna som är beroende av det mindre vägnätet för sina transporter och där alternativa vägar saknas.

Finansiering av cykelinfrastruktur
För att öka antalet cykelresor behövs investeringar i cykelvägnätet både på kommunala vägar och det statliga vägnätet som är Trafikverkets ansvarsområde. För de statliga vägarna är det viktigt att se över rutinerna för medfinansiering av cykelinvesteringar inom regional infrastrukturplan. Kravet på 50 procents medfinansiering av kommunerna tillsammans med kostnadsökningarna per meter cykelväg innebär att få cykelvägar byggs. För kommunernas medfinansiering behöver kostnaderna

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

vara satta så att eventuella kostnadsökningar inte ger ökade kommunala kostnader utan bärs av antingen VGR eller Trafikverket.

Trafik över regiongränser
Förbundet efterfrågar samarbete med grannregioner för att möjliggöra transporter över de administrativa regiongränserna, såsom mellan Tranemo och Gislaved, Vårgårda och Alingsås, Svenljunga och Ullared samt Horred och Kungsäter. Det är beklagligt att en åtgärdsvalsstudie avslutas vid en regiongräns och inte vid en naturlig avslutning i vägnätet.

Knutpunkter för kollektivtrafik
I och med att de större knutpunkterna för kollektivtrafik är åtgärdade ser förbundet att behovet av åtgärder på de mindre knutpunkterna nu är aktuella. Inom Boråsregionen finns behov av satsningar vid Vårgårda station där mötesspår tillsammans med ett resecentrum har potential att ge ett ökat resande. I en framtid med ny stambana mellan Göteborg och Borås ser förbundet möjligheter att koppla samman spåren mellan den nya stambanan och Älvsborgsbanan i Borås för att på detta sätt öka möjligheterna för hållbara resval för nya relationer som skapas.

Inspelade TemaÅVS:er
I Boråsregionens inspel till regional infrastrukturplan under våren 2021 ingick följande förslag på *Tema ÅVS:er med utvecklingspotential inom Boråsregionen:*

- Cykla på landsbygd knutet till tätorter och besöksnäring
- Näringslivets behov av anslutningsvägar till det större vägnätet
- Kollektivtrafikens framkomlighet i stråk
- Åtgärder på det mindre vägnätet med låg standard för vägkopplingar mellan två större vägar, med syftet att reducera körsträckor och på så sätt minskade utsläpp.

Förslaget för det fortsatta arbetet är att tjänstepersonerna inom kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen ges i uppdrag att arbeta vidare med inspelade teman från delregionerna och tar fram ett gemensamt förslag för prioriterade utredningar inom VGR. Förbundet ser fram emot ett initiativ från VGR om att starta detta arbete. Dessutom måste hanteringen av medel i potter och extra satsningar inom potterna, vilket prioriterades i Göteborgsregionen och Fyrbodals kommunalförbund, arbetas fram i samma dialog och transparens som hittills i revideringen av transportinfrastrukturplanen.

Hållbarhetsbedömningen
Förbundet ser positivt på att hållbarhetsbedömningen genomförts successivt under arbetet men vill understryka att när åtgärder bestäms under planperioden i tex potter behöver dessa prövas mot hållbarhetsmålen.

Övrigt
För att öka förståelsen av innehållet i den regionala planen är det önskvärt att beslutade förslag och förslag på åtgärder även visas i kartbilder.

Förbundet ser fram emot ett fortsatt bra samarbete och vill lyfta revideringen av planen som ett gott exempel på hur vi tillsammans skapar samsyn och förståelse för fattade beslut.

Diarienummer: RS 2019-08293

Datum: 2021-10-19

Missiv

Remiss Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning

Bakgrund

Västra Götalandsregionen har ansvar för att ta fram en regional transport-infrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna. Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av regionfullmäktige.

Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Västtrafik och Trafikverket har bistått arbetet. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling. Arbetet har även stämts av med Länsstyrelsen och Klimat 2030 kopplat till hållbarhetsbedömningen som skett integrerat med planarbetet. Trafikverket ansvarar för planens genomförande.

Innehåll

Långsiktigt syftar planförslaget till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med större fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela-resan perspektiv både för person- och godstransporter. Infrastrukturplanen innehåller sju åtgärdsområden baserade på funktion och inkluderar två nya namngivna vägåtgärder, fyra nya namngivna kollektivtrafikåtgärder samt flera utpekade förstärkta satsningar.

En utökad miljöbedömning i form av en hållbarhetsbedömning, har skett integrerat med de olika stegen i planens framtagningsprocess. Sammanfattningsvis visar hållbarhetsbedömningen att infrastrukturplanen i sin helhet inte medför några betydande negativa miljöeffekter. Föreslagna åtgärder och inriktningar bidrar eller har potential att bidra till de flesta hållbarhetsaspekterna. Planen bedöms inte ha något bidrag men inte heller motverka hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald och trygghet. I planförslaget bedöms det finnas förutsättningar för en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle.

Remiss

Regionstyrelsen remitterar härmed förslag till regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022–2033 med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning.

Fram till den 31 januari 2022 finns möjlighet att lämna synpunkter på förslaget via e-post eller brev till:

- Regionstyrelsen, regionstyrelsen@vgregion.se
- Västra Götalandsregionen
  Koncernkontoret,
  Kollektivtrafik- och infrastrukturavdelningen, att: Anna Kronvall
  Regionens hus,
  405 44 Göteborg

Märk remissvaret med:
”*Er organisation* – Remissvar Regional infrastrukturplan, RS 2019-08293”.

Remissversionen med tillhörande hållbarhetskonsekvensbeskrivning finns tillgänglig på: https://www.vgregion.se/regionalplan

Fredag 10 december klockan 13:00-14:30 kommer en digital remisskonferens att hållas där det även finns möjlighet att ställa frågor. Mer information om detta kommer att skickas ut till alla remissinstanser inom kort.

Frågor angående remissen besvaras av Anna Kronvall, anna.kronvall@vgregion.se och Aako Raoofi, aako.raoofi@vgregion.se.

Med vänlig hälsning

Ann-Sofie Lodin
Regiondirektör

Helena Lundberg Nilsson
Regionutvecklingsdirektör

Sändlista:

Kommunalförbunden i Västra Götaland
- Boråsregionen
- Göteborgsregionen
- Fyrbodal
- Skaraborg

Kommunerna i Västra Götaland

Angränsande regioner
Region Halland
Region Jönköping
Region Värmland
Region Örebro
Viken fylkeskommune

Myndigheter och statliga bolag
Försvarsmakten
Jernhusen
Länsstyrelsen i Västra Götaland
Naturvårdsverket
Swedavia AB
Trafikverket Region Väst
Sjöfartsverket
Transportstyrelsen

Företrädare för näringslivet
Branschföreningen Tågoperatörerna
Företagarnas Riksorganisation, Göteborg
LRF Västra Götaland
Näringslivets Transportråd
Sveriges redareförening – Svensk Sjöfart
Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland
Taxiförbundet
Svenska Bussbranschens Riksförbund
Västsvenska handelskammare

Organisationer
Cykelfrämjandet
Funktionsrätt Västra Götaland
Gröna Bilister
Hela Sverige ska leva
Naturskyddsföreningen
NTF Väst
NTF Skaraborg
NTF Fyrbodal
Nätverket jämställdhet i transportsektorn
Svenska cykelstäder

Inom Västra Götalandsregionen
Kollektivtrafiknämnden
Miljönämnden
Turistrådet Västsverige
Västtrafik

Ärende 5



REGIONAL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I VÄSTRA GÖTALAND 2022-2033

REMISSVERSION
OKTOBER 2021

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Innehållsförteckning

1 Inledning 3

Ett regeringsuppdrag i flera steg 4

Planens framtagande 5

2 Förutsättningar 6

Nationella mål 6

Regionala mål och strategier 7

Miljö- och hållbarhetsbedömning 7

Innehåll och ekonomi 8

3 Inriktning 9

Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen 9

Direktiv för åtgärdsplaneringen 10

Ramverk för infrastrukturplanen 11

4 Fördelning av medel 2022-2033 12

Större åtgärder i stråk och noder 14

Trimning och effektivisering i stråk 19

Trimning och effektivisering till stråk 22

Statlig medfinans till kommunalt vägnät 25

Statlig medfinans till kommunalt vägnät 26

Samfinansiering nationell plan, järnväg 29

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen 31

Övrigt 32

5 Bedömning av effekter 33

6 Genomförande och uppföljning 36

Bilagor 38

Bilaga 1 – Planram i detalj 38

Bilaga 2 – Statligt vägnät i Västra Götaland 42

Bilaga 3 – Beskrivning av större åtgärder 43

Bilaga 4 – Högst prioriterade brister 51

Bilaga 5 – Inriktning järnvägsåtgärder per bana 54

Processledning Västra Götalandsregionen:
Max Falk, Anna Kronvall och Aako Raoofi

Konsult:
Arne Ekelund, Sweco

1 Inledning

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

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

Flera större omställningar i samhället pågår som kommer att påverka både användandet av och kraven på transportsystemet. Elektrifiering av fordon och vägar, digitalisering och automatisering är exempel på större trender. Pandemin har påverkat resvanorna kraftigt och ännu är det för tidigt att se vilka effekter det kommer att få på resmönstren på sikt. Den fortsatta klimatomställningen medför nya utmaningar och behov att fånga upp i planeringen av transportsystemet. Utvecklingen behöver följas och kommande infrastrukturplaner behöver vara tillräckligt flexibla för att möta de förändrade förutsättningarna.

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

Hur medlen ska fördelas inom den regionala infrastrukturplanen beslutas av *regionfullmäktige*. Trafikverket ansvarar för planens genomförande. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

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

Ett regeringsuppdrag i flera steg

Planeringen av åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen omfattar ett flertal steg och är en process för vilken riksdagen och regeringen anger villkoren. Åtgärdsplaneringen föregås av inriktningsplanering, som utreder mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planperioden. Trafikverket tar fram ett inriktningsunderlag på nationell nivå och överlämnar till regeringen som skriver fram en infrastrukturproposition. Västra Götalandsregionen har även tagit fram ett regionalt inriktningsunderlag, se avsnitt Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen.

Regeringen ger genom ett direktiv, se avsnitt Direktiv för åtgärdsplaneringen, Trafikverket och regionerna i uppdrag att ta fram förslag till nationell respektive regionala infrastrukturplaner. Planerna innehåller såväl namngivna åtgärder som medel till olika åtgärdsområden, där åtgärderna beslutas under planperioden. Regionala infrastrukturplaner beslutas av *regionfullmäktige* och regeringen fastställer såväl den nationella som de regionala infrastrukturplanerna innan genomförandet tar vid.

De transportpolitiska målen ligger till grund för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Andra utgångspunkter är *Agenda 2030*, *Klimatlagen* och *Nollvisionen*. För mer information om de nationella utgångspunkterna, se avsnitt Nationella mål.

Övergripande innehåll nationell plan

- Åtgärder på järnvägar, nationella stamvägar och för sjöfart
- Drift och underhåll
- Stadsmiljöavtal, med mera

Övergripande innehåll regional plan

- Åtgärder på statliga regionala vägar, inklusive åtgärder för kollektivtrafik och cykel
- Statlig medfinans till kollektivtrafikåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät



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

Planens framtagande

Det första steget i framtagandet av en ny regional infrastrukturplan var att ta fram ett inriktningsunderlag för utvecklingen av transportinfrastrukturen i Västra Götaland. Arbetet med inriktningsunderlaget inleddes med en övergripande gap-analys utifrån *Agenda 2030*. Analysen ledde till att tre fokusområden lyftes fram som komplement till den tidigare regionala systemanalysen: klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet. Inriktningsunderlaget ligger till grund för framtagandet av den regionala infrastrukturplanen.

För att koordinera arbetet har Västra Götalandsregionen tillsatt en arbetsgrupp av tjänstepersoner. De fyra kommunalförbunden, som företräder de 49 kommunerna i Västra Götaland, har aktivt medverkat i arbetet och ansvarat för dialog och förankring med kommunerna. Trafikverket har deltagit i hela processen med underlag och stöd i framtagandet. Västtrafik har ansvarat för att sammanställa och göra inspel av kollektivtrafikens infrastrukturbehov. Arbetet har även stämts av med Länsstyrelsen, Klimat 2030 samt Västra Götalandsregionens miljöavdelning kopplat till hållbarhetsbedömningen som skett integrerat med planarbetet.

Samtliga kommuner bjöds in till ett informationsmöte i januari 2021 och i februari 2021 genomfördes dialogmöten med kommunalförbundens direktioner/ förbundsstyrelse. Dialog med kommunerna har huvudsakligen skett via kommunalförbunden.

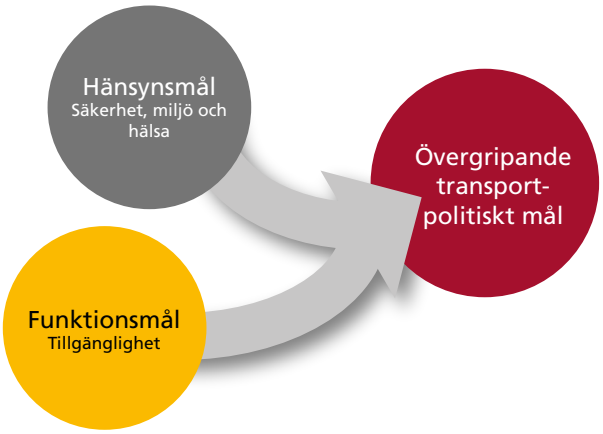
Den politiska processen har skett via *beredningen för hållbar utveckling, BHU*. *Regionutvecklingsnämnden* och *kollektivtrafiknämnden* har löpande informerats under processen. Kommunalförbunden har haft politisk beredning i respektive direktion/ förbundsstyrelse.

Samrådsremiss av förslaget till regional infrastrukturplan 2022-2033 genomförs mellan 20 oktober 2021 och 31 januari 2022. Slutlig version av planen beslutas av *regionfullmäktige* efter ställningstagande i *beredningen för hållbar utveckling* och *regionstyrelsen*. Den antagna versionen skickas sedan till regeringen för fastställelse, som en del av den nationella infrastrukturplanen.

2 Förutsättningar

Nationella mål

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och för näringslivet i hela landet. Detta mål samt regeringens direktiv sätter ramarna för infrastrukturplaneringen på statlig och regional nivå. För att det övergripande transportpolitiska målet samt klimatmålet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. *Agenda 2030*, *Klimatlagen* och *Nollvisionen* är andra nationella utgångspunkter, liksom barnkonventionen.



Figur 2. De transportpolitiska målen.

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

Klimatlagen
Klimatlagen är en av tre delar inom ett klimatpolitiskt ramverk som trädde i kraft i januari 2018. De andra delarna är nya klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Klimatmålet innebär att Sverige år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Nollvisionen
Nollvisionen innebär att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Visionen är ledstjärnan för Trafikverkets trafiksäkerhetsarbete.

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

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

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

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

Regionala mål och strategier

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

Den regionala infrastrukturplanen är en pusselbit av flera som bidrar till att nå visionen om det goda livet. Vid sidan av visionen finns det ett flertal strategier och måldokument som ligger till grund för utformningen av planen. *Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030* är utgångspunkt för det regionala utvecklingsarbetet och innehåller prioriteringar för att möjliggöra omställningen till ett mer hållbart och konkurrenskraftigt samhälle till år 2030. *Klimat 2030* och *Trafikförsörjningsprogrammet* är regionövergripande styrdokument som den regionala infrastrukturplanen ska stödja. Andra strategier som påverkar planens inriktning är *Godstransportstrategin, Strategi för ökad cykling* och *Målbild Tåg 2035*.

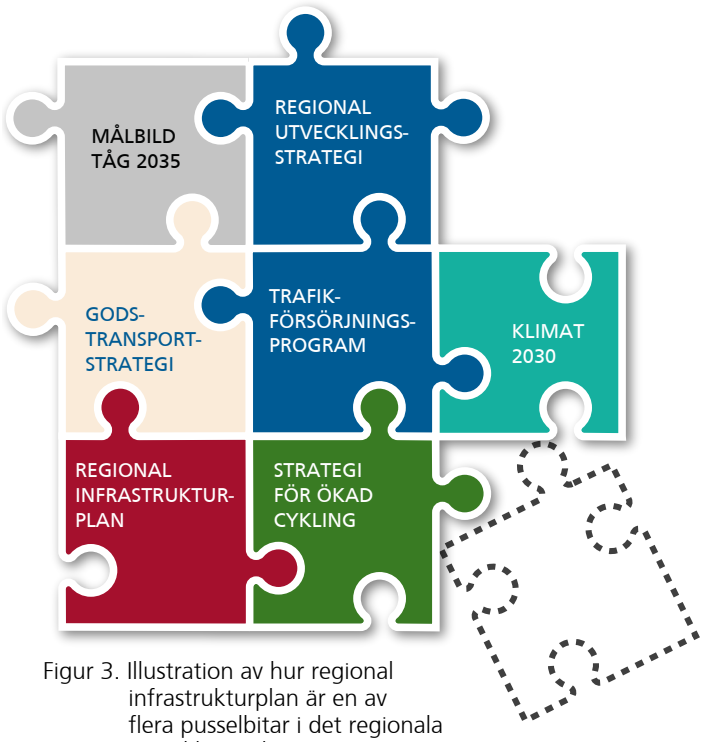
Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen redovisas i inriktningsunderlaget, se avsnitt Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen.

Vision Västra Götaland är Västra Götalandsregionens och de 49 kommunernas gemensamma vision. Visionen uttrycker det önskade framtida tillståndet – Det goda livet.

Miljö- och hållbarhetsbedömning

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

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



Figur 3. Illustration av hur regional infrastrukturplan är en av flera pusselbitar i det regionala utvecklingsarbetet.

Innehåll och ekonomi

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

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

Åtgärder med en kostnad på minst 50 miljoner kronor ska namnges och en samlad effektbedömning (SEB) för objektet ska vara genomförd. Fortsättningsvis benämns dessa som namngivna åtgärder.

Västra Götalandsregionen har tilldelats en ekonomisk ram av regeringen att prioritera till olika åtgärder. De flesta åtgärder finansieras till 100 procent från den regionala infrastrukturplanen, med några undantag. Investeringar i cykelvägar längs statligt vägnät finansieras med 50 procent från planen och 50 procent via kommunal medfinansiering. Åtgärder på kommunalt vägnät kan få statlig medfinansiering från planen med 50 procent.

Utöver planens ekonomiska ram förekommer alternativfinansiering för vissa åtgärder. Det kan exempelvis handla om kommuner som medfinansierar regionala vägåtgärder eller samfinansiering mellan regional och nationell infrastrukturplan. För samtliga namngivna åtgärder som har med- eller samfinansiering träffas det särskilda avsiktsförklaringar eller avtal.

Västra Götalandsregionen har genom regeringens direktiv tilldelats en ekonomisk ram på 7 339 miljoner kronor. Trafikverket har räknat upp den preliminära ramen till 7 655 miljoner kronor, efter justering utifrån underförbrukning under åren 2018-2021. Först då regeringen fastställer den nya nationella infrastrukturplanen beslutas den slutliga ekonomiska ramen.

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

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

3 Inriktning

Regionalt inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån mål och fokusområden som identifierats i det regionala inriktningsunderlaget: *Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i Västra Götaland*. Arbetet med inriktningsunderlaget inleddes med en övergripande gap-analys utifrån *Agenda 2030*. Analysen ledde till att tre fokusområden lyftes fram som komplement till den tidigare regionala systemanalysen: klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet. I inriktningsunderlaget redovisas Västra Götalandsregionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Ambitionen är att verka för en bättre helhet genom att eftersträva synergieffekter.

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

Transportinfrastruktur är inget ändamål i sig, utan ett verktyg för att möjliggöra andra värden. Den regionala transportinfrastrukturen ska stödja utvecklingen av person- och godstransporter i Västra Götaland. Ambitionen är att infrastrukturen ska bidra till ett mer transporteffektivt samhälle.

Det övergripande målet för den regionala infrastrukturplaneringen är:
”Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och med möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd - förbättrad tillgänglighet”. Transportslagen ska komplettera varandra för att på ett optimalt sätt stödja efterfrågat transportbehov, stärka näringslivets förutsättningar och uppfylla de transportpolitiska målen. Västra Götaland ska vara en hållbar logistikregion med utvecklad intermodalitet och andelen hållbara resor ska öka. Klimat, social hållbarhet och trafiksäkerhet har lyfts fram som tre prioriterade fokusområden. Av figur 4 framgår hur målen i inriktningsunderlaget har formulerats.



Figur 4. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

Det regionala inriktningsunderlaget med tillhörande analyser och underlag finns på www.vgregion.se/regionalplan

Direktiv för åtgärdsplaneringen

Regeringens planeringsdirektiv anger tillsammans med det regionala inriktningsunderlaget förutsättningarna för framtagandet av den regionala infrastrukturplanen. Generella utgångspunkter för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet samt etappmålen för trafiksäkerhet och klimat ska nås. I direktivet framgår att hållbarhetsaspekter ska integreras genom att vid framtagandet av planen beakta sociala, miljömässiga och ekonomiska effekter samt att målsynergier ska eftersträvas.

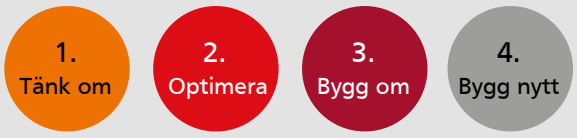
Västra Götalandsregionen har genom regeringens direktiv tilldelats en ekonomisk ram på 7 339 miljoner kronor. Trafikverket har räknat upp den preliminära ramen till 7 655 miljoner kronor, efter justering utifrån underförbrukning under åren 2018-2021. Medlen ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärdsobjekt med en kostnad på minst 50 miljoner kronor ska namnges. Byggstartade men ännu ej avslutade objekt från tidigare plan bör finnas med i det nya planförslaget.

Prioriteringarna bakom förslagen samt eventuella osäkerheter avseende planens effekter ska enligt direktivet beskrivas. Det ska även framgå hur *Fyrstegsprincipen* har tillämpats samt på vilket sätt och i vilken utsträckning den regionala infrastrukturplanen bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället.

Regeringen pekar i planeringsdirektivet på vikten av att väga in behov kopplat till bostadsbyggande och betydande industriinvesteringar i framtagandet av planen. Effekter på bostadsbyggandet ska beskrivas. De föreslagna åtgärderna bör även bidra till att andelen kollektivtrafikresande ökar.

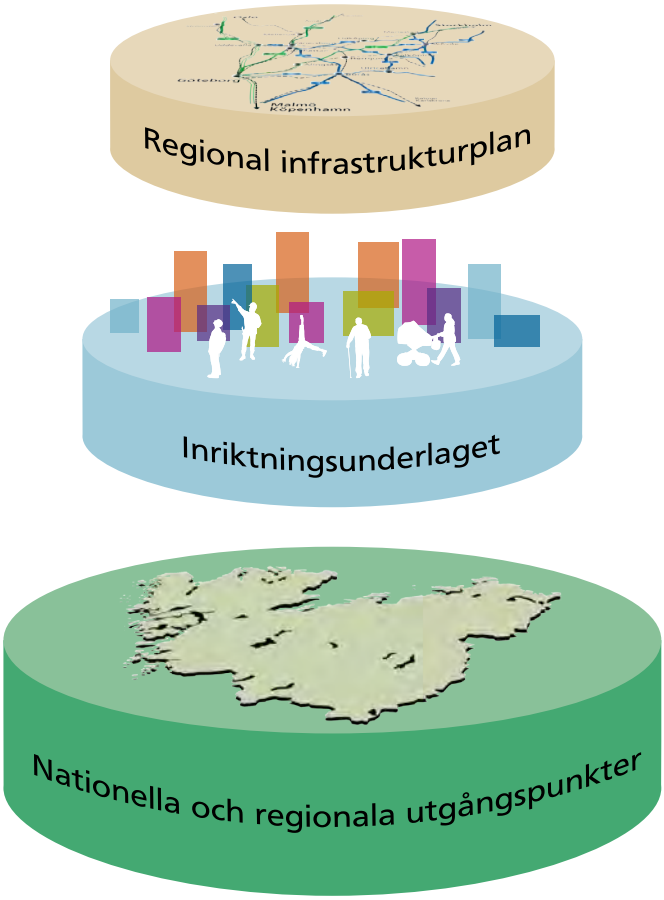
Trafikverket ska inom ramen för den nationella infrastrukturplanen samfinansiera de regionala infrastrukturplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansiering ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd prioriteras, till exempel mittseparering. Trafikverket ska också föreslå medel till samfinansiering av cykelåtgärder på regional vägnät. Omfattning och hur medel ska fördelas kommer att redovisas i den nationella infrastrukturplanen.

Fyrstegsprincipen
Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi som tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.



Ramverk för infrastrukturplanen

Regional infrastrukturplan är en investeringsplan för en mångfald av infrastrukturåtgärder. Planen utformas inom ramen för inriktningsunderlaget som är en konkretisering av nationella och regionala mål och strategier. Inriktningsunderlaget är regionens viljeriktning för utveckling av transportinfrastrukturen. Förhållandet mellan den regionala infrastrukturplanen, inriktningsunderlaget och nationella och regionala utgångspunkterna visualiseras i figur 5.



Den översta plattformen representerar den regionala infrastrukturplanen och dess syfte i form av förbättrad tillgänglighet.

I den mittersta plattformen redovisas regionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportsystemet - det regionala inriktningsunderlaget.

I basen finns nationella och regionala ramverk i form av lagar, förordningar, mål och strategier.

Figur 5. Illustration över hur den regionala infrastrukturplanen förhåller sig till inriktningsunderlaget och regionala samt nationella utgångspunkter.

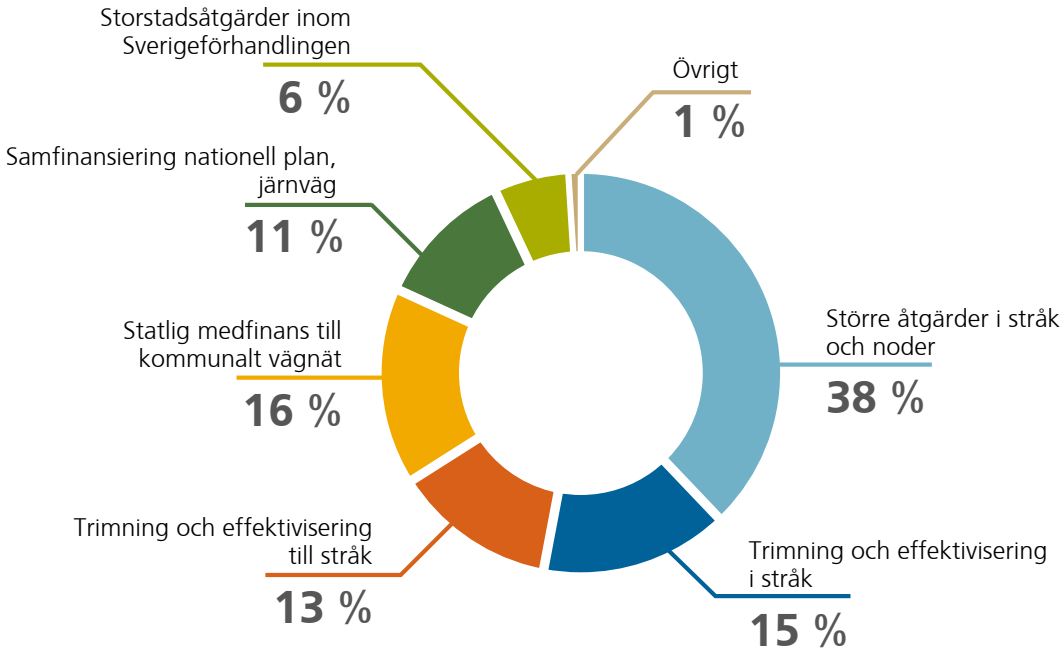
4 Fördelning av medel 2022-2033

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

Större investeringsåtgärder på statligt vägnät och i kollektivtrafikens infrastruktur återfinns inom åtgärdsområdet *Större åtgärder i stråk och noder*. De tre åtgärdsområdena *Trimning och effektivisering i stråk*, *Trimning och effektivisering till stråk* samt *Statlig medfinans till kommunalt vägnät* innehåller mindre åtgärder för kollektivtrafik, cykel och väg. Det statliga vägnätets omfattning i Västra Götaland framgår av bilaga 2.

Inom åtgärdsområdet *Samfinansiering nationell plan, järnväg* avsätts medel för standardhöjande åtgärder för den regionala tågtrafiken. *Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen* innehåller ett antal åtgärder inom Göteborgsområdet, som är framförhandlade och avtalade inom Sverigeförhandlingen. Åtgärdsområdet *Övrigt* innehåller medel till oförutsedda mindre åtgärder samt driftbidrag till flygplats.

Fördelningen av medel mellan olika åtgärdsområden grundar sig i regionala och nationella mål och politiska viljeinriktningar. Det regionala inriktningsunderlaget har varit utgångspunkt för infrastrukturplanens konkreta innehåll och prioriteringar.



Figur 6. Fördelning av medel till åtgärdsområden i planen, totalt 7 655 miljoner kronor.

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

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

Vid eventuell samfinansiering från nationell infrastrukturplan för trafiksäkerhets- och cykelåtgärder frigörs medel i regional infrastrukturplan. De frigjorda medlen föreslås investeras i andra åtgärder för trafiksäkerhet och cykel på regionalt vägnät.

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

Tabell 1. Fördelning av medel till åtgärdsområden, totalt 7 655 miljoner kronor.

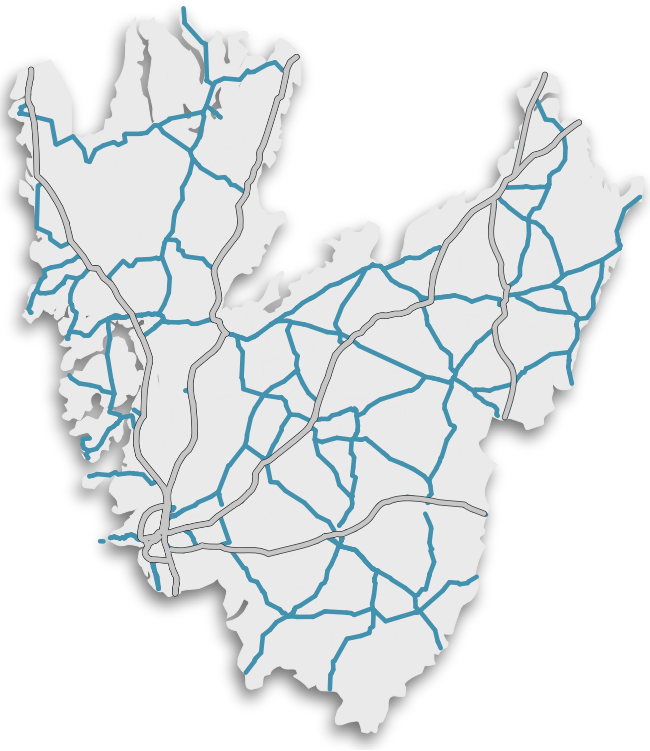
Fördelning av medel till åtgärdsområden	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Större åtgärder i stråk och noder	69	240	602	346	744	929	**2 930**
Trimning och effektivisering i stråk	101	196	153	132	347	209	**1 138**
Trimning och effektivisering till stråk	91	105	102	97	317	248	**960**
Statlig medfinans till kommunalt vägnät	91	98	98	119	437	389	**1 232**
Samfinansiering nationell plan, järnväg	15	63	36	70	353	303	**840**
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	13	35	40	25	64	295	**472**
Övrigt	8	9	7	7	26	26	**83**
Summa	**388**	**746**	**1038**	**796**	**2288**	**2399**	**7 655**

Större åtgärder i stråk och noder

Stråken kopplar samman regionen. Genom att genomföra större åtgärder i stråk och noder förbättras tillgängligheten och trafiksäkerheten för såväl person- som godstransporter. Flera av de namngivna åtgärderna skapar förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i kommunerna.

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder av större karaktär med förhållandevis hög investeringskostnad, minst 50 miljoner kronor men i de flesta fall över 100 miljoner kronor.

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



Figur 7. Karta över statliga vägar som ingår i stråken. De gråa vägarna är nationella stamvägar och hanteras inte i regional infrastrukturplan.

Tabell 2. Fördelning av medel för större åtgärder i stråk och noder.

Större åtgärder i stråk och noder	Medel i plan, mnkr
Större namngivna vägåtgärder	2 400
Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	530
Summa	**2 930**

Större namngivna vägåtgärder

De större vägåtgärderna stärker befintliga stråk genom att förbättra trafiksäkerheten och höja standarden på de större regionala vägarna. Åtgärderna utgår ifrån utpekade brister och har tagits fram inom genomförda åtgärdsvalsstudier. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärdsförslagen har prioriterats utifrån bedömda nyttor, kostnad och ekonomiskt utrymme i planen.

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

I den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen har två nya större vägåtgärder prioriterats. Större åtgärder på statligt vägnät som finansieras helt av extern part behöver namnges i planen, följa det regionala inriktningsunderlaget och ingå som en del av miljöbedömningen. I denna plan finns en sådan åtgärd, *Väg 156 Förbifart Skene*.

En fördjupad beskrivning av större vägåtgärder finns i bilaga 3 och de högst prioriterade bristerna i bilaga 4.

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

Större namngivna vägåtgärder	Genomförande 2022-2025	Genomförande 2026-2029	Genomförande 2030-2033	Medel i plan 2022-2033, mnkr	Total kostnad 2022-2033, mnkr
Väg 168 Ekelöv - Kareby *Val av korridor pågår*	X	X		344 (233)	560 (440)
Väg 161 Rotvik - Bäcken		X	X	270	270
E20 / Rv40 Tvärförbindelse	X	X	X	138	318
Väg 41 Sundholmen - Björketorp	X			218	218
Väg 49 Axvall - Varnhem	X			290	290
Väg 41 Fritsla - Kråkered	X			80	80
Väg 49 Skövde - Igelstorp	X			201	213
Väg 168 Tjuvkil	X			24	111
Väg 678 Grohed - Bratteröd	X			122	122
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering				0	268
Väg 49 Varnhem - Storekullen			X	281	281
Väg 156 Backadal - Bonared			X	256	256
Obundna medel			X	176	
Summa				**2 400**	

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder

De större kollektivtrafikåtgärderna skapar förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande genom åtgärder som ger förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och attraktivitet. Investeringar prioriteras i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*. Västtrafik har i uppdrag att sammanställa kollektivtrafikens behov och tar fram ett förslag på prioritering i dialog med berörda kommuner, kommunalförbund och Trafikverket.

Merparten av åtgärderna ligger på det kommunala vägnätet och får statlig medfinans från planen. Åtgärderna behöver vara väl utredda och ekonomiskt prioriterade hos sökande part, vilka står för minst 50 procent av finansieringen. Större kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät har tagits fram inom genomförda åtgärdsvalsstudier.

I den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen har fyra nya större kollektivtrafikåtgärder prioriterats.

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

En fördjupad beskrivning av större kollektivtrafikåtgärder finns i bilaga 3 och de högst prioriterade bristerna i bilaga 4.

Tabell 4. Fördelning av medel för större namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	Genomförande 2022-2025	Genomförande 2026-2029	Genomförande 2030-2033	Medel i plan 2022-2033, mnkr	Bidragsberättigad kostnad
Elfärja, fjärde älvskyttel, Göteborg	X			10	84
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	X	X		37	74
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	X	X		42	85
Resecentrum Stenungsund	X			86	171
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	X	X		82	164
Elfärja, hyra, Öckerö	X	X	X	20	60
Resecentrum Lerum		X		63	125
E20 / Rv40 Tvärförbindelse, Målbild Koll2035, Samfinansiering till vägåtgärd		X		60	
Elfärja, Marstrand	(X)	X		25	50
Bytespunkt Saltholmen, etapp 1		X		30	60
Obundna medel			X	75	
Summa				**530**	

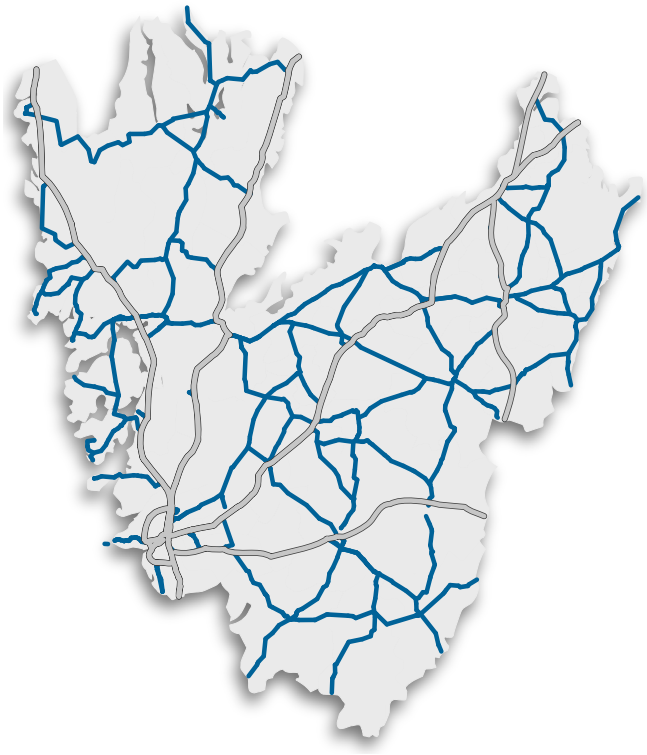
Trimning och effektivisering i stråk

Stråken kopplar samman regionen. Genom att trimma och effektivisera infrastrukturen i stråken förbättras förutsättningarna för såväl person- som godstransporter.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt för mindre vägåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor.

Val av åtgärder ska utgå från inriktningsunderlaget och de vägledande principerna. Vilka åtgärder som genomförs i de olika delarna av Västra Götaland behöver anpassas utifrån lokala förutsättningar och med hänsyn till olika gruppers behov.

Mindre åtgärder i stråk som har beslutats inom tidigare plan kommer att genomföras. Detta inkluderar även tidigare beslutade mindre vägåtgärder med en bedömd kostnad på över 25 miljoner kronor. Dessa är: *Grästorp (förbifart väg 47), Härskogsvägen (väg 523), Härsängen (väg 172), Long (väg 47/187) och Myggenäs korsväg (väg 160). Nordby, Strömstad (väg 1040)* är ytterligare en åtgärd som ska genomföras, med full extern finansiering.



Figur 8. Karta över statliga vägar som ingår i stråken. De gråa vägarna är nationella stamvägar och hanteras inte i regional infrastrukturplan.

Tabell 5. Fördelning av medel för trimning och effektivisering i stråk.

Trimning och effektivisering i stråk	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	209
Cykelåtgärder	122
Mindre vägåtgärder	512
Förstärkt satsning i stråk, se kommande tabell	295
Summa	**1 138**

De tre potterna för kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Utöver dessa finns fem förstärkta satsningar i stråk kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen. Förstärkningarna innefattar specifika åtgärder och pottåtgärder.

Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och framkomlighetsåtgärder, såsom busskörfält eller signalprioritering. Västtrafik sammanställer behov och åtgärdsförslag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*.

Cykelåtgärder

Utbyggnaden av cykelvägar ska sträva efter att vara sammanhängande och knyta ihop boenden med målpunkter i anslutning till tätorter, såsom arbete, skola, kollektivtrafik och fritidsanläggningar.

Kommunerna ombeds vart fjärde år lämna in förslag på nya cykelvägar som de avser att medfinansiera med halva kostnaden. Förslagen samordnas av kommunalförbunden och prioriteras därefter av Västra Götalandsregionen i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den *regionala cykelstrategin*.

Mindre vägåtgärder

För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt att minska barriäreffekter behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurvrätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter. Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkt satsning i stråk.

Förstärkt satsning i stråk	Medel i plan, mnkr
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	50
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	25
Göteborgsregionen, Obundna medel	100
Fyrbodal, Väg 161 Cykelåtgärder	40
Fyrbodal, Väg 161 Trafiksäkerhetsåtgärder	40
Fyrbodal, Väg 171 Stranderängs bro	40

Tabell 7. Vägledande principer för trimning och effektivisering i stråk.

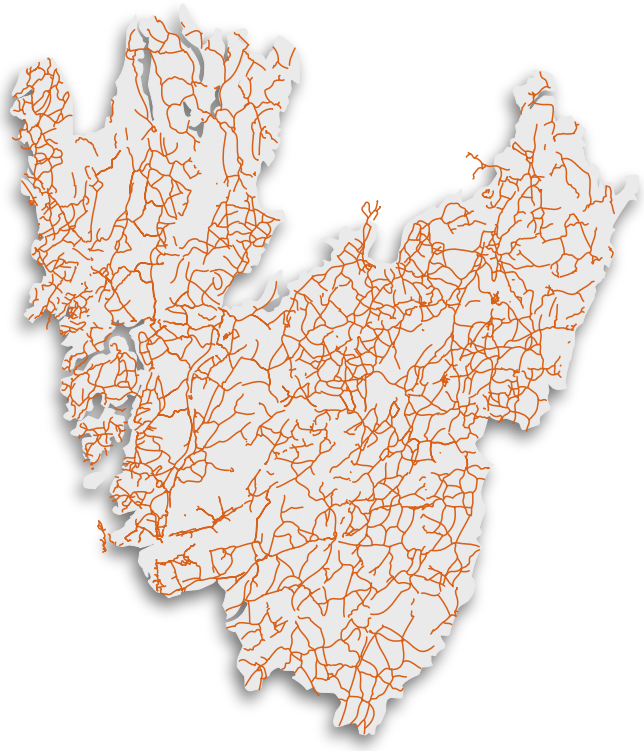
Vägledande principer – Trimning och effektivisering i stråk	
För hela åtgärdsområdet	• Åtgärder för högst 50 miljoner kronor • Medel kan kombineras från flera potter för en bättre helhet
Kollektivtrafikåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik i stråken • Kortare anslutande gång- och cykelvägar till hållplatser och bytespunkter • Pendelparkering för bil och cykel • Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytespunkter
Cykelåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regional cykelstrategi • Prioritera utbyggnad av cykelväg på platser med relativt stor överflyttningspotential utifrån lokala förutsättningar • Kommunal medfinansiering på 50 procent av kostnaden
Mindre vägåtgärder	• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet, trygghet och minskade barriäreffekter, särskilt för gående och cyklister • Åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar

Trimning och effektivisering till stråk

Det statliga vägnätet är omfattande och de flesta resorna i regionen startar eller slutar utanför de regionala stråken. För att hela resan ska fungera och vara säker behöver åtgärder genomföras på de mindre vägarna som matar till stråken. En stor del av de allvarliga olyckorna på det statliga vägnätet sker på mindre vägar. Genom att trimma och effektivisera förbindelserna till stråken så förbättras trafiksäkerheten och tillgängligheten i hela regionen.

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt för mindre vägåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor.

Val av åtgärder ska utgå från inriktningsunderlaget och de vägledande principerna. Vilka åtgärder som genomförs i de olika delarna av Västra Götaland behöver anpassas utifrån lokala förutsättningar och med hänsyn till olika gruppers behov.



Figur 9. Karta över statliga vägar som inte ingår i stråken.

Tabell 8. Fördelning av medel för trimning och effektivisering till stråk.

Trimning och effektivisering till stråk	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	32
Cykelåtgärder	234
Mindre vägåtgärder	574
Förstärkt satsning i stråk, se kommande tabell	120
Summa	**960**

De tre potterna för kollektivtrafik-, cykel- och mindre vägåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Utöver dessa finns en förstärkt satsning till stråk kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen. Förstärkningen innefattar pottåtgärder.

Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och att bytespunkter fungerar för kombinationsresor. Västtrafik sammanställer behov och åtgärdsförslag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*.

Cykelåtgärder

Utbyggnaden av cykelvägar ska sträva efter att vara sammanhängande och knyta ihop boenden med målpunkter i anslutning till tätorter, såsom arbete, skola, kollektivtrafik och fritidsanläggningar. Cykelåtgärder i den lokala trafikmiljön är av betydelse för barn och ungas självständighet i trafiken. På sikt är ambitionen att koppla samman det lokala cykelnätet till större stråk. Kommunerna ombeds vart fjärde år lämna in förslag på nya cykelvägar som de avser att medfinansiera med halva kostnaden. Förslagen samordnas av kommunalförbunden och prioriteras därefter av Västra Götalandsregionen i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den *regionala cykelstrategin*.

Mindre vägåtgärder

För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurvrätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående och cyklister samt näringslivets transportbehov är särskilt viktiga aspekter. Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 9. Fördelning av medel för förstärkt satsning till stråk.

Förstärkt satsning till stråk	Medel i plan, mnkr
Fyrbodal, Mindre åtgärder	120

Tabell 10. Vägledande principer för trimning och effektivisering till stråk.

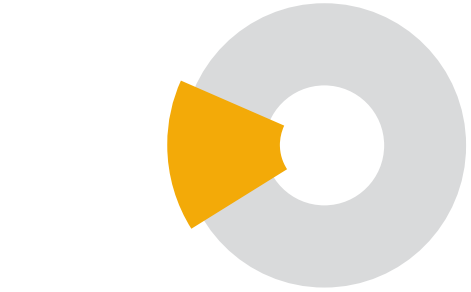
Vägledande principer – Trimning och effektivisering till stråk	
För hela åtgärdsområdet	• Åtgärder för högst 50 miljoner kronor • Medel kan kombineras från flera potter för en bättre helhet
Kollektivtrafikåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Kortare anslutande gång- och cykelvägar till hållplatser och bytespunkter • Pendelparkering för bil och cykel • Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytespunkter
Cykelåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regional cykelstrategi • Prioritera utbyggnad av cykelväg på platser med relativt stor överflyttningspotential utifrån lokala förutsättningar • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten till målpunkter för barn och unga • Kommunal medfinansiering på 50 procent av kostnaden
Mindre vägåtgärder	• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för gående och cyklister • Åtgärder som tillgodoser näringslivets transportbehov och intermodala lösningar

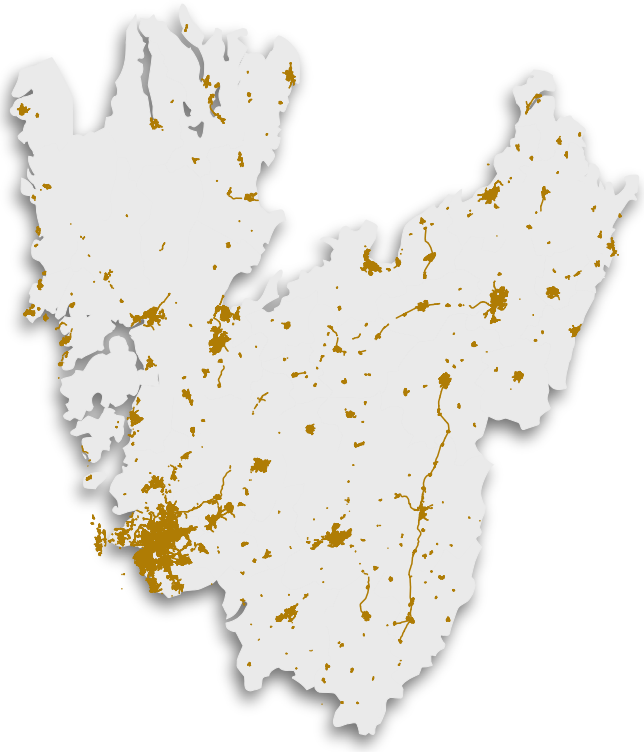
Statlig medfinans till kommunalt vägnät

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

Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder. Åtgärderna är av mindre karaktär med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Val av åtgärder ska utgå från inriktningsunderlaget och de vägledande principerna.

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





Figur 10. Karta över kommunala vägar i Västra Götaland.

Tabell 11. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	499
Cykelåtgärder	446
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	222
Förstärkt satsning i stråk, se kommande tabell	65
Summa	**1 232**

De tre potterna för kollektivtrafik-, cykel- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder ska prioritera åtgärder inom hela Västra Götaland. Utöver dessa finns två förstärkta satsningar kopplat till den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen. Förstärkningarna innefattar pottåtgärder.

Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken, såsom busskörfält eller signalprioritering. För hållplatser och bytespunkter prioriteras tillgänglighetsanpassning och annan standardhöjning samt i vissa fall nybyggnation. Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder från regional infrastrukturplan via Västtrafik. Västra Götalandsregionen/Västtrafik kan, som regional kollektivtrafikmyndighet, ansöka om medel till regionala kollektivtrafikanläggningar. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det *regionala trafikförsörjningsprogrammet*.

Cykelåtgärder

Potentialen för ökad cykling är generellt sett stor längs det kommunala vägnätet, där det finns en koncentration av befolkning, arbetsplatser, fritidsanläggningar och service. För att öka trafiksäkerheten och det hållbara resandet behöver cykelvägar byggas ut för att koppla ihop lokala målpunkter. För att främja barnens självständighet i trafiken är de kortväga cykelresorna i tätorter av stor betydelse. Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för cykelåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den *regionala cykelstrategin*.

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som de flesta gående och cyklister rör sig och det i högre utsträckning finns problem med buller och luftkvalitet. Åtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister och en förbättrad miljö inom tätorterna prioriteras. Barn och ungas behov är särskilt viktiga att beakta vid val av åtgärder. Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket.

Tabell 12. Fördelning av medel för förstärkt satsning kommunalt vägnät.

Förstärkt satsning kommunalt vägnät	Medel i plan, mnkr
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder	40
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder	25

Tabell 13. Vägledande principer för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

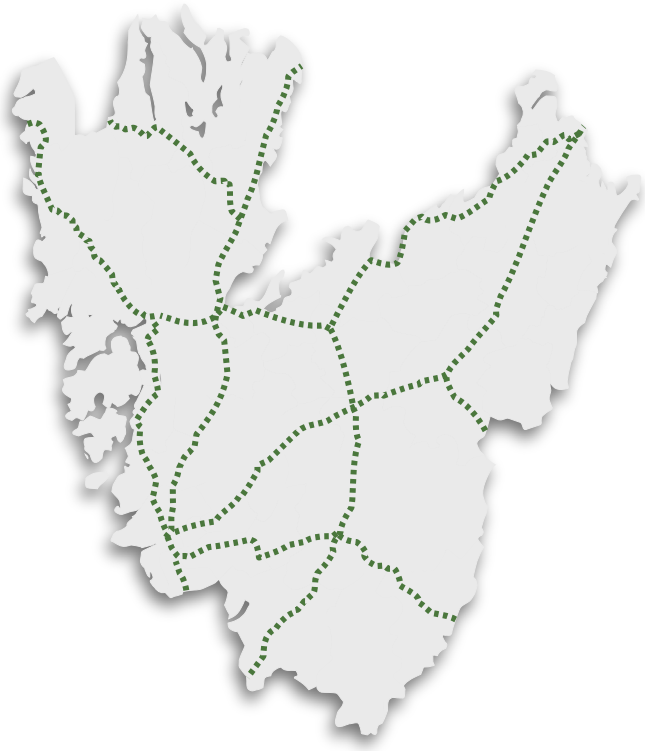
Vägledande principer – Statlig medfinans till kommunalt vägnät	
För hela åtgärdsområdet	• Åtgärder för högst 50 miljoner kronor • Planen finansierar 50 procent av kostnaden
Kollektivtrafikåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regionalt trafikförsörjningsprogram • Förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken • Pendelparkering för bil och cykel • Tillgänglighetsanpassning, standardhöjande åtgärder och nybyggnation av hållplatser och bytespunkter
Cykelåtgärder	• Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse enligt regional cykelstrategi • Utbyggnad av cykelvägar av trafiksäkerhetsskäl där överflyttningspotentialen är relativt stor utifrån lokala förutsättningar • Åtgärder som förbättrar tillgängligheten till målpunkter för barn och unga
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	• Åtgärder som ger en ökad trafiksäkerhet och trygghet, särskilt för gående och cyklister • Åtgärder som ger förbättrad lokal miljökvalitet, till exempel minskat buller • Prioritera anslutningar till kollektivtrafik

Samfinansiering nationell plan, järnväg

Det finns ett stort behov av åtgärder för att återställa och höja standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontrafiken. Ett välfungerande järnvägssystem är viktigt för att uppnå miljö- och klimatmålen, för omställningen till ett transporteffektivt samhälle samt för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande.

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

Inom åtgärdsområdet fördelas medel till de olika regionala järnvägsstråken. Medlen avsätts inte till specifika åtgärder men det finns en inriktning för åtgärdsvalen på varje bana, se bilaga 5. De vägledande principerna, inklusive *Målbild Tåg 2035*, ska ligga till grund för valet av åtgärder på berörda järnvägar.



Figur 11. Karta över järnvägsstråk i Västra Götaland.

Tabell 14. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg.

Samfinansiering nationell plan, järnväg	Medel i plan, mnkr
Kinnekullebanan	75
Norra Bohusbanan	80
Södra Bohusbanan	105
Viskadalsbanan	95
Älvsborgsbanan	200
Obundna medel	285
Summa	**840**

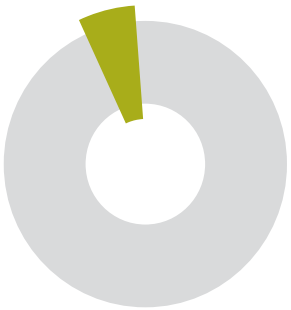
Ambitionen är att medel från potten i så stor utsträckning som möjligt ska förstärka planerade investeringar av Trafikverket för att nå uppsatta resandemål. Exempel på viktiga åtgärder för regionaltrafiken är hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer som förlängning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

Nivån på anslagna medel per järnväg kan komma att justeras och omfördelas om åtgärder prioriteras för genomförande inom ramen för nationell infrastrukturplan. Omfördelning av medel från potten beslutas i *regionstyrelsen* via *beredningen för hållbar utveckling (BHU)*.

Tabell 15. Vägledande principer för samfinansiering nationell plan, järnväg

Vägledande principer – Samfinansiering nationell plan, järnväg
• Åtgärder ska ligga i linje med Målbild Tåg 2035, inklusive delmål 2028
• Fokus på systempåverkande åtgärder
• Prioritera åtgärder som höjer och återupprättar standarden på de järnvägar som är viktiga för regiontrafiken
• Åtgärder kan med fördel genomföras i samband med att Trafikverket utför planerade underhållsåtgärder på banorna

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen



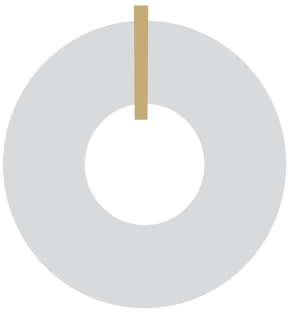
Sverigeförhandlingen är en nationell satsning på nya stambanor mellan Sveriges storstäder kombinerat med en satsning på fler bostäder och kommunal infrastruktur. Enligt den överenskommelse som träffats mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad ska sex kollektivtrafikåtgärder i Göteborg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

Kollektivtrafikåtgärdernas syfte är att åstadkomma förbättringar av tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Den totala kostnaden för åtgärderna uppgår till omkring 7 miljarder kronor, varav 472 miljoner kronor avsätts i regional infrastrukturplan 2022-2033. Sedan överenskommelsen inom Sverigeförhandlingen träffades har åtgärden *Linbana Järntorget-Lindholmen-Lundby-Wieselgrensplatsen* stoppats och förhandling pågår. Åtgärden saknas därmed i listan nedan.

De avtalade investeringarna ligger i linje med *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland* och *Målbild Koll2035*.

Tabell 16. Lista över storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	
Spårväg Norra Älvstranden, Frihamnen - Lindholmen	
Spårväg Norra Älvstranden, Lindholmen - Linnéplatsen	
Spårväg Norra Älvstranden, Hjalmar Brantingsplatsen - Brunnsbo	
Citybuss BRT Backastråket	
Citybuss BRT Norra Älvstranden, Nordvästra och västra delen	
Summa	**472**



Övrigt

Medlen avsatta inom övrigt syftar till att kunna hantera oförutsedda mindre utgifter samt innefattar bidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats. Oförutsedda mindre utgifter kan exempelvis vara akuta punktinsatser på lågtrafikerade vägar av betydelse för näringslivet. Driftbidraget till Trollhättan-Vänersborgs flygplats ska bidra till nationell tillgänglighet inom hela regionen och utbetalas årligen.

Tabell 17. Fördelning av medel för övrigt.

Övrigt	Medel i plan, mnkr
Oförutsedda mindre utgifter	52
Driftbidrag Trollhättan-Vänersborg flygplats	31
Summa	**83**

5 Bedömning av effekter

Den regionala infrastrukturplanens effekter beskrivs utifrån de transportpolitiska målen, nationella och regionala mål, beslutat inriktningsunderlag för transport-infrastrukturen i Västra Götaland samt den genomförda hållbarhetsbedömningen.

Regional infrastrukturplan grundar sig på regionens inriktningsunderlag som i sin tur tar avstamp i regionala mål och nationella utgångspunkter såsom de transportpolitiska målen och *Agenda 2030*. Den ekonomiska fördelningen och innehållet bedöms som helhet att vara i linje med ovannämnda utgångspunkter. Långsiktigt syftar den regionala infrastrukturplanen till att förbättra tillgängligheten i hela regionen med fokus på olika funktioner i transportsystemet samt på ett hela resan-perspektiv både för person- och godstransporter.

Det är de olika funktionerna i samklang med varandra som skapar transportsystemet i Västra Götaland. Strukturen med åtgärdsområden utifrån funktion möjliggör en god spridning av åtgärder i regionen samtidigt som medel kan användas utifrån olika geografiska förutsättningar. Strukturen är anpassad för att skapa en bättre helhet vid genomförandet genom att medel från olika potter och åtgärdsområden kan kombineras. Regional infrastrukturplan har god potential att bidra till hållbarhetsaspekten tillgänglighet i perspektiven; näringslivets transporter, stad, landsbygd, grundläggande tillgänglighet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Sammantaget bidrar åtgärderna till de transportpolitiska målen (det övergripande målet och funktionsmålet) samt till regionens övergripande mål i inriktningsunderlaget ”Ett fossiloberoende transportsystem för ökad konkurrenskraft och möjlighet till goda livsmiljöer i stad och på landsbygd – förbättrad tillgänglighet”.

Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms bidra till att andelen hållbara resor ökar, främst genom satsningar på cykelinfrastruktur, kollektivtrafik och järnväg. För godstransporter är målet i inriktningsunderlaget att utveckla intermodalitet, vilket innebär en överflyttning av lastbilstransporter till järnväg och sjöfart. Viktiga åtgärder för att åstadkomma detta ligger främst i nationell infrastrukturplan, men regional infrastrukturplan spelar en viktig roll när det gäller att utveckla det kapillära vägnätet för att godstransporter ska kunna ta sig till stråk och noder för omlastning. De flesta större vägåtgärderna består av flera olika delar bland annat mötesseparering, trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter samt anpassningar för kollektivtrafik och cykel.

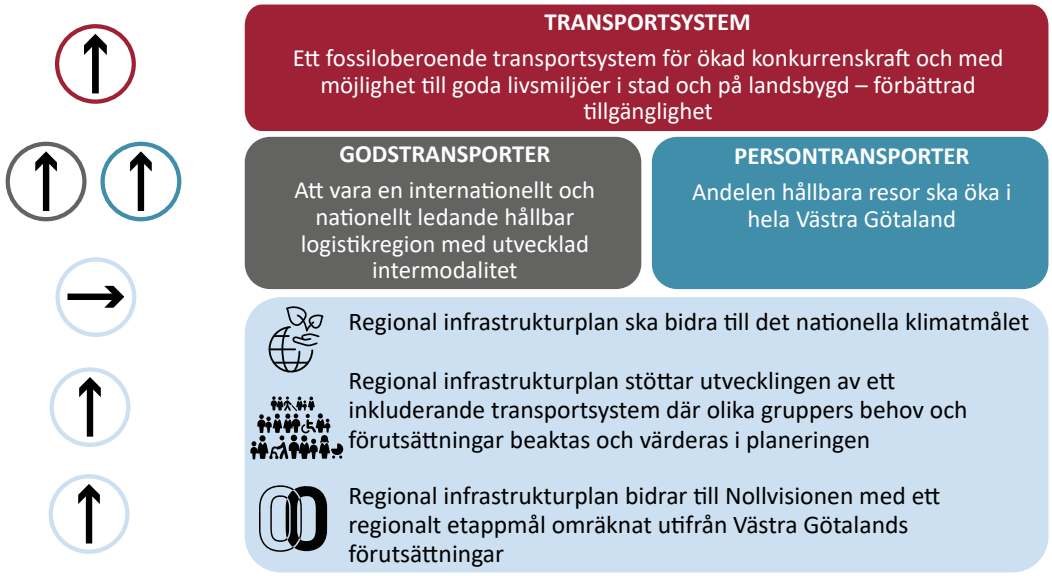
Regional infrastrukturplan bedöms i sin helhet inte medföra några betydande negativa miljöeffekter. De beräkningar och bedömningar som gjorts avseende klimatmålet visar att planförslaget medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten klimat.

Hållbarhetskonsekvensbeskrivningen innehåller en fördjupad bedömning av den regionala infrastrukturplanens effekter och finns publicerat på www.vgregion.se/regionalplan

Regional infrastrukturplan ger goda möjligheter att bidra till klimatmålet främst via åtgärder som leder till utveckling av ett transporteffektivt samhälle. Gällande biologisk mångfald är den samlade bedömningen att planförslaget medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald.

Infrastrukturplanen innehåller en mängd trafiksäkerhetshöjande åtgärder för samtliga trafikantgrupper. Utöver de namngivna åtgärderna finns medel för trafiksäkerhetsåtgärder på det mindre vägnätet samt till åtgärder med fokus på oskyddade trafikanter. Trafiksäkerhet är ett utpekat fokusområde i inriktningsunderlaget. Infrastrukturplanen går i linje med inriktningsunderlaget och medför ett positiv bidrag till det transportpolitiska hänsynsmålet och Nollvisionens etappmål för trafiksäkerhet.

Statlig medfinans till åtgärder i kommunalt vägnät, cykel- och kollektivtrafikåtgärder bedöms stödja flera grupper i samhället. I planeringsprinciperna lyfts vikten av barriärminskande åtgärder, ett bättre samspel mellan fordonstrafik och oskyddade trafikanter samt större fokus på barn och ungas behov i trafiken. Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet för barn och unga samt för andra grupper som främst reser på lokal nivå och/eller som inte har tillgång till egen bil. Åtgärderna i infrastrukturplanen bedöms vara ett steg i rätt riktning för ett inkluderande transportsystem.



Figur 12. Bedömning av infrastrukturplanen utifrån inriktningsunderlagets mål. Uppåtgående pil indikerar att planförslaget är i linje med inriktningsunderlaget och bidrar positivt till målen. Högergående pil indikerar att planen varken bidrar eller motverkar tydligt.

Medskick till genomförandet från hållbarhetsbedömningen

- För att säkerställa att genomförandet av den regionala infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle behöver efterlevnaden av de vägledande principerna för åtgärdsområden och inriktningsunderlagets tre fokusområden följas upp.

- Tillgängligheten förbättras genom att välja en kombination av åtgärder, så att olika transportslag kompletterar varandra. På så sätt kan den regionala infrastrukturplanens positiva påverkan på hållbarhetsaspekter stärkas och enskilda åtgärders negativa påverkan inom vissa aspekter mildras.

- Målpunkter för barn och unga, så som skolor, idrottsanläggningar, lekplatser och liknande bör vara i särskilt fokus under genomförandet. Likaså bör barns och ungas delaktighet och utsatthet i trafiksystemet beaktas.

- Om det görs betydande ändringar i den regionala infrastrukturplanen under genomförandet så bör det genomföras en hållbarhets- och miljöeffektbedömning.

Effekter på bostadsbyggande

Den regionala infrastrukturplanen bedöms skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i Västra Götaland. I dialog med kommuner framkommer det att flertalet av de namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärderna är av stor betydelse för kommunernas tillväxt och bostadsplanering.

Direkta effekter är de 45 000 bostäder i Göteborg som ingår i storstadsåtgärderna inom Sverigeförhandlingen samt cirka 4 000 bostäder kopplat till de namngivna vägåtgärderna, E20/Rv40 Tvärförbindelse och väg 156.

Flertalet åtgärder bidrar till samhällsutveckling både lokalt och regionalt och ökar därmed möjligheterna till bostadsbyggande. Speciellt satsningarna på förbättrad regiontrafik på järnväg, åtgärder för kollektivtrafik och cykel bedöms skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i linje med ett transporteffektivt samhälle.

6 Genomförande och uppföljning

För att säkerställa att åtgärderna är i linje med infrastrukturplanens avsikter och det beslutade inriktningsunderlag behöver genomförandet följas upp årligen. Uppföljningen kartlägger på en övergripande nivå hur planens medel används och framdriften i genomförandet. Slutsatser från uppföljningen tas med in i den kommande planeringen.

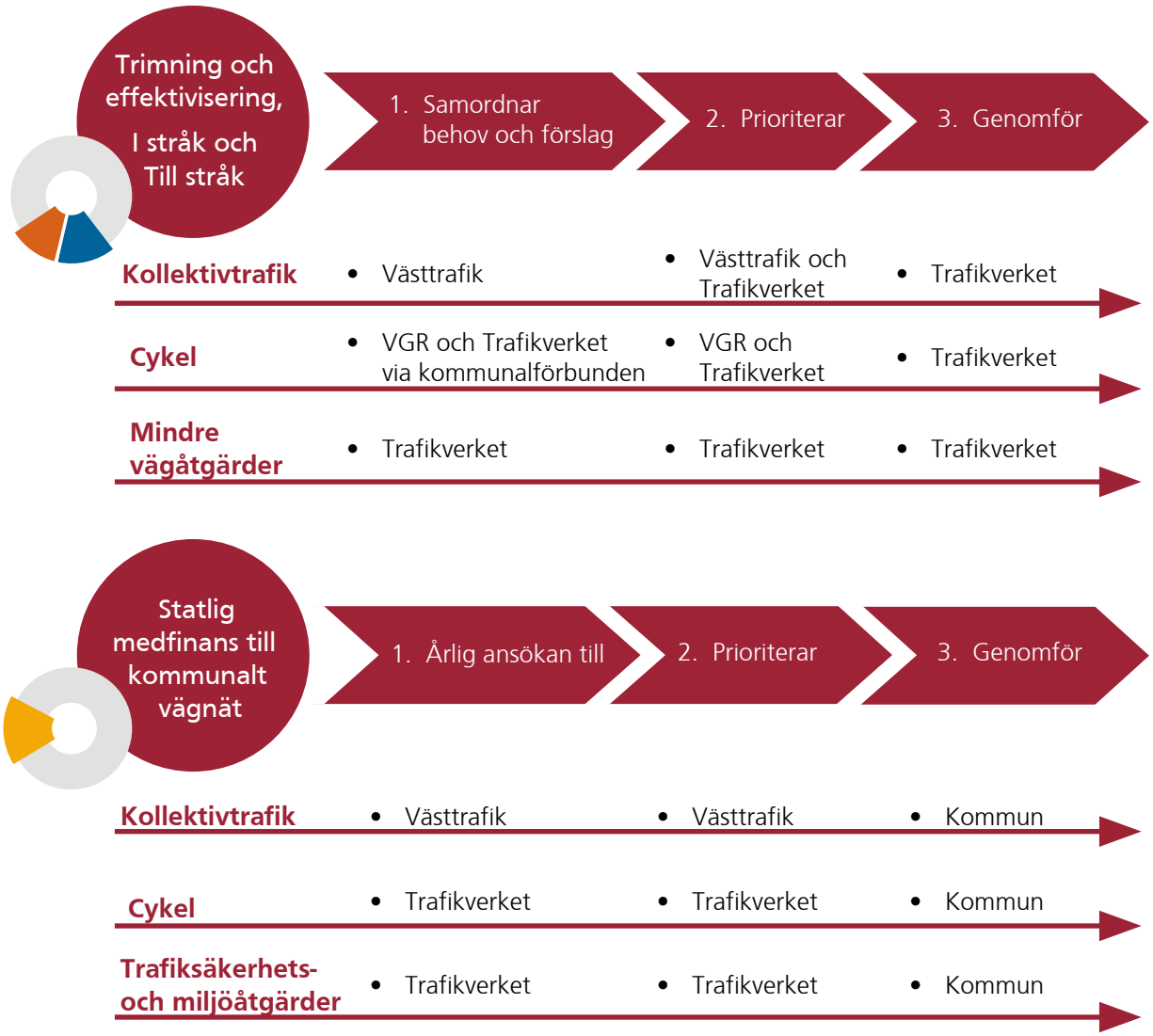
Den regionala infrastrukturplanen består av sju åtgärdsområden med olika åtgärder, vägledande principer och beslutsprocesser. Planens medel är avsatta såväl till konkreta åtgärder som till olika åtgärdsinriktningar. Inom tre åtgärdsområden behövs en aktiv planering under genomförandet: *Trimning och effektivisering i stråk*, *Trimning och effektivisering till stråk* samt *Statlig medfinans till kommunalt vägnät*. Inom dessa tre områden är det särskilt viktigt att följa upp genomförandet utifrån inriktningsunderlaget, hållbarhets-bedömningens medskick samt geografisk fördelning och anpassning.

De olika transportslagen ska komplettera varandra för att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle med hänsyn till olika geografiska förutsättningar. I genomförandet behöver Trafikverket arbeta för att kombinera fysiska åtgärder med steg 1- och 2-åtgärder enligt *Fyrstegsprincipen*.

Brister i den statliga transportinfrastrukturen identifieras och analyseras inom så kallade åtgärdsvalsstudier (ÅVS). En åtgärdsvalsstudie görs tidigt i planeringen för att parterna tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder.

Åtgärder med en kostnad på över 50 miljoner kronor ska vara namngivna i regional infrastrukturplan. Prioriteringen av övriga åtgärder hanteras olika beroende av hur stor kostnad som belastar planen.

- Åtgärder under 15 miljoner kronor prioriteras av Trafikverket/Västtrafik i samråd med berörda kommuner.
- Åtgärder med en kostnad över 15 miljoner kronor stäms av årligen mellan Västra Götalandsregionen, Trafikverket och kommunalförbunden.
- Åtgärder med en kostnad som belastar planen med mellan 25 och 50 miljoner kronor hanteras politiskt via *beredningen för hållbar utveckling (BHU)* och beslut i *regionstyrelsen.*
- Processer för hur medel inom förstärkta satsningar ska användas tas fram under remisstiden i dialog med berörda kommunalförbund.



Figur 13. Förenklade beslutsprocesser för åtgärder under 25 miljoner kronor inom Trimning och effektivisering i stråk, till stråk och Statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Bilagor

Bilaga 1 – Planram i detalj

Tabell 18. Fördelning av medel för större namngivna vägåtgärder.

Större namngivna vägåtgärder	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Väg 168 Ekelöv - Kareby *Val av korridor pågår*	1	5	10	10	318		**344 (233)**
Väg 161 Rotvik - Bäcken					170	100	**270**
E20 / Rv40 Tvärförbindelse	29	5	1	36	34	33	**138**
Väg 41 Sundholmen - Björketorp	5	93	120				**218**
Väg 49 Axvall - Varnhem		41	125	124			**290**
Väg 41 Fritsla - Kråkered	6	26	24	24			**80**
Väg 49 Skövde - Igelstorp	8	2	132	59			**201**
Väg 168 Tjuvkil	2	8	7	7			**24**
Väg 678 Grohed - Bratteröd	3	30	89				**122**
Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering							**0**
Väg 49 Varnhem - Storekullen						281	**281**
Väg 156 Backadal - Bonared						256	**256**
Obundna medel						176	**176**
Summa	**54**	**210**	**508**	**260**	**522**	**846**	**2 400**

Tabell 19. Fördelning av medel för större namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Elfärja, fjärde älvskyttel, Göteborg	10						**10**
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035		17	12	4	4		**37**
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035			13	14	15		**42**
Resecentrum Stenungsund	5	13	52	16			**86**
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035			15	50	17		**82**
Elfärja, hyra, Öckerö			2	2	8	8	**20**
Resecentrum Lerum					63		**63**
E20 / Rv40 Tvärförbindelse, Målbild Koll2035, Samfinansiering till vägåtgärd					60		**60**
Elfärja, Marstrand					25		**25**
Bytespunkt Saltholmen, etapp 1					30		**30**
Obundna medel						75	**75**
Summa	**15**	**30**	**94**	**86**	**222**	**83**	**530**

Tabell 20. Fördelning av medel för trimning och effektivisering i stråk.

Trimning och effektivisering i stråk	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	24	17	17	17	67	67	**209**
Cykelåtgärder	17	24	21	21	25	14	**122**
Mindre vägåtgärder	60	150	100	64	70	68	**512**
Förstärkt satsning i stråk, enligt nedan:							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder				10	40		**50**
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder				5	20		**25**
Göteborgsregionen, Obundna medel					50	50	**100**
Fyrbodal, Väg 161 Cykelvägar		5	5	5	25		**40**
Fyrbodal, Väg 161 Trafiksäkerhetsåtgärder			5	5	30		**40**
Fyrbodal, Väg 171 Stranderängs bro,			5	5	20	10	**40**
Summa	**101**	**196**	**153**	**132**	**347**	**209**	**1 138**

Tabell 21. Fördelning av medel för trimning och effektivisering till stråk.

Trimning och effektivisering till stråk	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	4	4	4	4	8	8	**32**
Cykelåtgärder	13	21	23	23	100	54	**234**
Mindre vägåtgärder	74	80	75	50	149	146	**574**
Förstärkt satsning i stråk, enligt nedan:							
Fyrbodal, Mindre åtgärder				20	60	40	**120**
Summa	**91**	**105**	**102**	**97**	**317**	**248**	**960**

Tabell 22. Fördelning av medel för statlig medfinans till kommunalt vägnät.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Kollektivtrafikåtgärder	41	41	42	42	167	166	**499**
Cykelåtgärder	33	38	38	38	150	149	**446**
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	17	19	18	19	75	74	**222**
Förstärkt satsning i stråk, enligt nedan							
Göteborgsregionen, Kollektivtrafikåtgärder				10	30		**40**
Göteborgsregionen, Cykelåtgärder				10	15		**25**
Summa	**91**	**98**	**98**	**119**	**437**	**389**	**1 232**

Tabell 23. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg.

Samfinansiering nationell plan, järnväg	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Summa	**15**	**63**	**36**	**70**	**353**	**303**	**840**

Tabell 24. Fördelning av medel för storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Summa	**13**	**35**	**40**	**25**	**64**	**295**	**472**

Tabell 25. Fördelning av medel för övrigt.

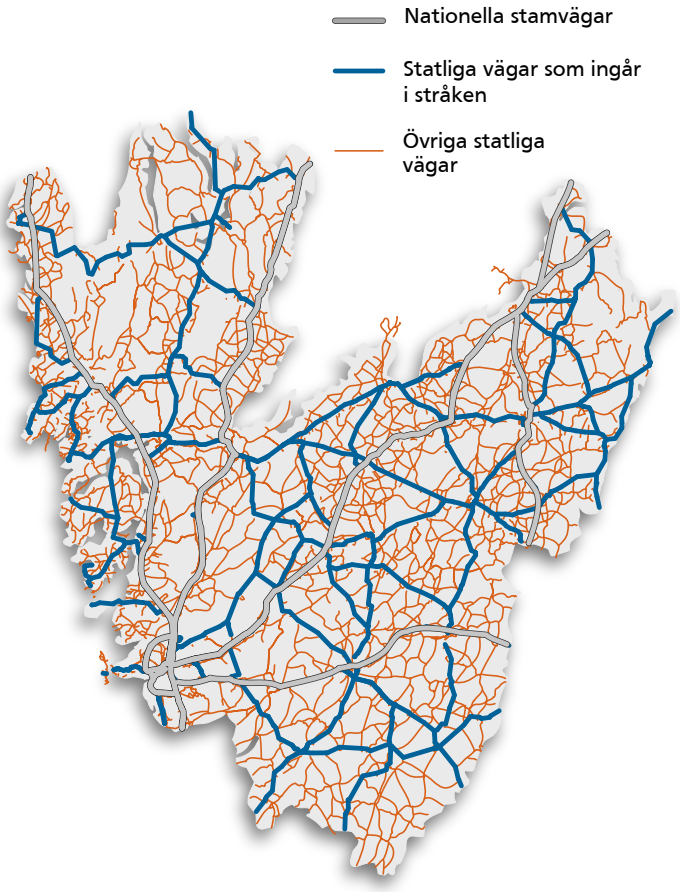
Övrigt	2022	2023	2024	2025	2026-2029	2030-2033	Medel i plan, mnkr
Summa	**8**	**9**	**7**	**7**	**26**	**26**	**83**

Bilaga 2 – Statligt vägnät i Västra Götaland

I den regionala infrastrukturplanen prioriteras åtgärder i stråk och till stråk. Stråken definieras av Västra Götalandsregionens *trafikförsörjningsprogram* och *godstransportstrategi* samt Trafikverkets *funktionellt prioriterade vägnät* (FPV). FPV innefattar vägar med viktiga funktioner för godstransporter, långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik. Fem vägar som ingår i FPV är en del av det nationella stamvägnätet och hanteras inte i regional infrastrukturplan: E6, E20, E45 samt väg 26 och 40. Stråken knyter samman Västra Götaland med viktiga målpunkter på kort såväl som långt avstånd. I stråken finns även betydelsefulla regionala och interregionala transportflöden. Övriga statliga vägar klassas som vägar till stråk.

Prioriterat regionalt transportnät för personer med funktionsnedsättning

Den regionala infrastrukturplanen ska innefatta en beskrivning av ett prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationer och fordon ska kunna användas av personer med funktionsnedsättning, enligt förordningen om länsplaner. Ett systematiskt arbete med att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. I *trafikförsörjningsprogrammet* finns tidsbestämda mål för både fordon och hållplatser. Prioriterade hållplatser är de med flest påstigande längs regionala stråk och inom kommunalt vägnät samt utpekade viktiga målpunkter. Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning samt status för genomförandet är en del av *trafikförsörjningsprogrammet* och finns på Västra Götalandsregionens hemsida för att kunna uppdateras löpande.



Figur 14. Statliga vägar i Västra Götaland.

Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter som ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning finns på

www.vgregion.se/kollektivtrafik

Bilaga 3 – Beskrivning av större åtgärder

I tabellerna nedan finns fördjupade beskrivningar av större åtgärder. Trafikverket tar fram samlade effektbedömningar (SEB) för namngivna vägåtgärder och vissa kollektivtrafikåtgärder. De samlade effektbedömningar finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

Tabell 26. Större vägåtgärder.

Större vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033, mnkr**	**Total kostnad 2022-2033, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 168, Ekelöv - Kareby	Väg 168 förbinder Marstrand med Kungälv och E6 via Ytterby. Vägen har begränsad framkomlighet, framför allt under semesterperioden. Vägen saknar en separerad gång- och cykelväg och dessutom orsakar trafiken bullerstörningar, främst i Ytterby.	Brist gällande kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Avlastning av genomfartstrafik för att förbättra framkomligheten och minska störningarna genom Ytterby.	Ny vägförbindelse.	344 (233) mnkr Två alternativa kostnadsbilder beroende på val av korridor.	560 (440) mnkr Två alternativa kostnadsbilder beroende på val av korridor.	Nationell infrastrukturplan, Kungälvs kommun
Väg 161, Rotvik - Bäcken	Väg 161 ingår i ett för transporter och pendling viktigt regionalt stråk mellan Lysekil, Uddevalla, Trollhättan, Lidköping, Skövde och Karlsborg. På aktuell sträcka i Lysekils kommun saknas en separat gång- och cykelväg och oskyddade trafikanter är hänvisade till körbanan.	Befintlig väg har låg standard och ett stort antal bostäder ligger nära vägen. Vägen är mycket smal och vägstandarden har stora brister i förhållande till trafikbelastning, vilken är särskilt hög under sommartid. Det finns inte tillräckligt med utrymme för oskyddade trafikanter.	Mötesfri väg och GC-bana.	270 mnkr	270 mnkr	

Större vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033, mnkr**	**Total kostnad 2022-2033, mnkr**	**Övrig finansiering**
E20 / Riksväg 40, Tvärförbindelse	Väg 535, Landvettervägen-Partillevägen, förbinder väg 40 i söder med E20 i norr. Vägen är viktig för både lokala och regionala resor och godstransporter samt för kollektivtrafiken i östra Storgöteborg. Vägen är tillåten för dispens- och farligt godstransporter samt är av Trafikverket utpekad som omledningsväg. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Det finns behov av att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för personbilar, lastbilar och kollektivtrafiken samt förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter. På den södra delen finns behov av en ny viltpassage för att minska barräreffekten och gynna biologisk mångfald.	Trafiksäkerhet-, kollektivtrafik- och GC-åtgärder.	138 mnkr	318 mnkr	Regional infrastrukturplan kollektivtrafik-åtgärd, Partille kommun
Väg 41, Sundholmen - Björketorp	Ingår i den så kallade ”inre halvcirkeln” som förbinder E6 med inre delar i regionen, mellan Varberg och Borås. Vägen ligger i ett skredrisk-område som innebär stor risk för stabilitetsproblem.	Behov av att få bort stabilitetsproblem, öka framkomligheten, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöbelastningen genom Sundholmen.	Mötesfri väg och GC-väg.	218 mnkr	218 mnkr	
Väg 49, Axvall - Varnhem	Vägen är en viktig kommunikationsled och utpekad som ett riksintresse. Vägen har partier med närliggande bebyggelse och utfarter med låg standard och bristande siktförhållanden och i västra delen täta korsningsavstånd.	Behov av att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och vägstandarden men även miljöförhållandena för boende utmed vägen.	Mötesfri väg och GC-väg.	290 mnkr	290 mnkr	

Större vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033, mnkr**	**Total kostnad 2022-2033, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 41, Fritsla - Kråkered	Väg 41, mellan Varberg och Borås, är ett viktigt komplement till det nationella vägnätet för såväl godstransporter som pendlare. Sett till dess funktion så har vägen en lägre standard och det saknas sammanhängande GC-väg i anslutning till väg 41. Den utpekade sträckan berör den norra delen av väg 41 närmare Borås.	Behov av att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i ett viktigt stråk mellan Borås och Varberg.	Mötesfri väg.	80 mnkr	80 mnkr	
Väg 49, Skövde - Igelstorp	Vägen används för regionala godstransporter samt för lokal och regional arbetspendling. Sträckan är utpekad i FPV för godstransporter, dagliga personresor och kollektivtrafik.	Bristfällighet i trafiksäkerhet och tillgänglighet.	Mötesfri väg och GC-väg.	201 mnkr	213 mnkr	Skövde kommun
Väg 168, Tjuvkil	Väg 168 kopplar samman E6 med Marstrand i Kungälvs kommun och är hårt belastad under sommaren. Det finns bland annat ett stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	De huvudsakliga bristerna är att vägen saknar vägren, avskild väg för gående och cyklister, trygga och tillgänglighetsanpassade busshållplatser samt säkra möjligheter för gående och cyklister att korsa vägen.	GC-väg, trafiksäkerhets-höjande åtgärder.	24 mnkr	111 mnkr	Kungälvs kommun

Större vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033, mnkr**	**Total kostnad 2022-2033, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 678, Grohed - Bratteröd	Väg 678, som är ett alternativ till väg 44, kopplar samman E6 med Vänersborg, Trollhättan och Uddevalla. Sträckan mellan Lerbomotet och Bratterödsmotet saknar mittseparering och är den sista icke trafiksäkra sträckan mellan Trestadsområdet och Göteborg. Trafikverket prioriterar sträckan som omledningsväg för E6.	En ombyggnation av väg 678 mellan Grohed och Bratteröd till 2+1 med mittseparering, med syfte att reducera olycksrisken.	Mötesfri väg.	122 mnkr	122 mnkr	
Väg 156, Förbifart Skene, Extern finansiering	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Genomfartstrafiken på väg 156 behöver idag ta sig genom centrala Skene för att ansluta till väg 41. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna utveckla centrala Skene med bostäder och verksamheter behöver förbifarten färdigställas.	Genomfartstrafiken i Skene skapar bristande trafiksäkerhet och trygghet, inte minst för oskyddade trafikanter i Skene. Det relativt höga trafikflödet skapar även en miljö utsatt för buller och en försämrad luftkvalitet. Det finns även en risk för köbildning som exempelvis kan påverka kollektivtrafiken.	Standardhöjning av befintlig väg, ny sträckning med hastighet 80 km/h.	0 mnkr	268 mnkr	Marks kommun

Större vägåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033, mnkr**	**Total kostnad 2022-2033, mnkr**	**Övrig finansiering**
Väg 49 Varnhem - Storekullen	Väg 49 utgör en del av kopplingen Lidköping - Skara - Skövde vilket är kopplingen mellan Skaraborgs två största lokala arbetsområden. Sträckan är viktig för godstransporter, då den är en koppling mellan E20 vid Skara och Skövde. Sträckan saknar tågförbindelse.	Sträckan har brister gällande trafiksäkerhet då det bland annat finns många anslutningar. Tillgängligheten till busshållplatser och standarden på gång- och cykelväg längs sträckan är också bristfällig.	Mötesfri väg, trafiksäkerhets-höjande åtgärder samt GC-väg.	281 mnkr	281 mnkr	
Väg 156, Backadal-Bonared	Väg 156 går genom fyra kommuner: Härryda, Mark, Svenljunga och Tranemo. Den aktuella sträckan kopplar ihop Marks kommun med riksväg 40. De kommande åren planerar Marks kommun för cirka 740 nya bostäder. För att kunna realisera detta och framtida bostadsprojekt behöver väg 156 byggas ut på sträckan mot riksväg 40.	Sträckan har brister i tillgänglighet samt i trafiksäkerhet för personbilstrafik, kollektivtrafik och godstransporter samt för oskyddade trafikanter. Norr om Hjorttorp saknas viltstängsel.	Mötesfri väg.	256 mnkr	256 mnkr	

Tabell 27. Större kollektivtrafikåtgärder.

Större kollektivtrafikåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033**	**Bidrags-berättigad kostnad**	**Övrig finansiering**
Elfärja, fjärde älvskyttel, Göteborg	Miljövänlig kollektivtrafikförbindelse över det centrala älvsnittet i Göteborg.	Ökande resandebehov över älven och i staden. Kapacitetsproblem i tunga kollektivtrafikstråk i City, vilka behöver avlastas enligt Målbild Koll2035.	Ny eldriven färja i enlighet med fastställd miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken.	10 mnkr	84 mnkr	Västtrafik
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/ spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Västlänkens station Haga.	Nytt resecentrum och tillhörande väginfrastruktur i anslutning till huvuduppgången vid Västlänken station Haga.	37 mnkr	74 mnkr	Västfastigheter, Göteborgs Stad
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/ spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Västlänkens station Korsvägen.	Nytt resecentrum i anslutning till huvuduppgången vid Västlänkens station Korsvägen.	42 mnkr	85 mnkr	Västfastigheter, Nationell infrastrukturplan Västsvenska paketet
Resecentrum Stenungsund	Bytespunkt buss och tåg.	Samla kollektivtrafikresandet till en centralt belägen, attraktiv bytespunkt för att öka andelen hållbara resor.	Ett nytt resecentrum med tillhörande väginfrastruktur i direkt koppling till Stenungsunds centrum.	86 mnkr	171 mnkr	Västfastigheter, Stenungsunds kommun Innefattar även åtgärder i den statliga järnvägsanläggningen, vilka huvudsakligen finansieras av Stenungsunds kommun.

Större kollektivtrafikåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033**	**Bidrags-berättigad kostnad**	**Övrig finansiering**
Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	Pendlingsstråk Mölndal - Göteborg	Bristande framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Ett nytt citybusstråk i enlighet med Målbild Koll2035.	82 mnkr	164 mnkr	Mölndals Stad
Elfärja, hyra, Öckerö	Miljövänlig kollektivtrafikförbindelse till norra skärgården.	Möjliggöra för boende i norra skärgården att ta sig till knutpunkter som har förbindelse med fastlandet.	Hyra av ett hybrid-/ elfartyg, i enlighet med fastställd miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken.	20 mnkr	60 mnkr	Västtrafik, Regional infrastrukturplan 2026-2037
Resecentrum Lerum	Bytespunkt buss och tåg	Utveckling av bytespunkten vid Lerums station för att nå mål om hållbart resande i takt med ökad kapacitet på Västra stambanan.	Nytt resecentrum med väntsal.	63 mnkr	125 mnkr	Västfastigheter, Lerums kommun

Större kollektivtrafikåtgärder						
Åtgärd	**Funktion**	**Brist/behov**	**Förslag till åtgärd**	**Medel i plan 2022-2033**	**Bidrags-berättigad kostnad**	**Övrig finansiering**
E20 / Rv40 Tvärförbindelse, Målbild Koll2035, Samfinansiering till vägåtgärd	Busskörfält Furulund – Partille i norra delen av stråket. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Utvecklat kollektivtrafikstråk enligt Målbild Koll2035 genom breddning av befintlig väg med bland annat busskörfält. Se även tidigare tabell över större vägåtgärder.	60 mnkr		Regional infrastrukturplan vägåtgärd, Partille kommun
Elfärja, Marstrand	Miljövänlig kollektivtrafikförbindelse till Marstrand.	Kungälvs kommun har befogenhet att ingå avtal om allmän kollektivtrafik mellan Koön och Marstrandsön. Kungälvs kommun ska ersätta befintlig färja med en eldriven senast år 2030.	Ny eldriven färja, i enlighet med fastställd miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken.	25 mnkr	50 mnkr	Kungälvs kommun
Bytespunkt Saltholmen, etapp 1	Bytespunkt buss/ spårvagn och färja.	Utveckling av bytespunkten med ökad kapacitet, förbättrade flöden samtidigt som tillgänglighetskraven tillgodoses.	Ny flytbrygga inklusive anpassning av intilliggande infrastruktur.	30 mnkr	60 mnkr	Västfastigheter, Göteborgs Stad

Bilaga 4 – Högst prioriterade brister

Vid sidan av de större åtgärder som är beslutade i den regionala infrastrukturplanen 2022-2033 finns prioriterade brister som kan bli aktuella till kommande planrevideringar. För bristerna i statligt vägnät behöver det genomföras åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar. För de flesta prioriterade brister i planen har åtgärdsvalsstudier redan genomförts, men ett fåtal återstår och kommer att genomföras. Åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar genomförs av Trafikverket i nära samverkan med berörda kommuner och aktörer. Brister inom kollektivtrafik som kan bli aktuella för statlig medfinans i kommande planrevideringar kräver inte åtgärdsvalsstudie. Eftersom åtgärden behöver minst 50 procent finansiering från sökande part behöver de utredas i nära samverkan mellan Västtrafik och aktuell kommun.

Vid framtagandet av regional infrastrukturplan 2022-2033 har inga nya vägbrister prioriterats in för åtgärdsvalsstudier, då de flesta brister från planen 2018-2029 kvarstår. Ytterligare åtgärdsvalsstudier kan, vid behov av omprioritering, lyftas för beslut under planens genomförande.

Västra Götalandsregionen har i dialog med kommunalförbunden föreslagit att tematiska åtgärdsvalsstudier ska genomföras. Syftet är att åtgärda brister som spänner över en större geografi och som kan lösas med medel ur flera av planens åtgärdsområden.

Trafikverket ser ett behov av att utreda återstående del av väg 678, Lerbo - Grohed. En avsiktsförklaring har tecknats mellan Västra Götalandsregionen, Trafikverket och Orust kommun om att genomföra en åtgärdsvalsstudie för en ny förbindelse mellan Orust och fastlandet. Åtgärdsvalsstudien finansieras av STO-kommunerna och ambitionen är att bygga en eventuell fast förbindelse genom finansiering utanför ordinarie nationell- och regional infrastrukturplan.

Högst prioriterade brister, väg

Brister från tidigare plan, där åtgärdsvalstudier har genomförts/påbörjats

Väg 158, till Hallands länsgräns

Väg 41, till Hallands länsgräns

Väg 156, mellan Rv 40 - Jönköpings län

Väg 49, Varnhem - Skövde

Väg 155, Torslanda - Öckerö

Väg 161, Bäcken - Skår

Väg 172, Stora Bön - Skällsäter

Väg 27, delen Kila-korset söderut till länsgräns

Väg 49, mellan Lidköping och Skara inklusive väg 2616

Väg 171, Gläborg - Kungshamn

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

Brister från tidigare plan, där åtgärdsvalsstudier ska genomföras

Väg 44, kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Lidköping – Grästorp

Väg 49, Genom Skövde

Väg 173, Färgelanda - Frändefors

E6 / Rv 40, Brist på tvärförbindelse med kollektivtrafikkapacitet i stråket

Högst prioriterade brister, kollektivtrafik

Brister enligt Målbild Koll2035, från tidigare plan

- Bytespunkt Hjalmar Brantingsplatsen
- Bytespunkt Mölndal
- Bytespunkt Linnéplatsen

Tillkommande brister enligt Målbild Koll2035

- Utpekade bytespunkter, utöver ovanstående tre från tidigare plan
- Utpekade stråk för Citybuss
- Elfärja: Älvutredning Göteborg
- Färjehållplatser, Älvutredningen

Andra kvarstående brister från tidigare plan

- Resecentrum Lerum, gång- och cykelbro
- Bytespunkt Saltholmen, etapp 2
- Resecentrum Uddevalla
- Resecentrum Alingsås

Brister som kräver åtgärdsvalsstudie

- Väg 44 Uddevalla, busskörfält

Bilaga 5 – Inriktning järnvägsåtgärder per bana

I den regionala infrastrukturplanen har medel avsatts för att i första hand genomföra åtgärder på fem av de järnvägar som är av stor betydelse för det regionala resandet, men som har lägre prioritet nationellt.

I *Målbild Tåg 2035* beskrivs målsättningen för utvecklingen av persontågstrafiken. Utifrån detta beskrivs nedan en inriktning för åtgärder på de fem järnvägarna.

Kinnekullebanan

Tidigare har det beslutats att investera i spårupprustning på Kinnekullebanan för 45 miljoner kronor. En teststräcka genomfördes år 2019 för drygt 15 miljoner kronor men resultatet gav inte önskad effekt samtidigt som medel avsattes inom nationell infrastrukturplan för spårbyte på hela sträckan.

Avsatta medel för Kinnekullebanan inriktas till att förstärka positiva effekter vid kommande spårbyte i huvudsak i form av hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder. Utöver spårupprustningen har Trafikverket utrett stationsmiljöerna längs Kinnekullebanan och plankorsningarna som begränsar hastigheten på sträckan.

Norra Bohusbanan

Från tidigare beslut fanns det 30 miljoner kronor avsatta för ett spårbyte på norra Bohusbanan. Spåren är i dåligt skick och är i behov av upprustning. Det nya regelverket kring plankorsningar medför att även om spåret byts ut så krävs det att plankorsningarna åtgärdas för att det ska vara möjligt att höja hastigheten. Avsatta medel för norra Bohusbanan har därför fokus på hastighetshöjande åtgärder för att kunna utöka trafiken samt på robusthetsåtgärder, där järnvägen till exempel är i stort behov av trädsäkring längs hela sträckan Uddevalla-Strömstad. Trädsäkring innebär att området närmast järnvägen röjs från träd så att trafiken inte tvingas ställas in vid hårda vindar.

Södra Bohusbanan

I Grohed färdigställdes ett nytt mötesspår år 2020, vilket samfinansierades via regional infrastrukturplan 2018-2029.Mötesspåret möjliggör att hela södra Bohusbanan mellan Göteborg och Uddevalla får kapacitet för att köra halvtimmestrafik. Från tidigare beslut finns även medel avsatta för en ny station vid Brunnsbo. Efter uppräkning till 2020 års prisnivå samt hantering av en kostnadsökning har 74 miljoner kronor avsatts för ny station vid Brunnsbo. I övrigt reserveras medel för att öka måluppfyllelsen genom exempelvis stations-, kapacitets- eller hastighetsåtgärder. 20 miljoner kronor av dessa avsätts till plattformsåtgärder i samband med Stenungsunds flytt av stationen till nya resecentrum.

Viskadalsbanan

Tidigare avsatta medel för Viskadalsbanan ersattes delvis av två nationella projekt i form av nytt spår samt ett arbete med att åtgärda plankorsningar för att kunna återta tidigare hastigheter på sträckan. Fokus för de avsatta medlen ligger därför på stationsmiljöerna. Plattformarna behöver bli längre för att kunna hantera framtida fordon samt rustas upp för att erbjuda attraktiva och säkra stationer för resenärerna.

Älvsborgsbanan

Avsatta medel innehåller tidigare beslutade åtgärder om att utöka kapaciteten på Vänersborg C för att kunna inrymma tre tåg samtidigt på stationsområdet, samt signal-åtgärder för att förbättra kapacitet och robusthet i riktning mot Göteborg. Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie för Älvsborgsbanan där flera viktiga åtgärder identifierats. För att förbättra trafiken är det viktigt att höja hastigheten mellan Vänersborg och Herrljunga så att tågen kan anpassas med attraktiva bytestider till fjärr- och regiontåg i Herrljunga. Avsatta medel ska i första hand verka för denna hastighetshöjning.

Ärende 5

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

www.vgregion.se

Ärende 5



HÅLLBARHETSKONSEKVENSBESKRIVNING

REGIONAL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I VÄSTRA GÖTALAND 2022-2033

REMISSVERSION
OKTOBER 2021

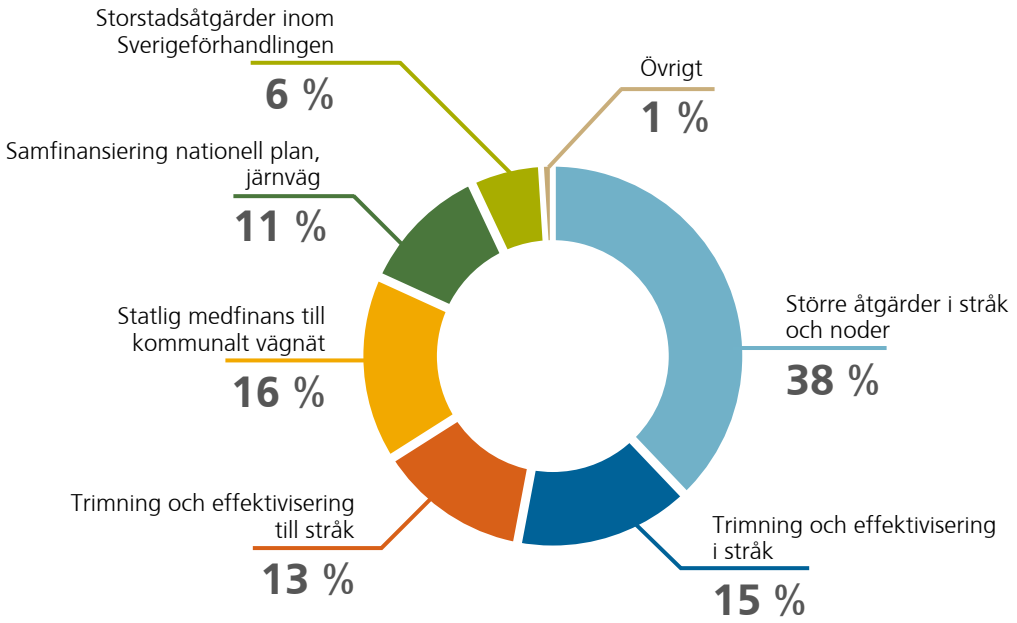
VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen, VGR, är länsplaneupprättare med ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan. Infrastrukturplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Vidare är infrastrukturplanen ett verktyg för utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.

Framtagen regional infrastrukturplan innehåller flera olika åtgärdsområden (se figur nedan). Åtgärder på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät är det huvudsakliga innehållet. Infrastrukturplanens innehåll presenteras mer ingående i plandokumentet.

Regionala infrastrukturplaner medför enligt Miljöbedömningsförordningen (2017:966) alltid betydande miljöpåverkan. Det innebär att en strategisk miljöbedömning ska göras, vilken redovisas i en *miljökonsekvensbeskrivning (MKB)*. Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med relevanta aspekter inom social och ekonomisk hållbarhet. Den strategiska miljöbedömningen har således vidgats till en hållbarhetsbedömning, vilken redovisas i denna *hållbarhetskonsekvensbeskrivning (HKB)*. HKB:n innehåller både en hållbarhetsbedömning och en miljöeffektsbedömning av de betydande miljöaspekterna.



Den samlade bedömningen är att Regional infrastrukturplan 2022-2033 har potential till positiv påverkan på nio av de tolv hållbarhetsaspekterna; frisk luft, buller, trafiksäkerhet, aktivt resande, tillgänglighet för näringsliv, tillgänglighet på landsbygden, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

I nedanstående tabell framgår hur infrastrukturplanen har bedömts. De sex första aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken. Sammantaget bedöms planen varken medföra positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald samt trygghet.

	Större namngivna åtgärder								
	Vägåtgärder	Kollektivtrafikåtgärder	Trimning och effektivisering i stråk	Trimning och effektivisering till stråk	Statlig medfinans på kommunalt vägnät	Samfinansiering nationell plan, järnväg	Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	Övrigt	Samlad bedömning
Procentsats av budget	31 %	7 %	15 %	13 %	16 %	11 %	6 %	1 %	
Klimat	-	+	+	+	+	+	+	0	0
Biologisk mångfald	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Frisk luft	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Buller	+	0	0	+	+	0	0	-	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+	+	+	0	0	+
Aktivt resande	0	+	+	+	+	+	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	+	0	+	+	0	+	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	0	+	+	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Grundläggande tillgänglighet	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Tillgänglighet – Funktionsneds.	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Trygghet	0	+	X	X	+	X	X	0	0

Regional infrastrukturplan 2022-2033 sammanvägt är ett steg i en mer hållbar riktning jämfört med infrastrukturplanen 2018-2029. Följande ändringar har stor betydelse för den utvecklingen:

- Transporteffektivitet är en viktig utgångspunkt i planen som fokuserar på funktion istället för transportslag. Tanken är att olika transportslag ska komplettera varandra och möjliggöra intermodala transporter både för männsikor och gods.
- Vissa redan beslutade större åtgärder har fått ändrad inriktning.
- Planen innehåller utökat utrymme för cykelinfrastruktur samt har ett särskilt fokus på barn och ungas tillgänglighet i cykelplaneringen.
- Planen innehåller vägledande principer för åtgärdsområden och potter med obundna medel.
- En tydligare strävan efter balans mellan regionala långväga och lokala resor. Behov av åtgärder för att minska barriäreffekterna till följd av åtgärder i stråk lyfts tydligare.
- Förutsättningarna för oskyddade trafikanter har fått en större tyngd.
- Barnperspektivet har inkluderats i framtagningen, bland annat genom prövning och analys av barnets bästa. Barns målpunkter och utsatthet i trafiken har lyfts i relevanta delar av planen.

Regional infrastrukturplan 2022-2033 bedöms sammantaget medföra positiva miljö- och hälsoeffekter avseende framförallt trafiksäkerhet, men också avseende frisk luft, buller och aktivt resande. De positiva effekterna bedöms dock inte vara av den omfattning att de är betydande enligt miljöbalkens mening.

Infrastrukturplanen bedöms sammantaget varken medföra positiva eller negativa effekter avseende klimat och biologisk mångfald. I infrastrukturplanen finns dock goda möjligheter att bidra till ett transporteffektivt samhälle. Vissa enskilda större vägåtgärder bedöms medföra negativa miljöeffekter avseende den biologiska mångfalden. klimat och i enstaka fall frisk luft, men effekterna bedöms inte vara av den omfattning att de är betydande.

Utifrån hållbarhetsbedömningen görs följande medskick till genomförandet av den regionala infrastrukturplanen:

- Om det görs betydande ändringar i infrastrukturplanen under genomförandet så bör det genomföras hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning. Denna hållbarhetskonsekvensbeskrivning kan i så fall användas som utgångpunkt.
- Vid fördelning av medel från potterna finns möjlighet att se till att infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Det görs genom att följa de vägledande principerna för vissa åtgärdsområden som finns i *plandokumentet* samt inriktningsunderlagets mål.
- Tillgängligheten förbättras genom att välja en kombination av åtgärder, så att olika transportslag kompletterar varandra. På så sätt kan infrastrukturplanens positiva påverkan på hållbarhetsaspekterna stärkas och enskilda åtgärders negativa påverkan inom vissa aspekter mildras.
- Målpunkter för barn och unga, så som skolor, idrottsanläggningar, lekplatser och liknande bör vara i särskilt fokus under genomförandet. Likaså bör barns och ungas delaktighet och utsatthet i trafiksystemet beaktas.

Innehållsförteckning

Sammanfattning 2

1 Inledning 7

Bakgrund 7

Strategisk miljöbedömning enligt lagkrav – vidgad till hållbarhetsbedömning 8

Hållbarhetsmål och inriktning 9

Nuläge och trender – vilka utmaningar står vi inför? 10

2 Samråd och avgränsningar 12

Samråd 12

Avgränsningar 13

3 Process och metodik för hållbarhetsbedömning 16

Integrering av hållbarhetsbedömning 16

Metod för hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning 19

4 Hållbarhetskonsekvensbeskrivning 24

Samlad bedömning 24

Större namngivna vägåtgärder 32

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder 34

Trimning och effektivisering i stråk 36

Trimning och effektivisering till stråk 38

Statlig medfinans till kommunalt vägnät 40

Samfinansiering nationell plan, järnväg 42

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen 43

Övrigt 44

5 Jämförelse mellan infrastrukturplanen och jämförelsealternativ . 45

6 Särskilda överväganden 47

7 Slutsatser och medskick till genomförandet 48

Slutsatser 48

Uppföljning av hållbarhetsaspekter 49

Medskick till genomförandet 49

8 Referenser 50

Bilagor **52**

Bilaga 1 – Nuläge och trender 52
Bilaga 2 – Avgränsning av hållbarhetsaspekter 61
Bilaga 3 – Hållbarhetslogg: Beslut och ställningstaganden 65
Bilaga 4 – Alternativa förslag till utformning 68
Bilaga 5 – Känslighetsanalys 70
Bilaga 6 – Namngivna åtgärder - förändringar 82

Processledning: Västra Götalandsregionen
Sara Eriksson, Aako Raoofi

Konsult: Sweco
Inger Poveda Björklund
Karolina Koch
Andreas Larsson

1 Inledning

Bakgrund

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

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Transportpolitikens nationella nivå anger därigenom den huvudsakliga inriktningen för all transportplanering i landet, och samspelar med den regionala infrastrukturplaneringen. Agenda 2030, Klimatlagen och Nollvisionen är andra utgångspunkter. Likaså FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen), som blev svensk lag i januari 2020.

Västra Götalandsregionen, VGR, har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan, som en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och infrastrukturplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Trafikverket ska bistå regionen när infrastrukturplanen upprättas och Västra Götalandsregionen ska samverka med kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen och andra berörda myndigheter. Infrastrukturplanen är ett verktyg för utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle och främjar en hållbar regional utveckling. Den innehåller både åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet och statlig medfinans till åtgärder på kommunalt vägnät. Trafikverket ansvarar för infrastrukturplanens genomförande.

Syftet med infrastrukturplanen är att långsiktigt tillgodose invånarnas, företagens och andra organisationers grundläggande behov av transportkommunikationer. Infrastrukturplanen ska prioritera en hållbar och förbättrad tillgänglighet där regionen knyts samman, i enlighet med inriktningsunderlaget och den regionala utvecklingsstrategin.

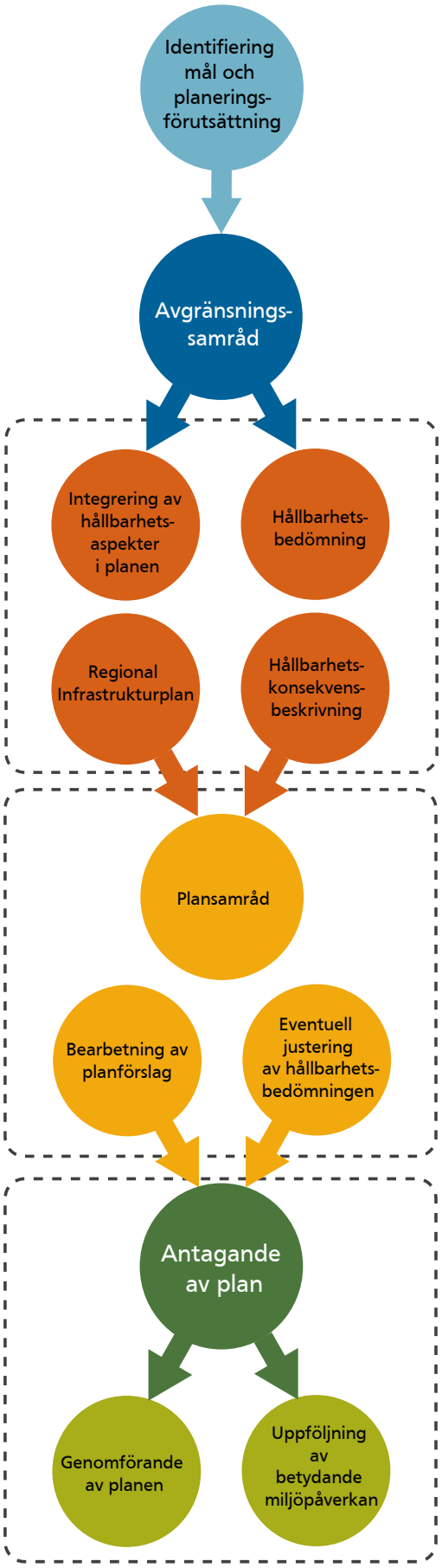
Strategisk miljöbedömning enligt lagkrav – vidgad till hållbarhetsbedömning

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

Regionala infrastrukturplaner medför enligt Miljöbedömningsförordningen (2017:966) alltid betydande miljöpåverkan. Västra Götalandsregionen ska därför göra en strategisk miljöbedömning för infrastrukturplanen.

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas (SFS, 1998:808). Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med aspekter inom social och ekonomisk hållbarhet. Den strategiska miljöbedömningen har således vidgats till en hållbarhetsbedömning som utöver miljöperspektivet även omfattar det sociala och ekonomiska perspektivet. Hållbarhetsbedömningen görs för att säkerställa att infrastrukturplanen beaktar globala, nationella och regionala hållbarhetsmål. Denna rapport innehåller därmed en bedömning av hur relevanta hållbarhetsaspekter påverkas av infrastrukturplanen och rapporten benämns därför *hållbarhetskonsekvensbeskrivning (HKB)*.

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska den strategiska miljöbedömningen identifiera, beskriva och bedöma effekterna av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av infrastrukturplanen kan antas medföra på de olika aspekter som listas i 6 kap. 2 § med en rimlig omfattning och detaljeringsgrad. Med utgångspunkt från avgränsningssamråd och avgränsning i sak (se vidare i kapitel *Samråd och avgränsningar*) genomförs miljöeffektsbedömning för de hållbarhetsaspekter som handlar om miljö. Dessa hållbarhetsaspekter är klimat, biologisk mångfald, buller, frisk luft, trafiksäkerhet och aktivt resande.



Figur 1. Process för hållbarhetsbedömningen relaterat till planarbetet.

I figur 1 på föregående sida anges den övergripande processen för hållbarhetsbedömningens olika steg relaterat till infrastrukturplanarbetet.

I det senaste beslutet om revidering av infrastrukturplaner (juni 2020)[1] tydliggör regeringen att hållbarhetsaspekter ska integreras i framtagandet av nya infrastrukturplaner. Miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter ska beaktas, och målsynergier ska eftersträvas. Regeringen tydliggör också att det ska belysas och förklaras hur hållbarhetsaspekter har integrerats i framtagningsprocessen.

Hållbarhetsmål och inriktning

Globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030)

Agenda 2030 är antagen av FN:s medlemsländer och innefattar 17 globala mål för en hållbar utveckling (Figur 2). Målen syftar till att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor i världen, att främja fred och rättvisa samt att lösa klimatkrisen.

Trafikverkets målbild 2030 som utgångspunkt

Trafikverkets rapport *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle* beskriver en målbild för transportsystemet till år 2030 (Figur 2).

Målbilden är en konkretisering av relevanta mål i Agenda 2030 samt de nationella transportpolitiska målen.

Denna HKB utgår från Trafikverkets *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Några av målformuleringarna, som utgör bedömningskriterier i denna HKB, har anpassats till förutsättningarna i Västra Götaland. Hållbarhetsaspekterna och bedömningskriterierna framgår av tabell 1 och tabell 2 i avsnitt *Avgränsning i sak*.

Västra Götalandsregionens inriktning för transportinfrastrukturen

Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen har tagit fram ett inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i regionen (Västra Götalandsregionen, 2020a) som har legat till grund för infrastrukturplanen. Den regionala inriktningen för transportinfrastrukturen tar avstamp i de nationella transportpolitiska målen. I inriktningsunderlaget redovisas regionens långsiktiga viljeinriktning för utvecklingen av transportinfrastrukturen. Förslaget till inriktningsunderlag hållbarhetsbedömdes, vilket gav ett antal medskick som arbetades in i slutversionen (se även avsnitt *Integrering av hållbarhetsbedömning*).



Figur 2. Vänster: Huvudmål 1–17 av FN:s globala hållbarhetsmål. Till varje huvudmål finns ett antal delmål och indikatorer. Höger: Hållbarhetsmål i Trafikverkets målbild 2030

1 https://www.regeringen.se/49e930/contentassets/ac4f48a1483e41568d65b0473077986a/uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen.pdf

Nuläge och trender – vilka utmaningar står vi inför?

Världen vi lever i förändras ständigt. Den regionala infrastrukturplanen har ett regionalt perspektiv, men är beroende av förutsättningar och trender på global, nationell, regional och ibland även lokal nivå. Likaså kan den regionala infrastrukturplanen bidra till att påverka samhället och miljön i det stora och lilla perspektivet.

Nedan anges kortfattat hur nuläget ser ut och vilka trender som kan urskiljas inom de områden som är mest relevanta för den regionala infrastrukturplanen. Kompletterande information om nuläge och trender för respektive hållbarhetsaspekt finns i Bilaga 1.

- Klimatförändringarna har gått från att vara en het fråga till en akut fråga. FN:s klimatpanel (IPCC) publicerade en ny klimatrapport i augusti 2021. I rapporten redogörs för att jordens klimat förändras snabbt, att havsnivåerna stiger och olika extremväder ökar (IPCC, 2021). Forskarna slår nu med ännu större tydlighet än tidigare fast att det är människans växthusgasutsläpp som orsakar klimatförändringarna. IPCC:s klimatrapport är på många sätt skrämmande och visar vikten av att vidta kraftfulla åtgärder. Enligt IPCC är det fortfarande möjligt att vända trenden. I så fall krävs kraftiga och omedelbara utsläppsminskningar.

- I Sverige har utsläppen av växthusgaser minskat jämfört med 2010, vilket i huvudsak beror på inblandning av biobränsle medan påverkan från den snabbt ökande andelen laddbara fordon ännu är marginell. Det krävs ytterligare åtgärder för att målet om 70 procents minskning ska nås till 2030. Antalet bensin- eller dieseldrivna personbilar i trafik är dock väsentligt högre nu än när de transportpolitiska målen antogs vilket innebär att det krävs en snabb ökning av laddbara fordon. Samtidigt behövs också ett arbete för att minska transportbehovet, öka transporteffektiviteten och öka användningen av kollektivtrafik för att nå klimatmålen.

- FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen) antogs 1989 av FN:s generalförsamling och trädde i kraft som svensk lag i januari 2020 (SFS 2018:1197). Barnkonventionen syftar till att ge barn rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. I konventionen ingår bland annat att barnets bästa ska beaktas i alla beslut och åtgärder som rör barn. Inför arbetet med infrastrukturplanen har det gjorts en prövning och analys av barnets bästa för att säkerställa att det inkluderas i infrastrukturplanen.

- Läget för biologisk mångfald i Sverige är dåligt och utvecklas i en negativ riktning. Endast drygt 40 procent av arterna och 20 procent av naturtyperna bedöms ha gynnsam bevarandestatus. Ett av de största hoten mot den biologiska mångfalden är fragmentering av landskapet genom barriärer. Påverkan på den gröna infrastrukturen behöver därför ses i ett regionalt perspektiv, där delar av infrastrukturen samspelar med varandra.

- Vägtrafik är en dominerande källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter. Utsläppen av luftföroreningar från avgasröret har sjunkit rejält sedan år 1990, vilket främst beror på renare och mer effektiva fordonsmotorer. Däremot har den ökade andelen dieselfordon utan eller med dålig filterrengöring brutit den nedåtgående trenden. Med nuvarande utveckling kan en minskning med 70 procent fram till 2030 var svår att uppnå beroende på hur snabb tillväxten är för laddbara fordon.

- I Sverige exponeras cirka 1 miljon människor för bullernivåer som överstiger 55 dB från trafiken på statliga vägar, vilket innebär att det finns ett kvarstående behov av bullerdämpande åtgärder. Det finns ett fortsatt behov av att inom samhällsplaneringen arbeta med att minska bullerstörningar och även se över om nuvarande styrmedel och åtgärder är tillräckliga. Särskilt med mot bakgrund av den snabba utbyggnadstakten i samhället.

- Det etiska ställningstagandet i nollvisionen är att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Under 2020 uppnåddes nollvisionens etappmål men eftersom det inte går att utesluta att pandemin har bidraget till minskad trafik som har påverkat olyckstalen kommer resultatet att undersökas vidare. Antalet trafikolyckor för fordonstrafik har minskat de senaste åren. Samma utveckling ses inte för oskyddade trafikanter. För framgång i trafiksäkerhetsarbetet krävs insatser från alla aktörer och ett större fokus behöver riktas på fallolyckor bland gående som står för en stor andel av skadade i trafikmiljön, men som hittills inte ingått i uppföljningen av etappmålen.

- Aktivt resande omfattar gång, cykel och andra färdsätt som inkluderar fysisk rörelse, samt kollektivtrafik och är av stor betydelse för bra hälsa och att förebygga hälsa. Idag är det knappt två tredjedelar av Sveriges vuxna befolkning som uppnår WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet och andelen stillasittande ökar (Trafikanalys, 2021). Endast två av tio svenska ungdomar når upp till WHO:s rekommendationer om fysisk aktivitet, enligt siffror från 2016. Barn och unga som uppfyller rekommendationerna via aktiv transport är mycket få och ser ut att minska. Vuxna som uppfyller rekommendationerna via aktiv transport har också minskat.

- Tillgänglighet är ett centralt begrepp för transportsystemets funktion och kan bidra till ett Sverige som håller samman med minskade sociala klyftor, ökad jämställdhet, ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning i hela landet. För att nå dit behöver planeringen ske med en medvetenhet om olika gruppers värderingar, förutsättningar och behov. Tillgänglighet kan uppnås genom nära lokalisering, snabba transporter och virtuellt genom internet. Tillgängligheten för näringslivet har betydelse för konkurrenskraften. I glesare geografier är tillgängligheten generellt sett mer begränsad i förhållande till områden med tätare strukturer och större befolkning. I städer behöver prioriteringar mellan olika trafikantgrupper och intressen göras framöver med tanke på en ökad trängsel och begränsad infrastruktur. Transportsystemet ska vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av regionen oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning varierar mellan storstadsregioner och landsbygd. Resvanor beror på grad och typ av funktionsnedsättning, ålder och sysselsättning vilket innebär att mångfalden av tillgänglighetsbehov behöver beaktas i planeringen.

- Trygghet är en grundläggande välfärdsfaktor i ett samhälle som tolkas olika av olika individer beroende på vilka erfarenheter vi bär med oss, var vi bor eller var vi befinner oss och vid vilken tidpunkt. Enligt den nationella trygghetsundersökningen är det en betydligt större andel kvinnor än män som ofta har valt att ta en annan väg eller ett annat färdsätt och som ofta avstått från någon aktivitet på grund av oro. Barns skolvägar upplevs som allt mindre trygga vilket framförallt beror på trafiken där vägar behöver korsas. Bristande trygghet kan medföra att människor avstår från att gå ut eller att göra en resa, vilket i så fall begränsar mobiliteten och möjligheten att ta del av aktiviteter i samhället.

2 Samråd och avgränsningar

Samråd

Inom ramen för en strategisk miljöbedömning ska, enligt 6 kap 9§ miljöbalken, två typer av samråd genomföras;

- Samråda om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i miljökonsekvensbeskrivningen, så kallat *avgränsningssamråd*.

- Ge tillfälle att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen och förslaget till infrastrukturplanen i ett remissförfarande.

Föreliggande hållbarhetskonsekvensbeskrivning genomgår de två samrådsstegen, vilka kortfattat beskrivs nedan.

Avgränsningssamråd

Enligt 6 kap 10 § miljöbalken ska avgränsningssamråd ske med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av infrastrukturplanen.

Avgränsningssamråd har genomförts med Länsstyrelsen Västra Götaland vid tre tillfällen, juni 2020, oktober 2020 och februari 2021. Kommunalförbunden i Västra Götaland har i en särskild dialogprocess under juni-augusti 2020 kring infrastrukturplanen haft möjlighet att lämna synpunkter. Inga andra myndigheter har bedömts behöva bli involverade i detta övergripande skede.

I samråd med länsstyrelsen bedömdes det i tidigt skede finnas risk att infrastrukturplanen medför betydande miljöpåverkan avseende hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald, buller, frisk luft, aktivt resande och trafiksäkerhet. Det innebär att en miljöeffektsbedömning görs för dessa hållbarhetsaspekter.

På samrådet lyftes särskilt nedanstående punkter:

- Landskap, hälsa och klimat är viktiga områden att ta hänsyn till. Landskap, hälsa och klimat täcks in i flera av de 12 hållbarhetsaspekterna och bedöms vara fortsatt viktiga att lyfta.

- Hållbarhetsloggen utgör lämpligtvis underlag till ”Särskild handling” i MKB, enligt 6 kap 16§ miljöbalken.

- Hållbarhetsbedömningen ska utformas så att beslutsfattaren/läsaren/allmänheten förstår och så att det är enkelt att följa alla delar av framtagningen av infrastrukturplanen och dess konsekvenser, vilka alternativ som funnits och på vilka grunder som beslut fattats. Viktigt också att få med de förändringar som skett i omvärlden sedan Regional infrastrukturplan 2018-2029 beslutades.

- *Regional handlingsplan för grön infrastruktur* för regionen bör användas som underlag.

- Biologisk mångfald i miljöbalken innefattar även ekosystemtjänster och bör läggas till i bedömningsaspekterna.

- Miljöbalken innefattar miljörelaterad hälsa som också är en del av den sociala dimensionen. Det ska tydliggöras vem i befolkningen som påverkas mest av infrastrukturplanen med avseende på hälsa, både positivt och negativt. Barn kan till exempel vara särskilt utsatta i vissa fall, och i andra fall andra grupper.

Avgränsningar

Infrastrukturplan och hållbarhetskonsekvensbeskrivning på remiss

För att ge tillfälle till synpunkter på infrastrukturplanen och hållbarhets-konsekvensbeskrivning genomförs ett remissförfarande till länsstyrelsen, till andra berörda regioner och de kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra myndigheter som berörs.

När infrastrukturplanen har beslutats kommer en särskild handling upprättas enligt 6 kap 16 § miljöbalken, för att göra resultatet av bedömningsförfarandet tillgängligt för allmänheten och dem som deltagit i processen.

Handlingen kommer redovisa följande:

- hur miljöaspekterna har integrerats i infrastrukturplanen,
- hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,
- skälen för att infrastrukturplanen har antagits i stället för de alternativ som övervägts och
- vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp eventuell betydande miljöpåverkan som genomförandet av infrastrukturplanen riskerar att medföra.

Särskilda överväganden som redovisas i kapitel *Särskilda överväganden* är en viktig del av handlingen. Den särskilda sammanställningen ska finnas tillgänglig på Västra Götalandsregionens hemsida.

Avgränsning i sak

Hållbarhetsbedömningen har avgränsats i sak med utgångspunkt i avgränsningssamrådet med länsstyrelsen (*Samråd*) till de hållbarhetsaspekter som redovisas i tabell 1 och tabell 2 på nästa sida. Hållbarhetsaspekterna utgår från Trafikverkets målbild 2030 med vissa anpassningar.

I Bilaga 2 finns en mer utförlig beskrivning av hållbarhetsaspekterna. I avgränsningssamrådet med länsstyrelsen lyftes landskap, hälsa och klimat som viktiga områden att ta hänsyn till i hållbarhetsbedömningen.

Tabell 1. Bedömningskriterier för hållbarhetsaspekter avseende miljö.

Hållbarhetsaspekter - miljö	Bedömningskriterier
Klimat	Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) ska vara minst 70 % lägre 2030 jämfört med 2010 och senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp.
Biologisk mångfald	Den biologiska mångfalden och gröna infrastrukturen har stärkts så att ekosystemtjänster kan fortsätta att levereras.
Frisk luft	Utsläppen från transportsektorn har minskat så att miljökvalitetsmålet Frisk luft för NO_2 i urban bakgrund och PM10 i gaturum uppnås.
Buller	Antalet utsatta för trafikbuller över riktvärdena ska minska med 50 % jämfört med 2015 och ingen ska utsättas för buller på mer än 10 dB över riktvärdena.
Trafiksäkerhet	Minst 50 % färre dödas och minst 25 % färre skadas allvarligt i vägtransportsystemet jämfört med 2020.
Aktivt resande	Transportsystemet planeras och utformas för en ökad andel hållbart resande.

Tabell 2. Bedömningskriterier för övriga hållbarhetsaspekter.

Hållbarhetsaspekter - övriga	Bedömningskriterier
Tillgänglighet i hela regionen - näringslivet	Stärka näringslivets konkurrenskraft genom kapacitetsstarka och tillförlitliga transportlösningar. Möjliggöra ett effektivt samutnyttjande av trafikslag.
Tillgänglighet i hela regionen – landsbygd	I landsbygderna har medborgarna tillgänglighet till arbete/skola, offentlig och kommersiell service samt kultur och upplevelser. Näringslivet har tillgång till utbildad arbetskraft och marknader.
Tillgänglighet i hela regionen – städer	Tillgängligheten i städer tillgodoses i första hand genom aktiva, hållbara, samordnade och delade transportlösningar med hög tillförlitlighet, vilket också möjliggjort attraktivare stadsmiljöer.
Tillgänglighet för alla – grundläggande tillgänglighet	Alla invånare, oavsett ålder, kön, bakgrund eller ekonomi kan använda transportsystemet för sin grundläggande tillgänglighet.
Tillgänglighet för alla – funktionsnedsättning	Personer med funktionsnedsättning har likvärdiga möjligheter som övriga grupper i samhället att resa, oavsett bostadsort och resmål.
Trygghet	Transportsystemet upplevs tryggt att använda och vistas i.

Avgränsning i tid

Planperioden är år 2022-2033. Hållbarhetsbedömningen omfattar åtgärder som genomförs under planperioden.

I hållbarhetsbedömningen görs en utblick mot år 2040, enligt Trafikverkets gällande basprognos[2] (2020-06-15). Med utblicken fångas mer långsiktiga effekter och konsekvenser av planen och inte endast planens genomförande.

Avgränsning i rum

Utgångspunkten i den regionala infrastrukturplanen är åtgärder som genomförs i Västra Götaland.

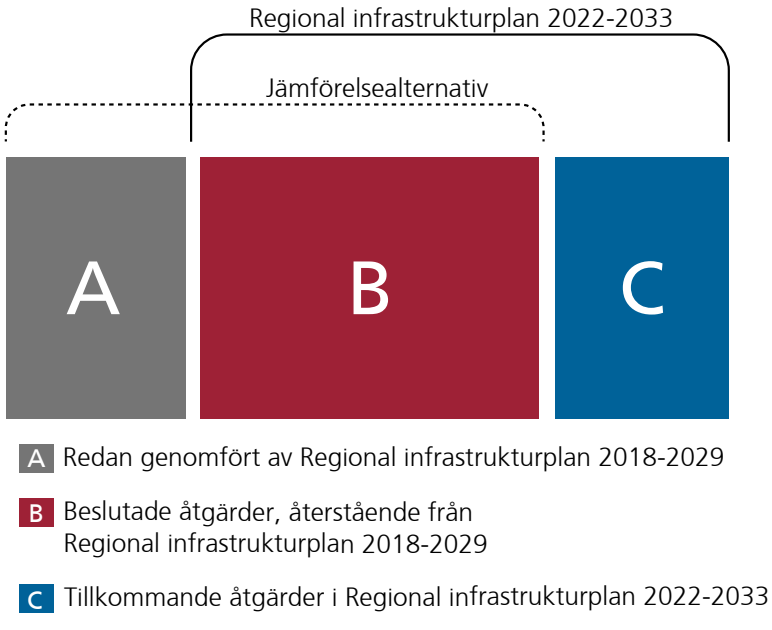
Hållbarhetsbedömningen omfattar i huvudsak effekter och konsekvenser inom Västra Götaland. Den rumsliga avgränsningen varierar dock beroende på vilken aspekt som behandlas då flera miljömässiga, sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter inte är styrda av geografiska gränser.

Valt jämförelsealternativ

I HKB:n finns förutom Regional infrastrukturplan 2022-2033 även ett jämförelsealternativ. Jämförelsealternativet motsvarar det som i miljöbedömningar vanligen benämns *nollalternativ*.

Jämförelsealternativet ska motsvara en rimlig utveckling av transportsystemet och transporterna om inte infrastrukturplanen genomförs. I denna HKB utgörs jämförelsealternativet av Regional infrastrukturplan 2018-2029. I kapitel *Jämförelse mellan infrastrukturplanen och jämförelsealternativ* görs en övergripande jämförelse mellan infrastrukturplanen 2022-2033 och jämförelsealternativet, ur hållbarhetssynpunkt.

Som en följd av den långa planeringstiden för infrastrukturplaner har de flesta namngivna åtgärderna i infrastrukturplanen 2022-2033 samt mindre pottåtgärder redan beslutats i tidigare planomgångar, men har inte genomförts än. I figur 3 nedan framgår hur jämförelsealternativet förhåller sig till infrastrukturplanen 2022–2033.



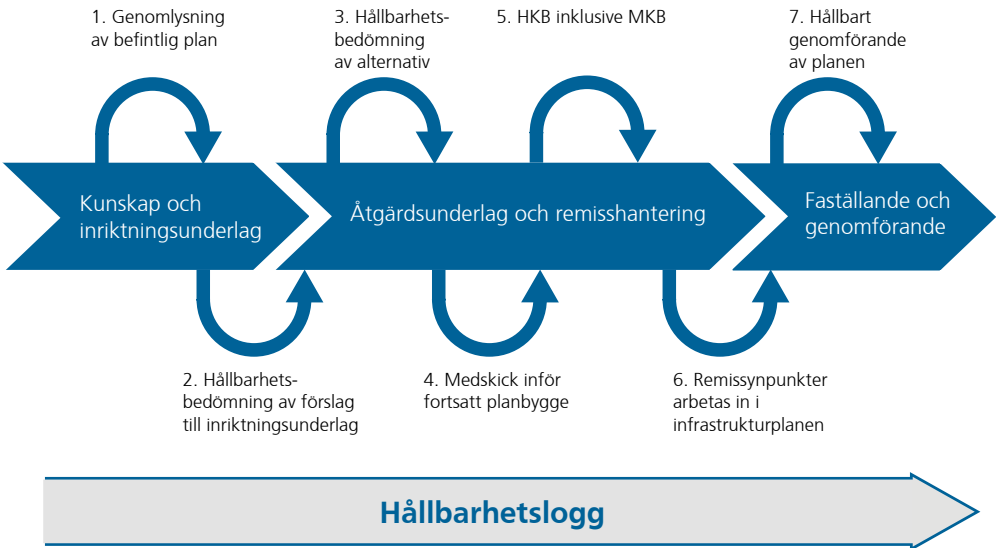
Figur 3. Schematiskt stapeldiagram som visar hur jämförelsealternativet och Regional infrastrukturplan 2022–2033 förhåller sig till genomförda åtgärder i Regional infrastrukturplan 2018–2029

2 Trafikverket tillhandahåller trafikprognoser (så kallade basprognoser) för alla transportslag inom persontrafiks- och godstransportsektorn. Gällande basprognoser är från 2021-06-15.

3 Process och metodik för hållbarhetsbedömning

Integrering av hållbarhetsbedömning

Hållbarhetsbedömningen har skett integrerat och kontinuerligt samt anpassats till de olika stegen i infrastrukturplanens framtagningsprocess. I illustrationen nedan (Figur 4) visas schematiskt hur integreringen har gått till och fortsatt kommer att ske. I tidiga skeden har bedömningen varit mer övergripande, för att i senare skeden bli något mer konkret. Under hela framtagningsprocessen har det förts en hållbarhetslogg med syfte att dokumentera beslut och ställningstaganden som kan påverka hållbarheten, och kunna följa vilka konsekvenser beslut längs vägen har för en hållbar utveckling. Hållbarhetsloggen finns redovisad i Bilaga 3.



Figur 4. Övergripande illustration av processen för att integrera hållbarhetsbedömningen i arbetet med revidering av den regionala infrastrukturplanen.

Nedan beskrivs på ett övergripande sätt de sju steg som arbetet med hållbarhetsbedömning av infrastrukturplanen omfattar:

Steg 1. Genomlysning av befintlig infrastrukturplan:
Inför revideringen, som inledningsvis handlade om en komplettering av Regional infrastrukturplan 2018-2029, gjordes en första övergripande bedömning av systemanalysens målstruktur och infrastrukturplanen gentemot Trafikverkets målbild 2030, *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle*. Syftet var att få en ökad tydlighet av de aspekter som särskilt behövde lyftas i inriktningsplaneringen. Utifrån genomlysningen togs särskilda kunskapsunderlag fram för social hållbarhet och trafiksäkerhet. En utgångspunkt var även att få med barns självständiga mobilitet tidigt i arbetet. Dessa kunskapsunderlag, tillsammans med ett särskilt fokus på klimatet, arbetades in i det första förslaget till inriktningsunderlag.

Steg 2. Hållbarhetsbedömning av förslag till inriktningsunderlag:

Trafikverkets hållbarhetsaspekter, bearbetade utifrån regionala förutsättningar (se tabell 1 och tabell 2), användes för att göra en bedömning av inriktningsunderlaget. Bedömningen gjordes av huruvida de olika kriterierna var beaktade eller ej och ledde till ett antal medskick som arbetades in i det slutliga förslaget till inriktningsunderlag. Förslaget inklusive bilaga med hållbarhetsbedömningsrapporten togs upp för ställningstagande i *beredningen för hållbar utveckling (BHU)*. Inriktningsunderlaget anger riktningen för det fortsatta arbetet med att revidera infrastrukturplanen. Målbilden för transportsystemets utveckling i Västra Götaland, enligt inriktningsunderlaget, illustreras i figur 5 nedan. De övergripande målen för Västra Götaland är formulerade utifrån kategorierna: *Transportsystem, Godstransporter och Persontransporter.*



Figur 5. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

Steg 3. Hållbarhetsbedömning av alternativ:

Utifrån inriktningsunderlaget utvecklades tre alternativa förslag på utformning av Regional infrastrukturplan: Större åtgärder, Intermodalitet och Flexibilitet (se Bilaga 4). Skillnaden mellan alternativen är i huvudsak hur stor andel av medlen som avsätts till större respektive mindre åtgärder. Även fördelningen mellan de övriga åtgärdsområdena skiljde sig i viss mån åt mellan alternativen. Intermodalitet med viss betoning på hela-resan-perspektivet och flexibilitet med något mer fokus på mindre åtgärder över hela geografin. Större åtgärder hade mer fokus på större objekt och därmed något begränsat utrymme för mindre åtgärder.

Samtliga tre alternativ bedömdes avseende potential till positiv respektive risk för negativ påverkan utifrån hållbarhetsaspekterna. Det bedömdes att samtliga alternativ hade potential att bidra positivt till de flesta hållbarhets-aspekterna men att de riskerade att bidra negativt till biologisk mångfald. Alternativ Större åtgärder innebar risk för negativ påverkan på klimatet. Alternativen inklusive hållbarhetsbedömningen lyftes för vägledande ställningstagande i BHU. BHU valde att gå vidare med två av alternativen: Större åtgärder och Intermodalitet[3] med den uttalade förutsättningen att val av åtgärder ska ske inom den utpekade inriktningen.

3 Protokoll, tjänsteutlåtande samt Hållbarhetsbedömning återfinns på: https://opengov.360online.com/Meetings/vgregion/Meetings/Details/1841560?agendaItemId=274012

Steg 4. Medskick inför det fortsatta bygget av infrastrukturplanen:
För att minimera riskerna för negativ påverkan och förverkliga den positiva potentialen utifrån de olika hållbarhetsaspekterna togs ett antal medskick fram och arbetades in i det slutliga förslaget till Regional infrastrukturplan 2022-2033. I medskicken föreslogs åtgärder som kan genomföras för att bidra till respektive hållbarhetsaspekt tabell 1 och tabell 2. I samband med detta gjordes en prövning och analys av barnets bästa.

Steg 5. Hållbarhetsbedömning av planförslaget samt sammanställning i HKB:
Det slutliga förslaget av infrastrukturplanen har bedömts med avseende på hållbarhetsaspekterna. Resultatet av bedömningen finns i kapitel *Hållbarhetskonsekvensbeskrivning*.

Steg 6. Remissynpunkter arbetas in i infrastrukturplanen:
Förslaget av infrastrukturplanen inklusive HKB skickas på remiss. Remissinstansernas synpunkter, som rör miljö- och hållbarhetsaspekter, arbetas in i infrastrukturplanen och HKB:n uppdateras med utgångspunkt från reviderad infrastrukturplan.

Steg 7. Hållbart genomförande av infrastrukturplanen:
Vid genomförandet ska åtgärdernas inriktning bevakas i syfte att se till att infrastrukturplanen går i en fortsatt hållbar riktning utifrån hållbarhetsaspekterna (se vidare under avsnitt *Medskick till genomförandet)*.

Metod för hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning

Eftersom denna HKB både ska uppfylla kraven på en strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken och har vidgats med det sociala och ekonomiska perspektivet så görs både en **hållbarhetsbedömning** och en **miljöeffektsbedömning.**

I nästa avsnitt finns en kort allmän beskrivning av begreppen påverkan, effekt och konsekvens, eftersom de används flitigt i såväl metodbeskrivningen som i resultatet av bedömningarna (kapitel *Hållbarhetskonsekvensbeskrivning*).

Påverkan, effekt och konsekvens

I dagligt tal kan begreppen påverkan, effekt och konsekvens i princip användas som synonymer. Inom ramen för strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) brukar de tre begreppens betydelse skiljas åt. Begreppen kan förklaras på följande sätt (Naturvårdsverket, 2020a):

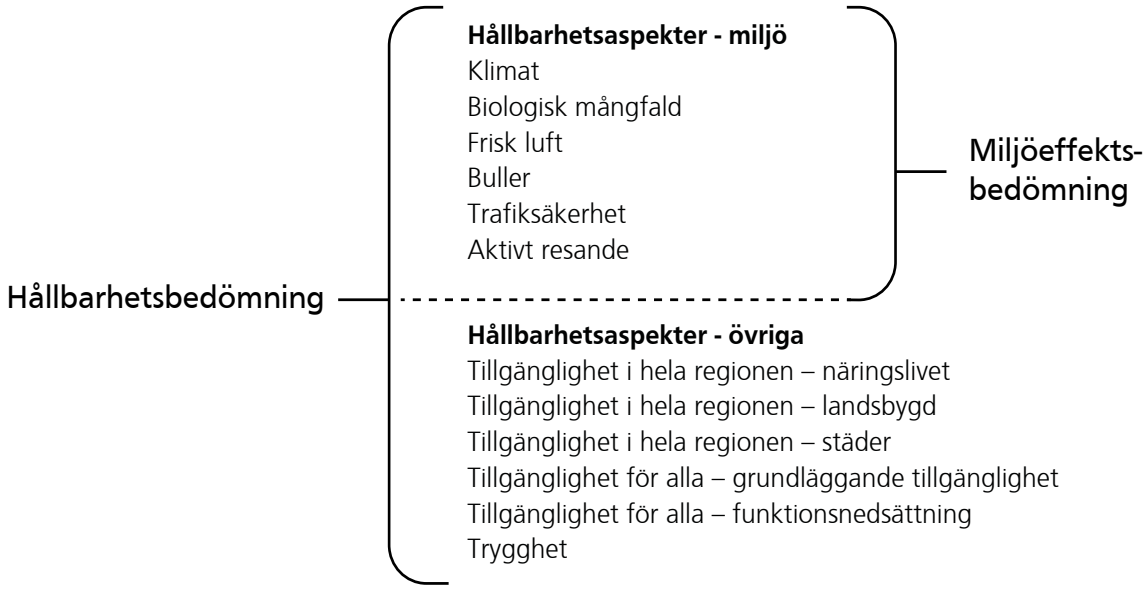
- Påverkan: den fysiska åtgärden i sig,
- Effekt: den förändring som uppkommer i omgivningen,
- Konsekvens: betydelsen av förändringen.

Enligt miljöbalken är det *effekter* på människors hälsa och miljön som ska identifieras, beskrivas och bedömas i en strategisk miljöbedömning och redovisas i en MKB.

Metodbeskrivning

Som nämndes ovan omfattar HKB:n både **hållbarhetsbedömning** och **miljöeffektsbedömning**. De förhåller sig till varandra på följande sätt (se även figur 6):

Hållbarhetsbedömningen har gjorts för samtliga tolv hållbarhetsaspekter (varav sex hållbarhetsaspekter handlar om miljö och övriga sex hållbarhetsaspekter handlar om tillgänglighet och trygghet, men benämns *övriga hållbarhetsaspekter*). Hållbarhetsbedömningen är en bedömning av *påverkan*. Den handlar om infrastrukturplanens påverkan på hållbarhetsaspekterna utifrån bestämda bedömningskriterier (se tabell 1 och tabell 2). I Bilaga 2 redovisas kortfattat hur respektive hållbarhetsaspekt definieras och hur den bedöms.



Figur 6. Schematisk översikt över vilka hållbarhetsaspekter som hållbarhetsbedömningen respektive miljöeffektsbedömningen omfattar.

Miljöeffektsbedömningen har gjorts för de sex hållbarhetsaspekter som handlar om miljö: klimat, biologisk mångfald, frisk luft, buller, trafiksäkerhet och aktivt resande. Miljöeffektsbedömningen är en bedömning av *effekter*. Miljöeffektsbedömningen görs eftersom miljöbalken ställer krav på att man ska bedöma *effekter* av den *betydande miljöpåverkan* som planen kan medföra (såväl positiv som negativ betydande miljöpåverkan).

Hållbarhetsbedömning

Som nämndes ovan handlar hållbarhetsbedömningen om att bedöma infrastrukturplanens *påverkan* på hållbarhetsaspekterna (miljö och övriga) utifrån bestämda bedömningskriterier, se tabell 1 och tabell 2. I hållbarhetsbedömningen används en tregradig skala enligt tabell 3.

Initialt genomfördes hållbarhetsbedömning för varje åtgärdsområde i Regional infrastrukturplan 2022–2033 (för de större namngivna åtgärderna gjordes en bedömning för respektive åtgärd). Därefter gjordes en sammanvägd bedömning av infrastrukturplanen som helhet, i den mån det var möjligt.

Vid hållbarhetsbedömning av de större namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärderna har Trafikverkets SEB:ar[4] använts som underlag. För vissa av de större namngivna åtgärderna har SEB:ar inte funnits tillgängliga. I dessa fall har hållbarhetsbedömningen utgått från liknande åtgärder.

För aspekterna klimat och biologisk mångfald skiljer sig metoden för hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning något från övriga aspekter. För dessa aspekter saknas vedertagna miljökvalitetsnormer, bedömningsgrunder och liknande.

Tabell 3. Bedömningsskala i hållbarhetsbedömningen.

Bedömningsskala	Innebörd
(+) Potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten	Åtgärden/åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten utifrån bedömningskriteriet.
(0) Varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	Åtgärden/åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen medför ingen eller en försumbar påverkan på hållbarhetsaspekten utifrån bedömningskriteriet.
(–) Risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	Åtgärden/åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen riskerar att påverka hållbarhetsaspekten negativt utifrån bedömningskriteriet.
(X) Ej möjligt att bedöma i detta skede	Det går inte att bedöma om åtgärdsområdet/ infrastrukturplanen har någon påverkan på hållbarhetsaspekten utifrån bedömningskriteriet.

Klimatpåverkan är komplext att beräkna och bedöma, vilket det problematiseras kring i avsnitt Klimatpåverkan och *känslighetsanalys*. Påverkan på biologisk mångfald är starkt kopplad till var åtgärder vitas och huruvida åtgärderna innebär exploatering av mark. I avsnitt Biologisk mångfald och grön infrastruktur anges hur bedömning avseende biologisk mångfald gjorts för de större väg- och kollektivtrafikåtgärderna samt storstadsåtgärderna, utifrån den gröna infrastrukturen i Västra Götaland.

Miljöeffektsbedömning

Som nämndes ovan handlar miljöeffekt-bedömningen om att bedöma de betydande miljöeffekter som infrastrukturplanen riskerar att medföra.

Miljöeffektsbedömningen har gjorts på en övergripande nivå eftersom infrastrukturplanen omfattar hela Västra Götaland och många av åtgärderna inte är specificerade vad gäller typ av åtgärd, utformning och exakt geografisk placering.

4 SEB står för samlad effektbedömning. SEB:arna utgår från Trafikverkets basprognos samt de nationella och regionala transportinfrastrukturplanerna. Basprognosen bygger i sin tur på en antagen trafik- och drivmedelsutveckling.

Principen för miljöeffektsbedömningen i HKB:n är:

Miljöeffektsbedömningen utgår från en bedömning av betydande miljöpåverkan och bedömning av de miljöeffekter som medförs. Bedömningen bygger på relationen mellan befintliga värden och omfattningen av bedömd miljöpåverkan och kan beskriva såväl positiva som negativa effekter, direkta eller indirekta, tillfälliga eller bestående, kumulativa eller inte kumulativa och kan uppstå på kort, medellång eller lång sikt (6 kap. 2§ miljöbalken).

Betydande negativa miljöeffekter innebär (en eller flera av punkterna nedan):

- stor risk att områden av riksintresse, nationellt eller regionalt skyddade områden påverkas av infrastrukturplanen så att värdena försvinner, eller det uppstår stor konflikt med eller skada på aktuellt intresse.
- stor risk för negativ påverkan på människors hälsa.
- stor risk för att hållbar utveckling motverkas.
- stor risk att bedömningskriterierna för hållbarhetsaspekterna inte uppnås

Betydande positiva miljöeffekter innebär (en eller flera av punkterna nedan):

- stor potential att infrastrukturplanen medför att områden av riksintresse, nationellt eller regionalt skyddade områden påverkas så att värdena stärks, och att det inte finns några konflikter med eller skada på aktuellt intresse.
- stor potential för positiv påverkan på människors hälsa.
- stor potential för att hållbar utveckling främjas.
- stor potential att bedömningskriterierna för hållbarhetsaspekterna uppnås.

Klimatpåverkan och känslighetsanalys

Som grund för beräkningar av klimatpåverkan från åtgärder i den regionala infrastrukturplanen används Trafikverkets basprognos. Basprognosen bygger på en rad antaganden om hur framtiden kommer att bli, bland annat:

- **Påskyndad elektrifieringstakt**
  År 2030 antas 60 procent av nybilsförsäljningen utgöras av laddbara fordon, och 90 procent år 2040.
- **Ökad användning av biodrivmedel**
  År 2030 antas 55 procent av de fossila bränslena ersättas av biodrivmedel, och år 2040 71 procent. År 2030 behövs omkring 70 procent mer biodrivmedel än idag, men år 2040 räcker ungefär dagens volym.
- **Bränslepriserna ökar** med omkring 85 procent jämfört med idag. Det beror på en kombination av höjda bränsleskatter, merkostnader för ökad andel biodrivmedel, och ökade produktpriser (bensin, diesel och biodrivmedel exklusive skatter).
- **Ökat trafikarbete** med cirka 1,1 procent per år (30 procent till 2040).

De olika antagandena har olika kostnadseffektivitet och hållbarhetsprofil. Det finns hållbarhetsrisker med elektrifiering och biodrivmedel, men även med höjda bränslepriser. Riskerna handlar om resurseffektivitet men också om sociala och miljömässiga effekter, inte minst utanför Sverige.

Med antaganden om framtiden följer av naturliga skäl också osäkerheter. För att kunna skapa utrymme för en robust planering finns ett behov av att tala om osäkerheterna i basprognosen och vikten av andra möjliga framtidsbilder. Nedan har vi sammanfattningsvis beskrivit hur bedömningen av planens klimatpåverkan har gått till. Utförligare beskrivning finns i Bilaga 5.

Beräkning av infrastrukturplanens CO_2-utsläpp

En regional infrastrukturplan innehåller både namngivna och ej namngivna objekt. De namngivna objektens klimatutsläpp är beräknade av Trafikverket i de samhällsekonomiska beräkningar (SEB:ar) som genomförts utifrån Trafikverkets basprognos. För de mindre, ej namngivna åtgärderna saknas i huvudsak beräkningar. Det innebär en rad osäkerheter som påverkar möjligheten till en detaljerad beräkning av klimatpåverkan.

För att ändå kunna få en indikation på infrastrukturplanens påverkan på klimatet användes schabloner för att beräkna klimatpåverkan från de ej namngivna åtgärderna. Schablonerna bygger på ett antal antaganden och olika scenarier för bilflottans bränsleutveckling, vilket i sin tur påverkar trafikens emissionsfaktor[5].

Utsläppsminskningar till följd av infrastrukturinvesteringar möjliggörs bland annat genom att bilresor ersätts av kollektivtrafik och cykel samt att tyngre och längre fordon för godstransporter förbättras. Att använda schabloner för beräkning av utsläppen av infrastrukturplanen i sin helhet utgår från ett kompensatoriskt förhållningssätt. Det innebär att ökade utsläpp från en infrastruktursatsning i ett område kan kompenseras med åtgärder som leder till utsläppsminskningar i ett annat område. Samt att alla åtgärder inom en åtgärdskategori antas ha en likadan påverkan på klimatet. Schablonerna visar att ju högre emissionsfaktor som används, desto större blir utsläppsminskningen för cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Det har inte gjorts några omräkningar av SEB:ar för större objekt, med alternativa emissionsfaktorer, eftersom det bedömts vara för omfattande och komplext, vilket kan leda till ännu större osäkerheter. Däremot går det att dra slutsatsen att utsläppsökningar från de större objekten även med en högre prognostiserad emissionsfaktor, kommer att kompenseras av större utsläppsminskningar av cykel och kollektivtrafik. Det vill säga den totala summan av utsläppen kommer att vara i stort sett oförändrad.

Beräkningarna har kompletterats med kvalitativa bedömningar

Att räkna på klimatutsläppen med hjälp av schabloner riskerar att ge en förenklad bild av hur klimatet kan påverkas av olika satsningar. I utsläppsberäkningarna tas inte heller hänsyn till långsiktiga systemändringar till följd av infrastruktursatsningar. I hållbarhetsbedömningen har därför schablonerna använts för att ge en indikation om klimatpåverkan från infrastrukturplanen. Schablonberäkningarna har sedan kompletterats med kvalitativa bedömningar som visar riktningen av olika åtgärder samt huruvida de bidrar till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle eller ej. Den kvalitativa bedömningen innebär en bedömning av hur en åtgärd eller ett åtgärdsområde påverkar kollektivtrafikens och cykelns konkurrenskraft gentemot bilen samt huruvida åtgärderna bidrar till effektiva och intermodala godstransporter. Det vill säga om åtgärderna potentiellt kan bidra till en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle. Detta har lagts som grund för klimatbedömning av infrastrukturplanen. Regional infrastrukturplan kan bidra till klimatmålet främst genom åtgärder som bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Kraftiga satsningar på kollektivtrafik, cykel och intermodala transporter tillsammans med övriga styrmedel kan bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.

5 Emissionsfaktorer anger hur stora utsläpp av respektive gas som förbränning av en viss mängd energi ger.

Biologisk mångfald och grön infrastruktur

Som nämnts tidigare har mer detaljerade bedömningar gjorts för aspekten biologisk mångfald. SEB:arnas bedömning har därmed kompletterats samt i vissa fall frångåtts.

Bedömningskriteriet för aspekten biologisk mångfald handlar om att *"den biologiska mångfalden och gröna infrastrukturen har stärkts"*. I såväl hållbarhetsbedömningen som miljöeffektbedömnigen har ambitionen varit att göra bedömningen utifrån den faktiska gröna infrastruktur som finns i Västra Götaland. Principen för bedömning avseende biologisk mångfald har varit:

Hållbarhetsbedömning avseende biologisk mångfald har innefattat en bedömning av om åtgärden/åtgärdsområdet/planen har potential att stärka den gröna infrastrukturen eller inte, om barriäreffekter för djur ökar eller minskar, hur omfattande markexploateringen är samt om exploateringen görs i skyddade, känsliga eller värdefulla områden.

Miljöeffektsbedömningen har även omfattat en bedömning av om det medför betydande negativa miljöeffekter.

De namngivna större väg- och kollektivtrafikåtgärderna samt storstadsåtgärderna inom Sverigeförhandlingen är avgränsade till specifika geografiska områden. Den geografiska avgränsningen gör det möjligt att göra en bedömning avseende biologisk mångfald utifrån den specifika platsens förutsättningar. För övriga åtgärdsområden har den geografiska placeringen inte varit känd på samma sätt, varpå bedömningen fått göras på en mer övergripande nivå, utan hänsyn till platsspecifika förutsättningar.

För att få en uppfattning om platsspecifika förutsättningar användes Länsstyrelsen Västra Götalands verktyg *WebbGIS för Grön Infrastruktur*. WebbGIS-verktyget innehåller geografiskt underlag som tillhör *Regional handlingsplan för Grön Infrastruktur, Västra Götaland*.

Underlaget i WebbGIS-verktyget är omfattande och urvalet har avgränsats till förekomst av vissa riksintressen samt utvalda delar av handlingsplanens insatsområden.

Följande underlag från handlingsplanen har inkluderats för kartläggning av platsspecifika förutsättningarna för platserna där åtgärderna är planerade:

- **Områdesskydd:** RI Naturmiljö, RI Kulturmiljövård, RI Friluftsliv.
- **Insatsområde marina miljöer:** Förekomst av samtliga värdetrakter inom insatsområdet (marina värdetrakter, värdetrakter blåmusslor, koraller, sjöpennor, svampdjur, ålgräs, strandängar).
- **Insatsområde sjöar och vattendrag:** Förekomst av samtliga värdekärnor inom insatsområdet (värdekärnor ekologiska kantzoner vattendrag).
- **Insatsområde odlingslandskap:** Förekomst av värdefulla gräsmarker, värdekärnor småvatten, värdeelement slåtteräng samt värdekärnor och värdeelement stäppartad torräng.
- **Insatsområde skog:** Förekomst av värdekärnor skog.
- **Insatsområde skyddsvärda lövträd:** Förekomst av skyddsvärda träd (som i WebbGIS-verktyget tillhör insatsområde odlingslandskap och insatsområde skog).

Hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning för åtgärder med känd geografisk avgränsning gjordes därmed utifrån förutsättningarna på respektive plats (enligt avgränsningarna ovan) i kombination med åtgärdens innebörd (till exempel om åtgärden förutsätter markanspråk/intrång eller om den främst omfattar åtgärder inom befintliga vägar).

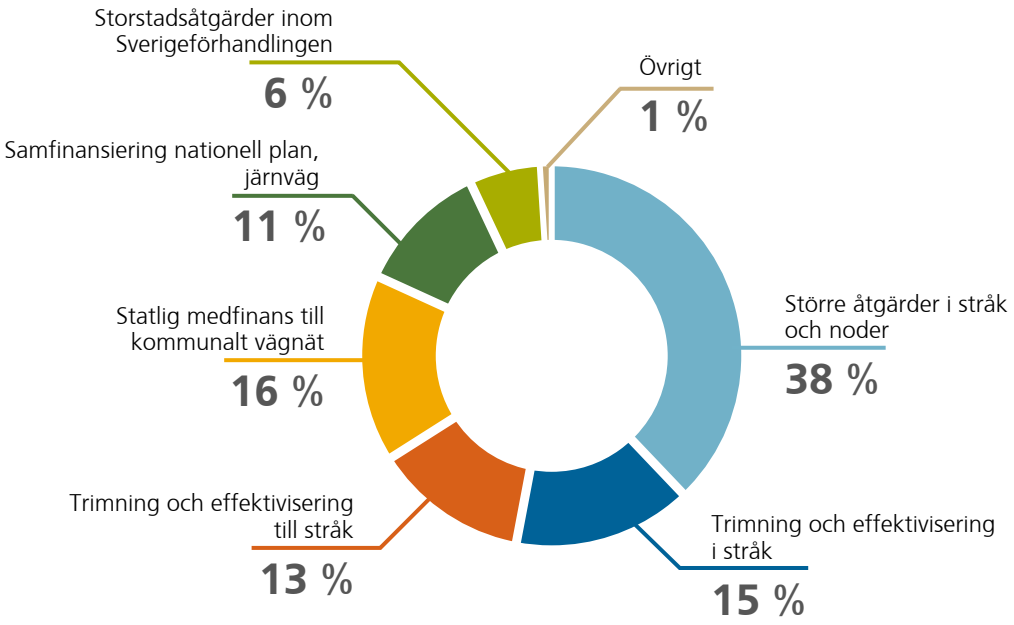
4 Hållbarhetskonsekvensbeskrivning

I detta kapitel presenteras resultatet av hållbarhetsbedömningen av den regionala infrastrukturplanen.

Avsnitt *Samlad bedömning* innehåller en samlad hållbarhetsbedömning av infrastrukturplanen utifrån samtliga tolv hållbarhetsaspekter (se tabell 1 och tabell 2) samt samlad miljöeffektsbedömning för de sex hållbarhetsaspekterna som omfattar miljö. I avsnitten därefter presenteras hållbarhetsbedömning för respektive åtgärdsområde i infrastrukturplanen.

Samlad bedömning

Infrastrukturplanen innehåller flera olika åtgärdsområden. I figur 7 anges hur medlen i infrastrukturplanen är fördelade. Utförligare beskrivning av infrastrukturplanens innehåll finns i *plandokumentet*. Respektive åtgärdsområde beskrivs även kortfattat i avsnitt *Större namngivna vägåtgärder* till och med *Övrigt*.



Figur 7. Fördelning av medel över infrastrukturplanens åtgärdsområden.

Hållbarhetsbedömning

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på nio av de tolv hållbarhetsaspekterna; frisk luft, buller, trafiksäkerhet, aktivt resande, tillgänglighet för näringsliv, tillgänglighet på landsbygden, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Infrastrukturplanen bedöms sammantaget medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald samt trygghet.

Tabell 4. Teckenförklaring för tabell 5.

(+) Potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten	(0) Varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	(-) Risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten	(X) Ej möjligt att bedöma i detta skede

Tabell 5. Sammanfattning av hållbarhetsbedömning av infrastrukturplanen. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Större namngivna åtgärder								
	Vägåtgärder	Kollektivtrafikåtgärder	Trimning och effektivisering i stråk	Trimning och effektivisering till stråk	Statlig medfinans på kommunalt vägnät	Samfinansiering nationell plan, järnväg	Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	Övrigt	Samlad bedömning
Procentsats av budget	31 %	7 %	15 %	13 %	16 %	11 %	6 %	1 %	
Klimat	-	+	+	+	+	+	+	0	0
Biologisk mångfald	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Frisk luft	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Buller	+	0	0	+	+	0	0	-	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+	+	+	0	0	+
Aktivt resande	0	+	+	+	+	+	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	+	0	+	+	0	+	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	0	+	+	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	+	+	0	+	+	+	0	+
Grundläggande tillgänglighet	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Tillgänglighet – Funktionsneds.	0	+	+	+	+	0	+	0	+
Trygghet	0	+	X	X	+	X	X	0	0

Klimat

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten Klimat. I infrastrukturplanen finns dock goda möjligheter att bidra till ett transporteffektivt samhälle genom till exempel överflyttning från bilresande till andra färdsätt samt effektivare godstransporter.

SEB:arna och schablonberäkningarna (se avsnitt *Klimatpåverkan och känslighetsanalys* och Bilaga 5) som använts för att utvärdera infrastrukturplanens bidrag till CO_2-utsläpp, baseras på Trafikverkets basprognos, som utgår från en snabb utfasning av fossila bränslen. I basprognosen anges att koldioxidutsläppen per fordonskilometer sätts till 9 eller 12 gram för år 2040 för landsbygd- respektive tätortskörning, vilket bygger på en minskning på 90 procent jämfört med år 2010. Beräkningarna visar en minskning av infrastrukturplanens CO_2-utsläpp jämfört med regional infrastrukturplan 2018–2029, samt på små totaleffekter avseende CO_2 (cirka -300 till +100 ton CO_2/år). Detta med reservation för att beräkningarna är grova och bygger på ett flertal antaganden. Enligt beräkningarna ger inte åtgärder som infrastrukturplanen får finansiera någon större klimatnytta, men den negativa påverkan har begränsats. Eftersom det finns olika syn på hur realistisk basprognosen är hos forskare och myndigheter har en känslighetsbedömning gjorts med stöd av IVL (Svenska Miljöinstitutet) kring alternativ emissionsfaktor och överflyttningspotential. Känslighetsbedömningen visar på ett stabilt resultat om något minskade utsläpp, men nära noll.

På grund av de många osäkerheterna har infrastrukturplanens klimatpåverkan bedömts kvalitativt för respektive åtgärdsområde. Sammantaget bedöms det finnas möjligheter i infrastrukturplanen att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle. Detta förutsätter en fortsätt hållbarhetsbedömning av kommande val av åtgärder under genomförande av infrastrukturplanen.

Åtgärder som utbyggnad av cykelvägar och bättre kollektivtrafikanslutningar har potential till överflyttning och därmed en minskad fordonstrafik, vilket resulterar i mindre utsläpp. Cykel- och kollektivtrafikåtgärder byggs där det finns en relativt stor överflyttningspotential och en majoritet av dessa åtgärder medfinansieras med 50 procent från berörda kommuner. Det innebär att de avsatta investeringsmedlen för kollektivtrafik och cykel i regional infrastrukturplan förstärkts med lika mycket medel från kommuner. Det leder till en mer omfattande utbyggnad av cykel- och kollektivtrafikåtgärder än vad som framgår av infrastrukturplanen. Det kan dock innebära att vissa kommuner prioriterar bort utbyggnad av regionala cykelvägar av ekonomiska skäl, vilket påverkar cykelmöjligheterna i dessa kommuner. Väginvesteringar kräver sällan extern medfinansiering. Emellertid medför flera av de större vägåtgärderna ökade hastigheter med effekter som ökad drivmedelsförbrukning, vilket ökar utsläppen av växthusgaser. De mindre vägåtgärderna däremot ger varken ökad eller minskad bil- och godstrafik och har därmed inte någon mätbar effekt på utsläppen.

Miljöeffektsbedömning Klimat
Infrastrukturplanen medför inte betydande positiva effekter i form av stora utsläppsminskningar av växthusgaser, men inte heller betydande negativa effekter i form av en stor ökning av utsläppen. På längre sikt bedöms dock infrastrukturplanens åtgärder skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle, där fler reser hållbart med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Dessa förutsättningar har en positiv effekt ur klimatperspektiv.

Byggskedets effekter har inte tagits med i den samlade bedömningen av miljöeffekter. Byggnation, drift och underhåll av infrastruktur står dock för en betydande del av väg- och järnvägssektorns energianvändning och klimatpåverkan. Sett över ett år motsvarar byggnation, drift och underhåll av vägar och järnvägar i Sverige 10 procent av transportsektorns (inrikes) utsläpp (Naturvårdsverket och Boverket, 2019). Oavsett vilken typ av åtgärder (kollektivtrafik-, cykel- eller vägåtgärder) som ingår i infrastrukturplanen, så kommer byggnationen av dem att medföra utsläpp av växthusgaser. Samtidigt behöver infrastrukturen utvecklas för att bidra till en omställning till hållbart resande.

Gällande godstransporter kan åtgärderna i regional plan på sikt bidra till bättre förutsättningar för längre och tyngre fordon samt intermodala transporter. Detta kan leda till effektivare transporter och minskade utsläpp.

Biologisk mångfald

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen varken medför positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten Biologisk mångfald.

Större namngiva vägåtgärder är det enda åtgärdsområdet som bedöms medföra risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald. Det beror på att vissa av dessa åtgärder omfattar markanspråk som inte är försumbara och/eller genomförs i områden som omfattas av riksintressen eller med särskilda naturmiljövärden (som behöver beaktas i genomförandet). De större vägåtgärderna är generellt lokaliserade på landsbygderna eller vid orter utanför storstäderna, där miljön är mindre exploaterad. Utöver ianspråktagande av mark kan de större vägåtgärderna i vissa fall även skapa nya barriärer för den gröna infrastrukturen, eller förstärka befintliga barriärer, vilket riskerar att påverka den biologiska mångfalden negativt i lokalområdet. För att minska mortaliteten inkluderar många av de större namngivna vägåtgärderna viltstängsel och för att mildra barriäreffekter omfattar vissa åtgärder även faunapassager.

Övriga åtgärdsområden bedöms medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald, eftersom åtgärderna är av mindre karaktär och generellt sker inom redan befintlig infrastruktur eller i direkt anslutning till den.

Miljöeffektsbedömning Biologisk mångfald
Mot bakgrund av hållbarhetsbedömningen ovan bedöms infrastrukturplanen sammantaget varken medföra positiva eller negativa effekter avseende biologisk mångfald.

Vissa enskilda större vägåtgärder bedöms medföra lokala negativa miljöeffekter avseende den biologiska mångfalden, för den plats där åtgärden genomförs. Men effekterna bedöms inte vara av den omfattning att de är betydande enligt miljöbalkens mening.

På de platser där ianspråktagande av mark sker och barriärer skapas eller förstärks kan det medföras lokala negativa miljökonsekvenser för växt- och djurlivet. Åtgärder för att begränsa dessa lokala konsekvenser bör lämpligen vidtas i genomförandet.

Frisk luft

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan avseende hållbarhetsaspekten Frisk luft.

Bedömningen baseras på att kollektivtrafikåtgärder bidrar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft, vilket kan bidra till överflyttning från personbilstrafik till kollektivtrafik. Där cykelvägar byggs blir det bättre förutsättningar för cykling, vilket kan bidra till överflyttning till aktiva transportslag och därmed minskad biltrafik. När åtgärderna görs på platser som innebär att de medför potential till minskad trafik genom samhällen eller i storstädernas gaturum, bidrar de till att luftkvaliteten förbättras. För övrigt bedöms de större namngivna vägåtgärderna medföra försumbara utsläpp av luftföroreningar enligt Trafikverkets SEB:ar.

Miljöeffektsbedömning Frisk luft
Baserat på ovan resonemang bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende frisk luft. Infrastrukturplanens påverkan på luftkvaliteten bedöms dock inte vara av den omfattning att effekterna är betydande enligt miljöbalkens mening.

Den positiva effekten bedöms särskilt vara aktuell för städernas gaturum, vilket medför positiva effekter för hälsan.

I likhet med miljöeffektsbedömningen för klimat har byggskedets effekter inte tagits med i den samlade bedömningen avseende frisk luft. Byggskedet riskerar att medföra negativa effekter avseende luftkvalitet främst i stadsmiljöer, där lokalt förhöjda halter av luftföroreningar kan bidra till negativa hälsoeffekter. Eftersom barn är mer känsliga för luftföroreningar än vuxna, så finns det risk att barn som rör sig i närheten av byggområden kan påverkas negativt.

Buller

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen till viss del har potential att positivt påverka hållbarhetsaspekten Buller.

Bedömningen baseras på att flertalet större vägåtgärder har potential att bidra till att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar, genom att befintliga vägar avlastas eller att det genomförs bullerskyddsåtgärder.

Överflyttningseffekter av kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder på både det kommunala och det regionala vägnätet kan medföra en minskning av biltrafiken, som i sin tur ger lägre bullernivåer. Däremot bedöms flygtrafiken fortsatt medföra fortsatt höga bullernivåer i intilliggande samhällen och därför riskerar att negativt påverka hållbarhetsaspekten.

Miljöeffektsbedömning Buller
Baserat på ovan resonemang bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende buller. Infrastrukturplanens påverkan avseende buller bedöms dock inte vara av den omfattning att effekterna är betydande enligt miljöbalkens mening.

Vissa vägsträckor som idag ger upphov till höga bullernivåer för närboende, kan genom åtgärder i infrastrukturplanen, exempelvis bullerskydd och mindre trafik, få en minskad bullerpåverkan.

Minskad bullerpåverkan kan i sin tur bidra till minskade negativa hälsokonsekvenser, i form av till exempel dålig sömn, höjd hjärtfrekvens och tillfälligt förhöjt blodtryck beroende på höga bullernivåer. Bulleråtgärder beaktas vidare i genomförandet.

Trafiksäkerhet

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan avseende hållbarhetsaspekten Trafiksäkerhet.

Infrastrukturplanen har stort fokus på trafiksäkerhetshöjande åtgärder som bidrar till förbättringar. Flera av infrastrukturplanens åtgärdsområden innefattar vägåtgärder i det regionala vägnätet, som är särskilt prioriterat att åtgärda ur trafiksäkerhetssynpunkt. Möjligheten till förbättringar inom ramen för regional infrastrukturplan är genom investeringar. För att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder krävs också beslut i flera instanser, även teknik spelar stor roll. De åtgärder som genomförs i infrastrukturplanen har dock goda förutsättningar att leda till att trafiksäkerheten förbättras i flera led och på så vis bidra till att etappmålet 2030 uppnås.

De flesta av åtgärderna i infrastrukturplanen har potential att bidra till en ökad trafiksäkerhet. Infrastrukturplanen bedöms kunna bidra till ökad trafiksäkerhet på många platser i regionen. Exempel på åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten på vägarna är mötesfria vägar, planskilda korsningar och korsningsåtgärder.

Nya eller förbättrade bytespunkter och resecentrum bedöms kunna öka trafiksäkerheten i samband med byten mellan kollektiva färdmedel samt mellan cykel och kollektivtrafik.

Därtill medför investeringar i cykelvägar, gång- och cykelpassager samt åtgärder som medför minskade barriärer inne i samhället potential till positiv utveckling av trafiksäkerheten. Detta gäller särskilt i de fall åtgärderna fokuserar på barn och ungas självständighet i trafiken.

Miljöeffektsbedömning Trafiksäkerhet
Mot bakgrund av hållbarhetsbedömningen ovan bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende trafiksäkerhet, då de flesta åtgärdsområden bedöms ha potential att bidra till positiva effekter för trafiksäkerheten.

Med utgångspunkten att genomförandet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder beslutas i olika instanser, där både investeringar och teknik spelar roll, är den försiktiga bedömningen att infrastrukturplanens åtgärder på längre sikt kan ha stor betydelse. I nuläget går det dock inte att bedöma om de positiva effekterna är betydande enligt miljöbalkens mening.

Ökad trafiksäkerhet kan i sin tur ge positiva hälsokonsekvenser, i den mening att det kan bidra till att färre skadas eller dödas i trafiken.

Aktivt resande

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Aktivt resande.

Byggnation av nya cykelvägar, gång- och cykelpassager, samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet kan bidra till att fler väljer aktiva transportmedel. Att det ska vara tryggt och säkert att använda aktiva transportmedel är viktigt inte minst för barn och unga, vars cyklade har minskat de senaste 20 åren. Det lyfts särskilt i infrastrukturplanen att åtgärder för att minska barriäreffekterna i samhällen behöver prioriteras. På sikt kan detta leda till minskade hinder för det aktiva resandet.

Satsningar på nya kollektivtrafiklinjer, busskörfält, utökad färjetrafik samt bättre anslutningsmöjligheter med nya bytespunkter har potential att bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft, och därmed främja aktivt resande. Upprustning och utbyggnad av det regionala järnvägsnätet har också potential att bidra

Tillgänglighet – Näringsliv

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Näringsliv.

Standardhöjning av större regionala vägar liksom mindre vägåtgärder gör att vägarnas funktion stärks eller upprätthålls. Vägåtgärder kan bidra till en säkrare trafikmiljö och bättre framkomlighet för exempelvis gods på vägarna. Upprustning av järnvägen kan bidra till ökad kapacitet för godstransporter medan driftbidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats har potential att bidra till ett konkurrenskraftigt näringsliv.

Miljöeffektsbedömning Aktivt resande
Baserat på resonemanget ovan bedöms infrastrukturplanen sammantaget medföra positiva effekter avseende aktivt resande. Infrastrukturplanens påverkan på aktivt resande bedöms dock inte vara av den omfattning att de är betydande enligt miljöbalkens mening.

Ett ökat aktivt resande kan i sin tur ge positiva hälsokonsekvenser, eftersom motion främjar hälsa och välmående.

Tillgänglighet – Landsbygd

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Landsbygd.

Tillgängligheten på landsbygden kan främjas genom åtgärder som standardhöjningar och trafiksäkerhetsåtgärder på vägar, mötesfria vägar samt kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Knutpunkter och resecentrum, inklusive pendlingsparkeringar, har potential att bidra till bättre pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik på landsbygderna. Cykelvägar kan ge ökad tillgänglighet när de förbinds med viktiga målpunkter som arbetsplatser, skolor, förskolor och annan samhällsservice.

Tillgänglighet – Städer

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Städer.

Bedömningen baseras på att satsningar på kollektivtrafiken i städer (framförallt Göteborg) har potential att bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Citybusstråk samt nya eller förbättrade resecentrum kan bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter. Utöver att potential till ökad tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer har åtgärder i infrastrukturplanen även potential till positiv påverkan på tillgängligheten i städer för cyklister och fotgängare. Infrastrukturplanen bedöms även ha potential att bidra till ett bättre och säkrare samspel mellan olika transportslag i gaturummet, vilket är positivt för tillgängligheten i städer.

Tillgänglighet – Grundläggande tillgänglighet

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Grundläggande tillgänglighet.

Infrastrukturplanen har potential att bidra till ökad tillgänglighet för barn och unga samt andra grupper som främst reser på lokal nivå och/eller som inte har tillgång till egen bil. Cykelvägar kan bidra till ökad grundläggande tillgänglighet när de förbinder bostäder med viktiga målpunkter som arbetsplatser, skolor, förskolor och annan samhällsservice. Åtgärder som innebär att kollektivtrafikens hållplatser, knutpunkter och resecentrum blir mer tillgänglighetsanpassade och tryggare bidrar också till grundläggande tillgänglighet. Nya kollektivtrafikförbindelser, så som citybusstråk, bidrar också till ökad grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafiken. Även åtgärder som bidrar till trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och som förbättrar olika transportslags samspel i vägrummet har potential att bidra positivt till grundläggande tillgänglighet.

Tillgänglighet – Funktionsnedsättning

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten Tillgänglighet – Funktionsnedsättning.

Infrastrukturplanen bidrar till att förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning under förutsättning att funktionshindersanpassning görs vid ombyggnad av busshållplatser. Tillgänglighetsanpassningar av ny eller utökad kollektivtrafik, så som citybusstråk och nya knutpunkter och resecentrum, medför god användbarhet för personer med funktionsnedsättning. På så vis bidrar åtgärderna till människors mobilitet och möjlighet till delaktighet i samhället.

Trygghet

Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten Trygghet. Hållbarhetsaspekten har dock inte kunnat bedömas i detta tidiga skede för samtliga åtgärdsområden, eftersom påverkan på trygghet till stor del beror på utformningen av åtgärderna.

Åtgärdsområdena Större namngivna kollektivtrafikåtgärder och Statlig medfinans till kommunalt vägnät bedöms ha potential att bidra till positivt till trygghet. Det beror särskilt på att byggnation av resecentrum kan medföra en ökad trygghet för resenärer. Även utformningen av hållplatser för kollektivtrafiken samt utformningen av cykel- och gångvägar samt av gaturummet i städer och samhällen har potential att bidra positivt till tryggheten.



Större namngivna vägåtgärder

Åtgärdsområdet innehåller namngivna vägåtgärder av större karaktär, med en total investeringskostnad på minst 50 miljoner kronor. Många av de större namngivna vägåtgärderna är beslutade i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts. En mindre del av åtgärdsområdets medel är inte avsatta till någon specifik åtgärd, utan är så kallade obundna medel.

Tabell 6. Hållbarhetsbedömning av Större namngivna vägåtgärder. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Väg 168 Ekelöv-Kareby[6]	Väg 161 Rotvik-Bäcken	E20/Rv 40 Tvärförbindelse[7]	Väg 41 Sundholmen-Björketorp	Väg 49 Axvall-Varnhem	Väg 41 Fritsla-Kråkered	Väg 49 Skövde-Igelstorp	Väg 168 Tjuvkil	Väg 678 Grohed-Bratteröd[8]	Väg 156 Förbifart Skene, Extern finans.	Väg 49 Varnhem-Storekullen	Väg 156 Backadal-Bonared	**Sammantagen bedömning**
Klimat	0	-	0	-	-	-	-	0	-	+	-	-	-
Biologisk mångfald	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-	-	0	-
Frisk luft	+	-	0	+	-	0	-	0	0	+	-	+	0
Buller	+	0	0	+	+	+	+	+	+	+	0	+	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	+	+
Aktivt resande	+	+	+	0	+	0	-	+	0	0	0	0	0
Tillgänglighet – Näringsliv	+	+	+	+	+	+	0	0	0	+	+	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	0	+	+	+	0	+	0	-	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Grundläggande tillgänglighet	0	+	+	0	+	+	+	+	0	0	+	+	0
Tillgänglighet – Funktionsnedsättn.	0	0	0	0	+	+	0	+	0	+	+	0	0
Trygghet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

6 Två alternativa korridorer. Val av åtgärd sker under remisstid. Vägvalet har en marginell påverkan på hållbarhetsbedömningen.

7 Åtgärden utgör en kombination av väg- och kollektivtrafikåtgärder. Uppdaterad SEB saknas, SEB från 2018-10-05 har använts.

8 SEB saknas i nuläget. Bedömning utgår från Väg 41 Fritsla-Kråkered, som är en liknande åtgärd.

De större namngivna vägåtgärderna innehåller en mångfald av åtgärder, bland annat mötesfria vägar, busskörfält och cykelvägar i anslutning till bilvägar. Samtliga objekt innebär standardhöjning av befintliga vägsträckor, med undantag för *väg 168 Ekelöv-Kareby, väg 161 Rotvik-Bäcken* och *väg 156 Förbifart Skene*. Enligt SEB:arna medför de större namngivna vägåtgärderna både positiv och negativ påverkan för klimatet, men sammantaget bedöms de bidra negativt till hållbarhetsaspekten klimat. Det beror i huvudsak på att anläggande av mötesfri väg medför att hastigheten ökar på vissa sträckor, vilket innebär ökad bränsleförbrukning samt ökad trafik på sikt, som i sin tur leder till ökade klimatutsläpp. I ett par fall medför åtgärderna även ökad risk för omvägar för lokaltrafiken.

Vissa av de större namngivna vägåtgärderna bedöms medföra risk för negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald. Det beror på att de medför markanspråk som inte är försumbara eller att de genomförs i områden som omfattas av riksintressen eller med särskilda naturmiljövärden. Lokala naturmiljövärden behöver beaktas under genomförandet av åtgärderna, så att eventuell skada kan undvikas eller reduceras. De större vägåtgärderna är generellt lokaliserade på landsbygderna eller vid orter utanför storstäderna, där miljön är mindre exploaterad än i storstäderna. Utöver ianspråktagande av mark kan de större vägåtgärderna i vissa fall även skapa nya barriärer för den gröna infrastrukturen, alternativt förstärka befintliga barriärer, vilket riskerar medföra negativ påverkan för den biologiska mångfalden i närområdet. För att mildra barriäreffekterna inkluderar några av de större namngivna vägåtgärderna så kallade faunapassager.

Vägåtgärderna innebär att befintliga vägar avlastas eller att det genomförs bullerskyddsåtgärder, vilket i sin tur medför att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar, varpå många av åtgärderna bedöms ha potential till positiv påverkan avseende buller.

Vägåtgärderna omfattar bland annat mötesfria vägar, avlastning av vägar som går igenom samhällen, standardhöjning av vägar samt anläggande av nya gång- och cykelvägar. Detta är åtgärder som minskar risken för mötesolyckor för biltrafiken och ökar trafiksäkerheten.

Standardhöjning av de större regionala vägarna som binder samman regionen ger bättre förutsättningar för ett jämnt och tillförlitligt trafikflöde och förbättrad tillgänglighet till arbetsmarknader. På sikt kan det leda till att gods, liksom andra typer av trafik, kommer fram i tid. På så vis bedöms flera av de större namngivna vägåtgärderna främja tillgängligheten för näringslivet. De större namngivna vägåtgärderna görs generellt utanför storstäderna, antingen på landsbygderna eller i/vid mindre orter. Förutsättningarna för att använda kollektivtrafik, gång och cykel är sämre på landsbygderna än i städerna, varpå behovet respektive användandet av bil generellt är större på landsbygderna. Flera av de större namngivna vägåtgärderna har potential att bidra till en säkrare och bättre tillgänglighet på landsbygden.

De flesta större namngivna vägåtgärderna har fokus på biltrafik men innehåller ofta åtgärder även för cykel och kollektivtrafik. Några har fokus på kollektivtrafikens framkomlighet och/eller åtgärder som främjar säkert cyklande.



Större namngivna kollektivtrafikåtgärder

Åtgärdsområdet innehåller namngivna kollektivtrafikåtgärder av större karaktär, med en total investeringskostnad på minst 50 miljoner kronor. Många av åtgärderna är beslutade i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts. En mindre del av åtgärdsområdets medel är inte avsatta till någon specifik åtgärd, utan är så kallade obundna medel.

Tabell 7. Hållbarhetsbedömning av Större namngivna kollektivtrafikåtgärder. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Elfärja, fjärde Älvskyttel, Göteborg	Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	Resecentrum Stenungsund	Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035	Elfärja Öckerö, hyra[9]	Resecentrum Lerum	E20/Rv40 Tvärförbindelse[10]	Elfärja Marstrand	Bytespunkt Saltholmen, etapp 1	**Sammantagen bedömning**
Klimat	0	0	0	+	+	+	+	0	+	+	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frisk luft	0	0	0	+	-	+	+	0	+	0	+
Buller	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	0
Trafiksäkerhet	0	+	+	0	+	0	0	+	0	0	+
Aktivt resande	+	+	+	+	0	0	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	0
Tillgänglighet – Landsbygd	0	0	0	+	0	0	+	0	0	0	0
Tillgänglighet – Städer	+	+	+	+	+	0	+	0	0	+	+
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+	+	0	+	+	0	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättn.	+	+	+	+	+	0	+	0	0	+	+
Trygghet	0	0	0	+	+	0	+	0	0	0	+

9 SEB saknas. Bedömning utgår från Elfärja, fjärde Älvskyttel, som är en liknande åtgärd (hänsyn har dock tagits till om elfärjorna ersätter fossildrivna färjor eller är nya linjer).

10 Åtgärden utgör en kombination av väg- och kollektivtrafikåtgärder. Uppdaterad SEB saknas, SEB från 2018-10-05 har använts.

Flera av de större namngivna kollektivtrafikåtgärderna bedöms kunna öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft jämfört med biltrafik. Detta kan leda till överflyttning från biltrafik, vilket har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten klimat och utveckling av ett transporteffektivt samhälle. Här skiljer sig dock bedömningen från Trafikverkets SEB:ar. De utgår från att överflyttning från personbilstrafik till kollektivtrafik inte bidrar till minskade utsläpp i någon märkbar utsträckning. Motivet är att vägtrafiken (även personbilar) antas vara elektrifierad i större utsträckning i framtiden.

Till skillnad mot de större namngivna vägåtgärderna så bedöms samtliga större namngivna kollektivtrafikåtgärder medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten biologisk mångfald. Kollektivtrafikåtgärderna innebär generellt inte något omfattande ianspråktagande av mark, utan görs huvudsakligen på mark som redan är exploaterad eller i direkt anslutning till denna. Kollektivtrafikåtgärderna bedöms varken innebära att det skapas nya barriärer för grön infrastruktur eller att befintliga barriärer reduceras.

Nya eller förbättrade bytespunkter och resecentrum inom åtgärdsområdet kan medföra en ökad trafiksäkerheten i samband med byten mellan kollektiva färdmedel samt mellan cykel och kollektivtrafik.

Kollektivtrafikåtgärder kan medföra en ökning av kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Exempelvis främjas resandet av nya kollektivtrafiklinjer samt bättre anslutningsmöjligheter med nya bytespunkter.

Kollektivtrafikåtgärder i eller i närheten av storstadsmiljöer kan bidra till en ökad tillgänglighet för resenärer med kollektivtrafiken, med cykel och för fotgängare. Bytespunkter eller resecentrum kan förenkla byten mellan kollektiva färdmedel och förbättra pendlingsmöjligheterna till och från Göteborg.

Kollektivtrafikåtgärder kan också förbättra tillgängligheten för alla grupper av människor eftersom åtgärden bidrar till att kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft ökar. Tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik ökar kollektivtrafiknätets användbarhet för personer med funktionsnedsättning och därmed också människors rörelse ute i samhället. Särskilt byggnation av resecentrum kan medföra en ökad trygghet för resenärer vid väntan på byte mellan olika turer och trafikslag.

Trimning och effektivisering i stråk



Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det regionala vägnätet med syfte att stärka befintliga stråk över hela regionen, med en investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Stråken utgör de viktigaste kopplingarna mellan olika delar av regionen och innefattar de största transportflödena. Åtgärdsområdet innefattar potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder och mindre vägåtgärder. En del av åtgärdsområdets medel avsätts även till förstärkta satsningar inom två kommunalförbund. Dessa satsningar utgörs i praktiken av kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder och mindre vägåtgärder inom vissa geografiska områden och har inkluderats i bedömningen nedan.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Klimat* på grund av förbättrade förutsättningar för alternativ till biltrafik samt bättre förutsättningar för godstransporter. Åtgärdsområdet erbjuder möjligheter att bidra till en utveckling i linje med ett transporteffektivt samhälle. Detta förutsätter en fortsätt hållbarhetsbedömning av kommande val av åtgärder under genomförandet.

Tabell 8. Hållbarhetsbedömning av trimning och effektivisering i stråk. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Kollektivtrafik-åtgärder	Cykelåtgärder	Mindre vägåtgärder	Sammantagen bedömning
Klimat	+	+	0	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0
Frisk luft	+	+	0	+
Buller	+	+	0	0
Trafiksäkerhet	+	+	+	+
Aktivt resande	+	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	+	+	0	+
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+	+	0	+
Trygghet	*Ej möjligt att bedöma i detta skede*			

Åtgärder som nya eller anpassade busshållplatser, busskörfält och bytespunkter med mera på de större regionala vägarna har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Frisk luft*. Åtgärderna har potential att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och busskörfälten ger förutsättningar för en förbättrad framkomlighet som kan konkurrera med biltrafiken. Detta i sin tur innebär mindre trafik på vägar och mindre utsläpp av luftföroreningar. Där cykelvägar byggs blir det tryggare och säkrare att cykla, vilket har potential att bidra till överflyttning till aktiva transportslag och därmed minskad biltrafik i de regionala stråken. Dessa leder också till minskade bullernivåer.

Viktiga åtgärder i de regionala stråken som har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Trafiksäkerhet* är utbyggnad av separerade cykelvägar samt mindre vägåtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Investeringar på nya cykelvägar, gång- och cykelpassager, trafiksäkerhetsåtgärder samt minskade barriärer i samhället bedöms ha betydelse för utvecklingen av trafiksäkerheten.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Aktivt resande*. Utbyggnad av cykelvägar utmed de regionala stråken bidrar till ökad trafiksäkerhet och trygghet samt ger bättre förutsättningar för cyklister och gående. Det gäller inte minst för barn och unga för vilka den totala cyklade sträckan har minskat de senaste 20 åren. Med fokus på att genomföra åtgärder vid relevanta målpunkter kan det aktiva rörelsemönstret för gång- och cykeltrafikanter öka.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – näringsliv* eftersom de mindre vägåtgärderna har betydelse för näringslivets transporter. Det beror på att de mindre vägåtgärderna medför standardhöjning och förbättrad funktion i korsningar samt kurvrätning som på sikt förbättrar förutsättningarna för längre fordon och ger ett bättre flöde för godstransporter.

Åtgärder i de regionala stråken har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – landsbygd*. Infrastrukturinvesteringar på landsbygden kan bidra till att kollektivtrafiken blir mer attraktiv vilket i sin tur kan leda till förbättrade möjligheter för pendling och en förbättrad tillgänglighet till relevanta målpunkter som till exempel arbeten, skola, offentlig och kommersiell service samt kultur i ett mer regionalt perspektiv. Cykelvägar ger ökad tillgänglighet när de kopplas till viktiga målpunkter. Särskilt viktigt är att det finns cykelvägar till skola och förskola. Standardhöjning och förbättrad funktion i korsningar samt kurvrätning förbättrar både trafiksäkerheten och tillgängligheten.

Åtgärderna i stråken har viss potential att förbättra tillgängligheten även inne i städerna. Det är framförallt åtgärder som främjar ett bättre samspel mellan oskyddade trafikanter och bilister som bedöms tillföra tillgänglighet i städerna. Kollektivtrafikåtgärder kan bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft jämfört med exempelvis biltrafik. Om kollektivtrafiken i stråken stärks, så att fler väljer att resa in till städerna med kollektivtrafik än med bil, så kan det bidra till en bättre trafiksituation inne i städerna.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Grundläggande Tillgänglighet*. Åtgärdsområdet kan bidra till att öka kollektivtrafikens funktion och attraktivitet, vilket kan bidra till förbättrad tillgänglighet för exempelvis personer utan tillgång till bil. Cykelvägar kan bidra till ökad lokal tillgänglighet, särskilt för barn och unga i de fall åtgärdernas målpunkter är skolor, förskolor, idrottshallar och liknande. Vägåtgärder kan bidra positivt till grundläggande tillgänglighet för alla som använder vägarna. Utvecklingen av de regionala stråken behöver inte vara i konflikt med trafikmiljön i det lokala samhället, utan ibland kan åtgärder i de större stråken även gynna den lokala trafiksituationen i mindre samhällen, till följd av förbättring av korsningspunkter och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken.

Trimning och effektivisering till stråk



Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det regionala vägnätet som medverkar till att bättre koppla upp det mindre vägnätet till stråken, med investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Åtgärdsområdet innefattar potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder och mindre vägåtgärder. En mindre del av åtgärdsområdets medel avsätts även till förstärkta satsningar inom ett kommunalförbund.

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Klimat*. Åtgärder i både kollektivtrafiken och i form av utbyggnad av gång- och cykelvägar på de mindre tätortsnära regionala vägarna möjliggör bättre förutsättningar för alternativ till biltrafiken. Åtgärder som exempelvis bättre kollektivtrafikanslutningar till städer genom pendelparkeringar, bidrar indirekt till minskning av utsläpp av växthusgaser och buller i städer på grund av minskad biltrafik. Detta eftersom åtgärden kan medföra en viss överflyttning från biltrafiken.

Tabell 9. Hållbarhetsbedömning av Trimning och effektivisering till stråk. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Kollektivtrafik-åtgärder	Cykelåtgärder	Mindre vägåtgärder	Sammantagen bedömning
Klimat	+	+	0	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0
Frisk luft	+	+	0	0
Buller	0	+	0	+
Trafiksäkerhet	0	+	+	+
Aktivt resande	0	+	0	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	+	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	0	0	0	0
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+	+	0	+
Trygghet	*Ej möjligt att bedöma i detta skede*			

Om kortare sträckor ersätts med cykel ökar möjligheten för att användandet av bil minskar vilket bidrar till att minska utsläppen av växthusgas samt buller. Detta gör att tillgängligheten förbättras samtidigt som biltrafiken inte ökar. En förutsättning för att detta ska ske är att kollektivtrafik- och cykelåtgärder görs så att de leder till synergieffekter. Åtgärdsområdet bidrar på sikt till ett fungerande godstransportflöde med bättre möjligheter för längre fordon samt bättre anslutningar till de större regionala vägarna, vilka leder till bättre förutsättningar för intermodala godstransporter. I det fall mindre vägåtgärder leder till ökad trafik kan det finnas risk för marginell negativ påverkan.

Det finns en viss potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Frisk luft* på grund av minskad trafik genom standardhöjning. I vissa fall innebär nybyggnation av bytespunkter (av till exempel pendelparkeringar) en mer attraktiv kollektivtrafiken som potentiellt bidrar till minskad trafik genom bebyggelse. Där cykelvägar byggs blir det tryggare och säkrare att cykla, vilket har potential att bidra till överflyttning till aktiva transportslag och därmed minskad biltrafik på de regionala vägarna.

Olyckor på mindre regionala vägar står för en majoritet av alla allvarliga trafikolyckor i länet. Åtgärder i det regionala vägnätet som har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Trafiksäkerhet* är utbyggnad av separerade cykelvägar samt mindre väg-åtgärder. Investeringar på nya cykelvägar, gång och cykelpassager och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på de mindre vägarna, med särskilt fokus på barn och ungas transportbehov, kan medföra en förbättrad trafikmiljö för trafikanter och därmed förbättrad trafiksäkerhet.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Aktivt resande*. Utbyggnad av cykelvägar utmed de regionala vägarna bidrar till ökad trafiksäkerhet och trygghet samt ger bättre förutsättningar för cyklister och gående. Det gäller inte minst för barn och unga för vilka den totala cyklade sträckan har minskat de senaste 20 åren. Med fokus på att genomföra åtgärder vid relevanta målpunkter kan det aktiva rörelsemönstret för gång- och cykeltrafikanter öka.

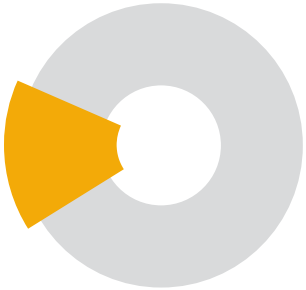
På de mindre regionala vägarna har de mindre vägåtgärderna betydelse för näringslivets transporter eftersom standardhöjning och förbättrad funktion i korsningar samt kurvrätning förbättrar förutsättningarna för längre fordon och bättre flöde för godstransporter på sikt. Åtgärdsområdet har därför potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – näringsliv*.

Åtgärder på de mindre regionala vägarna har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Tillgänglighet – landsbygd*. Förbättrade anslutningar till regionala stråk gör kollektivtrafiken något mer attraktiv. Cykelåtgärder medför ökad tillgänglighet när de kopplas till viktiga målpunkter, särskilt viktigt att det finns cykelvägar till exempelvis skola och förskola. Det gäller både den lokala och regionala tillgängligheten. Standardhöjning av mindre vägar och förbättrad funktion i korsningar samt kurvrätning förbättrar tillgängligheten och ger ökad trafiksäkerhet. Åtgärderna medför att anslutningen till de regionala stråken förbättras.

Åtgärdsområdet har potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekten *Grundläggande Tillgänglighet*. Cykelåtgärder bidrar till ökad tillgänglighet lokalt för särskilt barn och unga om åtgärden ökar tillgängligheten till skolor och förskolor. Mindre vägåtgärder kan bidra till grundläggande tillgänglighet för alla som använder vägarna, gäller både personbilar, färdtjänst och kollektivtrafik.

Kollektivtrafikåtgärder samt cykelåtgärder kan bidra till ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, om exempelvis busshållplatser tillgänglighetsanpassas och gång- och cykelvägar utformas med hänsyn till exempelvis synskadade.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät



Åtgärdsområdet innehåller statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet, med investeringskostnad på högst 50 miljoner kronor. Åtgärdsområdet innefattar potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder, trafiksäkerhet- och miljöåtgärder. En mindre del av åtgärdsområdets medel avsätts även till förstärkta satsningar inom ett kommunalförbund. Dessa satsningar utgörs i praktiken av kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder.

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på alla hållbarhetsaspekter förutom biologisk mångfald och tillgänglighet för näringslivet, där åtgärdsområdet bedöms medföra varken positiv eller negativ påverkan.

Tabell 10. Hållbarhetsbedömning av Statlig medfinans till kommunalt vägnät. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken

	Kollektivtrafik-åtgärder	Cykelåtgärder	Trafiksäkerhet och miljö	Sammantagen bedömning
Klimat	+	+	+	+
Biologisk mångfald	0	0	0	0
Frisk luft	+	+	+	+
Buller	+	+	+	+
Trafiksäkerhet	+	+	+	+
Aktivt resande	+	+	+	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0	0	0	0
Tillgänglighet – Landsbygd	+	+	+	+
Tillgänglighet – Städer	+	+	+	+
Grundläggande tillgänglighet	+	+	+	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+	+	+	+
Trygghet	+	+	+	+

Åtgärdsområdet har stor potential att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle eftersom det finns goda förutsättningar för kollektivtrafik och cykelresor. Detta gör att tillgängligheten förbättras samtidigt som biltrafiken minskas. Därmed stor potential för att bidra positivt till klimatmålet samt bidra till minskade utsläpp av luftföroreningar, samt minskade bullernivåer.

Oskyddade trafikanter står för majoriteten av allvarliga trafikolyckor på kommunala vägar. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder, exempelvis utbyggnad av separerade cykelvägar i tätorter där många oskyddade trafikanter rör sig, bidrar till en säkrare trafikmiljö. Åtgärdsområdet har ett särskilt fokus på barn och ungas självständighet i trafiken, viket innebär satsningar för en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter samt för bättre samspel mellan olika trafikslag i gaturummet.

Åtgärderna har särskilt fokus på relevanta målpunkter (så som gång- och cykelvägar mellan bostäder, arbetsplatser, skolor, förskolor och annan samhällsservice), så att många ska få nytta av satsningarna. På så vis bedöms åtgärdsområdet ha potential till ökat aktivt resande och till positivt bidrag till bland annat grundläggande tillgänglighet. Det är relevant inte minst för barn och unga, vars cyklande har minskat de senaste 20 åren.

Infrastrukturinvesteringar på landsbygden har potential att bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och konkurrenskraftig, samt kan bidra till ökad tillgänglighet på landsbygden. Cykelåtgärder i mindre samhällen och på landsbygderna kan bidra till ökad tillgänglighet om åtgärderna binder ihop målpunkter (bostäder, arbetsplatser, skolor och liknande).

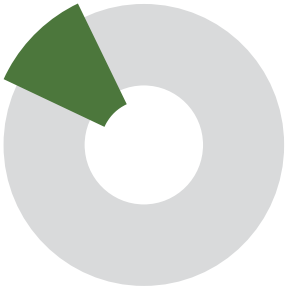
Åtgärder som görs i städer eller på vägar till städer har potential att bidra till ökad tillgänglighet i städerna. Framförallt handlar det om trafiksäkerhet och ett bättre samspel mellan oskyddade trafikanter och bilister.

Kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelvägar gynnar grupper utan tillgång till bil. För att åtgärderna ska bidra till tillgänglighet för alla är det viktigt att åtgärderna inte enbart fokuseras på arbetspendlare, utan att åtgärder även genomförs där det finns skolor, förskolor och annan samhällsservice, så att det lokala resandet underlättas.

Åtgärdsområdet har viss potential att bidra till förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, genom att exempelvis hållplatser i det kommunala vägnätet utformas eller anpassas så att de kan nyttjas av alla.

Åtgärdsområdets satsningar på kollektivtrafik och cykel kan bidra till att fler personer väljer aktiva transportslag, och därmed rör sig ute i gaturummet, vilket kan bidra till ökad trygghet. Utformningen av bland annat hållplatser för kollektivtrafiken och cykelvägar har potential att bidra positivt om utformningen görs med hänsyn till trygghet.

Samfinansiering nationell plan, järnväg



Åtgärdsområdet innehåller medel till samfinansiering av åtgärder i den nationella infrastrukturplanen. Medlen är avsatta för åtgärder på de regionala järnvägarna med syfte att höja och återupprätta standarden. Det kan handla till exempel om hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer, så som förlängning av plattformar.

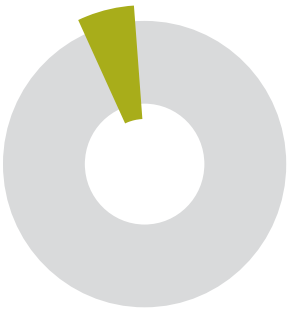
Tabell 11. Hållbarhetsbedömning av Samfinansiering nationell plan, järnväg. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Totalt för åtgärdsområdet
Klimat	+
Biologisk mångfald	0
Frisk luft	+
Buller	0
Trafiksäkerhet	+
Aktivt resande	+
Tillgänglighet – Näringsliv	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+
Tillgänglighet – Städer	+
Grundläggande tillgänglighet	0
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	0
Trygghet	Ej möjligt att bedöma i detta skede

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på alla hållbarhetsaspekter förutom biologisk mångfald, buller, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, där åtgärdsområdet bedöms medföra varken positiv eller negativ påverkan. Trygghetsaspekten har inte varit möjlig att bedöma i detta skede.

Satsningar på de regionala järnvägarnas standard kan bidra till ökad kapacitet och tillförlitlighet för järnvägen och på så vis ökad attraktivitet och konkurrenskraft jämfört med andra transportslag. Om fler väljer att resa med tåget istället för bilen och fler godstransporter sker med tåg istället för med lastbil har åtgärdsområdet potential att bidra till minskad vägtrafik, med mindre utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar (NOx och PM10) som följd. En överflyttning har också potential att bidra till ökad trafiksäkerhet och aktivt resande.

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till förbättrad tillgängligheten för näringslivet, på grund av att satsningarna kan medföra ökad kapacitet för godstransporter på järnväg. Satsningarna har potential att medföra kortare restider för tågpendlare, vilket i kombination med ökad tillförlitlighet kan ha en positiv påverkan för tillgängligheten på landsbygderna.



Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen

Åtgärdsområdet innefattar större infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken i Göteborgsområdet som är avtalade inom Sverigeförhandlingen. Åtgärderna sam- och medfinansieras av flera parter, varför endast en mindre del av de totala kostnaderna finansieras genom den regionala infrastrukturplanen.

Tabell 12. Hållbarhetsbedömning av Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen. De sex översta aspekterna i tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

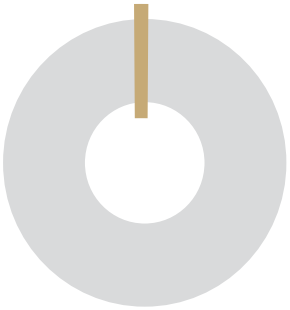
	Totalt för åtgärdsområdet
Klimat	+
Biologisk mångfald	0
Frisk luft	+
Buller	0
Trafiksäkerhet	0
Aktivt resande	+
Tillgänglighet – Näringsliv	0
Tillgänglighet – Landsbygd	0
Tillgänglighet – Städer	+
Grundläggande tillgänglighet	+
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	+
Trygghet	Ej möjligt att bedöma i detta skede

Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, frisk luft, aktivt resande, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. För övriga hållbarhetsaspekter bedöms åtgärdsområdet medföra varken positiv eller negativ påverkan (trygghetsaspekten har dock inte varit möjlig att bedöma i detta skede).

Storstadsåtgärderna omfattar kollektivtrafikåtgärder i Göteborgsområdet i form av nya kollektivtrafiklinjer. Åtgärderna har potential att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft, så att fler ska kunna och vilja åka kollektivt. Åtgärdsområdet har således potential att bidra till överflyttning till kollektivtrafik från biltrafik. Åtgärdsområdet har stor potential att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle eftersom det ger goda förutsättningar för kollektivtrafik och cykelresor. Detta gör att tillgängligheten kan förbättras samtidigt som biltrafiken minskas. Därmed stor potential för att bidra positivt till klimatmålet.

Storstadsåtgärderna bedöms bidra till ökad tillgänglighet i Göteborgsområdet. Invånarnas grundläggande tillgänglighet förbättras genom ett större kollektivtrafikutbud och troligen även kortare restider. De nya kollektivtrafiklinjerna bidrar till bättre förutsättningarna för aktivt resande. Nya spårvägs- och busstråk bidrar till att öka tillgängligheten i städer (i detta fall Göteborg) för resenärer utan tillgång till bil. Tillgänglighetsanpassningar av hållplatser och knutpunkter bidrar till ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Övrigt



Åtgärdsområdet innehåller medel till oförutsedda mindre utgifter och driftbidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats.

Åtgärdsområdet bedöms ha varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten klimat. Det beror på att flyg inte räknas in i klimatmålet för inrikes transporter, som är bedömningskriteriet för klimat.

Tabell 13. Hållbarhetsbedömning av Övrigt.De sex översta aspekterna tabellen är aspekter enligt miljöbalken.

	Totalt för åtgärdsområdet
Klimat	0
Biologisk mångfald	0
Frisk luft	0
Buller	-
Trafiksäkerhet	0
Aktivt resande	0
Tillgänglighet – Näringsliv	+
Tillgänglighet – Landsbygd	+
Tillgänglighet – Städer	0
Grundläggande tillgänglighet	0
Tillgänglighet – Funktionsnedsättning	0
Trygghet	0

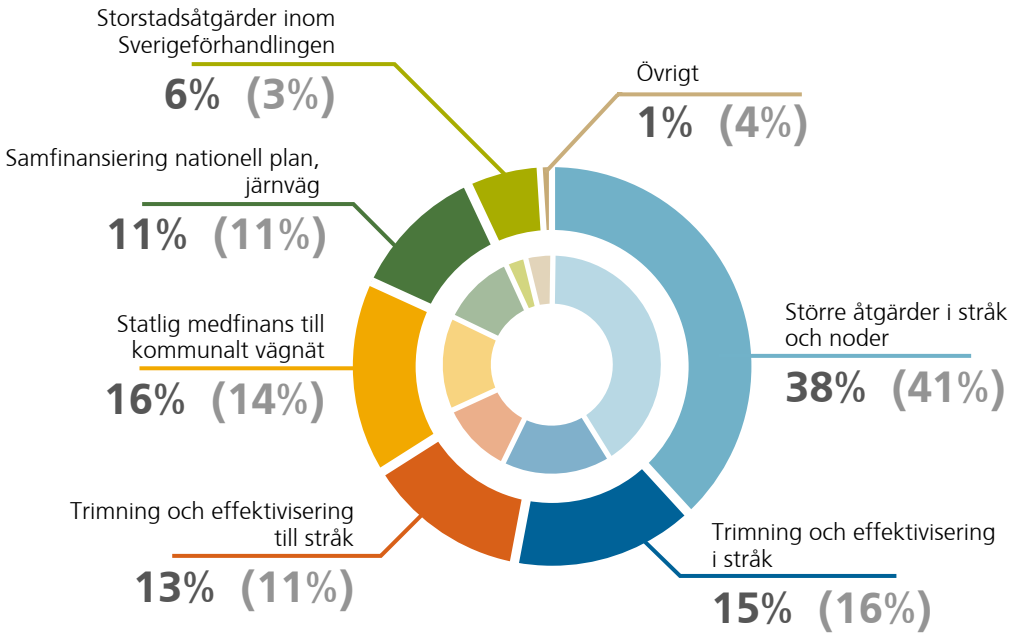
Åtgärdsområdet bedöms ha potential till positiv påverkan på hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet – Näringsliv och Tillgänglighet – Landsbygd, men risk för negativ påverkan avseende buller. Dessa bedömningar baseras på att åtgärdsområdet bland annat innefattar driftbidrag till Trollhättan-Vänersborgs flygplats, vilket visserligen är viktigt för tillgängligheten för näringslivet samt landsbygderna kring flygplatsen, men även riskerar att medföra till fortsatt höga bullernivåer i intilliggande samhällen. För övriga hållbarhetsaspekter bedöms åtgärdsområdet medföra varken positiv eller negativ påverkan.

5 Jämförelse mellan infrastrukturplanen och jämförelsealternativ

Som nämndes i avsnitt *Valt jämförelsealternativ* motsvarar jämförelsealternativet Regional infrastrukturplan 2018–2029. Det finns både likheter och skillnader mellan Regional infrastrukturplan 2022–2033 och jämförelsealternativet.

I infrastrukturplanen 2018–2029 är indelningen i åtgärdsområden i huvudsak gjord utifrån trafikslag. I Regional infrastrukturplan 2022-2033 är åtgärdsområden i huvudsak indelade efter funktion och vägnätets olika delar. För att kunna jämföra fördelningen av medel mellan infrastrukturplanen 2022-2033 och jämförelsealternativet har åtgärderna i Regional infrastrukturplan 2018–2029 ”översatts” till åtgärdsområdena som används i Regional infrastrukturplan 2022-2033, se figur 8 nedan.

Fyra större namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärder har färdigställts sedan infrastrukturplan 2018-2029 antogs och sex åtgärder har tillkommit i infrastrukturplan 2022-2033, varav en med extern finansiering. Ett fåtal namngivna väg- och kollektivtrafikåtgärder har fått en ändrad inriktning i den nya planen. Fyra av de namngivna kollektivtrafikåtgärderna i infrastrukturplan 2018–2029 har i infrastrukturplan 2022-2033 istället listats som brister. Dessa brister kan bli aktuella att åtgärda i kommande planrevideringar. I Bilaga 6 anges vilka större namngivna åtgärder som har färdigställts, tillkommit och liknande.



Figur 8. Jämförelse mellan Regional infrastrukturplan 2022-2033 och Regional infrastrukturplan 2018-2029 (jämförelsealternativet). Fördelning av medel i infrastrukturplanen 2022–2033 anges i den yttre cirkeln och med mörka siffror. Motsvarande för infrastrukturplanen 2018–2029 anges i den inre cirkeln och med ljusare siffror i parenteser.

De huvudsakliga skillnaderna mellan Regional infrastrukturplan 2022-2033 och Regional infrastrukturplan 2018-2029 (jämförelsealternativet) är:

- Transporteffektivitet är en viktig utgångspunkt i infrastrukturplan 2022-2033, som fokuserar på funktion istället för transportslag. Tanken är att olika transportslag kompletterar varandra, och möjliggör intermodala transporter både för gods och människor. Infrastrukturplanens struktur gör att medel lättare kan kombineras från olika potter för att genomföra helhetslösningar. Det finns avsatta medel för olika delar av vägnätet vilket gör det enklare att beakta de olika geografiska förutsättningarna i åtgärdsplaneringen.
- Vissa större åtgärder har fått ändrad inriktning. Exempelvis har E20 / Rv 40 Tvärförbindelse i infrastrukturplanen 2022-2033 blivit en kollektivtrafikåtgärd, som inkluderar såväl busskörfält som cykelväg och vägåtgärder, istället för fyrfilig bilväg.
- Infrastrukturplanen 2022-2033 innehåller utökat utrymme för cykelinfrastruktur jämfört med jämförelsealternativet, samt har ett särskilt fokus på barn och ungas tillgänglighet i cykelplaneringen.
- Infrastrukturplanen 2022-2033 innehåller, till skillnad från jämförelsealternativet, vägledande principer för åtgärdsområden och potter med obundna medel (se *plandokumentet*). De vägledande principerna syftar till att se till att infrastrukturplanen går i en mer hållbar riktning.
- Infrastrukturplanen 2022-2033 strävar tydligare efter en balans mellan regionala långväga och lokala resor. Behov av åtgärder för att minska barriäreffekterna till följd av stråkåtgärder lyfts tydligare.
- Förutsättningarna för oskyddade trafikanter har fått en större tyngd i Infrastrukturplanen 2022-2033 än i jämförelsealternativet.

Hållbarhets- och miljöeffektsbedömning

Infrastrukturplanen 2022-2033:s fokus på funktion och olika trafikslags samspel medför att den i ännu större utsträckning än jämförelsealternativet bedöms medföra positiv påverkan avseende trafiksäkerhet samt olika tillgänglighetsaspekter och aktivt resande. Vidare bedöms infrastrukturplanens upplägg även bidra till att rätt typ av åtgärder väljs utifrån olika geografiska förutsättningar i en större utsträckning. Infrastrukturplanen 2022-2033 har inkluderat ett barnrättsperspektiv, bland annat genom prövning och analys av barnets bästa. Att hänsyn har tagits till barns behov av självständig mobilitet samt utsatthet i trafiken har också bidragit till infrastrukturplanens positiva påverkan avseende framförallt hållbarhetsaspekten aktivt resande och vissa av tillgänglighetsaspekterna.

Både infrastrukturplanen 2022-2033 och jämförelsealternativet innehåller större namngivna vägåtgärder. Dessas påverkan beror på hur de utformas och var de lokaliseras (det behöver inte innebära större påverkan för att det är fler större åtgärder). De större namngivna kollektivtrafikåtgärderna bedöms generellt medföra potential till positiv påverkan på de flesta hållbarhetsaspekterna, medan de större namngivna vägåtgärderna till viss del kan vara problematiska ur vissa hållbarhetsperspektiv. De bidrar visserligen till framförallt trafiksäkerhet med fokus på personbil och tung trafik och till vissa av tillgänglighetsaspekterna (främst på landsbygden och för näringslivet), men riskerar i vissa fall medföra negativ påverkan på aspekterna klimat och biologisk mångfald.

Två av de redan beslutade namngivna objekten har fått ändrad omfattning i infrastrukturplanen 2022-2033. Åtgärden på väg 168 Tjuvkil består av en cykelväg. E20 / Rv 40 Tvärförbindelse har ändrat inriktning och den utgör en kollektivtrafikåtgärd och en vägåtgärd, istället för endast en vägåtgärd (som i jämförelsealternativet). Ur hållbarhetssynpunkt (framförallt klimatsynpunkt) är det således positivt att redan beslutade åtgärder omprövas och eventuellt aktualiseras.

6 Särskilda överväganden

Under arbetet med att revidera den regionala infrastrukturplanen har det förts en hållbarhetslogg med syfte att dokumentera beslut och ställningstaganden som kan påverka hållbarheten, och för att kunna följa vad beslut längs vägen har för konsekvenser för en hållbar utveckling. De viktigaste övervägandena redovisas i punktform nedan:

- *Regionfullmäktiges* beslut 2018-01-30 om uppföljning av miljökonsekvenserna i Regional plan 2018-2029. Ledde till en miljö-PM och rekommendation att tydligare integrera miljöaspekter i planprocessen.

- Beslut om att göra en hållbarhetsbedömning som en utvidgad strategisk miljöbedömning. Samt att hållbarhetsbedömningen ska utgå från Trafikverkets målbild 2030 med ingående mål och aspekter som bedömningskriterier.

- Ställningstagande i *BHU* om inriktningsunderlag för regionala infrastrukturplanen. Föregicks av hållbarhetsbedömning av förslaget och medskick inför fortsatt process. Inriktningsunderlaget innebär en aktualisering av systemanalysen, och pekar tydligare på förbättrad snarare än ökad tillgänglighet, ökat fokus på hållbart resande i hela regionen. Den innehåller också tre nya principer för den regionala infrastrukturplanen; bidra till nationella klimatmålet, stötta utvecklingen av ett inkluderande transportsystem och bidra till nollvisionen för trafiksäkerhet.

- Tre alternativ för att bygga infrastrukturplanen tas fram samt hållbarhetsbedömning av respektive alternativ.
  1. Alternativ Flexibilitet
  2. Alternativ Större åtgärder
  3. Alternativ Intermodalitet

  De olika alternativen påverkar hållbarhetsaspekterna på olika sätt. Samtliga alternativ har potential till att bidra positiv till de flesta hållbarhetsaspekterna. Alternativ Större åtgärder innebar en risk för negativ påverkan på klimatet.

- Politiskt ställningstagande i BHU om att gå vidare med alternativ Större åtgärder och alternativ Intermodalitet, med förutsättningen att det ska ske inom inriktningsunderlagets mål. Det vill säga att val av åtgärder ska ske inom den utpekade inriktningen.

- Dialog med kommunalförbundens förbundsstyrelser. Skriftliga ställningstaganden om att beslutade objekt och beslutade brister ska genomföras.

7 Slutsatser och medskick till genomförandet

Slutsatser

I denna hållbarhetskonsekvensbeskrivning har den regionala infrastrukturplanens påverkan på tolv hållbarhetsaspekter bedömts. Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen har potential till positiv påverkan på de flesta hållbarhetsaspekterna; frisk luft, buller, trafiksäkerhet, aktivt resande, tillgänglighet för näringsliv, tillgänglighet på landsbygden, tillgänglighet i städer, grundläggande tillgänglighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Den regionala infrastrukturplanen bedöms sammantaget medföra varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald samt trygghet.

Därtill har en lagstadgad miljöeffektsbedömning gjorts för utvalda miljöaspekter. Den sammantagna miljöeffektsbedömningen visar att den regionala infrastrukturplanen inte bedöms medföra några betydande miljöeffekter (positiva eller negativa). Bedömningarna är gjorda på en övergripande nivå och för de flesta åtgärdsområdena är bedömningarna baserade på de tänkta principerna för fördelningen av medel och innehåll. En slutsats är därför att det spelar roll hur genomförandet av infrastrukturplanen sker, så att fördelningen av medel och innehåll följer inriktningen i praktiken.

Vissa namngivna vägåtgärder bedöms riskera att medföra negativ påverkan avseende hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald och i vissa fall även frisk luft.

I infrastrukturplanen bedöms det finnas möjligheter att bidra till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle. Det görs genom åtgärder som gynnar cykel, gång och kollektivtrafik och kombinationer av dessa. En majoritet av dessa åtgärder medfinansieras från berörda kommuner, vilket innebär att investeringsmedlen förstärkts med lika mycket medel. Dessa typer av åtgärder gynnar många olika gruppers resande och bidrar positivt till människors hälsa. Det behövs dock mer kunskap om effektsambanden mellan olika typer av infrastrukturåtgärder och sociala aspekter av tillgänglighet.

Infrastrukturplanen syftar till effektiva och intermodala godstransporter. Detta görs genom att förbättra möjligheterna för godstransporter med längre fordon på de mindre regionala vägarna samt bättre anslutningar till kombiterminaler och hamnar utmed större regionala vägar. Därmed kan planen på sikt bidra till godstransportens intermodalitet.

Ambitionen med hållbarhetsbedömningen har varit att integrera hållbarhetsfrågorna genom hela framtagningsprocessen. Det har lett till ett delvis ändrat arbetssätt. Fokus i transportplaneringen har flyttats från att enbart utgå från olika transportslag till att i högre grad utgå från vilket syfte och funktion olika åtgärder ska fylla. Att ge transporteffektivitet större tyngd har lett till en infrastrukturplan med sikte på ett framtida transportsystem där vi ska resa hållbart och där de olika trafikslagen kompletterar varandra. Mer medel till aktiva transportslag ger också synergieffekter i form av förbättrad folkhälsa, trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.

För att i kommande revideringsomgångar få ytterligare fokus på ett hållbart transportsystem för människor, miljö och näringsliv behöver planprocessen utvecklas kontinuerligt. Till exempel genom att från början göra en omprövning av redan beslutade åtgärder.

Uppföljning av hållbarhetsaspekter

Alla planer som miljöbedöms ska följas upp avseende på de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra. Genom uppföljningen ges möjlighet att identifiera eventuella ytterligare betydande miljöeffekter, som inte tidigare identifierats. Vidare kan det identifieras nya behov av att vidta åtgärder för att förhindra eller dämpa negativ miljöpåverkan. Den regionala infrastrukturplanen bedöms inte medföra några betydande miljöeffekter. Trots att uppföljning inte måste göras är det ändå lämpligt att under genomförandet bevaka de hållbarhetaspekter som är av störst vikt.

Genomförandet kan delas in i två delar. En del som rör prioritering av åtgärder inom potter. Den andra delen rör detaljutformningen av beslutade åtgärder. För att realisera den bedömda positiva potentialen samt att mildra de negativa effekterna på hållbarhetsaspekterna behöver genomförandet följas upp med avseende på båda dessa delar.

Medskick till genomförandet

Som beskrivits i slutsatserna har den regionala infrastrukturplanen potential till positiv påverkan på de flesta hållbarhetsaspekterna. Medskicken från HKB:n är till för att realisera potentialen och se till att det blir ett hållbart genomförande av infrastrukturplanen.

Medskick till genomförandet av infrastrukturplanen:

- Om det görs betydande ändringar i infrastrukturplanen under genomförandet så bör det genomföras hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning. Denna hållbarhetskonsekvensbeskrivning kan i så fall användas som utgångpunkt.

- Vid fördelning av medel från potterna finns möjlighet att se till att infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Det görs genom att följa de vägledande principerna för vissa åtgärdsområden (som finns i *plandokumentet*) samt inriktningsunderlagets tre utpekade fokusområden. För att säkerställa att genomförandet av infrastrukturplanen bidrar till ett transporteffektivt samhälle behöver efterlevnaden av de principerna följas upp.

- Tillgängligheten förbättras genom att välja en kombination av åtgärder, så att olika transportslag kompletterar varandra. På så sätt kan infrastrukturplanens positiva påverkan stärkas och enskilda åtgärders negativa påverkan inom vissa aspekter kan mildras.

- Målpunkter för barn och unga, så som skolor, idrottsanläggningar, lekplatser och liknande bör vara i särskilt fokus under genomförandet. Likaså bör barns och ungas delaktighet och utsatthet i trafiksystemet beaktas.

8 Referenser

IPCC (2021). AR6 Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Daterad 2021-08-07.

Länsstyrelsen Västra Götaland (2019). Regional handlingsplan för grön infrastruktur. Rapport 2019:21.

Länsstyrelsen Västra Götaland (2020). Miljömålsbedömning 2020 Västra Götaland. Rapport 2020:30.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) (2011). Barns och ungas säkerhet. Publikationsnummer MSB307.

Nationella emissionsdatabasen (2021). *Nationella emissionsdatabasen - rus (lansstyrelsen.se)*. Information inhämtad 2021-06-16.

Naturvårdsverket och Boverket, 2019. Klimatscenarier för bygg- och fastighetssektorn – Förslag på metod för bättre beslutsunderlag. En samverkansåtgärd mellan Boverket och Naturvårdsverket inom ramen för Miljömålsrådets arbete.

Naturvårdsverket (2021a). Miljöeffekter. Hämtad från: *Vägledning som stöd när miljöeffekterna ska beskrivas och värderas utifrån olika miljöaspekterna inom den specifika miljöbedömningen - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-06-08.

Naturvårdsverket (2021b). Webbsida: *Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-05-12.

Naturvårdsverket (2021c). Webbsida: *Arter och naturtyper – statusrapport i EU - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-06-16.

Naturvårdsverket (2021d). *Webbsida: Befolkning och hälsa, miljöbedömningar - Naturvårdsverket (naturvardsverket.se)*. Information inhämtad 2021-04-22.

Regeringskansliet (2018). Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi. Artikelnummer: N2018.21.

Trafikanalys (2018). Resvanor och funktionsnedsättningar – statistik ur resvaneundersökningen. Rapport 2018:16.

Trafikanalys (2019). Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Rapport 2019:3.

Trafikanalys (2021). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. Rapport 2021:6.

Trafikverket (2018a). Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller. Rapport 2018:196.

Trafikverket (2018b). Attitydundersökning. Barns skolvägar 2018. *https://www.trafikverket.se/contentassets/799dec75057b45069c9621f395ac39ee/rapport-barns-skolvagar-2018.pdf. Daterad 2018-12-14*.

Trafikverket (2019). Rapport Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030. Reviderad oktober 2019. Publikationsnummer: 2019:187.

Trafikverket (2021a). Rapport Samrådsunderlag avgränsningssamråd. Strategisk miljöbedömning av revidering av gällande nationell plan. 2021-06-01.

Trafikverket (2021b). Webbsida: Klimat - Trafikverket. Information inhämtad 2021-05-10.

Trafikverket (2021c). PM Vägtrafikens utsläpp 2020. 2021-02-04. Ärendenummer TRV 2021/21039. Hämtad från: *pm-vagtrafikens-utslapp-210224.pdf (trafikverket.se)*

Trafikverket (2021d). Webbsida: *Frisk luft - Trafikverket.* Information inhämtad 2021-04-29.

Trafikverket (2021e). Webbsida: *Aktivt resande – det ska vara enkelt och säkert att gå, cykla och åka kollektivt - Trafikverket.* Information inhämtad 2021-04-29.

Transportstyrelsen (2021a). Webbsida*: Olycksstatistik vägtrafik - Transportstyrelsen.* Information inhämtad 2021-06-16.

Transportstyrelsen (2021b). Webbsida: *Få omkomna i vägtrafiken 2020 (transportstyrelsen.se).* Information inhämtad 2021-06-16.

Västra Götalandsregionen (2016). Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland Programperiod 2017–2020 med långsiktig utblick till 2035. Antaget av regionfullmäktige 29 november 2016.

Västra Götalandsregionen (2018). Potentialstudie cykel – maj 2018.

Västra Götalandsregionen (2020a). Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. September 2020. Hämtad från: *https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/c6326f4d-e48a-4dfe-99fa-6e5b2a97072e/VGR%20Inriktningsplanering.pdf?a=false&guest=true*

Västra Götalandsregionen (2020b). Alternativgenerering för regional infrastrukturplan 2022-2033/2037. 2020-11-16.

Bilagor

Bilaga 1 – Nuläge och trender

Bakgrund

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning, i detta fall en hållbarhetskonsekvensbeskrivning, innehålla en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt samt beskrivning av befintliga miljöproblem som är relevanta för planen, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön. Beskrivningen av nuläge och trender har utökats till att omfatta även övriga hållbarhetsaspekter som ingår i hållbarhetsbedömningen.

FN:s konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen) antogs 1989 av FN:s generalförsamling och trädde i kraft som svensk lag i januari 2020 (SFS 2018:1197). Barnkonventionen syftar till att ge barn rätt att behandlas med respekt och att få komma till tals. I konventionen ingår bland annat att barnets bästa ska beaktas i alla beslut och åtgärder som rör barn. Under arbetet med den regionala planen har det gjorts en prövning och analys av barnets bästa för att säkerställa att det inkluderas i planen.

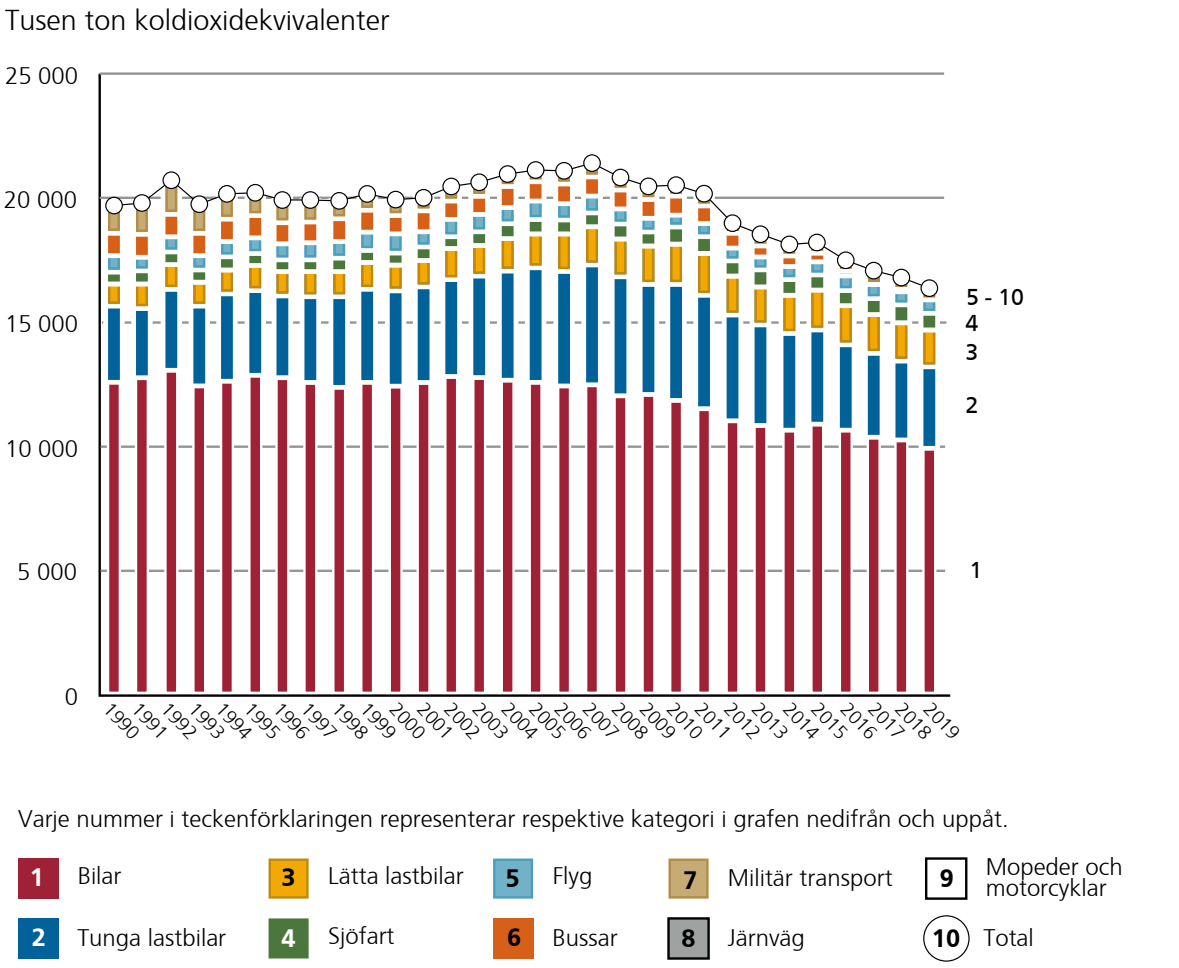
Klimat

Klimatförändringarna har gått från att vara en het fråga till en akut fråga. FN:s klimatpanel (IPCC) publicerade en ny klimatrapport i augusti 2021. I rapporten redogörs för att jordens klimat förändras snabbt, att havsnivåerna stiger och olika extremväder ökar (IPCC, 2021). Forskarna slår nu med ännu större tydlighet än tidigare fast att det är människans växthusgasutsläpp som orsakar klimatförändringarna. IPCC:s klimatrapport är på många sätt skrämmande och visar vikten av att vidta kraftfulla åtgärder. Enligt IPCC är det fortfarande möjligt att vända trenden. I så fall krävs kraftiga och omedelbara utsläppsminskningar.

Utsläpp av växthusgaser från transporter svarar för ungefär en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp (Trafikverket, 2021b). Utsläppen från inrikes transporter domineras av vägtrafiken och personbilarna står för majoriteten av vägtrafikens utsläpp, se figur 9. Utsläppen från inrikes transporter har hittills minskat med cirka 20 procent jämfört med 2010, i huvudsak beroende av inblandning av biobränsle.

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat kontinuerligt sedan de transportpolitiska målen antogs (Trafikanalys, 2021). Under pandemiåret 2020 har minskningen varit mycket påtaglig, kopplat till ett kraftigt minskat trafik- och transportarbete i flera trafikslag. Till minskningen bidrog även något minskade koldioxidutsläpp från nya bilar genom elektrifiering och energieffektivisering, vilket dock är en liten minskning i sammanhanget. Officiella siffror för år 2020 kommer att presenteras av Naturvårdsverket i slutet av år 2021.

Regeringen tydliggör att klimatomställningen ska genomsyra politiken och klimatmålet är en central utgångspunkt för den statliga infrastrukturplaneringen. Den svenska regeringen har som målsättning att Sverige ska bli en av de första fossilfria välfärdsstaterna i världen. Flyg ingår inte i målet eftersom det ingår i det europeiska handelssystemet för utsläppsrätter, EU ETS. I jämförelse med många andra delar i samhället finns det stora möjligheter till omställning.



Figur 9. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, inklusive flyg. (Bild från Naturvårdsverket, 2021b.)

Utsläppen ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört 2010 vilket enligt Trafikverket kan göras med en kombination av styrmedel och åtgärder. Digitalisering, elektrifiering och delade tjänster är exempel på viktiga verktyg för effektivisering av transportsystemet. Den regionala infrastrukturplanen är en pusselbit bland andra verktyg som ska verka för klimatmålets uppfyllelse.

I Västra Götalands län var de totala utsläppen uttryckt i koldioxidekvivalenter 10,4 miljoner ton år 2018. Länets utsläpp av växthusgaser (Nationella emissionsdatabasen, 2021) minskade med drygt 118 000 ton sedan 2014. När det gäller transporter minskade utsläppen med drygt 232 000 ton.

Västra Götalandsregionen har genom att driva och ansluta sig till satsningen Klimat 2030 ambitionen att bli fossiloberoende till 2030. Inom fokusområdet hållbara transporter beskrivs att det är viktigt med effektivare vägfordon samt ökad andel förnybar energi och elektrifiering. Det tydligaste tecknet på fortsatt effektivisering är den snabbt ökande andelen laddbara fordon bland nybilsregistreringarna. Personbilsflottan är dock stor, så påverkan på hela trafikslagets energiintensitet är ännu marginell. Antalet bensin- eller dieseldrivna personbilar i trafik är väsentligt högre nu än när de transportpolitiska målen antogs. (Trafikanalys, 2021).

Utöver detta behövs också ett arbete för att minska transportbehovet, öka transporteffektiviteten och öka användningen av kollektivtrafik för att nå klimatmålen. En förutsättning för detta är bland annat en förändrad stads- och infrastrukturplanering. Tillgängligheten behöver i större utsträckning lösas genom effektiv kollektivtrafik och förbättrade möjligheter att gå och cykla.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är variationsrikedomen bland levande organismer av alla ursprung, inklusive från bland annat landbaserade, marina och andra akvatiska ekosystem och de ekologiska komplex i vilka dessa organismer ingår; detta innefattar mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem. (Definition enligt FN:s konvention om biologisk mångfald.)

Det övergripande budskapet från den senaste statusrapporten till EU är att hälsoläget för biologisk mångfald i Sverige är dåligt och rör sig i en negativ riktning. Endast drygt 40 procent av arterna och 20 procent av naturtyperna bedöms ha gynnsam bevarandestatus. I många fall förutspås också en fortsatt försämring av tillståndet och ytterligare insatser behövs för att vända trenden. (Naturvårdsverket, 2021c)

Biologisk mångfald är en grundförutsättning för ekosystemens långsiktiga kapacitet att leverera ekosystemtjänster, vilka är en grund för vår välfärd och en hållbar samhällsutveckling (Trafikverket, 2021a).

Ett av de främsta hoten för biologisk mångfald är fragmentering av landskapet genom att barriärer för den gröna infrastrukturen skapas, det vill säga ett nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människors välbefinnande (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2019). Planering av infrastrukturen har en viktig roll för att bibehålla den gröna infrastrukturen. Redan i tidigt skede kan den gröna infrastrukturen beaktas genom att exempelvis, utforma och bibehålla artrika infrastrukturmiljöer, att möjliggöra passager för djur samt bekämpa invasiva arter som hotar artrika infrastruktur-miljöer. Infrastrukturen är också central i det kulturella landskapet som är skapat av och för människan. Enligt Trafikanalys (2021) finns ännu inte någon indikator som beskriver hur transportsystemets infrastruktur är anpassad till landskapet och naturmiljön men de uppgifter som föreligger tyder inte på att utvecklingen varit tillräcklig för att på något avgörande sätt ha förändrat tillståndet sedan målen antogs.

Enligt Västra Götalands regionala handlingsplan för grön infrastruktur (Länsstyrelsen, 2021) kan åtgärder som breddning eller viltstängsel på befintlig infrastruktur öka barriäreffekten men också minska den om nya faunapassager anläggs. Av större intresse för den gröna infrastrukturen är dock nya vägar eftersom de kan skapa nya barriärer av olika omfattning beroende på topografi.

I handlingsplanen lyfts också att påverkan på grön infrastruktur behöver ses i ett regionalt perspektiv där delar av infrastrukturen samspelar med varandra, till exempel att trafiken omfördelas om en ny väg ersätter en gammal och på så sätt minskar barriäreffekten vid befintlig väg.

Luftkvalitet

Vägtrafik är en dominerande källa till luftföroreningar, framförallt i tätorter (Trafikverket, 2021d). De luftföroreningar som är svårast att hantera och som har stor skada på luftorgan, hjärta och kärl är inandningsbara partiklar. PM2,5 är mindre partiklar och PM10 är större partiklar. De större partiklarna, PM10, bildas framförallt vid vägslitage. De mindre partiklarna, PM2,5, bildas framförallt vid förbränningsprocessen och utgör en stor del av utsläppen från bilars avgasrör.

Andra luftföroreningar vars gränsvärden är svåra att uppnå och som är skadliga för hälsan och som är indikatorer för skadliga avgasföroreningar, är kvävedioxid (NO_2). Kvävedioxid, NO_2, vilka bildas både direkt vid motorförbränning och vid oxidation av kväveoxidutsläpp (NO).

Trafikverket kartlägger områden med höga luftföroreningshalter längs med hela det statliga vägnätet, både med hjälp av beräkningar och mätningar (Trafikverket, 2021d). Norm- och miljömålsvärden för partiklar överskrids eller riskerar att överskridas lokalt i många av Sveriges tätorter, framförallt på våren när slitagepartiklar orsakade av dubbdäckens vägslitage vivlar upp från gator och vägar under torra soliga dagar.

Utsläppen av luftföroreningar från avgasröret har sjunkit rejält sedan år 1990, vilket främst beror på renare och mer effektiva fordonsmotorer. Däremot har den ökade andelen dieselfordon utan eller med dålig filterrengöring brutit den nedåtgående trenden. Kvävedioxid (NO2) har följaktligen ökat och överskrider norm- och miljömålsvärden i Sveriges tätorter. Med strängare avgaskrav enligt EURO-standarder blir däremot fordonsparken med tiden renare. (Trafikverket, 2021d). Även för partiklar överskrids eller risker norm- och miljömålsvärden att överskridas lokalt i många av Sveriges tätorter, framförallt på våren när slitagepartiklar orsakade av dubbdäckens vägslitage vivlar upp från gator och vägar under torra soliga dagar (Trafikverket, 2021d).

Etappmålet att utsläppen av växthusgaser från inrikestransporter (exklusive flyg) ska minska med 70 procent jämfört med 2010. Den utveckling som nu kan observeras sett över ett antal år räcker inte för att målet ska nås. Ytterligare initiativ och styrmedel kommer att krävas för att förändra denna bedömning. Något som ändå talar för att etappmålet kan nås är den snabba tillväxten för laddbara fordon i nybilsförsäljningen. (Trafikanalys, 2021).

I Västra Götaland har utvecklingen gått åt rätt håll under flera år vad gäller partiklar (PM 2,5 och PM10) och i dag klaras miljökvalitetsnormen (MKN) i länets tätorter. Trafiken ökar dock och på vissa trafikerade platser nås inte miljökvalitetsmålet.

Vad gäller kvävedioxid (NO_2) ligger uppmätta halter långt över miljökvalitetsmålet i trafikerade miljöer i de stora tätorterna. Under de senaste tio åren har halterna minskat i regional och urban bakgrundsluft. I trafikerade miljöer är utvecklingen mer osäker då den minskat på vissa mätplatser, men ökat på andra.

Buller

Enligt EU:s bullerdirektiv ska buller i större tätorter och vid större vägar, järnvägar och flygplatser kartläggas vart femte år och ett åtgärdsprogram tas fram. Enligt Trafikverket (Trafikverket, 2018a) exponerades 2016 cirka 1 miljon människor i Sverige för bullernivåer som överstiger 55 dB[11] från trafiken på statliga vägar med mer än 3 miljoner fordon och järnvägar med mer än 30 000 tåg. Antalet bullerutsatta har minskat under 2020 men är ändå på ungefär samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs (Trafikanalys, 2021).

För att prioritera åtgärder på längre sikt behöver hänsyn tas till samhällsutveckling, fordonsutveckling och användning av fordon (Trafikverket, 2018a). Det kan dock finnas kvar ett stort behov av bullerdämpande åtgärder (bullerskärmar eller bullervallar, förbättrad ljuddämpning i fasader och bullerskyddade uteplatser samt tystare vägbeläggningar). Inom samhällsplaneringen omfattar arbetet för att minska bullerstörningar bland annat dialog mellan Trafikverket och kommuner i tidiga planeringsskeden och planeringsstöd i form av riktlinjer, regler, inventeringar och information om miljö- och hälsoeffekter.

I Västra Götaland är miljökvalitetsmålet för God bebyggd miljö inte uppnått och kommer inte kunna nås med befintliga och beslutade styrmedel och åtgärder (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2020). I Göteborg klarar 90 procent av de boende nivåerna för att uppfylla målet för en god ljudmiljö men samtidigt nås inte målet i parker och på skolgårdar. Enligt miljömålsbedömningen kan nya åtgärder, bland annat ett regionalt bullernätverk, få positiv effekt men det finns risk att dessa inte är tillräckliga mot bakgrund av den snabba utbyggnadstakten i samhället, eller att goda intentioner inte blir verklighet. Styrmedel med negativa eller otillräckliga effekter väger tungt i helhetsbedömningen, främst kring infrastruktur och buller.

11 Riktvärde för trafikbuller utomhus vid fasad.

Trafiksäkerhet

Beslutet om Nollvisionen, som antogs av en enig riksdag 1997, har haft stor betydelse för utvecklingen och genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder inom vägtransportsystemet. Det etiska ställningstagandet i nollvisionen är att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

År 2009 beslutade regeringen om ett nytt etappmål som innebär att antalet döda ska halveras till 2020. Det innebär att antalet omkomna i trafiken årligen då inte får överstiga 220 och svårt skadade inte ska överstiga 4100 personer. Enligt Transportstyrelsens statistik för år 2020 omkom 204 personer, varav 161 var skyddade trafikanter och 43 oskyddade, och 1645 personer skadades svårt (Transportstyrelsen, 2021a). Det innebär att nollvisionens etappmål har uppnåtts men eftersom det inte går att utesluta att pandemin har bidraget till minskad trafik som har påverkat olyckstalen kommer resultatet att undersökas vidare.

Antalet trafikolyckor för fordonstrafik har minskat de senaste åren. Samma utveckling ses inte för oskyddade trafikanter. Till 2030 har ett nytt etappmål bestämts som innebär att antalet omkomna i trafiken ska halveras från 2020 fram till dess. Enligt Transportstyrelsen (Transportstyrelsen, 2021b) kräver framgång i trafiksäkerhetsarbetet insatser från alla aktörer. Större fokus behöver riktas på fallolyckor bland gående som är en trafikantgrupp som står för en stor andel av skadade i trafikmiljön, men som hittills inte ingått i uppföljningen av etappmålen.

Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken eftersom de varken har den erfarenhet och förståelse som behövs för att klara sig i trafiken. Enligt en studie (Johansson & Leden, 2009) anser barn att dålig sikt, intensiv motortrafik och hög hastighet bidrar till en farlig trafikmiljö. Barn kan även tänkas ha sämre sikt än vuxna på grund av deras längd och eftersom synen inte är fullt utvecklad bland mindre barn. Barn har svårare än vuxna att bedöma avstånd och hastigheter samt att förutse andra människors beteenden. Även hinder som parkerade bilar, träd och byggnader gör det ofta svårt för barn att få en överblick över trafiken.

Generellt sett har antalet omkomna och svårt skadade barn i trafiken i åldern 0 – 17 år minskat från 2003 fram till 2020 med vissa variationer enligt Transportstyrelsens statistik. Redan 2011 rapporterades att trafikskadorna minskat markant genom bättre trafikplanering, separata gång- och cykelbanor, säkrare bilar och bättre säkerhetsutrustning i bilarna (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), 2011). Även det faktum att barns och ungas rörelsefrihet har minskat påverkar olycksstatistiken. Antalet barn som dödas som fotgängare och cyklister har minskat med 90 procent sedan 1950-talet.

Aktivt resande

Aktivt resande omfattar gång, cykel och andra färdsätt som inkluderar fysisk rörelse, samt kollektivtrafik (Trafikverket, 2021e). I begreppet cykel inkluderas även elcykel och elscooter. Aktivt resande kan bidra till att minska klimatutsläppen, förbättra hälsan, öka tillgängligheten, gynna social inkludering och hantera trängsel i städer.

Daglig rörelse har visat sig vara av stor betydelse för bra hälsa och att förebygga ohälsa och transportsystemet har stor potential att skapa goda förutsättningar att bidra till detta genom trygga, säkra och attraktiva färdmiljöer som stimulerar till aktivt resande (Trafikverket, 2019).

Idag är det knappt två tredjedelar av Sveriges vuxna befolkning som når upp till WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet och andelen stillasittande ökar (Trafikanalys, 2021). Endast två av tio svenska ungdomar når upp till WHO:s rekommendationer om fysisk aktivitet, enligt siffror från 2016. Barn och unga som uppfyller aktivitetsrekommendationerna via aktiv transport är mycket få och ser ut att bli färre enligt uppföljning av de transportpolitiska målen (Trafikanalys, 2021). Vuxna som

uppfyller aktivitetsrekommendationerna via aktiv transport har också minskat.

Målet för aktivt resande är kopplat till målen i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram som har som övergripande mål att andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, 2021).

För att öka andelen hållbart resande i Västra Götaland har potentialen för arbets- och skolpendling med gång, cykel och elcykel för befolkningen i regionen undersökts (Västra Götalandsregionen, 2018). Enligt undersökningen kan 37 procent av de arbetande i Västra Götaland cykla till arbetet inom 30 minuter.

Tillgänglighet

Hållbarhetsaspekterna med avseende på tillgänglighet är uppdelad i olika kategorier: Tillgängligheten för näringslivet, på landsbygden, i städer, grundläggande tillgänglighet för alla grupper av människor samt tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. För enkelhetens skull redovisas tillgänglighet i ett och samma kapitel.

Tillgänglighet är ett centralt begrepp för transportsystemets funktion och kan bidra till ett Sverige som håller samman med minskade sociala klyftor, ökad jämställdhet, ekonomisk utveckling, jobbskapande och bostadsförsörjning i hela landet. (Trafikverket, 2019). För att nå dit behöver planeringen ske med en medvetenhet om olika gruppers värderingar, förutsättningar och behov. Tillgänglighet kan uppnås genom nära lokalisering, snabba transporter och virtuellt genom internet. På grund av att tillgänglighet är mycket omfattande och mångfacetterat och många gånger ett rörligt mål som ständigt behöver förbättras saknas en distinkt definition och målnivå.

En väl fungerande samhällsstruktur, där transportsystemet är en del, är grunden för tillgänglighet till bland annat jobb och bostäder i hela landet. En fungerande bostadsmarknad i hela landet är av väsentlig betydelse för att alla människor ska få tillgång till en bostad, och dagens bostadsbrist ska mötas med ett ökat bostadsbyggande. Även näringslivets konkurrenskraft bygger på tillförlitliga transporter, inom Sverige och genom länkar till resten av världen. Det ställer krav på att transportsystemet planeras med beaktande av övrig samhällsplanering på såväl lokal och regional som statlig nivå[12].

Näringsliv

Godstransporterna är i hög grad koncentrerade till ett fåtal större stråk, där de huvudsakliga stråken, oavsett avstånd eller varugrupp, är väg E4, E6, E18 och E20 (Regeringskansliet, 2018). Det betyder att det ställs höga krav på kvalitet, särskilt bärighet, på dessa stråk vilket inte uppnås överallt idag. Transporter av gods sker också via järnväg, sjöfart och flyg.

Godstransporternas tillgänglighet bedöms med en extrapolering av äldre underlag befinna sig på samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs. Detta ligger också i linje med resultaten från de mer aktuella nöjdkundundersökningarna med lokala näringsidkare, transportköpare, yrkestrafikanter på väg och lokförare (Trafikanalys, 2021).

Under 2018 och 2019 har tillgängligheten för godstransporter på väg befunnit sig på ungefär samma nivå med avseende på utbredning och konnektivitet som då de transportpolitiska målen antogs, järnväg har ökat något (Trafikanalys, 2021). Inga beräkningar utfördes för 2020. När det gäller transportsystemets tillförlitlighet visar uppföljningen att godstågstrafiken har haft en positiv utveckling med avseende på punktlighet medan totalstoppens varaktighet i vägnätet har ökat de fem sista åren men inte är högre än 2009.

För basnäringen är transportkostnaden av stor betydelse för konkurrenskraften. Långa transportavstånd och begränsningar i bärigheten på det finmaskiga vägnätet samt begränsad kapacitet och standard på delar av

12 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

järnvägsnätet påverkar konkurrenskraften negativt för en näring som är mer och mer specialiserad och verkar på en global marknad.

För skogsnäringen är tyngre transporter en avgörande faktor för konkurrenskraften medan det för långväga godstransporter generellt i första hand handlar om möjlighet till att transportera större volymer genom längre fordon. Både längre och tyngre fordon har god samhällsekonomisk nytta, med lägre klimatpåverkan och bibehållen säkerhet.

I den nationella trafikslagsövergripande planen för infrastrukturen för perioden 2018–2029 är näringslivets godstransporter ett av de områden som har prioriterats vilket innebär att åtgärder kommer att genomföras för att höja och behålla bärigheten på såväl vägsträckor som broar som i dag inte har bärighetsklass 1 standard (Regeringskansliet, 2018).

Landsbygd

För medborgare och företag etablerade i landsbygderna handlar det, till skillnad från basnäringen, i mindre utsträckning om infrastrukturens standard utan framförallt om ett bristfälligt trafikutbud med få eller inga alternativ utöver den egna bilen. Färre boende och företag verksamma i landsbygderna leder också till mindre underlag för såväl offentlig som kommersiell service.

Att det finns ett bristfälligt trafikutbud visar också en studie av sambandet personaltäthet och kollektivtrafiktäthet i olika kommuner, av vilken det framgår att ett bilinnehav och utbud av kollektivtrafik inte samvarierar vare sig positivt eller negativt i landsbygdskommuner, förutom i de avlägset belägna kommunerna (Trafikanalys, 2021).

När det gäller den lokala tillgängligheten till livsmedelsbutik, grundskola, vårdcentral och arbetsplatser med persontransporter (bil och kollektivtrafik) visar regeringens måluppföljning sammantaget att tillgängligheten befinner sig på samma nivå som då de transportpolitiska målen antogs (Trafikanalys, 2021). Måluppföljningen visar att en mindre andel av befolkningen i landsbygdskommunerna, jämfört med tätortskommuner eller kommuner nära tätorter, fortfarande bor på ett rimligt avstånd från service och arbetsplatser, särskilt i de avlägset belägna landsbygdskommunerna.

Uppföljningen visar att tillgängligheten till skolor och framför allt gymnasieskolor är väsentligt lägre i landsbygdskommuner och pendlingskommuner än i storstäder men att den ökar. Tillgängligheten med cykel till livsmedelsbutik och grundskola anses generellt vara hög, i landsbygdskommuner (dock lägre än i städer) förutom för mycket avlägset belägna landsbygdskommuner. Trenden är dock fortsatt negativ generellt mot lägre tillgänglighet till närmaste dagligvaruhandel. Tillgängligheten till vårdcentraler följer samma mönster som handeln. Den sammanvägda bedömningen är att tillgängligheten generellt för persontransporter befinner sig på samma nivå som då de transportpolitiska målen antogs.

För att kunna bo och verka i landsbygderna beskriver den parlamentariska landsbygdskommittén i sitt slutbetänkande att arbetstillfällen, välfärdstjänster, kommersiell service samt kultur är centrala faktorer för att landsbygderna ska kunna utvecklas och överleva på sikt.

Städer

Städernas förutsättningar med fortsatt befolkningstillväxt handlar i första hand om trängsel och hur en begränsad infrastruktur används på effektivaste sätt.

I de mest tätbefolkade kommungrupperna finns en negativ korrelation mellan utbud av kollektivtrafik och bilinnehav, vilket visar att högt kollektivtrafikutbud inte behöver innebära ett lägre bilinnehav. Tillgängligheten med kollektivtrafik till grundskola och gymnasium är högst i täta kommuner. Till dagligvaruhandel är tillgängligheten högst i städer, vilket också gäller livsmedelsbutiker som till skillnad från dagligvaruhandeln har ett komplett utbud året runt. Tillgängligheten till

livsmedelsbutiker har ökat något mellan 2019 och 2020. Tillgängligheten till vårdcentraler visar samma mönster.

Prioriteringar mellan olika trafikantgrupper och intressen blir därför nödvändig framöver, där mer hållbara färdsätt prioriteras och en hållbar varuförsörjning säkras. Det handlar bland annat om att fysiskt omdisponera stadens begränsade utrymme till förmån för gång-, cykel och kollektivtrafik exempelvis; att minimera gatuparkering på vissa gator för att skapa utrymme för cykelvägar samt bilfria zoner; förbättrade lastzoner utvecklas och godset samordnas bättre med färre antal leveranser; leveranser i lågtrafik eller nattetid med lågbullrande fordon; förbättrade bytespunkter i kollektivtrafiken med trygga cykelparkeringar.

Grundläggande tillgänglighet

Transportpolitiken har under lång tid haft särskilt fokus på oskyddade trafikanter, barn, äldre och funktionsnedsattas transportbehov, samt att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga i lika hög grad tillgodoser såväl kvinnors som mäns transportbehov. Grundläggande tillgänglighet innebär att alla invånare, oavsett ålder, kön, bakgrund eller ekonomi kan använda transportsystemet.

Det finns skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster. Dessa kan ses som en konsekvens av mer övergripande skillnader, som att kvinnor generellt tar en större del av det obetalda hushålls- och omsorgsarbetet medan män förvärvsarbetar i högre utsträckning (Trafikanalys, 2021). Enligt uppföljningen av de transportpolitiska målen är det tydligt att män under 2019 körde bil i större utsträckning än vad kvinnor gjorde medan kvinnor reste med bil som passagerare mer än män. Kvinnor reste fler kilometer med regional kollektivtrafik än vad män gjorde 2019.

Med de samhällsförändringar som skett de senaste åren är det nu angeläget att vidga begreppet till att omfatta andra relevanta aspekter av social hållbarhet. Med social hållbarhet menas att transportsystemet ska vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av landet oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning.

Sedan införandet av FN:s barnkonvention i svensk lag och genom den prövning och analys i arbetet med den regionala planen säkerställs att hänsyn tas till barnets bästa.

Funktionsnedsättning

Transportsystemet ska vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av regionen oavsett kön, ålder, bakgrund, socioekonomisk status eller funktionsnedsättning.

Ungefär en tredjedel av Sveriges befolkning har minst en funktionsnedsättning som påverkar deras vardag. Det kan vara personer med nedsatt rörelseförmåga, syn- eller hörselskada, nedsatt kognitiv förmåga, till exempel dyslexi, ADHD eller demens, eller personer med varaktigt nedsatt fysisk eller psykisk hälsa, till exempel kronisk värk, mag- och tarmbesvär, allergier, överkänslighet, stress, oro eller ångest. (Trafikanalys, 2019). En funktionsnedsättning kan innebära att en resenär är extra känslig för hinder av olika slag.

Uppföljning av kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning under 2019 visade på stora regionala variationer i tillgänglighetsarbetet. Storstadsregionerna lägger mer resurser och vidtar flera åtgärder än andra delar av landet. Att bo i glesbefolkade områden kan innebära dubbla tillgänglighetshinder för socio-ekonomiskt svaga grupper (Trafikanalys, 2021). Uppföljningen år 2020 visar på att coronapandemin har påverkat tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning som ofta ingår i riskgrupper. Undersökningar, statistik och forskning har visat att personer med funktionsnedsättning i högre grad upplever hinder och därför avstår från att resa kollektivt (Trafikanalys, 2019). Dessa upplevda hinder sammanfaller inte nödvändigtvis med förändringar i kollektivtrafiksystemet utan kan handla om generella barriärer, men de kan också vara av organisatorisk natur.

Resvanor beror på grad och typ av funktionsnedsättning, ålder och sysselsättning (Trafikanalys, 2018). Enligt Trafikanalys rapport tjänar kollektivtrafiken i första hand arbets- och skolresor. Personer med funktionsnedsättning nyttjar inte kollektivtrafiken i lika hög grad.

Tillgången till bil i hushållet är lägre för vuxna med funktionsnedsättningar, i synnerhet för personer med nedsatt rörelseförmåga, vilket tolkas som en indikation på för i kollektivtrafiken och att personer med funktionsnedsättningar föredrar bil (Trafikanalys, 2018).

Regelverket och ansvaret för kravställning på tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken är trafikslagsberoende och präglas av enskilda fysiska och tekniska åtgärder i infrastruktur och i fordon, till exempel fysisk utformning av hållplatser och stationer, rullstolsplatser och audiovisuell information (Trafikanalys, 2019).

Enskilda regioner har successivt tagit steget mot en mer strategisk styrning och uppföljning av tillgänglighetsinsatser, dvs. en högre grad av integration av tillgänglighetsinsatser i såväl ett verksamhetsperspektiv som ett resenärsperspektiv, som exempelvis detaljerade riktlinjer för kravställning på den upphandlade kollektivtrafiken, inklusive tillgänglighetskrav på infrastruktur och fordon, service och information, utbildning och bemötande.

Enligt Trafikanalys (2019) behövs en mer mogen målstyrning som beaktar mångfalden av tillgänglighetsbehov, tillgänglighet som en allmän kvalitetsfråga. Utan ett helhetsperspektiv på service och information kvarstår osäkerhet om resandet för alla, och i synnerhet för personer med funktionsnedsättning. Deras tillit och tilltro till kollektivtrafik som färdmedel förutsätter aktuell, relevant och korrekt information och service i ett Hela-resan-perspektiv, dörr-till-dörr, hela dygnet, hela året.

Trygghet

Trygghet är en grundläggande välfärdsfaktor i ett samhälle (Trafikverket, 2019). Trygghet tolkas olika av olika individer beroende på vilka erfarenheter vi bär med oss, var vi bor eller var vi befinner oss och vid vilken tidpunkt. Trygghet kan både vara en subjektiv känsla och vara kopplat till ett objektivt mått av risk och brottsstatistik.

Det finns tillfällen och situationer i transportsystemet när resan kan upplevas som otrygg, exempelvis att gå från busshållplatsen i mörker eller att befinna sig vid en större bytespunkt en sen kväll (Trafikverket, 2019). Bristande trygghet kan medföra att resenärer avstår från att göra en resa, vilket i så fall begränsar mobiliteten och möjligheten att ta del av aktiviteter i samhället. Trygghet är således en avgörande faktor för att skapa ett attraktivt och inkluderande samhälle som är jämställt och bidrar till god tillgänglighet för alla.

Enligt en undersökning av Trafikverket (2018b) är trenden över tid att barns skolvägar upplevs som allt mindre trygga. Anledningen till otryggheten är framförallt trafiken. Orsakerna är främst att barnet måste korsa vägar, att vägarna är vältrafikerade och att hastigheterna upplevs vara höga. Barn som åker skolskjuts har däremot en betydligt tryggare resväg till skolan. Områden som har förbättrats över tid är påstigningsplatsen för de som har skolskjuts där hållplatsfickor och väderskydd som exempelvis väntkur förekommer i allt högre utsträckning.

Bilaga 2 – Avgränsning av hållbarhetsaspekter

Tabell 14. Avgränsning av hållbarhetsaspekter.

Fokusområde Klimat		
Miljöaspekt i miljöbalken	**Avgränsning**	**Koppling till hållbarhetsaspekt i HKB:n**
Klimatpåverkan	Klimatfrågan handlar om klimatpåverkan från trafik och infrastruktur. Frågan är också relevant för hur den regionala transportinfrastrukturen kan bidra till omställning och anpassning för att uppnå klimatmålen. Klimatpåverkan definieras som påverkan från transportsystemet i form av växthusgaser och anges i enheten ton koldioxidekvivalenter (CO_2e)[13], samt hur transportsystemet passar in i ett mer transporteffektivt samhälle. Aspekten avser utsläpp från trafik samt utsläpp från transportsektorns byggande, drift och underhåll. Åtgärder som bedöms leda till ökad trafikmängd och ökade hastigheter bedöms leda till ökade utsläpp-I bedömningen inkluderas inte utsläpp från byggskedet.	**Klimat**

13 Ett mått på utsläpp av växthusgaser från olika gaser som bidrar till växthuseffekten. Koldioxidekvivalenter anger hur mycket koldioxid respektive växthusgas motsvarar för att ge samma klimateffekt.

Fokusområde Landskap		
Miljöaspekt i miljöbalken	**Avgränsning**	**Koppling till hållbarhetsaspekt i HKB:n**
Landskap Naturmiljö Kulturmiljö	Transportinfrastrukturens påverkan på fokusområdet landskap inkluderar dess natur- och kulturvärden. I det ingår att bibehålla och stärka den biologiska mångfalden för att naturen ska kunna leverera de ekosystemtjänster vi lever av. Infrastrukturen har en viktig roll för den utvecklingen, till exempel som spridningsvägar för växter eller att möjliggöra passager för djur. Infrastrukturen är också central i det kulturella landskapet som är skapat av och för människan. (Trafikverket, 2019). Det finns områden som är av särskild betydelse för att upprätthålla den biologiska mångfalden (exempelvis Natura 2000 områden och andra skyddade områden enligt 7 kap. miljöbalken) och många arter i dessa områden är beroende av spridningsvägar för ett livskraftigt bestånd. Kulturmiljöaspekten definieras här som kulturvärden i infrastrukturen såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor, samt landskapets kulturvärden. Miljöbedömningen avgränsas till att bedöma risker för påverkan och effekter på de olika aspekterna för de namngivna vägåtgärderna. För övriga åtgärdsområden blir bedömningen mer generell med utgångspunkt från ingående åtgärder. Som stöd i bedömningen används relevanta lager i verktyget Grön Infrastruktur, såsom riksintressen för natur- och kulturmiljövården, Natura 2000-områden. Miljöeffektsbedömningen avgränsas till att bedöma om det finns potential för åtgärden/åtgärdsområdet/planen att stärka den gröna infrastrukturen eller inte, om barriäreffekter för djur ökar eller minskar, hur omfattande markexploateringen är samt om exploateringen görs i skyddade, känsliga eller värdefulla områden. Hållbarhetsbedömning och miljöeffektsbedömning görs för åtgärder med känd geografisk avgränsning och platsens förutsättningar. För övriga åtgärdsområden har den geografiska placeringen inte varit känd på samma sätt, varpå bedömningen fått göras på en mer övergripande nivå, utan hänsyn till platsspecifika förutsättningar.	Biologisk mångfald

Fokusområde Hälsa och livskvalitet		
Miljöaspekt i miljöbalken	**Avgränsning**	**Koppling till hållbarhetsaspekt i HKB:n**
Hälsa	I miljöbalken anges att effekter på människors hälsa ska bedömas och sättas i samband med de andra uppräknade delarna av miljön. WHO definition lyder: ”Hälsa är ett tillstånd av fullständigt fysiskt, psykiskt och socialt välbefinnande och ej endast frånvaron av sjukdom.” En miljöbedömningsprocess ska inte bara undvika faktiska negativa konsekvenser för människors hälsa utan också främja positiva effekter. Under aspekten hälsa ingår buller och vibrationer, fysisk aktivitet och trafiksäkerhet. Det finns risk för negativa miljöeffekter från buller om boende på grund av infrastrukturplanen utsätts för buller från väg- eller järnvägstrafik med ljudnivåer överstigande de gällande riktvärdena och som riskerar påverka hälsan. Det finns potential för positiva effekter på hälsan om infrastrukturplanen medför att färre dödas och skadas allvarligt på grund av att trafiksäkerheten förbättras. Det finns också potential för positiva effekter på hälsan om infrastrukturplanen medför att det aktiva resandet ökar.	**Buller** **Aktivt resande** **Trafiksäkerhet**
Befolkning	Hälsa kan handla om alternativa lösningar som kan bidra till att det finns tillgång till bostadsnära natur, friluftsliv, goda ljudmiljöer, tillräckligt stora skolgårdar för barns utveckling, gång- och cykelvägar, frisk luft etcetera. (Naturvårdsverket, 2021d). Bedömning ska göras av konsekvenser för både enskilda människor och olika grupper i befolkningen. Exempelvis kan barn kan till exempel vara särskilt utsatta i vissa fall och i andra fall andra grupper. Aspekten bedöms endast med avseende på hållbarhetskriteriet tillgänglighet.	**Tillgänglighet** **Trygghet**
Luft	Luft definieras här som emissioner av trafikrelaterade luftföroreningar och deras påverkan på luftkvaliteten, det vill säga koncentrationen av luftföroreningar i utomhusluften. Luftföroreningar är gaser och partiklar i luften som har en negativ påverkan på människans hälsa och/eller miljön, särskilt barn är känsliga för luftföroreningar. Luftföroreningsmarkörer är emissioner av kväveoxider (NOx) och partiklar samt halter av kvävedioxid (NO_2) och partiklar (PM10). Aspekten luft bedöms både med avseende på risker och konsekvenser och hållbarhetskriteriet frisk luft.	**Luftkvalitet**

Fokusområde Hushållning av resurser		
Miljöaspekt i miljöbalken	**Avgränsning**	**Koppling till hållbarhetsaspekt i HKB:n**
Mark	Med aspekten mark avses areella näringars markanvändning som avgränsas till transportinfrastrukturens påverkan på de areella näringarna jordbruk, skogsbruk sett till dess förmåga att producera material och föda. Miljöaspekten har vid avgränsningssamrådet inte tagits upp som prioriterad att bedöma förutom där det berör aspekten biologisk mångfald.	Till viss del biologisk mångfald
Vatten	Med vatten menas här allt vatten såsom det uppträder i naturen, både grundvatten och ytvatten. Ytvatten omfattar sjöar, vattendrag och våtmarker. Avgränsas vid bedömningen till alla utpekade grundvattenförekomster, samt alla ytvatten som omfattas av vattenskyddsområde eller som innehåller allmän vattentäkt men som saknar vattenskyddsområde (VSO). Därutöver vattenförekomster med stora ekologiska värden avses utpekade ekologiskt skyddsvärda vatten. Miljöbedömningen avgränsas till att bedöma risker för påverkan och eventuella konsekvenser på de olika aspekterna för de namngivna vägåtgärderna. Samma avgränsning och bedömningsmetod som för Landskap gäller här.	Biologisk mångfald
Hushållning med naturresurser	Aspekten omfattar hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt utifrån hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken, 7 kap. miljöbalken om skydd av områden, samt annan hushållning med material, råvaror och energi. Ianspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kap. miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken. Material, massor, energi och råvaror, vilket preciseras till resursanvändning och resurseffektivitet. Ekosystemtjänster och grön infrastruktur, vilket innebär påverkan på grön infrastruktur och naturens förmåga att leverera ekosystemtjänster. Samma avgränsning och bedömningsmetod som för Landskap gäller här.	Till viss del biologisk mångfald
Jord	Aspekten jord utgörs av förekomst av antropogent förorenade områden och tillkommande föroreningar. Miljöaspekten har vid avgränsningssamrådet inte tagits upp som prioriterad att bedöma.	

Bilaga 3 – Hållbarhetslogg: Beslut och ställningstaganden

Under hela framtagningsprocessen har det förts en hållbarhetslogg med syfte att dokumentera beslut och ställningstaganden som kan påverka hållbarheten, och kunna följa vilka konsekvenser beslut längs vägen har för en hållbar utveckling. I tabellen nedan listas de beslut och ställningstaganden som har fattats såväl på tjänstepersonnivå som politisk nivå och som har betydelse för hållbarhetsbedömningen. I kolumnen till höger beskrivs de bedömda konsekvenserna.

Tabell 15. Hållbarhetslogg med beslut och konsekvensbedömning

Beslut / ställningstagande	Konsekvensbedömning
Regionfullmäktiges beslut 2018-01-30 om uppföljning av miljökonsekvenserna i Regional plan 2018-2029.	Framtagande av ett Miljö-PM 2019 med rekommendationer för integrering av miljöaspekter i planprocess. Ökad tydlighet om hur regionala planen kan bidra till klimatmålen.
Övergripande bedömning av systemanalysens målstruktur gentemot Trafikverkets målbild 2030, Tillgänglighet i ett hållbart samhälle, som är Trafikverkets tolkning av Agenda 2030.	Ökad tydlighet om de aspekter som särskilt behöver lyftas i inriktningsplaneringen.
Politiskt ställningstagande om att Systemanalysen utgör grunden för transportinfrastrukturplanering.	Istället för att göra ett helt nytt omtag behålls den tidigare systemanalysen, som togs fram före Agenda 2030 antogs. Möjlighet att genomföra mindre justeringar av systemanalysen med utgångspunkt i nationella mål och nya kunskapsunderlag. Risk för komplexa målkonflikter mellan de nya kunskapsunderlagen och systemanalysen.
Politiskt ställningstagande om en mindre revidering (komplettering) av regional plan. Beslut på nationell nivå om revidering av nationell plan saknas i detta skede.	Möjlighet att introducera ett nytt "mindset" med tydligare ramverk utifrån tidigare analyser.
Beslut om att göra en hållbarhetsbedömning som en utvidgad strategisk miljöbedömning. Och att hållbarhetsbedömningen ska utgå från Trafikverkets målbild 2030 med ingående mål och aspekter som bedömningskriterier.	Säkerställa att inriktningsunderlaget går i riktning mot hållbar utveckling och att miljöaspekterna täcks in enligt miljöbalken. Säkerställer att sociala perspektiv vävs in tydligare i planen.

Beslut / ställningstagande	Konsekvensbedömning
Utveckling av tre principer som kompletterar systemanalysen: 1. Regional infrastrukturplans klimatpåverkan ska minimeras. 2. Regional infrastrukturplan stöttar utvecklingen av ett inkluderande transportsystem där olika gruppers behov och förutsättningar beaktas och värderas i planeringen. 3. Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen med ett regionalt etappmål omräknat utifrån Västra Götalands förutsättningar.	Konkreta och tydliga principer för att tydligare styra mot ett hållbart transportsystem och nå uppsatta hållbarhetsaspekter.
Användning av begreppet "transporteffektivt samhälle" i inriktningsunderlaget.	Förhållningsätt med syftet att planen ska bidra till transporteffektivitet.
Regeringsuppdrag om revidering av nationell plan, där det framgår att hållbarhetsaspekter ska integreras genom att vid framtagandet av förslaget till fördelning av ekonomisk ram beakta sociala, miljömässiga och ekonomiska effekter.	Från att ha varit en komplettering, blir det nu en revidering av den regionala planen. Det innebär att hållbarhetsbedömningen får större betydelse.
BHU ställer sig bakom inriktningsunderlaget, som beslutas i regionstyrelsen.	Inriktningsunderlaget innebär en aktualisering av systemanalysen, som tydligare pekar på förbättrad snarare än ökad tillgänglighet, ökat fokus på hållbart resande i hela regionen. Den innehåller också tre nya principer för den regionala planen; bidra till nationella klimatmålet, stötta utvecklingen av ett inkluderande transportsystem och bidra till nollvisionen för trafiksäkerhet.
Tre alternativ för att bygga planen tas fram samt hållbarhetsbedömning av respektive alternativ. 1. Alternativ Flexibilitet 2. Alternativ Större åtgärder 3. Alternativ Intermodalitet	Tre olika sätt att bygga planen utvecklas. De olika alternativen påverkar hållbarhetsaspekterna på olika sätt. Samtliga alternativ har potential till att bidra positiv till de flesta hållbarhetsaspekterna. Alternativ Större åtgärder innebär en risk för negativ påverkan på klimatet.

Beslut / ställningstagande	Konsekvensbedömning
Politiskt ställningstagande i BHU om att gå vidare med alternativ Större åtgärder och alternativ Intermodalitet. Planen ska hålla sig inom inriktningsunderlaget.	De två alternativen kräver avvägningar för att kunna klara klimatmålet. Som beslutsunderlag finns hållbarhetsbedömning där det i medskicken synliggörs att för att planen ska ha potential att bidra till minskad klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet har valet av åtgärder stor betydelse. Större vägåtgärder innebär generellt sett större risk för ökad trafik, därmed risk för att motverka mål om minskad klimatpåverkan.
Dialog med kommunalförbundens förbundsstyrelser. Tydligt ställningstagande om att beslutade objekt och beslutade brister ska genomföras.	Många av de namngivna objekten förväntas ge positiva effekter på näringslivets tillgänglighet, tillgänglighet till arbete för de som bor på landsbygden samt förbättrad trafiksäkerhet för vägtrafiken. De riskerar dock att motverka klimatmålet genom att de i flera fall riskerar leda till ökad trafik eller ökade hastigheter.
Prövning och analys av barnens bästa.	Slutsatser utifrån barnkonventionens relevanta artiklar blir medskick till det fortsatta planbygget.
Tjänstepersonsbeslut om att med hjälp av utomstående expertis göra känslighetsanalyser av klimatberäkningarna. Samt att dessa ska kompletteras med kvalitativa bedömningar enligt SEB-metodiken.	Både SEB:arna och schablonerna bygger på den nya basprognosen, som utgår från en väldigt hög elektrifieringstakt och snabb ökning av förnybara drivmedel, vilket har ifrågasatts från flera olika håll. Känslighetsanalysen visade att oavsett beräkningsmetod ligger planen runt noll i utsläpp. Ett sätt att göra det mindre sårbart är att komplettera med en kvalitativ bedömning av om de olika åtgärdsområdena leder i riktning mot ett transporteffektivt samhälle.
Medskick utifrån hållbarhetsaspekterna: vilka åtgärder leder till respektive motverkar aspekterna.	Medskicken används i bygget av planen för att säkerställa att planen går i en hållbar riktning.
BHU ställde sig bakom utkastet till förslag till remissversion av planen med hållbarhetsbarhetsbedömning	Hållbarhetsbedömningen visade att planen inte har några betydande negativa miljöeffekter. Planen bidrar positivt till de flesta hållbarhetsaspekter och har varken positiv eller negativ påverkan på klimat, biologisk mångfald och trygghet.

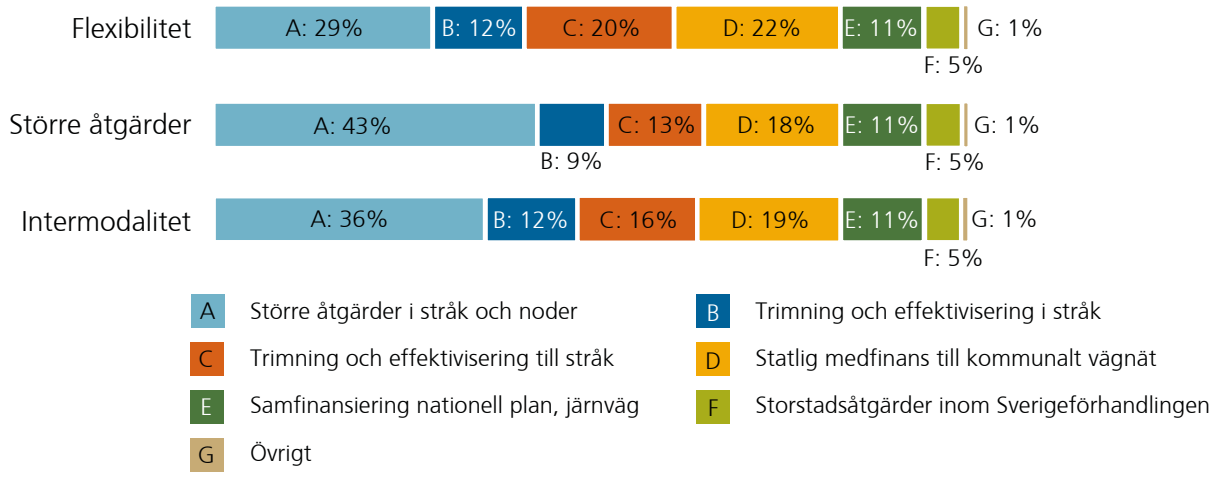
Bilaga 4 – Alternativa förslag till utformning

Tidigt i processen fanns tre alternativa förslag på utformning av infrastrukturplanen. Dessa togs fram för att undersöka olika möjligheter till utformning; alternativ *Flexibilitet*, alternativ *Större åtgärder* och alternativ *Intermodalitet*. I samband med det gjordes även en hållbarhetsbedömning av alternativen.

Den stora skillnaden mellan alternativen var hur stor andel av medlen som avsattes till större respektive mindre åtgärder, se figur 10. Även fördelningen mellan de övriga åtgärdsområdena skiljde sig åt mellan alternativen. Det fanns även olika stora satsningar på cykel, kollektivtrafik respektive mindre vägåtgärder inom åtgärdsområdena *trimning och effektivisering i stråk*, *trimning och effektivisering till stråk* samt *statlig medfinans till kommunalt vägnät*.

Alternativ *Flexibilitet* innebar ett fokus på mindre åtgärder med en god spridning över hela länet. Detta alternativ innebar att infrastrukturplanens medel genererar fler, men mindre, åtgärder och större geografisk spridning totalt sett. Särskilt prioriterat i detta alternativ var att stärka kopplingen till stråk genom åtgärder i det mindre vägnätet.

I alternativ Flexibilitet ingick inga nya större vägobjekt. Däremot ingick ökade satsningar på det mindre vägnätet, cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder samt ökade satsningar på smärre åtgärder.



Figur 10.Fördelning av medel för de tre alternativa inriktningarna för infrastrukturplanen.

Alternativ *Större åtgärder* innebär ett fokus på att åtgärda högst prioriterade brister i infrastrukturplan 2018-2029 och de åtgärdsförslag som har lyfts fram i genomförda åtgärdsvalsstudier. Alternativet gav möjlighet för nya namngivna vägåtgärder men hade bara möjlighet att åtgärda en del av de många bristerna i genomförda åtgärdsvalsstudier. Alternativet gav en mindre geografisk spridning av åtgärderna i länet.

I alternativ Större åtgärder ingick möjlighet till flera nya större vägobjekt. Därtill ingick en något ökad satsning på cykelåtgärder och kollektivtrafik. Det ingick däremot inga ökade satsningar på det mindre vägnätet och inga ökade satsningar på smärre åtgärder.

Alternativ *Intermodalitet* är var en sorts mellanvariant av ovanstående alternativ, med fokus på att stärka bytesmöjligheter för person- och godstransporter. Alternativet gav möjlighet att genomföra ett fåtal nya namngivna vägåtgärder men även många mindre åtgärder.

I alternativ Intermodalitet ingick möjlighet till något/några nya större vägobjekt. Därtill ingick ökade satsningar på kollektivtrafik och en något ökad satsning på cykelåtgärder, det mindre vägnätet och smärre åtgärder.

Hållbarhetsbedömning av alternativen och beslut om fortsatt arbete

Hållbarhetsbedömningen, som finns sammanfattad i en rapport[14], visade att de tre alternativen hade potential för positiv påverkan på de flesta aspekterna. Däremot fanns risk för negativa effekter avseende aspekterna klimat och biologisk mångfald.

Alternativ *Större åtgärder* var det alternativet med högst andel större vägobjekt och riskerade att motverka det nationella klimatmålet. *Alternativ Flexibilitet* och *Intermodalitet* möjliggjorde för bättre förutsättningar att bidra till klimatmålet, men även dessa förutsatte att åtgärder väljs som kunde ge förutsättningar för minskad klimatpåverkan.

Samtliga tre alternativ riskerade att medföra negativ påverkan på den biologiska mångfalden, till följd av markanspråk och barriäreffekter. För alternativ *Större åtgärder* bedömdes de negativa effekterna bli större än för de övriga två alternativen, men för alternativ *Flexibilitet* och *Intermodalitet* skedde markanspråken över en större geografisk yta.

Efter genomförande av hållbarhetsbedömning av alternativen ställde sig beredningen för hållbar utveckling (BHU) bakom ett förslag om att gå vidare med en fördjupning av alternativ *Större åtgärder* och alternativ *Intermodalitet* för fortsatt åtgärdsplanering till infrastrukturplanen 2022-2033. Alternativ *Flexibilitet* utgick. Regional infrastrukturplan 2022-2033 har således arbetats fram utifrån en kombination av alternativ *Större åtgärder* och *Intermodalitet*.

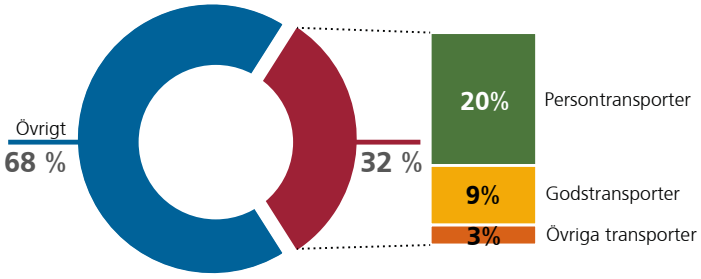
14 Rapporten återfinns i handlingarna till beredningen för hållbar utveckling 8 dec 2020. https://opengov.360online.com/Meetings/vgregion/Meetings/Details/1841560?agendaItemId=274012

Bilaga 5 – Känslighetsanalys

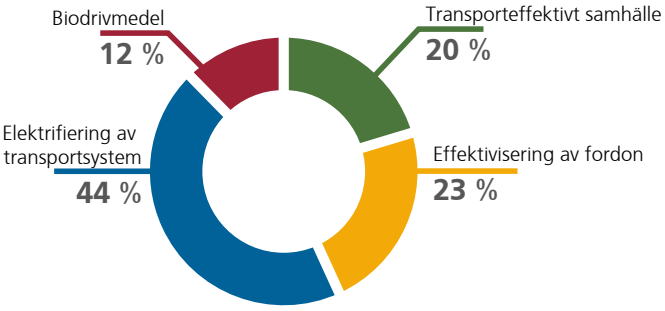
Transportsektorns bidrag till minskad klimatpåverkan

Transportsektorn står för cirka en tredjedel av de totala CO_2-utsläppen i Sverige. Persontransporter bidrar till cirka 63 procent av dessa (20 procent av totala utsläppen), se figur 11. Sverige har som mål att senast år 2030 ska utsläppen från inrikes transporter ha minskat med minst 70 procent jämfört med år 2010. Hittills har utsläppen minskat med 20 procent[15]. Inrikes flyg omfattas inte av detta mål, utan ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter. De faktorer som påverkar utsläppen är mängden fordon och mil, hur vi reser, vilka bränsletyper vi använder och fordonens energieffektivitet. Utöver det påverkar byggandet av infrastrukturen utsläppen.

Enligt det klimatpolitiska rådet[16] ska utsläppen från transporter minskas genom förnybara drivmedel, förbättrad energieffektivitet och ett transporteffektivt samhälle. Elektrifiering av transporter beräknas stå för den största andelen av minskningen, cirka 44 procent, följt av åtgärder inom ramen för effektivare transporter och fordonsteknik, cirka 23 procent. Biodrivmedel beräknas stå för 12 procent av minskningen. Utöver teknikutvecklingen beräknas åtgärder inom ramen för ett transporteffektivt samhälle stå för cirka 20 procent av utsläppsminskningen, se figur 12. Med begreppet transporteffektivt samhälle avses ”ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Samtidigt som den samlade tillgängligheten (transportnyttan) upprätthålls”. Infrastrukturplaner är en pusselbit i utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.



Figur 11. Koldioxidutsläpp från Sverige.



Figur 12.Beräknat behov av utsläppsminskning från olika insatsområden.

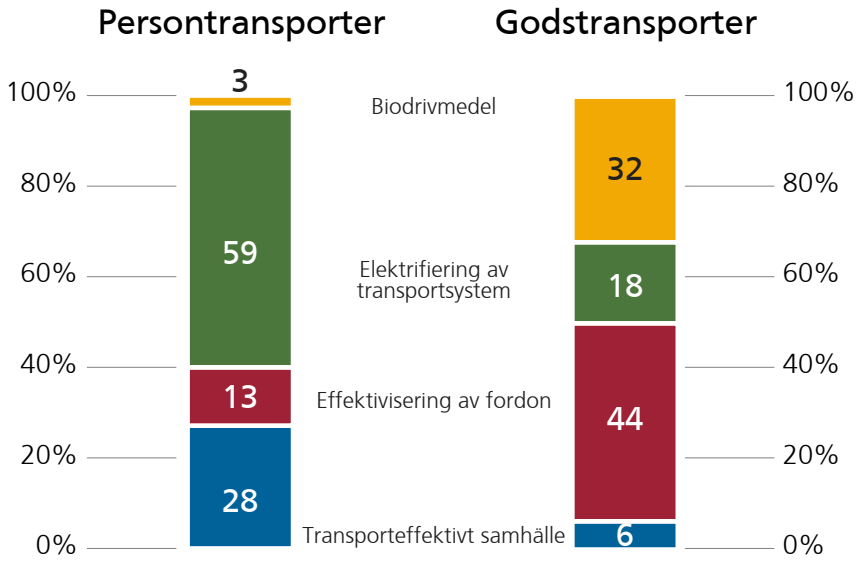
15 Fördjupad analys av den svenska klimatomställningen 2020, Naturvårdsverket. https://www.naturvardsverket.se/978-91-620-6911-7/

16 Det klimatpolitiska rådet är ett tvärvetenskapligt expertorgan med uppgift att bistå regeringen med en oberoende utvärdering av om den samlade politik som regeringen lägger fram är förenlig med klimatmålen. Rådet ska belysa effekter av beslutade och föreslagna styrmedel från ett brett samhällsperspektiv och analysera om målen, både kort- och långsiktigt, kan nås på ett sätt som ger goda förutsättningar för kostnadseffektivitet, samtidigt som hållbarhetsbegreppets tre dimensioner (ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet) beaktas. Rådet består av medlemmar med hög vetenskaplig kompetens inom miljö, miljöpolitik, ekonomi, samhällsvetenskap och beteendevetenskap.

Även om elektrifiering av fordon beräknas bidra till den största delen av utsläppsminskningen från transporter räcker det inte för att nå klimatmålet i tid, se figur 13. Utöver teknikutveckling behövs det en kombination av investeringar i transportinfrastrukturen tillsammans med styrmedel som leder till ett transporteffektivt samhälle. Åtgärder som bland annat bidrar till ökad cykling, ökad kollektivtrafik, ökad överflyttning från väg till järnväg och minskad biltrafik är av stor betydelse för klimatmålets måluppfyllelse. Gällande godstransporter beräknas effektivisering av fordon, följt av biodrivmedel, stå för den största andelen av utsläppsminskningen.

transportområdet är beroende av utvecklingen av samhället i stort, till exempel till andra prognoser om ekonomisk utveckling och befolkningstillväxt.

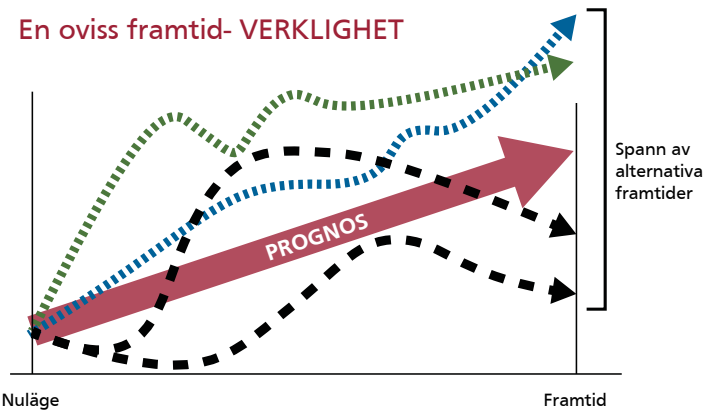
Basprognosen riskerar att leda till en tro att den prognostiserade framtiden är en verklighet. Däremot, vilket också nämns i Västra Götalandsregionens regionala utvecklingsstrategi, är framtiden förknippad med osäkerheter. Planeringen behöver därmed vara robust och kunna anpassas utifrån förutsägbara och oförutsägbara händelser i framtiden. Således finns det betydande risker med att planera utifrån en prognos. Därför är det av stor betydelse hur basprognosen tolkas och används.



Figur 13. Diagrammet redovisar hur de olika insatsområdena kan bidra till minskade utsläpp från transporter.

Prognos och känslighet

Trafikverket har regeringens uppdrag att löpande tillhandahålla prognoser för trafikutvecklingen. Trafikverkets basprognos speglar en möjlig trafikutveckling och ska utgå från beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för infrastruktur samt beakta arbetet hos andra statliga aktörer. Basprognosen pekar på en framtid som är sannolik om inga andra åtgärder vidtas i framtiden och ligger till grund för samhällsekonomiska analyser samt klimatbedömningar. Med antaganden om framtiden följer av naturliga skäl osäkerheter kopplat till prognoser. Prognoser inom



Figur 14. En prognos visar en möjlig utveckling

För att kunna skapa utrymme för en robust planering finns ett behov av att tala om osäkerheterna i basprognosen och vikten av andra möjliga framtidsbilder. Det vill säga att det inte finns en sannolik framtid utan att det finns ett spann av olika framtidsbilder, se figur 14.

I den senaste basprognosen som togs fram i juni 2020 fastslog Trafikverket att det klimatpolitiska ramverket ska betraktas som ”beslutad politik”, bland annat utifrån den så kallade Januariöverenskommelsen. Det klimatpolitiska ramverket är inte beslutat ännu, vilket ökar prognosens sårbarhet. Utifrån basprognosen konstaterar Trafikverket att Sverige når klimatmålets etappmål för transportsektorn för 2030. Detta görs genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel biodrivmedel och höjt bränslepris. Samtliga tre områden ligger utanför Trafikverkets och regionernas rådigheter gällande nationell och regional infrastrukturplan.

2020 års basprognos innehåller ett antal antaganden:

- **Påskyndad elektrifieringstakt.** År 2030 antas 60 procent av nybilsförsäljningen utgöras av laddbara fordon, och 90 procent år 2040.

- **Ökad användning av biodrivmedel.** År 2030 antas 55 procent av de fossila bränslena ersättas av biodrivmedel, och år 2040 71 procent. År 2030 behövs omkring 70 procent mer biodrivmedel än idag, men år 2040 räcker ungefär dagens volym.

- **Bränslepriserna ökar** med omkring 85 procent jämfört med idag. Det beror på en kombination av höjda bränsleskatter, merkostnader för ökad andel biodrivmedel, och ökade produktpriser (bensin, diesel och biodrivmedel exklusive skatter).

- **Ökat trafikarbete** med cirka 1,1 procent per år (30 procent till 2040).

De olika antagandena har olika kostnads-effektivitet och hållbarhetsprofil. Det finns hållbarhetsrisker med elektrifiering och biodrivmedel, men även med höjda bränslepriser. Riskerna handlar om resurseffektivitet men också om sociala och miljömässiga effekter, inte minst utanför Sverige.

Det finns osäkerheter kring utvecklingen beträffande behovet av en snabb elektrifiering. Till exempel finns farhågor om att det kan uppstå brist på viktiga ämnen, bland annat kobolt, om inte nya gruvor öppnas snabbt. Andra ämnen där efterfrågan tack vare elektrifieringen kommer att öka kraftigt är litium, mangan och nickel. En annan farhåga är att de nya gruvor som behövs kan etableras i miljöer där de orsakar lokala skador och möter lokalt motstånd. Det är omöjligt att bedöma om den förväntade exploateringsgraden av resurser till elfordon kan bli alltför hög i förhållande till framtida behov. Men det är inte osannolikt att nuvarande omsättningshastighet av vissa material är alldeles för hög för att vara uthållig i ett längre perspektiv[17]. Gällande tillgång på el verkar den största utmaningen vara att säkra elnätet och det ökande effektbehov som förväntas när befolkningen växer, stora industriprocesser som kommer att kräva mer el i kombination med elektrifieringen av transportsektorn. Till exempel anger Göteborg Energi att deras elnätskapacitet för närvarande är hårt belastad och att det är ett tydligt hinder för framtida investeringar och satsningar[18].

Ökningen av biodrivmedel enligt basprognosens antaganden innebär 70 procent mer biodrivmedel än det som används idag i transportsystemet. Att öka den svenska konsumtionen av biodrivmedel så mycket på relativt kort tid är dock inte problemfritt, eftersom det finns frågetecken om hur mycket biodrivmedel som kan produceras på ett hållbart sätt. Om denna ambitionsnivå med ökade biodrivmedel inte realiseras behöver antingen trafikarbetet minskas med cirka 30 procent genom fyrdubbling av bränslepriser eller så nås inte klimatmålet i tid.

I basprognosen antas bränslepriset öka med drygt 85 procent till 2040. Prisökningen beror på antaganden om högre bränsleskatt (2 procents årlig höjning), ökad inblandning av biodrivmedel samt ökade priser på både biobränslen och fossila bränslen. Ökade körkostnader för bilen ökar rimligtvis efterfrågan på alternativ till bilen som cykel, gång och kollektivtrafik.

Med antagandena i basprognosen beräknas biltrafiken växa med 27 procent till 2040. Tågresandet beräknas öka med drygt 50 procent i basprognosen. Det sammanlagda regionala kollektivresandet beräknas öka något långsammare än regionaltågsresandet.

För att minska riskerna med en eventuellt utebliven omfattande elektrifiering och ökat inslag av biodrivmedel samt för att inte behöva fyrdubbla bränslepriserna behöver trafikarbetets utveckling bromsas. Regional infrastrukturplan är en pusselbit som i samspel med övriga insatser i samhällsplaneringen kan bidra till ett minskat trafikarbete. En sådan minskad trafikutveckling på väg ger en ökad måluppfyllelse för aspekterna klimatpåverkan, luftkvalitet, buller, biologisk mångfald, trafiksäkerhet och aktivt resande. Enskilda infrastrukturåtgärder ger begränsade möjligheter till överflyttning från bil till kollektivtrafik, gång och cykel. Däremot har infrastrukturåtgärder i kombination med styrmedel och samhällsplanering en betydande potential att påverka överflyttningen.

Möjligheten att bidra till klimatmålet med insatser i den regionala transportinfrastrukturen är mindre vad gäller direkta utsläpp från fordon och därmed påverkan på klimat och luftkvalitet. Däremot har transportinfrastrukturen en förutsättningsskapande roll för utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.

Ovannämnda åtgärdsområden – elektrifiering, effektivisering och transporteffektivt samhälle bidrar tillsammans till att klimatmålet kan nås. Huruvida utvecklingen går i en nödvändig takt så att målen nås i tid är osäkert. Därför behövs åtgärder inom alla tre områden.

17 Hållbar elektromobilitet, IVL 2020, Nr C 552

18 https://www.goteborgenergi.se/om-oss/press/pressmeddelanden/pressmeddelande/3081371/Pressmeddelande-Elnatskapaciteten-i-Goteborgsregionen-maste-framtidssakras

Beräkning av planens CO_2-utsläpp

En regional infrastrukturplan innehåller både namngivna och ej namngivna objekt. Åtgärder av större karaktär är namngivna i planen och står för 38 procent av planens medel. Resterande medel är avsatta för åtgärder av mindre karaktär samt samfinansering av järnvägsåtgärder i nationell plan. De flesta av de mindre åtgärderna beslutas under genomförandet av planen.

De större objektens klimatutsläpp är beräknade av Trafikverket i de samhällsekonomiska beräkningar (SEB:ar) som genomförts utifrån Trafikverkets basprognos. För de mindre åtgärderna saknas i huvudsak beräkningar. Det innebär en stor rad osäkerheter som påverkar möjligheten till en detaljerad beräkning av klimatpåverkan.

För att ändå kunna få en bild av planens påverkan på klimatet används schabloner för att beräkna klimatpåverkan från de ej namngivna åtgärderna. Schablonerna bygger på ett antal antaganden och olika scenarier för bilflottans utveckling. Scenarierna och de olika schablonerna redovisas i tabell 16 samt förklaras i texten nedan. Schablonerna visar beräkningar av hur många tons ökning eller minskning av CO_2-utsläpp en miljon kronor investering ger för respektive åtgärdstyp.

För respektive scenario har olika emissionsfaktorer använts. En emissionsfaktor anger hur mycket CO_2 som släpps ut per körd kilometer per fordon. Bensindrivna bilar, dieseldrivna bilar och elfordon ingår i schablonerna och räknas för år 2030 och 2040.

För de namngivna objekten görs samlade effektbedömningar (SEB) med en omfattande analys av CO_2-utsläppen utifrån antaganden i Trafikverkets basprognos. Att räkna om utsläppen från dessa objekt utifrån andra antaganden kräver djupare och tidskrävande analyser. Därför görs bara en kvalitativ känslighetsanalys av namngivna objekt i planen.

Tabell 16. Använda schablonvärden för fem olika scenarier inklusive regional plan 2018-2029. I samtliga scenarier används beräknade värden från SEB:ar för de namngivna objekten. Se avsnitt Beskrivningar av scenarier för utförligare information.

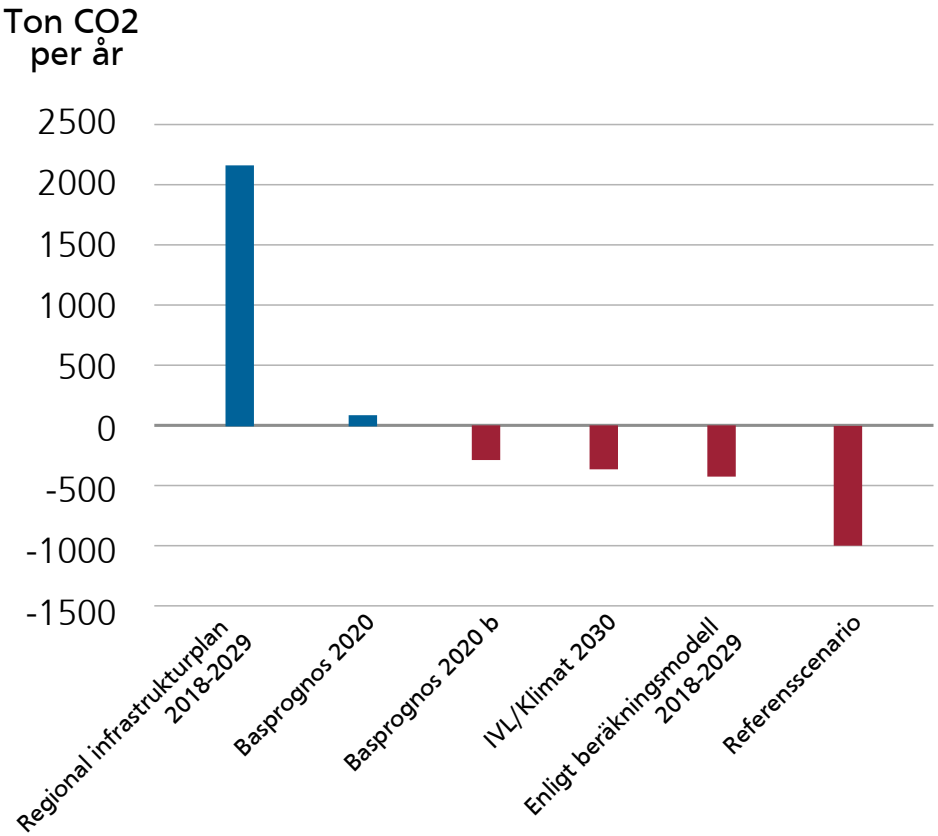
Scenario	Regional plan 2018-2029	Trafikverkets referens-scenario	Basprognos 2020	Basprognos 2020 b	Klimat 2030/IVL
År	**2030**	**2040**	**2030/2040**	**2030/2040**	**2030/2040**
Emissionsfaktor, g/km*	122	59	30/10,5	30/10,5	97
Namngivna objekt			Enligt SEB:ar*		
Mindre väg, ton CO_2/år	1,2	-	0	0	0
Kollektivtrafik, ton CO_2/år	- 0,7	- 0,5	0/- 0,1	- 0,26/- 0,1	- 0,85/- 0,22
Järnväg, ton CO_2/år	- 0,8	- 0,6	0	- 0,28/- 0,1	- 0,9/- 0,23
Cykel, ton CO_2/år	- 0,7	- 0,3	0	- 0,17/- 0,06	- 0,53/- 0,14
Trafiksäkerhet och miljö, ton CO_2/år	-	- 0,2	0	- 0,08/- 0,03	- 0,27/- 0,07
Sverige-förhandlingen (kollektivtrafik), ton CO_2/år	-	- 0,7	0	- 0,35/- 0,12	- 1,13/- 0,29

* Det tas inte fram några nya SEB:ar utifrån de alternativa emissionsfaktorerna förutom det som står i Trafikverkets basprognos.

Resultat av beräkningarna

Beräkningarna, se figur 15, visar en tydlig minskning av planens CO_2-utsläpp jämfört med regional plan 2018–2029 för år 2040, med reservation för att beräkningarna är grova och bygger på ett flertal antaganden. Samma beräkning för år 2030 innebär större utsläppsminskningar på grund av högre emissionsfaktorer.

Utsläppsminskningar till följd av infrastrukturinvesteringar möjliggörs bland annat genom att bilresor ersätts av kollektivtrafik och cykel. De framtagna schablonerna visar att ju högre emissionsfaktor som används, desto större blir utsläppsminskningen för cykel- och kollektivtrafikåtgärder resulteras av regional plan. Som tidigare nämnts, har det inte gjorts några omräkningar av SEB:ar för större objekt, eftersom det bedömts vara för resurskrävande. Däremot går det att dra slutsatsen att utsläppen från de större objekten även med en högre prognostiserad emissionsfaktor, kommer att kompenseras av ännu större utsläppsminskningar av cykel och kollektivtrafik. Det vill säga den totala summan av utsläppen kommer att vara minimal.



Figur 15. Beräknade koldioxidutsläpp för respektive scenario, ton CO_2 per år.

Beräkningarna har kompletterats med kvalitativa bedömningar

Att räkna på klimatutsläppen med hjälp av schabloner riskerar att ge en förenklad bild av hur klimatet kan påverkas av olika infrastruktursatsningar. De utgår från ett kompensatoriskt förhållningssätt som innebär att ökade utsläpp från en infrastruktursatsning i ett område kan kompenseras med åtgärder som leder till utsläppsminskningar i ett annat område samt att samtliga åtgärder inom en åtgärdskategori bedöms ha en likadan påverkan på klimatet. I schablonerna tas inte heller hänsyn till långsiktiga systemändringar till följd av infrastruktursatsningar. I hållbarhetsbedömningen har därför schablonerna använts för att ge en indikation om klimatpåverkan från åtgärder och från planen i sin helhet. Schablonberäkningarna har sedan kompletterats med kvalitativa bedömningar som visar riktningen av olika åtgärder samt huruvida de bidrar till utvecklingen av ett transporteffektivt samhälle.
Trafikverket menar att utsläppsminskningen från kollektivtrafik, gång och cykel är marginell eftersom biltrafiken står för den största andelen trafik i Sverige i förhållande till kollektivtrafik och cykel. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) pekar däremot på styrkan i kombinerade och utifrån den specifika platsen/kontexten välsammansatta åtgärdspaket, vilket kan ha en

stor potential på överflyttning från bil till kollektivtrafik och cykel. Därmed en potential till positivt bidrag till klimatet.

Beskrivningar av de olika scenarierna

De olika scenarier som finns i tabell 16 redovisas här.

Regional plan 2018–2029

I regional plan 2018–2029 användes en emissionsfaktor som låg på 122 CO2 per fordonskilometer som ligger till grund för MKB 2018–2029[19]. Utifrån det togs fram schabloner som redovisas i tabell 16.

Trafikverkets referensscenario

I Trafikverkets referensscenario med enbart beslutade styrmedel ligger emissionsfaktorn för 2040 på 59 gram per fordonskilometer i genomsnitt, enligt *Effektsamband för transportsystemet*[20]. Utifrån den emissionsfaktorn har schabloner tagits fram som redovisas i tabell 16.

Trafikverkets basprognos 2020

Emissionsfaktor för basprognos 2020 ligger på 10,5 gram per fordonskilometer för år 2040 i genomsnitt. Extrapolerat för 2030 blir värdet 30 gram per fordonskilometer. Enligt detta scenario når Sverige klimatmålet både för 2030 och 2045. I detta scenario är utsläppsminskningen från överflyttning från biltrafik till kollektivtrafik och cykel marginell. Därmed ligger schablonerna på noll. Det vill säga inga utsläppsminskningar kan åstadkommas genom investeringar i kollektivtrafik och cykelinfrastruktur.

För de namngivna objekten görs samlade effektbedömningar med utgångspunkt i basprognos 2020.

Trafikverkets basprognos samt hänsyn till överflyttningspotential - Basprognos 2020 b

Detta scenario tar hänsyn till överflyttningspotentialer från bil till kollektivtrafik och cykel. Västra Götalandsregionen har här tagit fram egna schabloner med utgångspunkt från basprognos 2020 och överflyttningspotentialen. I detta scenario ligger emissionsfaktorerna på samma nivå som basprognosen, 10,5 gram per fordonskilometer 2040 gram per fordonskilometer i genomsnitt. Extrapolerat för 2030 blir värdet 30 gram per fordonskilometer 2030. Det antas att investeringar i kollektivtrafik och cykel kunna minska CO_2 utsläpp från vägtrafiken. Utifrån den emissionsfaktorn har schabloner tagits fram som redovisas i tabell 16.

Enligt Klimat2030/IVL

För Västra Götalandsregionens beräkningar har Klimat 2030/IVL tagit fram emissionsfaktorer för bilflottan 2030 respektive 2040 med hänsyn till externa klimateffekter (sekundära klimateffekter) samt deras bedömning av utvecklingen av elbilar och biodrivmedel. IVL:s beräkningar skiljer sig främst genom att det har räknats med en lägre andel biodrivmedel till 2030 samt även så kallade well to wheel-utsläpp från biodrivmedel vilket inte finns med i Trafikverkets kalkyler.

Enligt IVL är en emissionsfaktor på 24,4 gram CO_2 per fordonskilometer mer representativ för fordonsflottan 2040. Utifrån den emissionsfaktorn har schabloner tagits fram som redovisas i tabell 16.

Beskrivning av schabloner

Här beskrivs vilka antaganden som ligger bakom schablonerna samt hur schablonerna togs fram. Beräkningarna är gjorda för ett scenario där emissionsfaktorn ligger på 10,5 gram per fordonskilometer. Beräkningar för övriga emissionsfaktorer görs enligt samma modell som redovisas här.

19 https://alfresco-offentlig.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/41b0bd5d-4281-48ad-84a3-9f6e45185e36/MKB_Regplan_Transport_VGR_2018-2029_11juni2018.pdf?a=false&guest=true. Bilaga 6.

20 https://www.trafikverket.se/contentassets/0ebc841761f74f56b31c6eba59511bca/bygg-om/kapitel-7-miljo-210401.pdf

Klimatnyttan av olika åtgärder är en komplex fråga att belysa och kan bero på många faktorer. Det är svårt att peka på en generell nytta av vissa typer av åtgärder, inte minst är det en stor skillnad på var de genomförs. Exempelvis har utbyggnad av en cykelväg längs en högtrafikerad väg mellan två närbelägna orter i regel en betydligt större effekt än utbyggnad längs en väg där få resor sker. De schablonvärden som har tagits fram i denna rapport pekar på de effekter olika åtgärder kan få på utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, det vill säga en bedömd transportmässig klimatnytta av åtgärderna. Måttet som anges är omfattningen på minskade koldioxidutsläpp per investerad miljon för åtgärderna, i syfte att kunna ge en indikation på planens totala effekt och hur klimateffektiva olika åtgärder är.

Schablonvärdena bygger på uppgifter om specifika åtgärder, resvanor, resandestatistik samt effektsamband. Exempelvis används elasticitetstal[21] från planeringshandboken Kol-TRAST, resandestatistik från Västtrafik, en resvaneundersökning (RVU) genomförd inom ramen för Västsvenska paketet och uppgifter och sammanställningar om planerade åtgärder i planen, bland annat kostnader. Beräkningsmetoden är i stort densamma för schablonerna, men typen av indata skiljer sig åt. Vidare utgår schablonerna för cykel- och mindre vägåtgärder från effekten av engenomsnittlig åtgärd, medan schablonerna för kollektivtrafik- och järnvägsåtgärder baseras på en specifik åtgärd som justerats för att motsvara en generell åtgärd i planen. Källorna för beräkningarna är bilagda i referenslistan. Utsläppsnivåerna som ligger till grund för värdena redovisas nedan.

Schablonerna innefattar inte klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll.

Schablon för cykelåtgärder

Cykelåtgärder innefattar utbyggnad av cykelvägar. Schablonen beräknas till 0,058 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan.

Antagande om fem procents överflyttning av bilresor för en genomsnittlig cykelåtgärd: Trafikverkets pekar i sin rapport Effektsamband för cykling[22] på 5-15 procent överflyttning beroende på åtgärd, varav cirka hälften beräknas komma från bilresor. Naturvårdsverket räknar med 5 procent överflyttning från biltrafik inom Klimatklivet för cykelåtgärder, vilket baseras på tidigare ansökningar. 5 procent är därmed ett rimligt antagande.

Antagande om 100 000 överflyttade kilometer per år för en genomsnittlig cykelåtgärd: Årsdygnstrafiken (ÅDT) för motorfordon på vägarna där cykelvägar spelats in till planen är i snitt runt 2 000 fordon per dygn. Medelreslängden för cykelresor är cirka 4 kilometer i Västra Götaland, enligt den RVU som genomfördes inom Västsvenska paketet år 2017, och antalet cykeldagar beräknas till 250 dagar per år, i enlighet med Naturvårdsverket.

*5 % överflyttningseffekt * 2 000 ÅDT * 4 km/resa * 250 cykeldagar = 100 000 km/år*

Beräknad effekt på minskade koldioxidutsläpp om 0,058 ton/år per investerad miljon: De cykelåtgärder som har spelats in till planen är i genomsnitt 2 kilometer långa och beräknas kosta 18 miljoner kronor styck (9 miljoner kronor per kilometer). Varje överflyttad kilometer från en bilresa beräknas ge en klimatvinst om 10,5 gram, se avsnitt om utsläppsnivåer.

*100 000 överflyttade km/år / 18 mnkr per åtgärd * 10,5 gram klimatvinst/km = 58 333 gram/år per miljon kronor = 0,058 ton/år per miljon kronor*

21 Elasticitetstalet mäter den procentuella förändringen i efterfrågan när den studerade faktorn ändras en procent. En restidselasticitet på 0,5 innebär alltså att en minskad restid på 10 procent ger ett ökat resande om 5 procent.

22 https://www.trafikverket.se/contentassets/0ebc841761f74f56b31c6eba59511bca/ovrigt/effektsamband-cykling.pdf

Schablon för kollektivtrafikåtgärder

Kollektivtrafikåtgärder innefattar exempelvis utbyggnad av bussgator och hållplatser. Beräkningen utgår ifrån en planerad bussgata i Toltorpsdalen som ligger med i planen, vilken därefter har justerats ned för att motsvara generella kollektivtrafikåtgärder i planen. Schablonen beräknas till 0,092 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan.

Antagande om sex procents överflyttning av bilresor vid byggnation av bussgata:
En studie från Trivector visar på 20 procent restidsvinst för kollektivtrafiken vid byggnation av en bussgata. Planeringshandboken Kol-TRAST anger en restidselasticitet på 0,6 för kollektivtrafik. Ungefär hälften av överflyttning till kollektivtrafik väntas komma från biltrafik.

*20 % restidsvinst * 0,6 elasticitet * 50 % överflyttning från biltrafik = 6 % överflyttningseffekt*

Antagande om 2 040 000 överflyttade kilometer per år för bussgata i Toltorpsdalen:
Linje 25 mellan Mölndal och Göteborg är huvudlinje i det berörda stråket och där genomförs merparten av kollektivtrafikresorna. Resor på linjens södra halva berörs av åtgärden, uppskattningsvis 4 miljoner resor per år (hälften av linjens totala resande). Medelreslängden i kollektivtrafiken i Göteborgsregionen är 17 kilometer och medianreslängden 8 kilometer, enligt den RVU som genomfördes inom Västsvenska paketet år 2017. Då resan sker inom stadstrafik där resorna är kortare så utgår beräkningen från halva medelreslängden, 8,5 kilometer, som ungefär motsvarar medianvärdet.

*6 % överflyttningseffekt * 4 miljoner resor * 8,5 km/resa = 2 040 000 km/år*

Beräknad effekt på minskade koldioxidutsläpp om 0,092 ton/år per investerad miljon:
Kostnaden för åtgärden beräknas till 174 miljoner kronor enligt genomförd SEB. Hälften av kollektivtrafikåtgärderna i planen beräknas ha motsvarande nytta i form av restidsvinst, den andra hälften beräknas ha halva nyttan. Åtgärder på hållplatser och bytespunkter antas inte ge lika stor effekt som åtgärder som ger konkreta restidsvinster. Antalet överflyttade kilometer multipliceras därför med 0,75 för att motsvara en generell kollektivtrafikåtgärd. Varje överflyttad kilometer från en bilresa beräknas ge en klimatvinst om 10,5 gram, se avsnitt om utsläppsnivåer.

*2 040 000 överflyttade km/år / 174 mnkr kostnad * 0,75 för generell åtgärd * 10,5 gram klimatvinst/km = 92 327 gram/år per miljon kronor = 0,092 ton/år per miljon kronor*

Schablon för järnvägsåtgärder

Järnvägsåtgärder innefattar exempelvis hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder på järnvägarna. Beräkningen utgår från de planerade plattformsförlängningarna på den södra delen av Bohusbanan, som därefter har justerats ned för att motsvara generella järnvägsåtgärder i planen. Schablonen beräknas till 0,280 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan.

Antagande om 11,25 procent överflyttning av bilresor vid plattformsförlängningar:
Med förlängda plattformar på den södra delen av Bohusbanan fördubblas fordonskapaciteten, genom att det blir möjligt att köra två tågset istället för ett. Planeringshandboken Kol-TRAST anger en väntetidselasticitet på 0,3 för kollektivtrafik. Ökad fordonskapacitet är inte synonymt med minskad väntetid, men antas i denna beräkning ge halva effekten av minskad väntetid. På grund av järnvägstrafikens långa avstånd antas 3 av 4 överflyttade resor komma från biltrafik.

*100 % kapacitetsvinst * 0,15 elasticitet * 75 % överflyttning från biltrafik = 11,25 % överflyttningseffekt*

Antagande om 3 184 000 överflyttade kilometer per år för plattformsförlängningar på södra Bohusbanan:
Resor på den södra delen av Bohusbanan berörs av åtgärden, uppskattningsvis 1,5725 miljoner resor per år (85 procent av det totala resandet på hela Bohusbanan, enligt Västtrafiks uppskattning). Medelreslängden i kollektivtrafiken i Göteborgsregionen är 17 kilometer och medianreslängden 9 kilometer, enligt den RVU som genomfördes inom Västsvenska paketet år 2017. Då resan sker med tåg där resorna är längre så utgår beräkningen från medelvärdet.

*11,25 % överflyttningseffekt * 1,5725 miljoner resor * 17 km/resa = 3 000 000 km/år*

Beräknad effekt på minskade koldioxidutsläpp om 0,098 ton/år per investerad miljon:
Kostnaden för åtgärden beräknas till 242 miljoner kronor enligt genomförd SEB. Hälften av järnvägsåtgärderna i planen beräknas ha motsvarande nytta i form av kapacitetsvinst, den andra hälften beräknas ha halva nyttan. Antalet överflyttade kilometer multipliceras därför med 0,75 för att motsvara en generell järnvägsåtgärd. Varje överflyttad kilometer från en bilresa beräknas ge en klimatvinst om 10,5 gram, se avsnitt om utsläppsnivåer.

*3 000 000 överflyttade km/år / 242 mnkr kostnad * 0,75 för generell åtgärd * 10,5 gram klimatvinst/km = 97 865 gram/år per miljon kronor = 0,098 ton/år per miljon kronor*

Schablon för mindre vägåtgärder

Mindre vägåtgärder innefattar många olika typer av åtgärder med olika effekter på restiden. En minskad restid väntas ge ökad biltrafik och omvänt. Schablonen beräknas till 0 ton/år per investerad miljon, enligt resonemanget nedan. Schablonen kompletteras med resultatet ifrån de SEB:ar som tagits fram för vissa mindre vägåtgärder.

Vissa mindre vägåtgärder väntas generera ökad biltrafik, andra minskad biltrafik och många åtgärder väntas inte ha någon påverkan på trafikmängden. En stor andel av åtgärderna är korsningsåtgärder, en del innefattar breddning/ standardhöjning av vägar och en del innefattar hastighetsanpassning (hastigheten anpassas nedåt med hänsyn till omgivande miljö för ökad trafiksäkerhet). Breddning/ standardhöjning av vägar samt vissa korsningsåtgärder ger på en systemnivå ett ökat bilresande, medan hastighetsanpassning och andra korsningsåtgärder på en systemnivå ger ett minskat bilresande.

Utifrån fördelningen av mindre vägåtgärder som genomförts de senaste åren i Västra Götaland går det inte att belägga att andelen åtgärder som ger ökat bilresande är fler än de som ger minskat bilresande, varför effekten av en generell mindre vägåtgärd bör ligga kring 0 ton/år. Med det sagt är det viktigt att följa upp vilka åtgärder som genomförs för att säkerställa en god total klimateffekt. Exempelvis kan flera mindre vägåtgärder med negativ klimateffekt sammantaget ge en betydande negativ klimatpåverkan.

För ett fåtal av de mindre vägåtgärderna har samlade effektbedömningar (SEB) tagits fram av Trafikverket. Resultatet av dessa inkluderas i bedömningen av planen.

Sammanfattning av schabloner

Tabell 17. Räkneexempel av schabloner för år 2040 och emissionsfaktor 10,5 gram per fordonskilometer.

Åtgärdsområden och potter	Schablonvärden för år 2040 Minskade koldioxidutsläpp per investerad miljon kronor	Kommentar
Större åtgärder i stråk och noder	Total effekt av SEB:ar	Total effekt av de större namngivna åtgärdernas bedömda klimatpåverkan
Cykelåtgärder Tre potter i planen	- 0,058 ton/år	Schablon för cykelåtgärder
Kollektivtrafikåtgärder Tre potter i planen	- 0,092 ton/år	Schablon för kollektivtrafikåtgärder
Mindre vägåtgärder Två potter i planen	0 ton/år + SEB:ar	Schablon för mindre vägåtgärder samt effekten utifrån de SEB:ar som finns för ett fåtal åtgärder
Trafiksäkerhet och miljöåtgärder En pott i planen	- 0,029 ton/år	Medelvärde av schablon för cykelåtgärder och mindre vägåtgärder, då åtgärderna i stor utsträckning förbättrar infrastrukturen för oskyddade trafikanter inom tätorter
Samfinansiering nationell plan, järnväg	- 0,098 ton/år	Schablon för järnvägsåtgärder
Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	-0,123 ton/år	Schablon för kollektivtrafikåtgärder * 1,33 då samtliga storstadsåtgärder bedöms ha en stor resenärsnytta
Övrigt (driftbidrag till flygplats)	Ingen beräkning	Flygtransportarbetet berörs inte av klimatmålet, därtill är det en driftåtgärd som upprätthåller snarare än genererar trafik

Bilaga 6 – Namngivna åtgärder - förändringar

Nedan anges färdigställda större namngivna åtgärder från Regional infrastrukturplan 2018-2029 samt vilka åtgärder som tillkommit i infrastrukturplan 2022-2033. Vidare anges vilka större namngivna åtgärder från infrastrukturplan 2018-2029 som i infrastrukturplanen 2022-2033 inte längre anges som större namngivna åtgärder, utan som istället anges som brister. Dessa brister kan bli aktuella att åtgärda i kommande planrevideringar.

Observera att de större namngivna åtgärder som ingick i infrastrukturplan 2018-2029 och som ligger kvar i infrastrukturplan 2022-2033 inte listas (de utgör ingen skillnad mellan planerna).

Färdigställda större namngivna åtgärder från infrastrukturplan 2018-2029:

- Väg 44 Förbifart Lidköping, etapp Lidköping - Källby
- Väg 160 Säckebäck - Varekil
- Kungälv resecentrum
- Angered resecentrum

Nya större namngivna åtgärder i infrastrukturplan 2022-2033:

- Väg 156 Förbifart Skene, Extern finansiering
- Väg 49 Varnhem-Storekullen (Falköpings kn. gräns)
- Väg 156 Backadal - Bonared
- Citybusstråk Toltorp, Mölndal, Målbild Koll2035
- Elfärja, Öckerö, hyra
- Elfärja, Marstrand

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder från infrastrukturplanen 2018-2029 som anges som brister i infrastrukturplan 2022-2033:

- Bytespunkt Hjalmar Brantingsplatsen
- Bytespunkt Mölndal
- Bytespunkt Linnéplatsen
- Resecentrum Lerum, gång- och cykelbro

Utöver ovan listade åtgärder finns det ett antal åtgärder från infrastrukturplan 2018-2029 som i olika stor omfattning har ändrat inriktning i infrastrukturplan 2022-2033. Det handlar till exempel om
E20 / Rv40, Tvärförbindelse som i infrastrukturplan 2022-2033 innefattar en större andel kollektivtrafikåtgärder än i infrastrukturplan 2018-2029 (där den är en vägåtgärd).

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

www.vgregion.se

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Maja Sallander

Tjänsteskrivelse
2021-12-22
DNR KS 256/2021

Kommunernas rapportering till Vattenmyndigheterna av genomförda åtgärder 2021

Sammanfattning

Vattenmyndigheterna tar fram åtgärdsprogram med bindande administrativa åtgärder som myndigheter och kommuner ska genomföra för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för vatten följs. Alla kommuner ska, enligt åtgärdsprogrammets första punkt, senast i februari varje år rapportera föregående års genomförande av åtgärdsprogrammet till vattenmyndigheterna. Kommuner rapporterar genom att besvara frågor via ett webbformulär.

I Herrljunga kommun har samhällsutvecklare, Maja Sallander, sammanställt kommunens svar i samråd med övriga berörda tjänstemän på miljöförvaltningen samt på Herrljunga Vatten AB. Svaren baseras på arbete genomfört under 2021. Svaren ska förankras i kommunstyrelsen för att försäkra att kommunstyrelsen står bakom de svar som lämnas in. I bifogad fil ”*Frågor till kommunerna för rapportering av genomförda åtgärder i Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2021, Herrljunga kommun*” utgör röd text förslag till svar.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2021-12-22
- Enkät med förslag till svar: ”Frågor till kommunerna för rapportering av genomförda åtgärder i Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2021, Herrljunga kommun” daterad 2021-12-22
- Missiv ”Myndigheters och kommuners rapportering till vattenmyndigheterna om genomförandet av åtgärdsprogram 2016-2021.”, daterat 2021-12-01

Förslag till beslut

Förslag till svar till rapporteringen godkänns och förvaltningen uppdras att skicka det till Vattenmyndigheterna.

Maja Sallander
Samhällsutvecklare

Expedieras till: Vattenmyndigheterna

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
Maja Sallander

Tjänsteskrivelse
2021-12-22
DNR KS 256/2021

Bakgrund

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har utsetts till vattenmyndighet för Västerhavets vattendistrikt, till vilket Herrljunga kommun hör. Vattenmyndigheterna tar fram åtgärdsprogram med bindande administrativa åtgärder som myndigheter och kommuner ska genomföra. Åtgärderna beskrivs i *Förvaltningsplan 2016-2021, Västerhavets vattendistrikt, del 4, Åtgärdsprogram 2016-2021 - Åtgärder riktade till myndigheter och kommuner samt konsekvensanalys* (utgiven av Länsstyrelsen i Västra Götaland med diarienummer 537-34925-2014, tillgänglig via www.vattenmyndigheterna.se). Alla kommuner ska, enligt åtgärdsprogrammets första punkt, senast i februari varje år rapportera föregående års genomförande av åtgärdsprogrammet till vattenmyndigheterna. Rapporteringens syfte är att säkerställa att miljökvalitetsnormerna för vatten följs. Kommuner rapporterar genom att besvara frågor via ett webbformulär. E-post med länk till webbformuläret har skickats till respektive kommuns officiella e-postbrevlåda den 1 december 2021. Svaret skall vara Vattenmyndigheten tillhanda senast den 28 februari 2022.

Enkätsvaren har sammanställts i samverkan mellan strategisk planering (Maja Sallander), Herrljunga Vatten AB (Frida Carlsson, Tord Ottergren) och miljöenheten (Elaine Larsson).

I bifogad fil ”*Frågor till kommunerna för rapportering av genomförda åtgärder i Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2021, Herrljunga kommun*” utgör röd text förslag till svar.

Ekonomisk bedömning

Rapporteringen innebär ingen tillkommande ekonomisk belastning för kommunen.

Juridisk bedömning

6 kap. 1§ förordningen (2004:660) om förvaltningen av kvaliteten på vattenmiljön anger att vattenmyndigheten ansvarar för att fastställa ett åtgärdsprogram för vattendistriktet. Åtgärdsprogrammet riktas till myndigheter och kommuner. 5 kap. 8§ miljöbalken anger att kommunerna, inom sina ansvarsområden, skall vidta de åtgärder som åtgärdsprogrammet anger (inklusive rapportering av genomfört arbete). Kommunerna ansvarar också, enligt 5 kap. 3§ miljöbalken, för att miljökvalitetsnormerna följs.

Miljökonsekvensbeskrivning

Rapporteringen är en viktig del i arbetet med att följa upp och utveckla arbetet med miljökvalitetsnormerna för vatten.

Motivering av förslag till beslut

De förslag till svar som sammanställts baseras på faktiskt genomfört arbete under 2021. Rapporteringen är obligatorisk i enlighet med åtgärdsprogrammet för Västerhavets Vattendistrikt, med hänvisning till miljöbalken.

VATTENMYNDIGHETERNA

Frågor till kommunerna för rapportering av genomförda åtgärder i Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2021

Information

Detta ärende riktar sig till kommunens förvaltningar för dricksvattenfrågor, VA-frågor, samhällsplanering samt miljötillsyn och prövning. Vattenmyndigheterna önskar ett samlat svar från kommunen.

Rapporteringen är indelad i 4 delar där:

- Del 1 handlar om miljötillsyn och riktas i huvudsak till kommunens förvaltning för miljöfrågor.
- Del 2 handlar om dricksvattenskydd och vattenuttag och riktas i huvudsak till kommunens dricksvattenproducent.
- Del 3 handlar om fysisk planering och riktas i huvudsak till kommunens förvaltning för planeringsfrågor.
- Del 4 handlar om dagvatten och vatten- och avloppsvattenplaner och riktas både till kommunens förvaltning för tekniska frågor samt förvaltningen för planeringsfrågor
- Del 5 innehåller frågor som är nya och som avser bidra till omarbetningen av återrapporteringen till nästa förvaltningscykel.

Samtliga frågor för återrapporteringen finns i webb-enkäten.

Förslag på arbetsgång:

1. Ansvarig handläggare för rapporteringen utses.
2. Ansvarig handläggare skickar ut rapporteringsfrågorna till de förvaltningar som berörs (se indelning ovan).
3. Berörda förvaltningar svarar för sin del i enkäten och skickar tillbaka till ansvarig handläggare som ser över att samtliga frågor är besvarade och skickar in svaren via webbenkät (som skickats via mejl).
4. Eventuell redovisning för kommunstyrelse. Kan göras tidigare i processen.

Bakgrund och syfte med återrapporteringen

De fem vattenmyndigheterna har beslutat om åtgärdsprogram för vattenförvaltnings-cykeln 2016–2021 samt åtgärdsprogram för nya prioriterade ämnen i ytvatten och PFAS i grundvatten 2018–2021.

Programmen riktar åtgärder till centrala myndigheter och till samtliga länsstyrelser och kommuner. Utöver att genomföra de myndighetsspecifika åtgärderna ska myndigheterna, länsstyrelserna och kommunerna årligen rapportera till de fem vattenmyndigheterna om genomförandet av åtgärderna,

den så kallade återrapporteringen. Åtgärderna till myndigheter och kommuner är likalydande i de fem programmen och därför genomförs återrapporteringen gemensamt.

Återrapporteringen omfattar de insatser som utförts i enlighet med de uppdrag som preciserats i vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2016 – 2021, med syfte att miljökvalitetsnormerna för vatten ska följas. Rapporteringen möjliggör vattenmyndigheternas bedömning av åtgärdernas effekt i relation till de miljökvalitetsnormer som ska följas. För att bättre följa framstegen i åtgärdsarbetet och för att förbättra kopplingen till effekter i miljön kommer både kvantitativa och kvalitativa underlag att behöva rapporteras in från åtgärdsmyndigheter och kommuner.

Återrapporteringen av genomförda åtgärder behövs även för att Sverige ska kunna genomföra rapporteringar av åtgärdsprogrammets genomförande till EU-kommissionen. Du hittar kommunåtgärderna på vattenmyndigheternas webbsida.

Instruktioner

Det här Word-dokumentet är framtaget som ett verktyg för dig som arbetar i en kommun där svar till återrapporteringen kan komma från flera personer. De samlade svaren ska skickas in via webbenkäten som du når via unik länk i mailutskicket till din kommun den 1 december 2021. I webbenkäten finns möjlighet att använda knappen **Spara och fortsätt senare**. Det finns även i slutet av webbenkäten möjlighet att titta på en sammanfattning av alla svaren. Denna sammanfattning kan du exportera till PDF eller skicka med e-post till vald e-postadress.

Fler instruktioner finns i webbenkäten.

Ditt svar blir en allmän handling.

Tillägg: Röd text anger förslag till svar 2021-12-22.

VATTENMYNDIGHETERNA

Har enkäten förankrats i kommunstyrelsen?

- Ja
- Nej
- Svaren på enkäten kommer förankras i efterhand

För vilken kommun svarar du på den här enkäten? *

Herrljunga kommun



Ange vilket/vilka vattendistrikt kommunen tillhör *

Bottenvikens vattendistrikt

Bottenhavets vattendistrikt

Norra Östersjöns vattendistrikt

Södra Östersjöns vattendistrikt

Västerhavets vattendistrikt

Vet ej

VATTENMYNDIGHETERNA

Del 1. Miljötillsyn (åtgärd 1, 2, 3, 4, 5c)

1. Har miljökvalitetsnormerna för vatten använts som prioritering i kommunens behovsutredning?

- I behovsutredningen är miljökvalitetsnormen för vatten en prioriteringsgrund för tillsynen
- I behovsutredningen är inte miljökvalitetsnormen för vatten en prioriteringsgrund för tillsynen
- I behovsutredningen har miljökvalitetsnormen beaktats, men inte varit en prioritering
- Kommunen har inte gjort någon behovsutredning

1.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Vi väger in miljökvalitetsnormerna i samband med behovsutredningen. Vattenförekomster som inte uppfyller god status får strängare krav när det gäller utsläpp till vatten.

1.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

2. Har miljökvalitetsnormer för vatten använts som prioritering i planering av den egeninitierade tillsynen i kommunens tillsynsplan?

- I tillsynsplanen är miljökvalitetsnormen för vatten en prioriteringsgrund för tillsynen
- I tillsynsplanen är inte miljökvalitetsnormen för vatten en prioriteringsgrund för tillsynen
- I tillsynsplanen, har miljökvalitetsnormen beaktats, men inte som en prioritering
- Kommunen har inte gjort någon behovsutredning

2.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Vi väger in miljökvalitetsnormerna i samband med tillsynsplaneringen, när vi prioriterar mellan vilken typ av tillsyn vi ska jobba med under de kommande åren.

2.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

VATTENMYNDIGHETERNA

3. Hur många tillsynsobjekt av nedanstående verksamheter har kommunen tillsyn över samt årligt tillsynsbehov och genomförd tillsyn under 2021?

Hämta uppgifterna om tillsynsbehov från kommunens behovsutredning enligt §6 miljötillsynsförordningen (2011:13).

3.1 Tillståndspliktig (B) djurhållning

Antal objekt: 0

Årligt tillsynsbehov, antal dagar:

Genomförd tillsyn, antal dagar:

3.2 Anmälningspliktig djurhållning (C), uppskattat antal

Antal objekt: 19

Årligt tillsynsbehov, antal dagar: 19

Genomförd tillsyn, antal dagar: 19

3.3 Djurhållning och/eller växtodling (U), uppskattat antal

Antal objekt: 180

Årligt tillsynsbehov, antal dagar: 18

Genomförd tillsyn, antal dagar: 0

3.4 Hästgård* uppskattat antal

**Hästgårdar med mer än 10 hästar utanför känsligt område och mer än 2 hästar i känsligt område enligt kraven på tät lagring av gödsel.*

Antal objekt: 15

Årligt tillsynsbehov, antal dagar: 1,5

Genomförd tillsyn, antal dagar: 0

3.5 Avloppsreningsanläggning >2000 pe

Antal objekt: 0

Årligt tillsynsbehov, antal dagar:

Genomförd tillsyn, antal dagar:

VATTENMYNDIGHETERNA

3.6 Avloppsreningsanläggning >200 pe

Antal objekt: 1

Årligt tillsynsbehov, antal dagar: 1

Genomförd tillsyn, antal dagar: 1

3.7 Avloppsreningsanläggning 26–200 pe, uppskattat antal

Antal objekt: 2

Årligt tillsynsbehov, antal dagar: 1

Genomförd tillsyn, antal dagar: 0

3.8 Avloppsledningsnät*

**Med avloppsledningsnät avses sådana som är allmänna enligt lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster och hörande till avloppsreningsanläggning. Verksamhetsutövare kan ha ett/flera avloppsledningsnät som leder till en/flera avloppsreningsanläggningar (se även Bilaga 1 i Naturvårdsverkets vägledning 2016:8).*

Antal objekt: 3

Årligt tillsynsbehov, antal dagar: 1

Genomförd tillsyn, antal dagar: 0

3.9 Små avlopp <25 pe, uppskattat antal

Antal objekt: 2600

Årligt tillsynsbehov, antal dagar: 130

Genomförd tillsyn, antal dagar: 100

3.10 Vattenskyddsområde allmänna*

***Under förutsättning att kommunen har tagit över tillsynen från länsstyrelsen.*

Antal objekt: 2

Årligt tillsynsbehov, antal dagar: 1

Genomförd tillsyn, antal dagar: 0

3.11 Verksamhet (åtgärd 5) Vattenskyddsområde enskilda*

**Under förutsättning att kommunen har tagit över tillsynen från länsstyrelsen.*

Antal objekt: 0

Årligt tillsynsbehov, antal dagar:

Genomförd tillsyn, antal dagar:

4. Tas hänsyn till miljökvalitetsnormer för vatten vid tillsyn av:

4.1 Jordbruksverksamheter enligt åtgärd 2?

Ja

Nej

4.1.1 Om ja, utveckla hur. Har tillsynen exempelvis medfört att åtgärder för att minska näringsläckage vidtagits?

Nästan all tillsyn fokuserar i någon mån på spridning av gödsel och lagring av gödsel.

4.1.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

4.2 Avloppsledningsnät och avloppsreningsverk enligt åtgärd 3?

Ja

Nej

4.2.1 Om ja, utveckla hur. Har tillsynen exempelvis medfört att åtgärder för att begränsa utsläppen av näringsämnen, prioriterade och särskilt förorenade ämnen vidtagits?

Föreläggande mot en cidertillverkare om att minska sina utsläpp av BOD7.

4.2.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

4.3 Enskilda avlopp enligt åtgärd 3?

Ja

Nej

4.3.1 Om ja, utveckla hur. Exempelvis, har tillsynen medfört att åtgärder för att begränsa utsläppen av kväve och fosfor vidtagits?

Herrljunga har under 2010–2019 genomfört tillsyn av nästan samtliga enskilda avlopp enligt en tioårsplan. Av de som inte levt upp till krav är majoriteten åtgärdade och de som hade tillsyn 2019 ska vara åtgärdade senast 2026. 2022 kommer tillsynen börja om enligt samma tioårsplan som gällt för perioden 2010–2019.

4.3.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

5. Tillämpar kommunen krav på hög skyddsnivå, eller högre, där det behövs för att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten?

Ja

Nej

5.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Vi använder oss sällan av hög skyddsnivå. Det är en svår bedömning eftersom avloppen i utgångsläget i princip inte har någon rening alls, därför blir en ny anläggning som uppnår normal skyddsnivå en ganska stor förbättring för miljön, som vi hoppas ska ge goda effekter över tid. Hög skyddsnivå ger i regel stora kostnader för den enskilde, ibland oproportionerligt stora i förhållande till miljönyttan.

5.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

6. Hur många större enskilda vattentäkter (som försörjer >50 personer eller producerar>10 m3/dygn) finns det totalt inom kommunen?

Ange antal, eller vet ej: 2

7. Hur många av de större enskilda vattentäkterna har någon form av skydd? (Vattenskyddsområde enligt 7 kap miljöbalken, lokala skyddsföreskrifter, annat.)
Ange antal: 0

8. Pågår/planeras arbete för att skydda enskilda vattentäkter (som försörjer >50 personer eller har ett uttag på mer än 10 m3/dygn) till exempel genom vattenskyddsområden med tillhörande föreskrifter eller genom lokala hälsoskyddsföreskrifter?
Ja
Nej

8.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:
De vattentäkter som saknar skydd tillhör livsmedelsproducerande verksamheter. Vi saknar lagstöd för att kräva att privata aktörer inrättar vattenskyddsområde, men upplyser årligen ansvariga företag om riskerna med att inte ha ett sådant skydd.

4.1.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

Miljötillsyn

9. Med avseende på PFOS i ytvatten och PFAS (summa 11) i grundvatten, har kommunen:

9.1 Påbörjat arbetet med att identifiera verksamheter och områden som bidrar till att miljökvalitetsnormen inte följs:
Ja
Nej

9.1.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:
Vi har identifierat vår enda påvisade förekomst (en villaträdgård) och tagit del av räddningstjänstens kartläggning av övningsområden.

9.1.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

9.2 Genomfört åtgärder för att begränsa fortsatt spridning av PFAS och PFOS från dessa verksamheter och områden?

Ja

Nej

9.2.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

9.2.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

9.3 Tagit fram en långsiktig plan för att stoppa eller begränsa kommande utsläpp och spridning?

Ja

Nej

9.3.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

9.3.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

9.4 Utövat tillsyn på den kommunala räddningstjänstorganisationen och ställt krav på hantering av brandskum som innehåller något av ämnena i PFAS (summa 11) så att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas?

Ja

Nej

9.4.1 Beskriv kortfattat vad som har gjorts:

Inventering av nuvarande och historiska övningsplatser. Enligt dokumentation har inget skum använts i samband med övning någon gång i Herrljunga. Det fanns en skumtank (orörd) som köptes in omkring 2010, som lämnades för destruktion oanvänd omkring år 2017.

9.4.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

10. Har kommunen verkat för att minska utsläppen av dioxiner och dioxinlika föreningar från småskalig förbränning, genom till exempel:

10.1 Informationsinsatser, till exempel om hur fastbränsleeldning kan påverka människors hälsa och miljön och vad som kan göras för att minska utsläppen av dioxiner och andra luftföroreningar?

Ja

Nej

10.2 Rådgivning som främjar lägre utsläpp av dioxiner och andra luftföroreningar?

Ja

Nej

10.3 Begränsningar för eldning av trädgårdsavfall inom detaljplanelagt och tätbebyggt område?

Ja

Nej

10.4 Erbjuda kostnadsfri borttransport av trädgårdsavfall inom detaljplanelagt och tätbebyggt område?

Ja

Nej

10.5 Verka för en omställning till värmeförsörjning som ger mindre utsläpp, till exempel centraliserade fjärrvärmesystem eller små kraftvärmeverk?
Ja
Nej

10.6 Beskriv kortfattat vad som har gjorts inom ovan frågor (10.1–10.5):
Vi har gjort brevutskick när vi fått in information om att vedeldning sker inom område med detaljplan. Lokala hälsoskyddsföreskrifter reglerar eldning av trädgårdsavfall i tätorterna. Vi erbjuder energirådgivning till både privatpersoner och företag kostnadsfritt.

Del 2. Dricksvattenskydd och vattenuttag (åtgärd 5a, 5b, 5e)

Åtgärd 5a

11. Hur många aktiva vattentäkter har kommunen huvudmannaskap för? Om kommunen saknar huvudmannaskap för vattentäkter ange 0.
Ange antal: 6

11.1 Av de vattentäkter som kommunen är huvudman för, hur många av dem har vattenskyddsområde?
Ange antal: 6

12. Hur många reservvattentäkter har kommunen huvudmannaskap för? Om kommunen saknar huvudmannaskap för vattentäkter ange 0.
Ange antal: 0

12.1 Av de reservvattentäkter som kommunen är huvudman för, hur många av dem har vattenskyddsområde?
Ange antal: 0

13. Finns utpekade framtida vattentäkter för er kommun (vattentäkten kan ligga i en annan kommun), tex i regional vattenförsörjningsplan, vattenplan eller motsvarande?
Ja
Nej

13.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:
Tre av de större vattentäkterna tillsammans med vattenverken är sammankopplade genom överföringsledningar och på så sätt fungerar de som reservvattentäkter åt varandra. Det finns möjlighet att öka kapaciteten i vardera verk.

13.2 Om ja på fråga 13, arbetar kommunen med att skydda dem?

13.3 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

14. För de vattentäkter som saknar skydd, pågår eller planeras arbete med att ta fram vattenskyddsområde?
Ja
Nej
Egen vattentäkt saknas (delas mellan flera kommuner)

14.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:
Finns inga vattentäkter med kommunalt huvudmannaskap som saknar skydd.

14.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

Åtgärd 5b

15. Hur många av kommunens befintliga vattenskyddsområden är beslutade före miljöbalkens ikraftträdande (1 januari 1999)?
Ange antal: 4

16. Med syfte att säkerställa att vattentäkter har ett erforderligt skydd, har kommunen gjort en översyn av vattenskyddsområdens föreskrifter och/eller avgränsningar för vattenskyddsområden som är beslutade före miljöbalkens ikraftträdande (1 januari 1999)?
Ja
Nej
Egen vattentäkt saknas i kommunen

16.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:
Under 2021 har konsulthjälp anlitats för att revidera det tekniska underlaget mm för ett av de gamla vattenskyddsområdena. Det är kostsamt, därav följdes inte planen med att revidera två äldre vattenskyddsområden.

16.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

17. Hur många av de befintliga vattenskyddsområdena behöver revideras för att uppnå ett tillfredsställande skydd?
Ange antal: 4

17.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:
Prioritering av de vattenskyddsområden där flest risker föreligger.

17.2 Om inte, var god kommentera:

Åtgärd 5e

18. Hur många av kommunens aktiva vattentäkter har tillstånd för vattenuttag?
Ange antal: 3

18.1 Pågår eller planeras arbete med att säkerställa tillstånd till vattenuttag för kommunens vattentäkter?
Ja
Nej

18.2 Kommentera hur ni arbetar med detta:
Det är väldigt kostsamt att söka tillstånd för vattenuttag, det är tre relativt små vattenverk som saknar vattendom. Översyn av fortsatt verksamhet planeras under år 2022.

18.3 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

VATTENMYNDIGHETERNA

Del 3. Fysisk planering (åtgärd 5d, 6)

19. Har kommunen inarbetat den regionala vattenförsörjningsplanen i översiktsplanen enligt åtgärd 5d?

Ja

Nej

Regional vattenförsörjningsplan saknas

19.1 Hur används den regionala vattenförsörjningsplanen i kommunens översikts- och detaljplanering?

	JA	NEJ
Som ett tematiskt tillägg till gällande översiktsplan		x
Som en fristående del som ger underlag till översiktsplanen		x
Som en ingående del av kommunens VA-plan		x
Som en fristående del som ger underlag till kommunens VA-plan		x
Genom en vattenöversikt		x
Genom en vattenplan		x
Annat (ange vad) (Som underlag till kommande planering)	x	

19.2 Om nej på fråga 19, kommentera gärna.

Den regionala vattenförsörjningsplanen kom i september 2021 och har därför inte hunnit implementeras och införlivas i den kommunala planeringen ännu.

20. Har kommunen genomfört en miljöbedömning av översiktsplanen där ni tagit med miljökvalitetsnormer för vatten?

Ja

Nej

20.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Översiktsplanen beslutad 2017. Sedan dess har kommunen tagit fram en VA-plan, beslutad 2019. Planen är att under 2022 se över behovet att revidera framtagen VA-plan.

20.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

21. Har kommunen tagit hänsyn till åtgärdsbehov som finns i VISS för de vattenförekomster som berörs av översiktsplanen?

Ja

Nej

21.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

I VA-plan beslutad 2019 redovisas ekologisk status för samtliga aktuella vattendrag samt en bedömning av vilka åtgärder som kan förbättra denna. VISS ligger till grund för bedömning av var allmänt VA bör införas. Just nu arbetar kommunen med att ta fram ett nytt verksamhetsområde för vatten och avlopp.

21.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

22. Har kommunen tagit hänsyn till miljökvalitetsnormerna för vatten för vattenförekomster och avrinningsområden som berörs av översiktsplanen?

Ja

Nej

22.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

De vattenförekomster där miljökvalitetsnormerna riskerar att inte uppnås anges i översiktsplan och VA-plan. I VA-planen anges åtgärdsbehov för dagvattensystemet.

22.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

23. Har kommunen gjort andra insatser kopplade till arbetet med gällande översiktsplan för att följa miljökvalitetsnormerna för vatten?

Ja

Nej

23.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Under 2019 antogs en ny VA-plan med åtgärder på kort, medellång och lång sikt. Denna gäller som ett tematiskt tillägg till ÖP.

23.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

24. Har kommunen gjort andra insatser kopplade till detaljplanearbetet för att följa miljökvalitetsnormerna för vatten?

Ja

Nej

24.1 Kommentera hur ni arbetar med detta:

Vid behov tas dagvattenutredning, med bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormer, fram för ny detaljplan. Ett nytt verksamhetsområde för vatten och avlopp är under framtagande kopplat till framtagande av ny detaljplan.

24.2 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

Del 4. Dagvatten och Vatten- och avloppsvattenplaner (åtgärd 7, 8)

25. Har kommunen en vatten- och avloppsvattenplan i enlighet med åtgärd 7?

Ja

Under framtagande

Nej

25.1 Om ja (alternativt att planen är under framtagande), har kommunen tagit hänsyn till miljökvalitetsnormer för berörda vattenförekomster vid framtagandet av vatten- och avloppsvattenplanen?

Ja

Nej

25.2 Om ja, förklara kortfattat hur:

De ligger till grund för bedömning av var allmänt VA behöver införas.

25.3 Om ja, vilken omfattning har planen?
Vattenförsörjning för hela kommunen
Endast kommunal VA-försörjning enligt lagen om allmänna vattentjänster (2006:412)
Annat:

25.4 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

26. Har kommunen en plan, strategi, policy eller liknande för hantering av dagvatten i syfte att begränsa utsläpp till vattenmiljöer? Planen kan ingå i en VA-plan eller vara fristående.
Ja
Under framtagande
Nej

26.1 Kommentera hur ni arbetar med detta samt länka till planen/strategin/policyn:
I VA-planen anges åtgärdsbehov för dagvattensystemet. Bland annat planeras en biodamm, fördröjningsmagasin och upprättande av en förnyelseplan för VA-systemet. VA-planen kan laddas ner via: http://www.herrljunga.se/bo-bygga-och-miljo/vatten-och-avlopp.html eller http://www.herrljunga.se/download/18.2bcf9bcf1740acffbf422d4/1607081702088/Va-plan%202019.pdf

26.2 Om ja, har miljökvalitetsnormer för berörda vattenförekomster beaktats vid framtagandet av dagvattenplanen/strategin/policyn?
Ja
Nej

26.3 Om ja, förklara kortfattat hur:

26.4 Om inte, vad var anledningen? (Flera svar kan anges)

- Resursbrist
- Kunskapsbrist
- Bristande vägledning
- Inte prioriterat
- Övrigt/Annat

Del 5. Extra frågor

27. Är det något utöver det som framkommit i enkäten som ni vill framföra om arbetet med vattenförvaltning i er kommun?
I och med framtagandet av ett nytt åtgärdsprogram ser vi ett eventuellt behov av att göra vissa revideringar i antagen VA-plan (inklusive åtgärder för dagvatten), en översyn är planerad till 2022. I Herrljunga kommun är huvudmannaskapet för vattenförvaltningen utlokaliserat till ett kommunalt aktiebolag, Herrljunga Vatten AB.

28. Till nästa förvaltningscykel avser vattenmyndigheterna förändra arbetet med återrapporteringen och se över frågorna i förhållande till de nya åtgärdsprogrammen. Vi vill därför gärna ha era synpunkter och idéer. Skriv gärna ner tips och idéer inför det arbetet.
En webbenkät uppdelad i flera delar, där flera olika personer kan fylla i olika delar och som kan pausas innan den sänds iväg, underlättar arbetet och minskar tidsåtgången för sammanställning. En person kan sedan förankra svaren politiskt innan svaren sänds till Vattenmyndigheterna.

28.1 Vill ni vara med i en referensgrupp för att omarbeta återrapporteringens nya frågor? Vattenmyndigheterna kommer i så fall eventuellt att kontakta er.
Ja
Nej

VATTENMYNDIGHETERNA

Länsstyrelserna

MISSIV
2021-12-01
Dnr: 537-47403-2021
Länsstyrelsen Västra Götalands län

Myndigheters och kommuners rapportering till vattenmyndigheterna om genomförandet av åtgärdsprogram 2016-2021.

Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram för 2016-2021 riktar åtgärder till 11 nationella myndigheter och samtliga länsstyrelser och kommuner. Utöver att genomföra de myndighetsspecifika åtgärderna ska myndigheter och kommuner, enligt åtgärd 1 i åtgärdsprogrammet, årligen rapportera till vattenmyndigheterna om genomförandet av sina respektive åtgärder.

Rapporteringen utgör underlag för uppföljning av genomförda åtgärder, för att bedöma huruvida fastställda miljökvalitetsnormer för vatten kommer att uppnås eller ej. Rapporteringen utgör även underlag för revideringen av vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2021-2027.

Frågorna är generellt desamma som tidigare år eftersom vi närmar oss slutet på förvaltningscykeln och vill kunna jämföra återrapporteringssvaren för 2021 med tidigare år. Årets rapportering ger genom utökade svarsalternativ möjlighet för länsstyrelser och kommuner att med egna ord beskriva eventuella begränsningar i arbetet med genomförandet av åtgärderna. Det har tillkommit två frågor där vi välkomnar tips och idéer inför kommande återrapportering samt om det är något ni önskar lyfta fram i det arbete ni genomfört inom vattenförvaltning under perioden 2016-2021.

För nationella myndigheter finns det frågor som ska besvaras och uppgifter som ska lämnas in som bilaga till detta missiv. Svaren sänds in digitalt till vattenmyndigheten.vastragotaland@lansstyrelsen.se, var vänlig ange diarienummer 537-47403-2021 i e-postmeddelandets ärendemening.

Kommuner och länsstyrelser besvarar frågor via unika webbformulär. E-post med länk till webbformuläret har skickats till den officiella e-postbrevlådan för respektive länsstyrelse och kommun den 1 december 2021. De länsstyrelser och kommuner som berörs av fler än ett vattendistrikt behöver bara lämna ett svar.

Alla svar ska vara vattenmyndigheterna tillhanda **senast den 28 februari 2022.**

Vattenmyndigheterna i samverkan genom

Peter Sandwall
Landshövding i Kalmar län
Ordförande i Vattendelegationen för Södra Östersjöns vattendistrikt

MISSIV
2021-12-01
Dnr: 537-47403-2021
Länsstyrelsen Västra Götalands län

Vid eventuella frågor kontaktas:

Frida Ramberg
Länsstyrelsen Västra Götalands län, Vattenmyndigheten för Västerhavets vattendistrikt
Tel: 010-224 42 35
E-post: frida.ramberg@lansstyrelsen.se

Marie Wennerbäck
Länsstyrelsen i Norrbottens län, Vattenmyndigheten i Bottenvikens vattendistrikt
Tel: 010-225 52 74
E-post: marie.wennerback@lansstyrelsen.se

Daniel Knutsson
Länsstyrelsen Västernorrland, Vattenmyndigheten i Bottenhavets vattendistrikt
Tel: 0611-34 92 75
E-post: daniel.knutsson@lansstyrelsen.se

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSEN
Gunnar Andersson (M)
Jessica Pehrson (C)
Mats Palm (S)

Presidieskrivelse
2022-01-10
DNR KS 159/2021 101

Rapport från Herrljungabostäder gällande uppdrag att genomföra nybyggnation av 64 lägenheter

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade genom KF § 82/2020-06-16 att ge Herrljungabostäder i uppdrag att genomföra nybyggnation av 64 lägenheter. Enligt beslutet ska 32 lägenheter aktiveras senast 2022-06-30, 16 lägenheter ska aktiveras senast 2025-01-01 och slutligen ska 16 lägenheter aktiveras senast 2028-01-01. Kommunfullmäktige begärde genom KF § 115/2021-09-20 en rapport från Herrljungabostäder AB gällande hur arbetet med uppdraget fortlöper.

Herrljungabostäder inkom 2021-12-13 med en rapport i enlighet med kommunfullmäktiges beslut. I rapporten beskriver Herrljungabostäder vilka aktiviteter som har genomförts samt vilka aktiviteter som är pågående i förhållande till det uppdrag som kommunfullmäktige gav 2020-06-16. Rapporten avslutas med en frågeställning om huruvida uppdraget kvarstår i sin ursprungliga form givet de nya förutsättningar som Herrljungabostäder beskriver i sin rapport. Då inget nytt beslut har fattats av kommunfullmäktige avseende uppdraget till Herrljungabostäder gäller det beslut som fattades 2020-06-16.

Kommunstyrelsens presidie föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att godkänna rapporten och sända ett antal frågor till Herrljungabostäder för besvarande:

- Hur ser planerna ut för byggnation utanför Herrljunga tätort och hur har den bedömningen gjorts?
- Hur långtgående är planerna för byggnation på Tornvägen i Ljung utifrån det som uppges i rapporten?
- På vilket underlag och analys baserar Herrljungabostäder bedömningen att uppdraget borde förändras? Vad tycker styrelsen och bolaget hade varit ett uppdrag anpassat till de nya omständigheterna?

Beslutsunderlag

Presidieskrivelse i ärendet daterad 2022-01-10
Rapport från Herrljungabostäder inkommen 2021-12-13
Kommunfullmäktige § 115/2021-09-20
Kommunfullmäktige § 82/2020-06-16

HERRLJUNGA KOMMUN

KOMMUNSTYRELSEN
Gunnar Andersson (M)
Jessica Pehrson (C)
Mats Palm (S)

Presidieskrivelse
2022-01-10
DNR KS 159/2021 101

Presidiets förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att

- Godkänna rapporten.
- Uppdra åt Herrljungabostäder AB att återkomma med svar till kommunfullmäktige i februari på de frågor som ställts i sammanfattningen enligt ovan

Gunnar Andersson (M) Ordförande kommunstyrelsen	Jessica Pehrson (C) 1:e vice ordförande kommunstyrelsen	Mats Palm (S) 2:e vice ordförande kommunstyrelsen

Expedieras till: Kommunfullmäktige, Herrljungabostäder AB

HERBO

HERRLJUNGA KOMMUN
Kommunstyrelsen
2021 -12- 13
Dnr 159/2021 Beteckning 101

2021-12-10

Svar på begäran om rapportering till Kommunfullmäktige från Herrljungabostäder gällande uppdrag att genomföra nybyggnation av 64 lägenheter

"Kommunfullmäktige beslutade genom KF § 64/2020-06-16 att ge Herrljungabostäder i uppdrag att genomföra nybyggnation av 64 lägenheter. Enligt beslutet ska 32 lägenheter aktiveras senast 2022-06-30, 16 lägenheter ska aktiveras senast 2025-01 -01 och slutligen ska 16 lägenheter aktiveras senast 2028-01-01."

Följande aktiviteter har genomförts alternativt pågår.

Storgatan 20 – F.D. Postens lokaler
Ombyggnation från lokaler till lägenheter har genomförts under 2020.
Antal lägenheter: 6
Inflyttning: januari 2021

Armaturvägen Annelund – nedbrunnen fastighet
De nedbrunna lägenheterna har återuppbyggts under 2021.
Antal lägenheter: 4
Inflyttning: december 2021

Kv. Slöjdaren – TB-huset
Socialförvaltningens f d lokaler. Efter önskemål från Tekniska kontoret att lämna hyreskontraktet i förtid började vi i under våren 2021 projektera för lägenheter i lokalerna. Ombyggnation påbörjades i oktober månad.
Antal lägenheter: 7
Gemensamhetslokal: 1
Beräknad inflyttning: mars 2022.

Vindsvåning i TB-huset
Lägenheter på vinden började vi projektera hösten 2020 men avbröt det för att koncentrera oss på ombyggnation av socialförvaltningens lokaler. Vi går vidare med arbetet så snart tid finns.

Upphandling av Ramavtal för Villor, parhus, kedjehus och radhus.
Herbo arbetar med ett underlag för upphandling av ett Ramavtal för bostäder som skall kunna kombineras i olika utförande för att byggas inom Herrljunga Kommun. Till exempel på Tornvägen i Ljung.

Trygghetsboende i centrala Herrljunga
Sedan våren 2020 har vi planerat för att bygga ett trygghetsboende i centrala Herrljunga.
Vi genomförde marknadsundersökningar, en för trygghetsboende och en för ordinära hyresgäster och de svar vi fick stärkte oss i arbetet med planerna för ett trygghetsboende. Styrelsen genomförde under hösten 2020 två strategidagar med byggnation på agendan.
Styrelsen gav ordförande i uppdrag att i projektform bistå VD med att ta fram underlag inför beslut om byggnation. Vi inhämtade andra kommuners erfarenheter av liknande projekt och tog del av

Sveriges Allmännyttas kompetens. Vi förde dialog med socialförvaltningen och socialnämnden om våra planer. Vi kommunicerade med pensionärsföreningarna för att identifiera deras behov och önskemål. Platsen som var mest lämplig var kvarteret Lyckan. Vi påbörjade projektering av huset i samarbete med en avtalspartner där vi har avropsrätt och inväntade kommunens markanvisningstävling för tomten. I april lämnade vi in vårt anbud på ett hus för trygghetsboende med 23 lägenheter, gemensamhetslokal och vinterträdgård. I juli fick vi besked om att tomten tilldelats annan aktör. Därmed hade vi ingen mark att bygga huset på.

Kvarteret Tallen är i dagsläget den enda byggklara tomten med närhet till service, i centrala Herrljunga. Den ligger vid Hemköps parkering och rymmer inte mycket mer än en huskropp. I anslutning till ett boende för seniorer behöver det finnas utemiljöer med gröna ytor och flera gemensamhetsutrymmen. Ambitionen är att få till ett boende som verkligen är attraktivt och har många mervärden.

Styrelsen för Herrljungaborstäder AB beslutade på styrelsemöte 2021-08-31 att tillskriva kommunen med en förfrågan om direktanvisning av mark för projektet.

Enligt uppdraget från Kommunfullmäktige ska vi senast 2022-06-30 ha genomfört nybyggnation av 32 lägenheter.
2021 har vi byggt 10 lägenheter inklusive de fyra i den nedbrunna fastigheten i Annelund.
2022 kommer vi att ha 7 lägenheter inflyttningsklara i TB-huset.
2022-06-30 kommer vi att ha färdigställt 17 lägenheter av de 32 i uppdraget. = minus 15 lägenheter.

Herbos projektering av 23 lägenheter är i det stadiet att det nu återstår att lösa markfrågan för en snar byggstart med en förväntad färdigställandetid om ca 12 månader.

Men förutsättningarna har ändrats sedan uppdraget gavs. Enligt information från kommunens plan- och byggenhet kommer ett flertal aktörer att påbörja byggnation av sammanlagt ca 100 stycken lägenheter i kommunen under de kommande två åren.
Däribland finns även förfrågningar för upplåtelseformen trygghetsboende.

Vår ambition är att bygga ett trygghetsboende med 23 lägenheter enligt det uppdrag vi fått av kommunfullmäktige. Men med dessa nya förutsättningar undrar vi om uppdraget kvarstår i sin ursprungliga form.

Ordförande Herrljungabostäder AB

Karin Carlsson

KF § 115
KS § 123

DNR KS 159/2021 101

Begäran om rapportering från Herrljungabostäder gällande uppdrag att genomföra nybyggnation av 64 lägenheter

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade genom KF § 64/2020-06-16 att ge Herrljungabostäder i uppdrag att genomföra nybyggnation av 64 lägenheter. Enligt beslutet ska 32 lägenheter aktiveras senast 2022-06-30, 16 lägenheter ska aktiveras senast 2025-01-01 och slutligen ska 16 lägenheter aktiveras senast 2028-01-01. Kommunstyrelsens presidie föreslår att kommunfullmäktige begär en rapport från Herrljunga bostäder.

Önskvärt vore att kommunfullmäktige kontaktar Herrljungabostäder AB om en begäran gällande hur arbetet fortlöper, då drygt ett år gått sedan uppdraget utdelades.

Beslutsunderlag

Presidieskrivelse daterad 2021-08-16
Kommunfullmäktige § 82/2020-06-16

Förslag till beslut

Presidiets förslag till beslut:

- Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att begära rapport från Herrljungabostäder AB gällande hur arbetet fortlöper med uppdraget.

Beslutsgång

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

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

1. Rapport begärs från Herrljungabostäder AB gällande hur arbetet med uppdraget fortlöper.

I kommunfullmäktige frågar ordföranden om kommunstyrelsens förslag till beslut antas och finner att så sker.

KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

1. Rapport begärs från Herrljungabostäder AB gällande hur arbetet med uppdraget fortlöper.

Expedieras till: Herrljungabostäder AB

KF § 82
KS § 85

DNR KS 44/2020 993

Uppdrag till Herrljungabostäder AB att genomföra nybyggnation av 64 lägenheter samt förändring av bolagets avkastningskrav

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade genom KF § 31/2020-03-09 att ge det kommunala bostadsbolaget Herrljungabostäder AB i uppdrag att genomföra en ekonomisk analys vid simulering av nya flerfamiljshus. Uppdragsbeskrivningen (bilaga 1, KS § 25/2020-02-18) angav ett antal parametrar för bolaget att ta hänsyn till i den ekonomiska analysen. Ett antal av dessa parametrar förväntades bolaget själva bedöma och uppskatta baserat på deras profession och kunskap.

Herrljungabostäder har återkommit med en rapport och redogjort för simulerade scenarier utifrån kommunfullmäktiges uppdragsbeskrivning. I rapporten konstateras att bolaget har förmågan att klara av de simulerade nybyggnationerna utan krav på ägartillskott. Soliditeten kommer att befinna sig över den nivå som är fastställd i ägardirektivet. Under den kommande tioårsperioden kommer soliditetsmåttet vid nybyggnation även att öka. Avkastningen kommer att vara stabil i förhållande till marknadsvärdet på fastigheterna. Dock kommer inte ägardirektivets krav på avkastning att kunna uppfyllas. Under den kommande tioårsperioden kommer bolaget att befinna sig på 2-2,4 procent i avkastning i förhållande till fastigheternas marknadsvärde. Anpassningar i hyresnivåer alternativt underhållskostnader skulle kunna öka avkastningen, men avvägningen kan vara svår. En minskad underhållsbudget kan på sikt vara sämre för fastigheternas värde och drift då fler oförutsägbara åtgärder kan behöva genomföras.

Vid förändrade förutsättningar är det av vikt att nya siffror tas fram i modellen för att se hur det nya ekonomiska läget prognostiseras. Förutsättningar kan ändras, vilket med största sannolikhet också är troligt då många antaganden är gjorda utifrån nu kända fakta och uppskattningar. Den ekonomiska analysen ger en god bild över vad som händer i bolagets ekonomi vid nybyggnation och kan utgöra ett beslutsstöd gällande vilka kommande investeringar som ska genomföras. Analysen kan även utgöra ett diskussionsunderlag för kommunens politiker och bolagets styrelse.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2020-05-08
Rapport från Herrljungabostäder AB (affärssekretess)
Kommunfullmäktige § 31/2020-03-09
Uppdragsbeskrivning (bilaga 1 KS § 25/2020-02-18)

Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut:

- Kommunfullmäktige föreslås lägga informationen till handlingarna.

Fortsättning KF § 82
Fortsättning KS § 85

- Kommunfullmäktige föreslås ge Herrljungabostäder AB:s styrelse i uppdrag att genomföra nybyggnation av 32 lägenheter som aktiveras senast 2022-01-01, 16 lägenheter som aktiveras senast 2025-01-01 samt 16 lägenheter som aktiveras senast 2028-01-01.

Jessica Pehrson (C) föreslår följande tillägg:

- Avkastningskravet i Särskilt ägardirektiv för Herrljungabostäder AB ändras till 2 procent från och med 2020 till och med 2029 under förutsättning att nybyggnation av 64 lägenheter sker under den aktuella tidsperioden.

Christina Abrahamsson (M) och Fredrik Svensson (KD) yrkar bifall till Jessica Pehrsons (C) förslag till beslut.

Mats Palm (S) föreslår följande ändringsförslag:

- Aktiveringen av de 32 första lägenheterna ändras till senast 2022-06-30.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om punkt 1 i förvaltningens förslag till beslut antas och finner att så sker.

Ordföranden frågar om punkt 2 i förvaltningens förslag till beslut med Mats Palms (S) ändringsförslag antas och finner att så sker.

Ordföranden frågar om Jessica Pehrsons (C) tilläggsförslag antas och finner att så sker.

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

1. Rapport från Herrljungabostäder AB läggs till handlingarna (bilaga 1, KS § 85/2020-05-25).
2. Herrljungabostäder AB:s styrelse ges i uppdrag att genomföra nybyggnation av 32 lägenheter som aktiveras senast 2022-06-30, 16 lägenheter som aktiveras senast 2025-01-01 samt 16 lägenheter som aktiveras senast 2028-01-01.
3. Avkastningskravet i Särskilt ägardirektiv för Herrljungabostäder AB ändras till 2 procent från och med 2020 till och med 2029 under förutsättning att nybyggnation av 64 lägenheter sker under den aktuella tidsperioden.

I kommunfullmäktige bifaller Brita Hårsmar (C) och Gunnar Andersson (M) kommunstyrelsens förslag till beslut.

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

Fortsättning KF § 82

KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT

1. Rapport från Herrljungabostäder AB läggs till handlingarna (bilaga 1, KS § 85/2020-05-25).
2. Herrljungabostäder AB:s styrelse ges i uppdrag att genomföra nybyggnation av 32 lägenheter som aktiveras senast 2022-06-30, 16 lägenheter som aktiveras senast 2025-01-01 samt 16 lägenheter som aktiveras senast 2028-01-01.
3. Avkastningskravet i Särskilt ägardirektiv för Herrljungabostäder AB ändras till 2 procent från och med 2020 till och med 2029 under förutsättning att nybyggnation av 64 lägenheter sker under den aktuella tidsperioden.

Expedieras till: Herrljungabostäder AB
För kännedom till: Dokumentcontroller

SN § 163 DNR SN 134/2021 7762

Revidering av riktlinje för färdtjänst samt riktlinje för hantering av taxor och avgifter inom socialnämndens verksamhet

Sammanfattning

Enligt reglementsbestämmelser är det socialnämnden som fullgör kommunens uppgifter om lagen om färdtjänst. Avgifter för färdtjänst beslutas av kommunfullmäktige. I nuvarande riktlinjer för färdtjänst ingår ett avsnitt om avgifter, p. 9 Avgifter, (fastställt KF § 13/2020-02-18). Där framgår hur avgiften tillämpas för respektive restyp. Beräkningsmodell för egenavgifter har därefter reviderats (KF § 146/2020-11-17).

Följande revideringar föreslås:

- Avsnitt om avgifter för färdtjänst stryks från Riktlinje för färdtjänst.
- Avsnitt om avgifter för färdtjänst läggs till i Riktlinje för hantering av taxor och avgifter inom socialnämndens verksamhetsområde.
- Lydelsen i p.9 Avgifter, Riktlinje för färdtjänst ändras till ”Vid färdtjänstresa utgår egenavgift och kommunfullmäktige beslutar om avgifterna. Information om avgifter och dess tillämpning finns i Riktlinje för hantering av taxor och avgifter inom Socialnämndens verksamhet.”

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2021-11-26
Förslag till riktlinje för färdtjänst
Förslag till riktlinje för hantering av taxor och avgifter inom socialnämndens verksamhet

Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till kommunfullmäktige:

- Förslag till revidering av riktlinje för färdtjänst godkänns.
- Förslag till revidering av riktlinje för hantering av taxor och avgifter inom socialnämndens verksamhet godkänns.

Beslutsgång

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

Socialnämndens förslag till kommunfullmäktige

1. Förslag till revidering av riktlinje för färdtjänst godkänns (bilaga 1, SN § 163/2021-12-14).
2. Förslag till revidering av riktlinje för hantering av taxor och avgifter inom socialnämndens verksamhet godkänns (bilaga 2, SN § 163/2021-12-14).

Expedieras till: Kommunfullmäktige

DIARIENUMMER: SN-2021-134
FASTSTÄLLD:
VERSION:
SENAS T REVIDERAD: -
GILTIG TILL: Tills vidare
DOKUMENTANSVAR: Socialnämnden

Riktlinjer

Riktlinjer för färdtjänst

Dokumentansvarig: *Socialnämnden*

HERRLJUNGA KOMMUN

Våga vilja växa!

HERRLJUNGA KOMMUN

Innehåll

1. Inledning 2
2. Tillstånd för färdtjänst 2
2.1 Barns rättighet till färdtjänst 3
2.2 Olika typer av resor 3
2.3 Tillståndsnivåer 3
2.4 Begränsningar 4
3. Färdtjänsttillståndet omfattning 4
3.1 Giltighetstid 4
3.2 Resor 4
3.3 Övriga föreskrifter och individuella villkor 5
3.4 Medföljande ledsagare 5
4 Färdtjänstens utförande 5
4.1 Beställning av resa 6
4.2 Medföljande resenär 6
4.3 Assistanshund och sällskapsdjur 6
4.4 Hjälpmedel, bagage och bilbarnstol 6
5. Område för färdtjänstresor 7
6. Färdtjänstresa inom annan kommun 7
7. Regionfärdtjänst 7
7.1 Tillståndsnivå i regionfärdtjänsten 7
7.2 Tillståndets omfattning 8
8. Prövning av rätt till färdtjänst 8
8.1 Ansökan och prövning av rätt till färdtjänsttillstånd 8
8.2 Beslut om färdtjänsttillstånd 8
8.3 Avslag och överklagande 8
8.4 Omprövning och återkallande av färdtjänsttillstånd 8
9. Avgifter 9

EL

HERRLJUNGA KOMMUN

1. Inledning

Färdtjänst är en särskild form av kollektivtrafik.

Den allmänna kollektivtrafiken i Herrljunga kommun utgörs av bussar, tåg och närtrafik. Närtrafik är kollektivtrafik för alla som vill åka från landsbygd till tätorternas närtrafikhållplatser eller tvärtom. Den regionala trafiken ombesörjs av bussar och tåg.

Färdtjänsten regleras i Lag om färdtjänst (1997:736) och det är folkbokföringskommunen som har ansvar att anordna färdtjänst för kommuninvånare. Färdtjänsten jämställs med den allmänna kollektivtrafiken och man försöker i så stor utsträckning som möjligt ha liknande förutsättningar. Detta innebär också att man försöker anpassa de allmänna kommunikationerna så att fler funktionshindrade kan använda sig av dessa.

I Herrljunga kommun är det socialnämnden som är ansvarig nämnd för färdtjänst och riksfärdtjänst. Kommunen kan efter erforderliga beslut överlåta sina uppgifter till trafikhuvudmannen inom Västra Götalands län och genom avtal har Herrljunga kommun uppdragit till Västtrafik AB att upphandla och administrera den anropsstyrda trafiken och beställningscentralen.

2. Tillstånd för färdtjänst

Färdtjänst är en särskilt anpassad del av kollektivtrafiken som efter behovsprövning är tillgänglig för personer som på grund av funktionsnedsättning, som inte endast är tillfälligt,

- har väsentliga svårigheter att förflytta sig själv på egen hand eller
- att resa med allmänna kommunikationer.

Enligt domstolspraxis ska funktionsnedsättningen beräknas bestå minst tre månader för att inte betraktas som tillfälligt. Detta innebär att funktionsnedsättningar som varar under kortare tid och som för den enskilde kan ge stora svårigheter i upprättande av sociala kontakter eller för att genomföra inköp, inte faller inom lag om färdtjänst.

Vad lagen avser med väsentliga svårigheter är inte definierat. Domstolspraxis är en vägledning i bedömningen. I den kan uttydas att det är svårigheterna i samband med resandet som är grund för färdtjänst och inte svårigheter vid resans mål.

Begreppet förflytta sig på egen hand är kopplat till själva resandet, att ta sig till hållplatsen och att stiga på och av buss/tåg och inte förflyttningsmöjligheter i ett vidare perspektiv.

Bristfälliga allmänna kommunikationer berättigar inte till färdtjänst, inte heller bristande förmåga att framföra eget fordon.

För färdtjänsttillstånd gäller följande i Herrljunga kommun:

- Den sökande är folkbokförd i kommunen.
- Funktionshindret bedöms bestå i minst tre månader.

HERRLJUNGA KOMMUN

- Den beräknade tiden för funktionshindrets varaktighet utgår från ansökningsdagen eller den dag varaktighetens längd bekräftas via utredning.
- Funktionshindret ska ge väsentliga svårigheter vid förflyttning eller vid resa med allmänna kommunikationsmedel.
- Det ska finnas ett tydligt samband mellan funktionsnedsättningen och svårigheterna att förflytta sig själv eller att genomföra själva resan.
- Tillstånd till färdtjänst är personligt.

2.1 Barns rättighet till färdtjänst

Utgångspunkten vid bedömning av barns behov av färdtjänst, är vad som kan anses gälla för andra barn utan funktionsnedsättning i motsvarande ålder.

Mindre barn reser normalt inte ensamma med allmänna kommunikationer. När det gäller större barn bör utredningen klargöra om barnet på grund av funktionshindret klarar att göra resor som jämnåriga normalt kan göra på egen hand.

2.2 Olika typer av resor

I Herrljunga kommun kan tillstånd beviljas för;

- Färdtjänstresa med personbil eller specialfordon
- Verksamhetsresor

Med verksamhetsresa avses resa till och från daglig verksamhet enligt LSS (omsorgsresa) eller dagverksamhet enligt Sol. (dagverksamhetsresa).

2.3 Tillståndsnivåer

Den enskildes möjligheter att resa definieras vid utredningstillfället, vad gäller funktionshinder och resmöjligheter: att åka låggolvsbuss, åka buss med ledsagare, åka närtrafik och/eller flextrafik, åka tåg, genomföra byten, aktuella hjälpmedel med mera. Resenären ska därefter vid beställningen hänvisas till allmän kollektivtrafik på hela eller delar av resan, när den enskildes funktionsnedsättning så tillåter. Detta bedöms av kommunens handläggare och innebär att man måste ta hänsyn till exempel till ett varierat hälsotillstånd.

Någon hänsyn till den enskildes ekonomi tas inte vid bedömningen.

I följande ordning blir resenären anvisad lämpligt färdsätt utifrån sina individuella förutsättningar:

- Färdtjänst får endast användas vid de resor funktionsnedsättningen medför väsentliga svårigheter att använda annat färdsätt såsom närtrafik. Finns närtrafik att tillgå skall den nyttjas i första hand.
- En färdtjänstresenär som har förmåga att resa med allmän kollektivtrafik, men har svårigheter att gå längre sträckor kan beviljas resa med färdtjänstfordon till och från allmän kollektivtrafik, s.k. anslutningsresa.

EL

- Färdtjänstresenär som på grund av sin funktionsnedsättning inte kan genomföra resan med byten kan beviljas resor utan byte. Allmäntillståndet bör riskera att bli kraftigt påverkat för att resor utan byten ska beviljas.
- I de fall en färdtjänstresenär på grund av sin funktionsnedsättning inte kan genomföra sin resa inom ramen för tidtabell och linje kan avvikelse beviljas om det finns synnerliga skäl
- En färdtjänstresenär som på grund av funktionsnedsättning bara kan resa med personbil alt. specialfordon beviljas detta. Resorna samordnas med andra resenärer.

2.4 Begränsningar

Färdtjänsttillstånd får inte användas för resor som görs i tjänsten, då dessa resor är ett ansvar för arbetsgivaren.

Tillståndet omfattar inte transporter som av någon anledning bekostas av det allmänna eller om annan betalningsansvarig finns. Sjukresor, ambulanstransporter, skolskjutsar och resor som bekostas av arbetsförmedlingen eller genom förordningen om aktivitetsstöd är exempel på sådana resor.

Sökande som inte är folkbokförd i riket, till exempel asylsökande flykting kan inte beviljas färdtjänst. Den sökande ska istället hänvisas till Migrationsverket.

3. Färdtjänsttillståndet omfattning

3.1 Giltighetstid

Tillstånd till färdtjänst meddelas för viss tid beroende på funktionsnedsättningens varaktighet. I normalfallet meddelas färdtjänst under 2 år varefter ny ansökan måste göras. Då osäkerhet råder om funktionsnedsättningens varaktighet ska beslutet meddelas för en kortare tid. Personer över 85 år med varaktig funktionsnedsättning kan meddelas tillstånd för färdtjänst tillsvidare.

Om behovet av färdtjänst förändras under tiden är det resenärens skyldighet att meddela detta till kommunens färdtjänsthandläggare.

3.2 Resor

Det är kommunen som bedömer vad som är skälig omfattning och särskilda skäl när det gäller begränsningar av antal resor. Enligt lagens förarbeten ska begränsningar av antal resor inte ske då det gäller resor till och från arbetet eller sådana resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren.

För Herrljunga kommun gäller följande:

- Den som beviljats färdtjänst får normalt företa obegränsat antal resor.
- Färdtjänst får företas under hela dygnet och alla veckodagar i enlighet med Västtrafiks regler.
- Barn under 7 år får inte företa färdtjänstresa utan vuxens sällskap.

FKL

- Den som beviljats verksamhetsresa (omsorgsresa alt. dagverksamhetsresa) har rätt till en tur- och returresa per dag.
- Tillstånd kan meddelas under viss del av året. Vintertillstånd gäller under tiden 1/11 – 31/3.

3.3 Övriga föreskrifter och individuella villkor

Efter individuell prövning kan färdtjänsttillståndet innehålla rätt till resor i speciellt anpassat fordon, undantag från samåkning, undantag från baksätesplacering samt hämtning och lämning i hemmet. Behovet ska normalt styrkas genom ett medicinskt utlåtande.

Trappklättrare kan beviljas under en övergångsperiod upp till 6 månader. En trappklättrare kan användas för att förflytta person på invändig trappa till och från den egna bostaden i ett flerbostadshus. Västtrafik utreder och beslutar om det är möjligt att använda trappklättrare på ett säkert sätt. Trappklättring utförs inte i den egna bostaden eller utomhus.

Liggande transport samt bärhjälp tillhandahålles ej. Scooter får ej medföras vid färdtjänstresa.

Färdtjänstinnehavaren är skyldig att anmäla förändringar gällande hjälpbehov, hjälpmedel, behov av fordonstyp eller adressändring för att tillståndet skall bli rätt registrerat hos Västtrafik.

3.4 Medföljande ledsagare

Färdtjänstberättigad person som måste ha hjälp av någon annan person i fordonet för att kunna genomföra själva färdtjänstresan kan efter ansökan beviljas ledsagare. Detta avser hjälp utöver det stöd som erhålls av transportören eller som går att beställa utan kostnad för att kunna genomföra resan. Behov av hjälp före eller efter resan samt hjälp på resmålet berättigar inte till ledsagare.

För ledsagare i Herrljunga kommun gäller:

- Tillståndshavaren har behov av hjälp under själva resan.
- Ledsagaren ska stiga på och av vid samma plats som tillståndshavaren.
- Ledsagare reser utan kostnad.
- Den som själv är tillståndshavare kan inte vara ledsagare.
- Kommunen är inte skyldig att tillhandahålla ledsagare.

4 Färdtjänstens utförande

Färdtjänst är en samordnad transportform vilket innebär att resorna sker tillsammans med andra resenärer och att fordonet inte alltid åker den närmaste vägen, vilket gör att restiden kan påverkas.

Färdtjänsttillståndet innebär alltid att resenären får följande service vid färdtjänstresa:

- Hjälp till och från ytterdörr i markplan

EL

- Hjälp in i och ut ur fordon
- Hjälp med säkerhetsbälte
- Hjälp med hjälpmedel och bagage in i och ut ur fordonet

4.1 Beställning av resa

Den som beviljats tillstånd till färdtjänst ska själv eller med hjälp av annan beställa sin resa genom av kommunen anvisad beställningscentral.

Resan ska beställas i så god tid som möjligt, helst redan när man vet att man kommer att genomföra den aktuella resan, men minst 2 timmar före man vill resa. Beställning av återresa kan göras vid beställning av framresan. Man kan beställa flera resor samtidigt.

Färdtjänstresa ska bokas från en adress till en annan. Resor kan inte beställas med via-adress och uppehåll får inte göras under resan. Undantag kan beviljas för tillståndshavare med minderåriga barn med via-adress till förskola/fritidshem.

Vid beställning får man besked om vilken tid man blir hämtad, vilken kan förskjutas 10 minuter framåt.

Avbeställning och ändring av beställd resa kan göras dygnet runt och senast 60 minuter innan överenskommen tid för hämtning.

Tillståndshavare ska vid färdtjänstresa kunna uppvisa giltig legitimation.

4.2 Medföljande resenär

Medresenär avser person som reser i sällskap med den färdtjänstberättigade utan att vara ledsagare. Den färdtjänstberättigade får ta med en medresenär och egna barn/syskon upp till 20 år. Detta får inte generera att större fordon måste användas. Medresenären ska vara med från resans start till dess mål.

4.3 Assistanshund och sällskapsdjur

Färdtjänst är en persontransport och sällskapsdjur får inte medfölja.

Undantag gäller för certifierad ledarhund samt certifierad assistanshund. En certifierad hund får medfölja utan avgift. Certifiering eller legitimation ska kunna uppvisas på begäran.

4.4 Hjälpmedel, bagage och bilbarnstol

Tillståndshavare får ta med de hjälpmedel som behövs för resans genomförande, ex. gånghjälpmedel eller rullstol.

Bagage får bestå av två kassar alternativt en resväska eller motsvarande som kan bäras av resenär på en kollektivtrafikresa.

Vid behov av bilbarnstol/bilkudde skall denna tillhandahållas av tillståndshavaren.

FL

HERRLJUNGA KOMMUN

5. Område för färdtjänstresor

Färdtjänstområdet innefattar resor i Herrljunga kommun och till, från, inom och mellan kommunerna Falköping, Vara, Vårgårda, Alingsås, Borås, Ulricehamn, Essunga och Skövde.

För karta se bilaga 1.

Färdtjänstresa till och från arbete eller studier, s. k. väsentliga resor, kan även beviljas till kommuner utanför färdtjänstområdet om dessa ligger inom normalt pendlingsavstånd.

6. Färdtjänstresa inom annan kommun

Färdtjänstberättigad som tillfälligt kommer att vistas i annan kommun kan meddelas tillstånd till att företa resor med färdtjänst i denna kommun. I Herrljunga kommun kan detta beviljas om det finns särskilda skäl. Tillstånd meddelas för ett begränsat antal resor. Särskilda skäl kan vara gymnasieelever studerande vid riksgymnasium för funktionsnedsatta eller vid tillfällig semestervistelse.

7. Regionfärdtjänst

Enligt 3 § lag om färdtjänst kan färdtjänsttillståndet även gälla för resor mellan kommunen och en närliggande kommun än de som ingår i färdtjänsttillståndet, om det finns särskilda skäl. För Herrljunga kommun gäller regionfärdtjänst i övriga kommuner inom Västra Götalands län samt Kungsbacka kommun.

För resor utanför Västra Götalands län och Kungsbacka kommun gäller riksfärdtjänst som regleras i ”Riktlinje för riksfärdtjänst”.

7.1 Tillståndsnivå i regionfärdtjänsten

De tillstånd nivåer som gäller i den kommunala färdtjänsten gäller även i regionfärdtjänsten, med några undantag. Färdtjänsthandläggare ska utreda och besluta om tillstånd som är specifika för regionfärdtjänsten, enligt nedan.

1. En färdtjänstresenär som har förmåga att resa med allmän kollektivtrafik men har svårigheter att gå längre sträckor kan beviljas resa med färdtjänstfordon till och från allmän kollektivtrafik.
2. En färdtjänstresenär som på grund av funktionsnedsättning bara kan resa med personbil beviljas detta även i regionfärdtjänsten. Resorna sker med personbil hela vägen. Resorna samordnas med andra resenärer.
3. Färdtjänstresenär som på grund av sin funktionsnedsättning inte kan genomföra resan med byten kan beviljas detta. Allmäntillståndet bör riskera att bli kraftigt påverkat för att resor utan byten ska beviljas.

FL

7.2 Tillståndets omfattning

Regionfärdtjänst meddelas för 10 enkelresor under en tolvmånadsperiod, till och från samt inom kommunerna i Västra Götalands län och Kungsbacka kommun. Fler resor kan beviljas om det finns särskilda skäl. Exempel på detta är besök hos närstående, delta i möten som förtroendevald eller utöva handikappidrott.

8. Prövning av rätt till färdtjänst

8.1 Ansökan och prövning av rätt till färdtjänsttillstånd

Rätten till färdtjänst prövas i Herrljunga kommun av Socialnämnden efter ansökan från den enskilde. Ansökan om färdtjänsttillstånd kan vara skriftlig eller muntlig. Utöver ansökan kan krävas utlåtande från läkare eller annan legitimerad hälso-och sjukvårdspersonal. I ansökan kan samtycke ges till att färdtjänsthandläggare kan ta del av uppgifter hos andra, såsom läkare, hälso- och sjukvårdspersonal, biståndshandläggare och andra myndigheter. Personligt sammanträffande, hembesök eller telefonkontakt med beslutande tjänsteperson kan ske.

8.2 Beslut om färdtjänsttillstånd

Beslut om färdtjänsttillstånd skall fattas av den som enligt gällande delegeringsordning är behörig. Beslut meddelas skriftligt av färdtjänsthandläggare och ska innehålla giltighetstid samt vilka färdsätt som gäller. Avslagsbeslut eller beslut som innebär inskränkningar måste motiveras och information om hur beslutet kan överklagas måste bifogas. Ett ärende får inte avgöras utan att den sökande har underrättats om en uppgift som tillförts ärendet genom någon annan än sökande själv. Vid eventuellt avslag ska underrättelse av material som är av betydelse inför beslut kommuniceras med den enskilde. Den enskilde ska ges möjlighet att yttra sig över eller komplettera materialet.

8.3 Avslag och överklagande

Om den sökande är missnöjd med beslutet kan det överklagas till förvaltningsrätten som gör en prövning av ärendet. Vid avslag och delavslag skickas informationen om hur man överklagar tillsammans med beslutet. Överklagandet ska skickas till socialnämnden inom tre veckor från det att den sökande fick ta del av beslutet. Socialnämnden avgör om det finns skäl för omprövning, om överklagandet inkommit inom rätt tid och om det ska skickas vidare till förvaltningsrätten. Om den sökande eller kommunen är missnöjd med förvaltningsrättens dom kan domen överklagas till kammarrätten. Ett överklagande ska innehålla ett yrkande om prövningstillstånd. Kammarrättens dom kan överklagas till Högsta förvaltningsdomstolen

8.4 Omprövning och återkallande av färdtjänsttillstånd

Enligt 12 § lag om färdtjänst får ett tillstånd återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns. Ett färdtjänsttillstånd kan omprövas och återkallas om till exempel den allmänna kollektivtrafiken anpassats eller resenärens funktionsförmåga har förbättrats.

Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsttillståndet. Även föreskrifter och villkor får ändras om ändrade förhållanden föranleder det.

RL

HERRLJUNGA KOMMUN

Återkallande av färdtjänsttillståndet kan föranledas av;

- upprepade icke avbokade och icke genomförda beställda resor, s. k. bomresor
- att färdtjänstberättigad låter obehöriga nyttja färdtjänst,
- att färdtjänstberättigad ej följer beslutsordning avseende resesätt/fordonsval
- vid hotfullt uppträde samt vållande av obehag för medpassagerare/föraren eller
- vid alkohol- eller drogpåverkan i den omfattningen att det kan äventyra säkerheten för färdtjänstresan
- att färdtjänstberättigad skadar fordonet eller dess utrustning.

Om tillståndshavare folkbokfört sig i annan kommun upphör färdtjänsttillståndet att gälla.

9. Avgifter

Vid färdtjänstresa utgår egenavgift och kommunfullmäktige beslutar om avgifterna. Information om avgifter och dess tillämpning finns i riktlinje Hantering av taxor och avgifter inom socialnämndens verksamhet.

~~Prisförändringar och områdesindelningar inom färdtjänstområdet inom den allmänna kollektivtrafiken gäller också för färdtjänsten. Vid prisförändringar i Västtrafiks baspris, uppdateras dessa automatiskt om inte annat beslut fattas av kommunfullmäktige.~~

~~**Färdtjänstresa med personbil alternativt specialfordon**~~

~~Avgiften för vuxen bygger på Västtrafiks baspris + 15 %. Barn enligt under 7 år åker gratis. Från och med dagen då man fyller 7 år till dagen innan man fyller 20 år, gäller betalningen enligt Västtrafiks baspris för ungdom + 15%.~~

~~**Verksamhetsresor till daglig verksamhet och dagverksamhet**~~

~~Gällande avgift för färdtjänstresa gäller för både tur och retur.~~

~~**Resa till och i annan kommun utanför Herrljunga kommuns färdtjänstområde**~~

- ~~Inom Västtrafiks trafikområde gäller samma egenavgift som den i Herrljunga kommun.~~
- ~~30 % av taxameterbeloppet vid färdtjänstresa utanför Västtrafiks trafikområde, dock lägst den egenavgift som gäller för resa inom Herrljunga kommun~~

~~**Avgift för medresenär inom färdtjänstområdet**~~

~~Medresenär ska betala avgift vid alla resor enligt vad som anges vid färdtjänstresa. Ledsagare betalar ingen avgift.~~

~~**Avgift vid utebliven färdtjänstresa**~~

RL

HERRLJUNGA KOMMUN

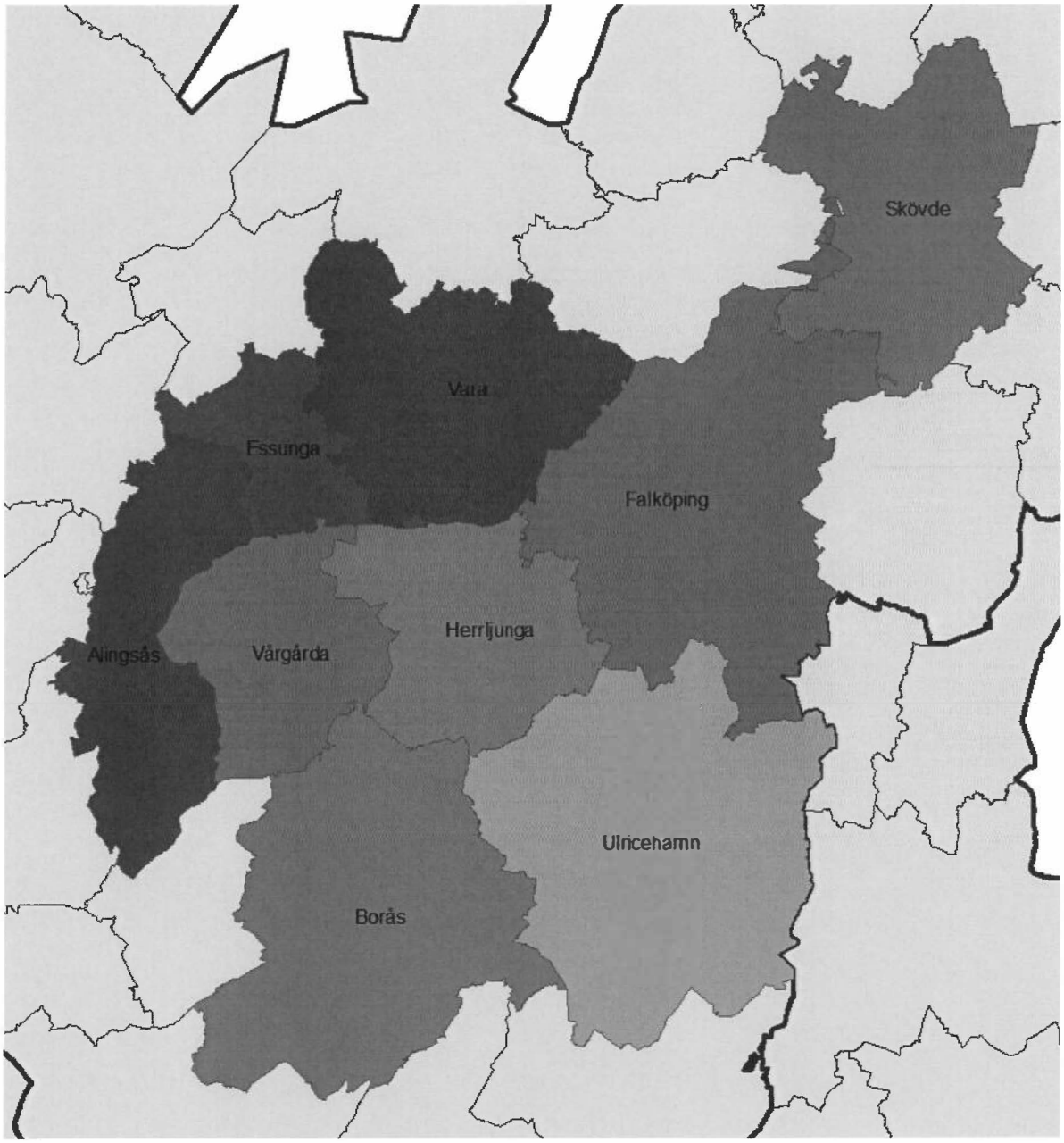
~~Skulle en färdtjänstresenär utebli från en beställd färdtjänstresa eller om resenären inte avbeställer sin resa inom föreskriven tid äger kommunen rätt att ta ut en ersättning med 200 kronor av resenären.~~

~~Avgift vid allvarlig överträdelse~~

~~Vid missbruk av rätten att nyttja färdtjänstresa samt allvarliga eller upprepade överträdelser av föreskrifter och villkor har Herrljunga kommun rätt att ta ut en avgift motsvarande hela transportkostnaden för den beställda resan.~~

RL

HERRLJUNGA KOMMUN



Bilaga 1: *Herrljunga kommuns färdtjänstområde*

DIARIENUMMER:	SN 134/2021
FASTSTÄLLD:	
VERSION:	
SENAST REVIDERAD:	KF § 90/2018-06-19 KF § XX/2021-XX-XX
GILTIG TILL:	2021-12-31
DOKUMENTANSVAR:	Verksamhetschef IFO

Riktlinje

Handläggning av taxor och avgifter inom Socialnämndens verksamhet

Beslutsinstans: Kommunfullmäktige

Gäller för handläggning och beslut om avgifter till personer som har insatser från Socialnämnden

Gäller från 2021-XX-XX

HERRLJUNGA KOMMUN

Våga vilja växa!

Innehåll

1. Allmänt om avgifter 3
Bakgrund/lagstiftning 3
1.1 Socialtjänstlagen och andra lagar 3
1.2 Allmänt om handläggning 4
2. Huvudprinciper i avgiftssystemet 5
2.1 Högkostnadsskydd för avgifter - tak för högsta avgiftsnivå 5
2.2 Högkostnadsskydd 5
2.3 Avgiftsutrymme 5
3. Avgifter 5
3.1 Avgifter för Särskilt boende 5
3.2 Avgifter för hemtjänst och hemsjukvård 6
3.3 Avgifter utanför högkostnadsskyddet 7
3.4 Avgiftsfria insatser 9
3.5 Frånvaro ..... **Fel! Bokmärket är inte definierat.**
4. Avgiftsberäkning 10
4.1 Avgiftsgrundande inkomster 10
4.2 Insamling av inkomstuppgifter 10
4.3 Inkomstuppgift lämnas inte 10
4.4 Underskott i avgiftsunderlaget 10
4.4 Beslut 10
5. Avgiftsberäkning för olika hushållstyper 11
5.1 Ensamboende 11
5.2 Makar och registrerade partner 11
5.3 Sammanboende 11
6. Bostadskostnader 11
6.1 Förbehåll för bostadskostnad 11
6.2 Beräkning av boendekostnad 11
7. Förbehållsbelopp – minimibelopp 12
7.1 Kostnadsposter i förbehållsbeloppet 12
7.2 Nivån på förbehållsbeloppet – minimibeloppet 12
7.3 Individuell prövning av minimibeloppet 13
8. Nedsättning av avgifter och avgiftsbefrielse 14
8.1 Nedsättning med anledning av dubbla bostadskostnader 14
8.2 Nedsättning med anledning av att en av två makar/sammanboende flyttar 14
9. Debitering av avgifter 15

EL

10. Omprövning och ändring av avgifter 15
10.1 Årlig omprövning 15
11. Överklagande 15
11.1 Överklagande av kommunens avgiftssystem 15
11.2 Överklagande av enskilt avgiftsbeslut 15

2 EL

Ordbok

Make/maka – Personer som ingått äktenskap med varandra

Registrerade partner – Två personer av samma kön som låtit registrera sitt partnerskap

Sambo – Två personer som stadigvarande bor tillsammans i ett parförhållande och har gemensamt hushåll

1. Allmänt om avgifter

Bakgrund/lagstiftning

Enligt Socialtjänstlagen (2001:453) får kommuner ta ut avgifter för insatser enligt Socialtjänstlagen (SoL) (kapitel 8 SoL). För insatser enligt lagen om stöd och service för vissa funktionshindrade (LSS) får kommunen däremot inte ta ut avgifter.

Avgifter för hemtjänst och dagverksamhet får inte, tillsammans med avgifter som avses i 26 § tredje stycket Hälso- och sjukvårdslagen (HSL), uppgå till ett så stort belopp att den enskilde inte förbehålls tillräckliga medel för sina personliga behov, boendekostnader och andra normala levnadsomkostnader.

När avgiften fastställs skall kommunen försäkra sig om att den sökandes make eller sambo inte drabbas av en oskäligt försämrad ekonomisk situation.

Alla avgifter omräknas årligen enligt gällande prisbasbelopp och fastställd riktlinje för avgiftshandläggning utan att avgifterna tas upp på nytt för beslut i Kommunfullmäktige.

Revidering och översyn av riktlinjer för avgiftshandläggning skall göras vid behov eller minst var 5:e år och då fastställas av Kommunfullmäktige.

1.1 Socialtjänstlagen och andra lagar

Kommunen får ta ut avgifter och begära ersättning från enskilda enligt 8 kap i Socialtjänstlagen (SoL). Kostnaden kommunen tar ut får inte överstiga kommunens självkostnader.

Kommunens avgiftssystem och dess tillämpningsregler för avgifter inom socialförvaltningen styrs av flera olika lagar och förordningar. Till dessa hör följande:

- SoL - Socialtjänstlagen (2001:453)
- HSL - Hälso- och sjukvårdslagen (1992:567)
- LSS - Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (1993:387)
- BTPL - Lag om bostadstillägg för pensionärer (2001:761)
- IL - Inkomstskattelagen (1999:1229)
- KL - Kommunallagen (2017:725)
- FL – Förvaltningslagen (2017:900)
- SoF – Socialtjänstförordningen (2001:937)

1.2 Allmänt om handläggning

Nedanstående föreskrifter ligger som grund vid beräkning av avgifter inom socialförvaltningen. I varje enskilt ärende görs alltid en individuell beräkning. Utgångspunkten för avgiftssystemet är att avgifter för vård- och omsorgsinsatser inte får uppgå till så höga kostnader att den enskilde inte har tillräckliga medel för sina personliga behov.

Det skall vara enkelt och lättförståeligt och oberoende av var den enskilde får sin vård och omsorg, om det är i det egna hemmet eller i ett särskilt boende.

Sekretess

Samtliga uppgifter registreras, bearbetas och dokumenteras. Uppgifterna är sekretessbelagda enligt 26 kap 1 § Offentlighets- och sekretesslagen.

Myndighetsutövning

Vård- och omsorgsinsatser

Vid biståndsbeslut avseende vård- och omsorgsinsatser enligt SoL och LSS handläggs och utreds avgiftsbeslut av handläggare med biståndsbeslutet som underlag.

Avgiftstillämpning enligt dessa tillämpningsföreskrifter gäller även då vård och omsorg ges av annan vårdgivare på uppdrag av kommunen.

Den enskilde skall informeras om kommunens avgiftssystem och tillämpningsföreskrifter för vård- och omsorgsavgifter. Den enskilde skall även upplysas om sin skyldighet att lämna uppgifter till kommunen vid förändringar som påverkar vård- och omsorgsavgiftens storlek.

En ekonomisk utredning skall göras vid varje enskilt ärende. Uppgifter om inkomster och bostadskostnad skall inhämtas från den enskilde via uppgiftsblankett och via datamedia från Försäkringskassan. Lämnas efterfrågade uppgifter inte in fastställs avgift utifrån fastställda kriterier, se 4.3.

Omräkning av avgiften sker i normalfallet en gång per år vid årsskiftet på grund av förändringar i prisbasbeloppet, inkomstförhållanden och bostadskostnader, se 10.1. Kommunen är även skyldig att ändra avgiften under pågående kalenderår om något förhållande som påverkar avgiften har ändrats eller om kommunen tidigare erhållit felaktiga uppgifter. Uppgifter som lämnas av den enskilde skall kunna styrkas. Den enskilde skall ges information om möjligheten att ansöka om höjning av minimibeloppet för merkostnader, se 7.3 Höjning av minimibeloppet.

Den enskilde skall erhålla skriftligt avgiftsbeslut. Av beslutet skall det framgå hur avgiften beräknats och hur den enskilde kan besvära sig över beslutet. I beslutet skall tillämpliga lagparagrafer anges.

Om den enskilde inte är nöjd med socialnämndens avgiftsbeslut kan detta överklagas med förvaltningsbesvär.

Föräldrars ersättning till kommunen vid placering av barn under 18 år

Vid beslut om föräldrars ersättning till kommunen vid placering av barn under 18 år handläggs beräkningen av handläggare och beslut tas av socialsekreterare.

Föräldrarnas och barnets deklarationsuppgifter, som ligger till grund för beräkningen av ersättningsnivån kommunen får ta ut, hämtas från Skatteverket. Ersättningsnivån ska räknas om årligen.

Respektive förälder ska underrättas om ersättningsbeloppet. Beslutet kan ej överklagas med förvaltningsbesvär.

Fullmakt

I det fall den enskilde saknar förmåga att föra sin egen talan skall fullmakt eller legal företrädare finnas.

2. Huvudprinciper i avgiftssystemet

Samtliga avgifter avrundas till närmaste krontal uppåt.

2.1 Högkostnadsskydd för avgifter - tak för högsta avgiftsnivå

Riksdagen har beslutat om ett högkostnadsskydd för vad olika insatser inom socialtjänst/vård och omsorg ska få kosta den enskilde. Högkostnadsskyddet ändras, vanligen en gång årligen, i takt med att prisbasbeloppet ändras.

2.2 Högkostnadsskydd

Avgiften för hemtjänst i ordinärt och särskilt boende, dagverksamhet samt kommunal hälso- och sjukvård får uppgå till högst en tolftedel av 0,5392 gånger prisbasbeloppet.
Avgiften för bostad i särskilt boende som inte omfattas av hyreslagen får uppgå till högst en tolftedel av 0,5539 gånger prisbasbeloppet.
Det är den högsta månatliga avgiften som får tas ut, oavsett hur stort avgiftsutrymmet är.

2.3 Avgiftsutrymme

För att beräkna avgiftsutrymmet skall skatt, nettobostadskostnad samt minimibelopp och ev. individuellt belopp (extra minimibelopp) räknas bort från den totala bruttoinkomsten. När förbehållsbeloppet är fastställt görs en beräkning av hur stor ekonomiskt utrymme den enskilde har att betala avgift – ett så kallat avgiftsutrymme.

Avgiftsutrymmet är det belopp som kvarstår av inkomsten när förbehållsbeloppet är frånraget.

Så här beräknas avgiftsutrymmet:

Förbehållsgrundande inkomst – Förbehållsbelopp = Avgiftsutrymme

3. Avgifter

3.1 Avgifter inom högkostnadsskyddet

Alla insatser som omfattas av högkostnadsskyddet kan enbart erhållas efter beslut enligt socialtjänstlagen eller hälso- och sjukvårdslagen.

3.1.1 Avgifter för Särskilt boende

Avgiften per månad för särskilt boende är en tolftedel av 0,5392 gånger prisbasbeloppet. I avgiften ingår omsorg och hemsjukvård. Inget avdrag görs vid frånvaro.

3.1.2 Avgifter för hemtjänst

Avgift för hemtjänst tas ut beroende på omfattning.

Nivå
Nivån fastställs individuellt genom biståndsbedömning enligt socialtjänstlagen, SoL. Den som enbart har hemtjänstinsatser betalar enligt nedanstående nivåer. För den som har hemtjänstinsatser enligt nivå 1 och 2 tillkommer avgift hemsjukvård och larm för dem som även har detta. För nattillsyn i form av kamera debiteras enligt biståndsbedömt hemtjänstnivå 1-3.

Avgiften baseras på prisbasbeloppet som fastställs årligen. Avgiftsbeloppet avser den högsta kostnad kommunen får debitera per månad.

Nivå 1 (1 – 4 ggr/mån) – en tolftedel av 17 % av prisbasbelopp

Nivå 2 (2 – 7 ggr/vecka) – en tolftedel av 33 % av prisbasbelopp

Nivå 3 (Dagligen, kväll och natt) – en tolftedel av 53,92 % av prisbasbelopp (högkostnadsskydd)

Vid frånvaro från insats, t ex vid akut sjukhusvistelse, görs avdrag för omsorg med 1/30-del av månadsavgiften från och med första frånvarodagen till och med dagen före återkomsten. Detta innebär att inget frånvaroavdrag görs vid en dags frånvaro.

Avgift för trygghetstelefon och larm
Avgiften per månad för trygghetslarm är 6,8 % av prisbasbelopp fördelat på 12 månader.

Trygghetstelefon och larm betraktas som ett abonnemang för vilket en månadsavgift tas ut. Avgiften för trygghetstelefon och larm avser per hushåll.

Larmavgiften räknas som ett abonnemang och inga avdrag görs.

Avgift för matdistribution
Utkörningsavgiften per tillfälle för matdistribution är en tolftedel av 1,2 % av prisbasbelopp.

Avgift för dagverksamhet (SoL)
Avgiften för dagverksamhet är 1/30 av högkostnadsskyddet per deltagartillfälle.

3.1.3 Avgift för vistelse på korttidsplats/växelvårdsplats (SoL)

Månadsavgift (boendeavgift) per månad för boende på korttiden fastställs till en tolftedel av 0,5539 av prisbasbeloppet. Utöver månadskostnaden tas det ut en avgift (omsorgsavgift) på 1/30 av högkostnadsskyddet per vistelsedygn.

3.1.4 Avgift för hälso- och sjukvårdsinsatser, utom läkarvård.

Avgiften per månad för hälso- och sjukvårdsinsatser är en tolftedel av 8,7 % av prisbasbelopp oavsett omfattning. Hemrehabilitering enligt HSL omfattas av denna avgift.

Ingen hälso- och sjukvårdsavgift tas ut för patienter under 20 år och för patienter som har psykiatrisjuksköterskan som områdesansvarig sjuksköterska.

Avgift för hälso- och sjukvårdsinsatser tas ut så länge personen är inskriven i hemsjukvården. Den som har insatser enligt Hälso- och sjukvårdslagen betalar enligt avgiftstaxa oavsett om arbetet utförs av sjuksköterska, sjukgymnast, arbetsterapeut eller av personal som delegerats uppgiften.

RL

De som har ett löpande beslut om hälso- och sjukvårdsinsats vid behov betalar varje månad oavsett om de haft insats den månaden eller inte.

Avdrag för kommunal hälso-och sjukvård görs endast vid frånvaro hel kalendermånad.

3.2 Avgifter utanför högkostnadsskyddet

Högkostnadsskyddet omfattar inte kostnader för måltider. Samtliga måltidsavgifter för personer, som har biståndsbeslut, är befriade från mervärdesskatt.

3.2.1 Måltidsavgifter

Måltidsavgift för särskilt boende
Kostnad för dygnsportioner (frukost, lunch, middag samt fika) fastställs av Tekniska kontoret. Den består av en fast och en rörlig del. Socialnämnden debiterar den enskilde som har beslut om särskilt boende eller korttid den del av dygnskostnaden som är fast. Vid frånvaro på grund av sjukhusvistelse eller annan frånvaro görs avdrag på matkostnaden med 35 % av dygnskostnaden.

Måltidsavgift för matdistribution
Kostnaden för matdistribution per portion fastställs till den kostnad som tekniska kontoret tar ut.

Måltidsavgift för dagverksamhet SoL samt daglig verksamhet LSS
Kostnaden för lunch på dagverksamhet SoL samt daglig verksamhet LSS fastställs till 85 % av den kostnad som tekniska kontoret tar ut av socialnämnden.

Måltidsavgift för boende LSS; korttidsvistelse och skolinternat
Kostnaden för helpension inom LSS; boende, korttidsvistelse och skolinternat, fastställs till 1/30 av summan av konsumentverkets beräknade kostnader för livsmedel samt förbrukningsartiklar. Matavgiften minskas med kostnaden för den måltid då den boende inte äter på boendet. Vid skolinternat innebär detta att avgiften minskas med lunchkostnaden. Fördelningen av dygnskostnaden är enligt följande:

Frukost – 20 %
Lunch – 35 %
Mellanmål – 10 %
Kvällsmat – 35 %

Måltidsavgift för KTS
Måltidsavgiften för KTS fastställs till 65 % av kostnaden för helpension inom LSS; boende, korttidsvistelse och skolinternat.

3.2.2 Egenavgifter för vuxna i hem för vård eller boende (HVB), familjehem m.m.

Vård och behandling för missbruk
Egenavgiften för vård och behandling för missbruk i HVB och familjehem är 80 kr/dygn. För personer som saknar eller har låg sjukpenning kan avgiften sänkas helt eller delvis. Om personen genom att betala kostnaden blir beroende av försörjningsstöd ska kostnaden efterges enligt 9 kap. 4 § SoL.

Stödboende/omvårdnad för missbruk och/eller psykisk problematik
Avgiften för stöd- och omvårdnadsboende för missbruk och/eller psykisk problematik vid placering på boende är 156 kr/dygn, varav 70 kr är avgift för boende och 86 kr är avgift för mat. Vid placering i familjehem är avgiften 119 kr/dygn varav 33 kr är avgift för boendet och 86 kr är avgift för mat. Beviljas som försörjningsstöd enl. 4 kap. 1 § SoL om personen saknar betalningsförmåga.

3.2.3 Föräldrars ersättning till kommunen för placerade barn under 18 år

Vid placering av barn får kommunen ta ut ersättning från föräldrarna. Beloppet får inte överstiga vad som för varje tid motsvarar högsta underhållstödsbeloppet. Summan beräknas utifrån senaste deklarationsuppgifterna för respektive förälder. Beslutet kan inte överklagas.

3.2.3 Färdtjänst

Egenavgifter i färdtjänst

Avgifter för färdtjänst i Herrljunga kommun beslutas av kommunfullmäktige.

Egenavgifterna uppräknas årligen med den genomsnittliga förändringen för biljettpriserna i den allmänna kollektivtrafiken.

Färdtjänstresa med personbil alternativt specialfordon

Egenavgift i färdtjänst är avståndsbaserad med en grundavgift på 50 kr för de första 10 kilometrarna och därefter ett påslag med 3 kr per kilometer (år 2021).

Barn under 7 år åker gratis.

Resor till daglig verksamhet och dagverksamhet

Gällande avgift för färdtjänstresa gäller för både tur och retur.

Resa till och i annan kommun utanför Herrljunga kommuns färdtjänstområde

- Inom Västtrafiks trafikområde gäller samma egenavgift som den i Herrljunga kommun.
- 30% av taxameterbeloppet vid färdtjänstresa utanför Västtrafiks trafikområde, dock lägst den egenavgift som gäller för resa inom Herrljunga kommun.

Avgift för medresenär inom färdtjänstområdet

Medresenär erlägger avgift vid alla resor enligt vad som anges vid färdtjänstresa. Ledsagare betalar ingen avgift.

Avgift vid utebliven färdtjänstresa

Skulle en färdtjänstresenär utebli från en beställd färdtjänstresa eller om resenären inte avbeställer sin resa inom föreskriven tid äger kommunen rätt att ta ut ersättning med 200 kr av resenären.

Avgift vid allvarlig överträdelse

Vid missbruk av rätten att nyttja färdtjänstresa samt allvarliga eller upprepade överträdelser av föreskrifter och villkor har Herrljunga kommun rätt att ta ut en avgift motsvarande hela transportkostnaden för den beställda resan.

3.2.4 Övriga kostnader utanför högkostnadsskyddet

Bostadskostnader
Hyran för boende inom kommunens regi debiteras utifrån beslut i socialnämnden.

För bostad i annan kommun debiteras det Herrljunga kommun blivit debiterade. Finns inte kostnaden för bostad angivet i avtalet beslutar socialnämndens myndighetsutskott om kostnaden.

Fixartjänst
Fixartjänst är en så kallade servicetjänst, som kommunen tillhandahåller utan individuell behovsprövning till personer som fyllt 67 år. Kostnad för 2017 fastställs till 208 kr per timme och höjs sedan årligen enligt prisindex för kommunal verksamhet.

Förbrukningsvaror
Förbrukningsvaror ska ses som kommunens utlägg för varor som redan ingår i den enskildes förbehållsbelopp på särskilt boende. En förutsättning är då att beloppen är skäliga och inte överstiger de normalbelopp som Konsumentverket beräknar i sina årliga hushållsbudgetar. Herrljunga kommun debiterar enligt Konsumentverkets beräkning av vad förbrukningsvaror för en person kostar.

Medicinsk fotvård
Medicinsk fotvård erbjuds dem som fått remiss från läkare eller distriktssjuksköterska. Kostnaden fastställs enligt Västra Götalandsregionens taxa. Vid hembesök debiteras samma kostnad som för hembesök från vald vårdcentral enligt Patientavgifter i Västra Götaland.

Vaccination
Vaccination debiteras enligt Västra Götalandsregionens taxa. Vaccination ingår inte i avgiften för hälso- och sjukvård eller i högkostnadsskyddet.

3.3 Avgiftsfria insatser

Avgiftsfri avlösning
Avlösning till anhörig upp till 10 timmar per månad tas inte ut någon avgift för.

Boendestöd för personer med psykisk funktionsnedsättning
Boendestöd är en insats som ges utifrån socialtjänstlagen i syfte att stödja personer med psykisk funktionsnedsättning för att själv, så lång som möjligt, klara sin dagliga livsföring.

Avgifter för insatser enligt lagen om stöd och service för vissa funktionshindrade, LSS.
Alla insatser enligt LSS är avgiftsfria.

Den som därutöver har beviljade insatser enligt SoL eller HSL betalar avgift enligt gällande regler för dessa insatser.

Avgifter får enligt 8 kap. 1 § SoL ej tas ut för bistånd i form av stöd- och hjälpinsatser av behandlingskaraktär.

4. Avgiftsberäkning

4.1 Avgiftsgrundande inkomster

Med avgiftsunderlag avses den inkomst som den enskilde kan antas komma att få under de närmaste tolv månaderna, fördelad med lika belopp per månad.

Den inkomst som används för att beräkna avgiftsutrymmet är den enskildes nettoinkomst samt bostadstillägg. Vid beräkning av nettoinkomsten används innevarande års inkomster.

4.1.1 Inkomster/utgifter som inte är avgiftsgrundande:

Skattefria ersättningar som inte skall tas med vid inkomstberäkningen och avgiftsunderlaget är barnbidrag, barns inkomster eller barns avkastning på förmögenhet, bistånd enligt socialtjänstlagen, introduktionsersättning för flyktingar, handikappersättning, assistansersättning och den del av vårdbidraget som utgör ersättning för merutgifter.

4.2 Insamling av inkomstuppgifter

En gång per år får samtliga en inkomstförfrågan. Ändras förhållanden under året, på grund av till exempel ändrad hyra vid byte av bostad, är var och en skyldig att lämna uppgift om detta. Uppgifter om pension och bostadstillägg som betalas ut från Pensionsmyndigheten överförs via datafil från Pensionsmyndigheten.

För att kunna fastställa avgift, krävs att kommunen har tillgång till nödvändiga inkomstuppgifter. Om begärda inkomstuppgifter inte lämnas skickas ett avgiftsbeslut med högsta avgift ut. Inkomstuppgifter inhämtas i normalfallet via uppgiftsblankett från den enskilde eller via datamedia från Försäkringskassan och Pensionsmyndigheten. Vissa uppgifter kan endast erhållas från den enskilde. Om den enskilde inte lämnar inkomstuppgifter eller avstår från att lämna uppgifter fastställs den högsta avgiften enligt gällande taxa utan inkomstprövning.

Ny avgift gäller från och med den månad inkomstuppgifter lämnats till kommunen.

4.3 Inkomstuppgift lämnas inte

Om den enskilde inte lämnar inkomstuppgifter eller avstår från att lämna uppgifter fastställs den högsta avgiften enligt gällande taxa utan inkomstprövning.

4.4 Underskott i avgiftsunderlaget

Enligt kommunallagens likställighetsprincip kan kommunen inte reducera för matkostnad eller hyra i relation till inkomst utan särskilt lagstöd. Sådant lagstöd finns inte. Den enskilde som, efter att ha betalat mat och hyra, inte har tillräckligt med pengar kvar till sin försörjning skall hänvisas till att söka försörjningsstöd enligt socialtjänstlagen. Personer som är 65 år och äldre hänvisas till Pensionsmyndigheten för ansökan om äldreförsörjningsstöd.

4.4 Beslut

Beslut om förbehållsbeloppet fattas på delegation av avgiftshandläggare.

5. Avgiftsberäkning för olika hushållstyper

5.1 Ensamboende

Samtliga inkomster, tillgångar och utgifter enligt ovan ligger till grund för avgiftsberäkning.

5.2 Makar och registrerade partner

Makars inkomster skall slås samman och delas på två. När avgifterna fastställs skall kommunen dessutom försäkra sig om att omsorgstagarens make inte drabbas av en oskäligt försämrad ekonomisk situation. För makar/registrerade partners i gemensamt hushåll, beräknas den sammanlagda inkomsten som därefter delas lika. Med makar jämställs personer som lever tillsammans under äktenskapsliknande förhållanden och har gemensamma barn. För makar som lever åtskilda på grund av att en av makarna bor i särskilt boende/enskilt vårdhem, skall den sammanlagda nettoinkomsten ligga till grund för avgiftsberäkningen.

5.3 Sammanboende

För sammanboende beräknas inkomsterna var för sig, då det inte finns någon lagstadgad underhållsskyldighet dem emellan. När avgifterna fastställs skall kommunen dessutom försäkra sig om att omsorgstagarens sambo inte drabbas av en oskäligt försämrad ekonomisk situation.

6. Bostadskostnader

6.1 Förbehåll för bostadskostnad

För att hyran skall få tillgodoses i förbehållsbeloppet skall bostadstillägg för äldre sökas hos Pensionsmyndigheten eller bostadsbidrag för övriga hos Försäkringskassan. Beslutet lämnas till avgiftshandläggaren. Inkommer inte något beslut, sätts hyreskostnaden till 0 kronor/månad.

6.2 Beräkning av boendekostnad

Nettobostadskostnad

Vid avgiftsberäkning skall den enskildes nettobostadskostnad avräknas från nettoinkomsten. Med nettobostadskostnad avses den faktiska bostadskostnaden minskad med samtliga former av bostadsbidrag som den enskilde får.

Beräkning av bostadskostnaden följer Pensionsmyndigheten PFS.

Hyreslägenhet: Aktuellt hyresbelopp. Vid hyrd bostad med kallhyra beräknas värmekostnaden enligt Försäkringskassans schablon för beräkning av bostadstillägg

Bostadsrättslägenhet: Aktuellt hyresbelopp plus 70 % av ränta på eventuell låneskuld som avser bostadsrätten

Eget enfamiljshus: Kostnader för uppvärmning och drift efter ett fast krontal per kvm enligt Försäkringskassans schablon. plus 70 % av ränta för eventuella lån som avser fastigheten plus fastighetsavgift.

Eget tvåfamiljshus: Samma som för enfamiljshus, men minskat med hyresintäkter för den uthyrda lägenheten.

Eget flerfamiljshus eller andelshus: Enligt belopp som framgår av senaste deklaration samt tillägg för eventuell uppvärmningskostnad.

Jordbruksfastighet: Driftskostnader och lånekostnader beräknas för fastighetens bostadsbyggnad enligt samma grunder som för enfamiljshus. Fastighetsavgift beräknas på den del av taxeringsvärdet som avser bostadsbyggnad dock högst 0,75 procent av bostadsbyggnadsvärdet och tomtmarksvärdet.

Fri bostad: Enligt de regler som gäller för fri bostad vid taxering till statlig inkomstskatt.

Parboende

Enligt 4 kap. 1 c § SoL har makar rätt att fortsätta sammanbo om den ena parten beviljas särskilt boende. Om den medboende beviljas hemtjänstinsatser omfattas han av avgiftsreglerna enligt sitt eget biståndsbeslut. Medboende, som inte har egna biståndsinsatser, omfattas inte av avgiftsreglerna i 8 kap. SoL. Kostnader för exempelvis mat, förbrukningsvaror etc tas ut med stöd av 8 kap kommunallagen (1991:900) och självkostnadsprincipen är styrande för storleken på beloppen i avtalet. Avgifter som tas ut för tjänster som inte anses vara social omsorg enligt mervärdesskattelagen (1994:200), omfattas som regel inte av undantaget från mervärdesskatt. Om den medboende har egen lägenhet tas hyra ut enligt hyreskontrakt. Medboende debiteras samma matkostnad som boende med biståndsbeslut.

7. Förbehållsbelopp – minimibelopp

Förbehållsbeloppet består av ett minimibelopp plus nettobostadskostnaden.

I socialtjänstlagen anges ett lägsta belopp (minimibelopp) som skall täcka den enskildes normala levnadskostnader, förutom boendekostnaden. Därutöver fastställs förbehållsbeloppet individuellt utifrån den enskildes faktiska situation.

Förbehållsbeloppet = minimibeloppet + den faktiska boendekostnaden.

Den enskilde skall utöver minimibeloppet förbehållas medel för sin nettoboendekostnad innan avgift får tas ut.

7.1 Kostnadsposter i förbehållsbeloppet

Med minimibelopp avses de medel den enskilde behöver för sitt personliga behov utöver avgifter och bostadskostnader. Beloppen för posterna beräknas enligt Konsumentverkets beräknade hushållskostnader och aktuellt basbelopp.

7.2 Nivån på förbehållsbeloppet – minimibeloppet

Det minimibelopp som gäller för ensamboende ska utgöra lägst en tolftedel av 1,3546 gånger prisbasbeloppet.

Minimibeloppet för var och en av sammanlevande makar och sambor ska utgöra en tolftedel av 1,1446 gånger prisbasbeloppet.

Yngre personer med funktionsnedsättning har i vissa fall särskilda kostnader till exempel för bosättning och familjebildning. Enligt förarbetena till socialtjänstlagens avgiftsbestämmelser bör sådana levnadskostnader för yngre personer med funktionsnedsättning, efter en individuell prövning, beräknas till en nivå som överstiger minimibeloppet med upp till 10 procent. En individuell prövning av nivån på

tillägget måste dock alltid göras (proposition 2000/01:149 Avgifter inom äldre- och handikappomsorg s. 41).

Minimibeloppet är ett lagstadgat lägsta belopp som den enskilde har rätt till för personligt bruk. Minimibeloppet är baserat på konsumentverkets beräkningar av skäliga levnadskostnader för innevarande år. De skäliga levnadskostnaderna omfattar de varor och tjänster som hushållen vanligen behöver för att klara vardagens behov.

I det fall den enskilde har varaktiga merkostnader som inte ryms inom minimibeloppet skall kommunen ta hänsyn till detta i en individuell prövning av schablonbeloppet. Utgångspunkt för beräkning av minimibeloppet är det prisbasbelopp som årligen fastställs av riksdagen.

7.3 Individuell prövning av minimibeloppet

I socialtjänstlagens bestämmelser om avgifter inom äldre- och handikappomsorgen finns det utrymme för att i viss utsträckning ge den enskilde extra medel för merkostnader för de kostnadsposter som minimibeloppet ska täcka. Ett höjt minimibelopp fastställs efter en individuell prövning. Kommunen godtar den faktiska merkostnaden om den inte är oskäligt hög. En förutsättning för att den enskilde ska ha rätt till ett högre minimibelopp är dock att behovet av ytterligare medel är varaktigt (prop. 2000/01:149 s. 59).

Om en person har kostnader för god man eller andra kostnader på grund av särskilda omständigheter, som varar minst ett år och överstiger 200 kr/mån ska förbehållsbeloppet höjas i skälig omfattning efter gjord ansökan.

Som exempel kan nämnas;

- Merkostnader för livsmedel, till exempel specialkost
- Underhållskostnader för barn
- Kostnader för god man

Vid beräkning av behov utöver minimibeloppet skall hänsyn tas till att en del utgifter kan finansieras via handikappersättningen.

Hänsyn tas ej till lånekostnader och räntor (annat än vid beräkning av boendekostnader)

Höjning av minimibeloppet beviljas för högst ett år, varefter omprövning skall ske. Detta görs i samband med den årliga omräkningen av avgiftsbeslutet. Omprövning kan även ske under löpande kalenderår om förhållanden som påverkar avgiften förändras.

Kommunen får även i vissa fall minska nivån på minimibeloppet. Om kostnadsposten som föranleder minskningen ingår i Konsumentverkets beräkningar för hushållsbudget så bör minskningen baseras på deras beräkningar. Det beror på att även den schablonmässiga delen av minimibeloppet i huvudsak grundas på Konsumentverkets beräkningar (prop. 2000/2001:149 s.40-41).

Vid särskilda boende betalas en fast summa varje månad för mat. I minimibeloppet ingår SKL: s årliga kostnad för livsmedel. Den resterande summan är inte livsmedel och därför höjs minimibeloppet. Denna justering görs per automatik.

Från minimibeloppet görs avdrag för de poster som ingår i boendet samt hushållsel om den ingår i hyran.

För personer i kommunens särskilda boendeformer med boende med heldygnsomsorg skall en generell minskning av förbehållsbeloppet göras med sådana kostnadsposter som ingår i hyran och avgifter. Till dessa kan följande saker höra;

- Möbler och husgeråd
- TV-avgift, dagstidning
- Viss fritidsverksamhet
- Förbrukningsvaror

8. Nedsättning av avgifter och avgiftsbefrielse

8.1 Nedsättning med anledning av dubbla bostadskostnader

Den som fått anvisad lägenhet i särskilt boende kan få hyran jämkad. Under uppsägningstid, längst 3 månader, kan lägsta hyresbeloppet jämkas för de som inte har hög inkomst så att förbehållsbeloppet garanteras. Ansökan skall inkomma till kommunen inom 6 månader sett från inflyttningsdagen. Uppgifter som ligger till grund för ansökan är inflyttningsdag och 3 månader bakåt. De som har förmögenhet som överstiger 2x prisbasbeloppet ska ta förmögenheten i anspråk för täckande av dubbelhyra.

Eventuell jämkning påverkas av förmögenhet överstigande två prisbasbelopp.

Saknas medel till annan dubbel bokostnad än vad som avses ovan, efter nedsättning av avgift för hemtjänst, hänvisas den enskilde att söka försörjningsstöd.

8.2 Nedsättning med anledning av att en av två makar/sammanboende flyttar

Vid beräkning av inkomst för makar och registrerade partners skall den enskildes inkomst anses utgöra hälften av makarnas sammanlagda inkomster (tudelningsprincipen).

Vid beräkning av inkomst för sambor räknas inkomsterna alltid var för sig, då det inte finns lagstadgad underhållsskyldighet sambor emellan.

När en av sammanlevande makar flyttar till ett särskilt boende, beräknas pension och bostadstillägg som för ensamstående, vilket innebär en höjning av inkomsten. Vid beräkning av avgiftsunderlag gäller dock fortfarande tudelningsprincipen vad gäller inkomsterna. Tudelningsprincipen gäller dock ej för bostadstillägg (vid skilda hushåll), utan detta upptas till fastställt belopp för respektive maka/make vid beräkningen av avgiftsunderlag.

Om makan/maken flyttar till särskilt boende och den kvarboende makan/maken trots tudelningsprincipen, inte har tillräckliga medel för personliga behov i nivå med minimibelopp och bostadskostnad, frångår man tudelningsprincipen. Vid beräkningen av avgiftsunderlag tas hänsyn till båda makarnas inkomster och utgifter och nedsättning av hemtjänstavgiften kan ske för att tillse att den kvarboende makan/maken har kvar medel motsvarande sin boendekostnad och förbehållsbelopp (kvarboendeskydd).

Om den kvarboende makan/maken inte har några vård- och omsorgsinsatser enligt SoL, innebär kvarboendeskyddet att en ekonomisk utredning måste göras även för den kvarboende makan/maken. Kvarboende maka/make som inte har några vård- och omsorgsinsatser enligt SoL, skall förbehållas

tillräckliga medel för personliga behov i nivå med minimibelopp och skälig bostadskostnad. Som skälig bostadskostnad används samma beräkningsgrund som för uträkning av högsta möjliga bostadstillägg enligt socialförsäkringsbalken. Tudelningsprincipen frångås på samma sätt som beskrivs i stycket ovan.

9. Debitering av avgifter

Alla avgifter debiteras en gång per månad, i efterskott.

Vid inflyttning till särskilt boende tas hyra ut från och med att bostaden/rummet ställs till förfogande enligt beslut till och med enligt hyreskontraktets varaktighet. Avgifter för vård och omsorg och mat debiteras från och med verklig inflyttningsdag till och med dagen då insatsen avslutas.

10. Omprövning och ändring av avgifter

10.1 Årlig omprövning

Omräkning av avgifterna sker årligen med tillämpning av ändrade prisbasbelopp, pensioner, skattebestämmelser och inkomstuppgifter. Avgiften skall enligt 8 kap. 9 § SoL, räknas om utan föregående underrättelse om ändringen beror på förändringar i prisbasbeloppet i enlighet med punkt 1.1.

Ändring av beslut om avgift ska ske när omständigheterna förändrats

Retroaktiv rättelse av avgifter

När försäkringskassan utbetalar retroaktivt bostadstillägg eller retroaktiv pension rättas avgiften närmaste aktuell debiteringsmånad. Rättelse avseende för låg avgift debiteras för tre månader tillbaka om den felaktiga avgiften beror på att den enskilde lämnat felaktiga uppgifter eller inte lämnat uppgift. Om för hög avgift debiterats och felet beror på kommunen återbetalas avgiften för tid upp till tio år.

11. Överklagande

11.1 Överklagande av kommunens avgiftssystem

Beslut om kommunens **avgiftssystem** för socialförvaltningen fattas av kommunfullmäktige. Kommunens taxebeslut kan överklagas (inom tre veckor) av alla kommunmedlemmar och bli föremål för s.k. laglighetsprövning enligt 10 kap. kommunallagen. Prövningen kan utmynna i att beslutet upphävs, men inte att beslutet ersätts med ett annat. Prop. 2000/01:149 sid. 50 och 61.

11.2 Överklagande av enskilt avgiftsbeslut

Socialnämndens individuella avgiftsbeslut får överklagas (inom tre veckor) hos allmän förvaltningsdomstol genom så kallat förvaltningsbesvär. Det gäller beslut om avgift och avgiftsförändring samt beräkning av avgiftsunderlag, boendekostnad och förbehållsbelopp. Överklagandet ska ske inom tre veckor från det att beslutet tillkännagivits. Beslutet kan endast överklagas av den som berörs av beslutet. Vid bifall till den klagande kan ett nytt beslut ersätta det överklagade beslutet. 16 kap. 3§, SoL, Prop. 2000/01:149 sid. 50-51 och 61.

SN § 165 DNR SN 156/2021 170

Inriktningsdokument för närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022-2025

Sammanfattning

Närvårdssamverkans Delregionala Politiska Samråd (DPS), beslutade 2021-09-28 att ställa sig bakom Närvårdssamverkans Inriktningsdokument 2022–2025. Gällande inriktningsdokument löper ut i december 2022 och då den politiska representationen från kommunsidan ändras från den 1 januari 2022 beslutade DPS att inriktningsdokumentet redan nu skulle justeras.

Inriktningsdokumentet beskriver modellen för Närvårdssamverkan i Södra Älvsborg. Närvårdssamverkan ska ge mervärde för befolkningen och underlätta ansvarsfördelning och samverkan mellan huvudmännen. I olika grupper omhändertas frågor som berör samverkan mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen (VGR). I inriktningsdokumentet regleras mål och inriktning, styrning och struktur för samverkan, ekonomi och uppföljning.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2021-11-22
Följebrev angående inriktningsdokument daterat 2021-11-19
Inriktningsdokument för Närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022-2025 mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna i Södra Älvsborg

Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut:

- Socialnämnden föreslår för kommunstyrelsen att godkänna justerat inriktningsdokument för närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022-2025

Beslutsgång

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

Socialnämndens förslag till kommunstyrelsen

1. Justerat inriktningsdokument för närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022-2025 godkänns (SN § 165/2021-12-14).

Expedieras till: Kommunstyrelsen
Boråsregionen

Närvårdssamverkan
Södra Älvsborg

Inriktningsdokument
för
Närvårdssamverkan Södra Älvsborg 2022–2025

Mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna i Södra Älvsborg

Politiskt antaget

Kommunerna	Västra Götalandsregionen
Bollebygds kommunstyrelse Dnr:	Södra hälso- och sjukvårdsnämnden Dnr: HSNS 2021–00219
Borås Stads kommunstyrelse Dnr:	Styrelsen för Södra Älvsborgs Sjukhus Dnr:
Herrljungas kommunstyrelse Dnr:	Styrelsen för Regionhälsan Dnr:
Marks kommunstyrelse Dnr:	Styrelsen för Habilitering & Hälsa Dnr:
Svenljungas kommunstyrelse Dnr:	Styrelsen för Närhälsan Dnr:
Tranemos kommunstyrelse Dnr:	Tandvårdsstyrelsen Dnr:
Ulricehamns kommunstyrelse Dnr:	
Vårgårdas kommunstyrelse Dnr:	

Innehåll

1. Inledning 4
2. Huvudmännens uppdrag 4
3. Inriktning och mål 4
Målbild för Närvårdssamverkan 4
Mål för Närvårdssamverkan 4
4. Styrning och struktur för samverkan 5
Delregionalt politiskt samråd (DPS) 5
Presidium 5
Styrgrupp 6
Arbetsutskott (AU) 6
Uppdragsgrupp 6
Spridningskonferens 7
Lokal ledningsgrupp för Närvårdssamverkan 7
Lokal arbetsgrupp 7
Närvårdskontoret 7
5. Ekonomi 7
6. Uppföljning 8

1. Inledning

Inriktningsdokumentet beskriver modellen för Närvårdssamverkan i Södra Älvsborg. Närvårdssamverkan ska ge mervärde för befolkningen och underlätta ansvarsfördelning och samverkan mellan huvudmännen. I olika grupper omhändertas frågor som berör samverkan mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen (VGR). Interna frågor inom kommunen/kommunerna och mellan olika vårdgivare inom VGR hanteras i andra möteskonstellationer.

Avtalet gäller under perioden 2022–2025. Senast tolv månader innan avtalstiden löper ut har parterna möjlighet att säga upp avtalet. Om ingen part skriftligen sagt upp avtalet förlängs det med två år i taget. Vid väsentliga förändringar av förutsättningarna för avtalet kan initiativ till en översyn tas av det Delregionala politiska samrådsorganet.

2. Huvudmännens uppdrag

Grunden för respektive huvudmans uppdrag finns reglerat i lagar, författningar, avtal, överenskommelser och politiska beslut.

VGR och kommunerna har var för sig och tillsammans ansvar för hela befolkningen. Samverkansarbetet ska säkra och leda till att gemensamt ansvar tas för invånarna både på regional, delregional och lokal nivå.

Närvårdssamverkan i Södra Älvsborg omfattas av vård och omsorg, socialtjänst, regional och kommunal hälso- och sjukvård, förskola, skola, elevhälsa, tandvård samt hälsofrämjande och förebyggande områden.

Medverkar gör också Södra hälso- och sjukvårdsnämnden som har ansvar för beställning, upphandling och uppföljning av de verksamheter som finansieras av VGR och Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund som samordnar kommunerna.

3. Inriktning och mål

I vårt gemensamma arbete ställs stora krav på samordning och arbetssätt som skapar tydlighet, vilket leder till förbättrad patientsäkerhet och tidsvinster. Vi ska skapa en samverkanskultur med tillit som grund och nyttja kraften som samverkan ger.

Målbild för Närvårdssamverkan

Med tillit, där vårdgivarna arbetar tillsammans kring invånarnas behov, bygger Närvårdssamverkan Södra Älvsborg en samverkan som skapar mervärde och trygghet i vårdövergångarna.

Mål för Närvårdssamverkan

Befolkningsperspektiv

En välfungerande Närvårdssamverkan bidrar till att invånarna får tillgång till hälso- och sjukvård och omsorg på lika villkor. Samverkan ska för den enskilde invånaren leda till säkra vårdövergångar och jämlik vård.

Verksamhets- och organisationsperspektiv
Närvårdssamverkan ska leda till effektiva vårdprocesser utförda på rätt vårdnivå. Dialog kring ansvarsfördelning och utvecklingsbehov bör leda till ökad förståelse, kunskapsutveckling och samverkan mellan huvudmännen.

4. Styrning och struktur för samverkan

Närvårdssamverkan i Södra Älvsborg sker på politisk-, förvaltnings- och verksamhetsnivå. Målet med samverkan är att över huvudmannagränserna gemensamt ansvara för att säkerställa invånarnas behov av samordnade insatser. I styrning och struktur ingår arbete med förtydligande och ansvarsfördelning utifrån ändrad lagstiftning, överenskommelser, strategier och rekommendationer som påverkar huvudmännen.

Gemensamma målsättningar, handlingsplaner, utvärderingar och arbetet med avvikelsehantering är exempel på arbetssätt för att komma till rätta med brister i vårdsamverkan. Framgångsfaktorer i samverkansarbetet är fungerande implementering, spridning och delaktighet vilket i första hand sker i respektive linjeorganisation.

Delregionalt politiskt samråd (DPS)

Delregionalt politiskt samråd tar fram vision och strategisk inriktning för Närvårdssamverkan. Parternas representanter har ansvar för att den politiska viljeinriktningen blir känd och får genomslag i huvudmännens uppdrag. Delregionalt politiskt samråd ger uppdrag till Styrgruppen och Närvårdskontoret. Uppföljning och dialog kring uppdragen ska ske i Delregionalt politiskt samråd. Delregionalt politiskt samråd träffas fyra gånger per år.

I Delregionalt politiskt samråd ingår:

- Per kommun vald politisk representant eller utsedd ersättare.
- Presidiet för Södra hälso- och sjukvårdsnämnden eller utsedd ersättare.
- Presidiet för Regionhälsan.
- Presidiet för Närhälsan.
- Presidiet för styrelsen Södra Älvsborgs Sjukhus.
- Presidiet för styrelsen Habilitering & Hälsa.
- Presidiet för Tandvårdsstyrelsen.

Södra hälso- och sjukvårdsnämnden har möjlighet att ta med en tjänsteperson.

Närvårdskontorets representanter är sekreterare och protokollen publiceras på hemsidan. Närvårdssamverkans AU deltar också på Delregionalt politiskt samråd och ordförande för Styrgrupp närvård är föredragande.

Delregionalt politiskt samråd utser ordförande och vice ordförande för två år i taget. Ordförandeskapet och vice ordförandeskapet alternerar mellan kommun och VGR. Huvudregeln är att vice ordförande efter två år blir ordförande och en ny vice ordförande väljs.

Presidium

Presidiet består av det Delregionala politiska samrådets ordförande och vice ordförande och de bereder ärenden till det Delregionala politiska samrådet.

Närvårdskontorets representant är sekreterare.

Styrgrupp

Styrgruppen arbetar på uppdrag av det Delregionala politiska samrådet. Styrgruppen hanterar av Närvårdskontoret anmälda och beredda ärenden och fattar beslut. Styrgruppen kan vid behov starta uppdragsgrupper och besluta om specifika tidsbestämda uppdrag. Styrgruppen och respektive huvudman ansvarar för hantering av resultat och implementering av tagna beslut i respektive linjeorganisation.

I Styrgruppen ingår representant för SÄS, Habilitering & Hälsa, Vårdcentral privat, Vårdcentral offentlig, Rehab privat, Rehab offentlig samt representant från varje kommun. Tandvård och beställd primärvård adjungeras till styrgruppen. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och Koncernkontoret VGR har en representant vardera, men har ingen rösträtt.

En av Närvårdskontorets representanter är sekreterare och protokollen publiceras på hemsidan.

Styrgruppen utser ordförande och vice ordförande för två år i taget. Ordförandeskapet och vice ordförandeskapet alternerar mellan kommun och VGR.

Ordförandens uppgift är att leda styrgruppens möten och vara föredragande vid Delregionalt politiskt samråd.

Arbetsutskott (AU)

Arbetsutskottet består av styrgruppens ordförande och vice ordförande. Arbetsutskottet består vidare av en representant ifrån kommunen, en ifrån primärvård och en ifrån SÄS (sammanlagt max tre personer). AU bereder ärenden till styrgruppen.

Närvårdskontorets representant är sekreterare.

Uppdragsgrupp

Uppdragsgrupp kan bildas då frågan inte kan eller bör omhändertas i de lokala ledningsgrupperna. Uppdragsgrupper kan variera i storlek och sammansättning beroende på uppdrag. Kommun, primärvård och specialistvård ska dock vara representerade i samtliga uppdragsgrupper. Uppdrag ges av styrgruppen och de ska vara tydliga och tidsbestämda. Alla uppdragsbeskrivningar ska utgå från ett helhetsperspektiv, eftersom målgrupperna kan överlappa varandra.

I uppdraget ingår återrapportering till styrgruppen och att ta fram förslag till plan för resultatspridning, eventuell implementering och uppföljning. Uppdragsgrupperna ska ha brukarmedverkan där det är möjligt. Styrgruppen och respektive huvudman ansvarar för vidare hantering av resultatet. Uppdragsgruppens minnesanteckningar mailas till Närvårdskontoret för publicering på hemsidan. Uppdragsgrupper kan vara aktiva, vilande eller avslutas efter uppdragets slutförande.

Spridningskonferens

Årligen fattas beslut gällande arrangemang av spridningskonferens med aktuellt tema. Närvårdskontoret ansvarar för organisation och administration.

Närvårdsområde

Närvårdsområdena utgör grunden för vårdsamverkansarbetet. Samverkan ska ske på ledningsoch verksamhetsnivå. Varje kommun utgör ett närvårdsområde, med en lokal ledningsgrupp.

Lokal ledningsgrupp för Närvårdssamverkan

De lokala ledningsgrupperna har ett stort ansvar för samverkan på lokal nivå. Kommunen ansvarar för ordförandeskapet och kallar till möten. Ordförande i den lokala ledningsgruppen är representant i Styrgrupp närvård och ansvarar för att beslut och information från Styrgrupp närvård omhändertas i den lokala ledningsgruppen.
Arbetet ska ske utifrån ett problemorienterat och förbättringsinriktat arbetssätt och kan utgå från exempelvis patientberättelser, avvikelser och goda exempel. Ledningsgruppen består av representanter från kommun, primärvård och specialistvård, vilka ska ha mandat att fatta beslut och föra tillbaka frågor till sin organisation för åtgärd. Antalet personer i ledningsgruppen kan variera och sammansättningen utöver ovanstående bestäms lokalt, till exempel är folkhälsa, tandvård, rehab och skola viktiga parter i det lokala arbetet. Protokoll ska skrivas och mejlas till Närvårdskontoret för publicering på hemsidan.

Dialog kring förändringar i form av arbetssätt, lagstiftning eller andra förutsättningar som påverkar samarbetet bör ske kontinuerligt. Frågor som inte kan lösas på lokal nivå lyfts till Närvårdskontoret, som gör en bedömning om var frågan kan/bör hanteras. Lokala ledningsgrupper, över kommungränserna, kan gå samman och skapa gemensamma lokala arbetsgrupper.

Lokal arbetsgrupp

Arbetsgrupper på lokal nivå startas och avslutas av den lokala ledningsgruppen. Frågeställning och tidsram ska vara beskrivet i en uppdragshandling. De lokala arbetsgrupperna arbetar med förbättringsfrågor och rapporterar till lokala ledningsgruppen. Brukarmedverkan är en viktig del i de lokala arbetsgruppernas arbete.

Närvårdskontoret

Som stöd för Närvårdssamverkan finns ett kontor med uppdrag att koordinera, stödja, omvärldsbevaka, bereda ärenden och följa upp samverkan inom olika grupper. På Närvårdskontoret arbetar koordinator och samordnare. Möjlighet att anställa tillfälliga projektledare och/eller förändra ordinarie uppdrag för tjänstemän i kommun och VGR finns. Medarbetarna arbetar på uppdrag av Delregionalt politiskt samråd och Styrgrupp närvård. Närvårdskontoret ska ha ett opartiskt förhållningssätt gentemot huvudmännen. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund har arbetsgivaransvaret.

5. Ekonomi

Närvårdssamverkan är en del i varje huvudmans uppdrag och finansieras inom ramen för detta ansvar. Vårdsamverkansparterna svarar för kostnaderna för Närvårdskontoret.
VGR betalar 50 procent och kommunerna 50 procent av kostnaderna, baserat på befolkningsmängd den 1 juli förgående år.

RL

Utöver den fasta finansieringen kan olika former av projektmedel komma att sökas för att finansiera gemensamma utvecklingsprojekt inom ramen för Närvårdssamverkan Södra Älvsborg.

6. Uppföljning

Delregionalt politiskt samråd respektive Styrgrupp närvård ansvarar för uppföljningen av arbetet som görs inom ramen för Närvårdssamverkan Södra Älvsborg.

SN § 166 DNR SN 153/2021 7781

Revidering av reglemente för kommunala pensionärs- och funktionshindersrådet

Sammanfattning

I november fick socialförvaltningen fick i uppdrag av socialnämnden att ta fram förslag på ändringar av reglementsbestämmelser för lokala pensionärs- och funktionshinderrådet i Herrljunga, som hanterar en delning av rådet samt förtydligar processen för rådet som remissinstans (SN § 151/2021-11-23). Vid möte med Kommunala pensionärs- och funktionshinderrådet (KPFR) i Herrljunga 23 september 2021 noterades att FUB utvecklat goda samarbets- och dialogformer i Alingsås, Vårgårda och Lerum och att man önskar få samma utveckling i Herrljunga kommun. En förbättrad och djupare dialog efterfrågas där FUB ges möjlighet att få framföra sina åsikter i ett tidigare skede jämfört med nuvarande KPFR. Från PRO och SPF påtalades också under KPFR:s möte den 23 september att rådets funktion som remissinstans behöver förbättras. Under mötet enades samtliga deltagande parter om att föreslå en delning av kommunala pensionärs- och funktionshinderrådet till ett pensionärsråd och ett funktionshinderråd samt att det kan utvecklas andra samarbetsformer för vissa frågor.

Från socialförvaltningen ses också ett behov av att utveckla dialog- och samarbetsformer med organisationerna och då även initiera fler brukarorganisationer för andra målgrupper till samverkan. Socialförvaltningen ser också behovet att involvera fler förvaltningar inom kommunen i dialogen med brukarorganisationerna.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2021-12-01
Socialnämnden § 151/2021-11-23
Reglementsbestämmelser för lokala pensionärs- och funktionshindersrådet
Förslag på reviderade reglementsbestämmelser för lokala pensionärsrådet och lokala funktionshindersrådet

Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut:

- Socialnämnden står bakom en delning av det kommunala pensionärs- och funktionshindersrådet till två råd och godkänner förslag till revidering av reglementsbestämmelser.
- Socialnämnden föreslår kommunstyrelsen att ge sin förvaltning i uppdrag att se över hur processerna för remiss- och referensuppdrag samt samråd ska se ut för hela kommunen.
- Socialnämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa reviderade reglementsbestämmelser enligt förslaget.

Fortsättning SN § 166

Beslutsgång

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

Socialnämndens beslut

1. Socialnämnden står bakom en delning av det kommunala pensionärs- och funktionshindersrådet till två råd och godkänner förslag till revidering av reglementsbestämmelser.

Socialnämndens förslag till kommunstyrelsen

1. Kommunstyrelsens förvaltning ges i uppdrag att se över hur processerna för remiss- och referensuppdrag samt samråd ska se ut för hela kommunen.

Socialnämndens förslag till kommunfullmäktige

1. Förslag till reviderade reglementsbestämmelser fastställs (bilaga 1, SN § 166/2021-12-14).

Expedieras till: Kommunstyrelsen
Kommunfullmäktige

DIARIENUMMER:	KS 193/2014 101
FASTSTÄLLD:	2015-09-08.
VERSION:	1
SENAS T REVIDERAD:	2021-11-23
GILTIG TILL:	Tillsvidare
DOKUMENTANSVAR:	Kommunstyrelsen

Reglemente

Reglementsbestämmelser för lokala pensionärsrådet och lokala funktionshinderrådet, Herrljunga kommun

Dokumentet gäller för lokala pensionärsrådet och lokala funktionshinderrådet

HERRLJUNGA KOMMUN

Våga vilja växa!

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 som mellan förvaltningar. Denna inställning skall genomsyra all verksamhet.

Inledande bestämmelser

Kommunfullmäktige fastställer reglemente för kommunstyrelse och nämnder.

Kommunstyrelsens reglemente avseende övergripande styr- och ledningsfunktioner gäller för samtliga nämnder.

Gemensamt antaget grundreglemente för nämnderna, gäller lika för samtliga nämnder.

Respektive facknämnd har därtill särskilt reglemente avseende verksamhetsansvaret.

Lokala pensionärsrådet och funktionshinderrådet är till sin funktion ett samverkansråd och har ej funktion likställt med nämnd.

Syfte

Pensionärsrådet och funktionshinderrådet skall vara ett möte för dialog mellan brukarorganisationer och kommunens förvaltningar. För att på bästa sätt omhänderta frågor och skapa en god dialog sker pensionärsrådet som ett enskilt möte och funktionshinderrådet som ett enskilt möte. Råden leds av kommunstyrelsens ordförande.

På pensionärsrådet deltar från kommunen socialchef, samhällsbyggnadschef och verksamhetschef för vård- och omsorg.

På funktionshinderrådet deltar från kommunen socialchef, bildningschef, samhällsbyggnadschef samt verksamhetschef för socialt stöd.

Råden är ett informationsutbyte mellan kommunens förvaltningar och företrädare för brukarorganisationer och riksorganisationer.

Verksamhetsområde/arbetsuppgifter

Rådet skall organiseras för hela kommunen.

Alla förvaltningar ger på råden informera om sin verksamhet, planerade förändringar samt resultatet av olika åtgärder som har eller kan få aktualitet för kommunens pensionärer och personer med funktionsnedsättning. Pensionärer och personer med funktionsnedsättning blir härigenom i delaktiga i samhällsutvecklingen i kommunen.

Råden har företrädesvis följande arbetsuppgifter;

a) Förstärka inflytandet i frågor som gäller äldre
b) Förstärka inflytandet i frågor som gäller personer med funktionsnedsättning
c) Verka för att pensionärernas synpunkter beaktas i nämndernas verksamhetsplanering
d) Verka för att funktionsnedsattas synpunkter beaktas i nämndernas verksamhetsplanering
e) Brukarorganisationen kan initiera nya frågor i kommunen
f) Råden är ett forum för kunskapsspridning

KRL

Kommunen informerar råden om planer och förändringar i samhällsinsatsernas utformning och organisation i frågor som berör målgrupperna.

Kommunen kan därmed inhämta synpunkter i tidigt skede. Därigenom ges målgrupperna delaktighet i samhällsutvecklingen.

Representanter kan ge förslag till lämpliga anpassningar av det serviceutbudet.

Råden behandlar inte ärenden som avser enskilda personer.

Sammansättning

Kommunens förtroendevalda i råden skall representera de kommunala nämnder och styrelser, vars ansvarsområden omfattar pensionärer och personer med funktionsnedsättning.

Ledamöter i råden skall representeras genom företrädare för pensionärs- och funktionshinder-organisationer.

Kommunstyrelsen fastställer antalet ledamöter från pensionärs- och funktionshinderorganisationerna samt ersättare för dessa, vilka ska ingå i råden.

Pensionärs- och funktionshinderorganisation som ingår i råden ska utse ledamöter och ersättare.

Vid varje ny mandatperiod bör kommunstyrelsen svara för utbildning av samtliga ledamöter i rådet.

Organisationer som driver verksamhet inom kommunen med syfte att tillvarata pensionärers och personer med funktionsnedsättnings intressen kan när särskilda skäl föreligger inbjudas att delta i rådets överläggningar. Representanter för övriga samhällsorgan kan också inbjudas till rådet för information, diskussion eller samråd.

Organisation och arbetsformer

Rådets ordförande är tillika kommunstyrelsens ordförande. Rådets vice ordförande är tillika kommunstyrelsens vice ordförande.

Pensionärsrådet består av en ledamot från socialnämnden, en ledamot från tekniska nämnden samt socialchef, samhällsbyggnadschef och verksamhetschef för vård- och omsorg

Funktionshinderrådet består av en ledamot från socialnämnden, en ledamot från bildningsnämnden, en ledamot från tekniska nämnden samt socialchef, bildningschef, samhällsbyggnadschef, verksamhetschef för socialt stöd samt elevhälsovårdschef.

Kommunen svarar för sekreterar- och kansliservice till rådet.

Rådet skall sammanträda minst fyra gånger per år, varav ett sammanträde skall hållas i anslutning till kommunens budgetbehandling.

Datum för sammanträdesdagar skall fastställas vid årets början.

Protokoll skall föras vid varje sammanträde och delges rådets ledamöter, kommunstyrelsen, socialnämnden, bildningsnämnden och tekniska nämnden.

EL

Förslag till förteckning över ärenden som skall behandlas samt handlingar och beslutsunderlag skall delges rådets ledamöter 14 dagar innan sammanträdet, i så god tid och på sådant sätt att vidareinformation och beredning underlättas.

Ekonomi

Ekonomiska ersättningar är reglerat i fastställt arvodesreglemente för Herrljunga kommun gäller.

Ändring av reglementet

Ändring av detta reglemente kan initieras av rådet, kommunstyrelsen eller övriga deltagande nämnder.

Fastställelse

Reglemente för lokala pensionärsrådet och för lokala funktionshinderrådet skall fastställas av kommunfullmäktige.

Ikraftträdande

Detta reglemente gäller från och med 2022-01-01.

BN § 139 DNR UN 137/2021 606

Uppföljningsrapport avseende bildningsnämndens budgetanpassning per 2021-10-31

Sammanfattning
Bildningsnämnden ska enligt beslut från kommunstyrelsen (KS § 94/2021-05-31) lämna en uppföljningsrapport vid varje kommunstyrelsesammanträde under 2021 avseende sin budgetanpassning.

Under oktober och november månad arbetar bildningsnämndens rektorer och enhetschefer med att planera sin detaljbudget. En del verksamheter upplever en mindre budgetomfattning vilket betyder verksamhetsanpassningar. Som en del i att vidareutveckla och bibehålla ett gott analysarbete kring verksamhetsanpassningar, budget och uppföljningsprocesser planeras ett antal kortare interna utbildningar. Dessa utbildningar fokuserar främst på att förnya och bevara befintlig kunskap kring ekonomisystem och styrverktyg.

Åtgärder för anpassning till de nya budgetramarna delas upp i löpande utvärderingar och planerat från 2022. Löpande utvärderingar sker från 2021, och de åtgärder som planeras från 2022 sker från årsskiftet och framåt.

Beslutsunderlag
Presidieskrivelse i ärendet daterad 2021-11-24
Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2021-11-23
Uppföljningsrapport per 2021-10-31 för bildningsnämnden

Förslag till beslut
Förvaltningens förslag till beslut:
- Uppföljningsrapport per 2021-10-31 för bildningsnämnden godkänns och översänds till kommunstyrelsen för information.

Presidiets förslag till beslut:
- I enlighet med förvaltningens förslag till beslut.

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

Bildningsnämndens beslut
1. Uppföljningsrapport per 2021-10-31 för bildningsnämnden godkänns och översänds till kommunstyrelsen för information (bilaga 1, BN § 139/2021-12-06).

För kännedom till: Kommunstyrelsen

Bilaga 1, BN § 139/2021-12-06

HERRLJUNGA KOMMUN

BILDNINGS-
NÄMNDEN
Christina Glad
Bert-Åke Johansson

Uppföljningsrapport
2021-11-18
DNR UN 137/2021 606

Uppföljningsrapport avseende bildningsnämndens budgetanpassning per 2021-10-31

Sammanfattning

Bildning ska enligt beslut KS § 94, 2021-05-31 lämna en rapport gällande den ramutökning som bildning fått 2021.

Tabellen nedan visar en sammanfattning av det ekonomiska läget per 31/10/21 jämfört mot budget och utfallet vid samma tid föregående år. Den visar även årsprognosen för bildningsnämnden per den 31/10, vilket visar ett resultat i enlighet med budget.

Ansvarsområde	2020-10-31 Budget	2020-10-31 Utfall	2021-10-31 Budget	2021-10-31 Utfall	2021 Budget	2021 Prognos	År Diff Helår
30 Nämnd	384	324	378	294	461	461	0
31 Förvaltningsledning	19 203	17 422	20 482	18 240	25 025	24 675	350
32 Förskola	44 539	41 133	43 657	42 783	53 483	51 833	1 650
33 Fritidshem	15 290	14 114	15 011	13 759	18 395	17 494	900
34 Grundskola	71 908	73 368	74 972	77 179	92 091	94 740	-2 650
35 Grundsärskola	4 133	3 654	4 320	4 034	5 258	4 958	300
36 Gymnasieskola	31 001	31 800	31 580	33 282	38 461	38 661	-200
37 Gymnasiesärskola	3 472	1 716	2 987	3 162	3 584	3 784	-200
38 Vuxenutbildning	4 580	4 580	4 633	4 601	5 560	5 560	0
39 Kultur och Fritid	5 624	4 742	5 903	5 384	7 217	7 367	-150
	200 133	192 853	203 922	202 718	249 533	249 533	0

Under oktober månad har ett tätt arbete gjorts med rektorer för att ge stöd i deras budgetarbete. Rektorerna arbetar under oktober och november månader med att sätta sina detaljbudgetar och planera verksamheten inför det kommande budgetåret. Många upplever en stramare budget vilket betyder verksamhetsanpassningar.

Som en del av arbetet med budget- och verksamhetsanpassningarna planerar bildning att fördjupa och vidareutveckla analysarbetet som görs tillsammans med rektorer och chefer. Med detta planeras ett antal kortare interna utbildningar för att stötta chefernas arbete med anpassade budgetramar. Detta skapar även ytterligare ett forum genom vilket befintlig kompetens inom organisationen kan delas och tas nytta av.

Ytterligare en del i arbetet med de anpassade budgetramarna är att skapa tätare uppföljningar på regelbunden basis.

HERRLJUNGA KOMMUN

BILDNINGS-
NÄMNDEN
Christina Glad
Bert-Åke Johansson

Planerade åtgärder

För att anpassa sig till de nya budgetförutsättningarna har ett antal åtgärder planerats. En del av dessa planeras redan 2021, men det är huvudsakligen från budgetåret 2022 som förändringar planeras. Utifrån nuvarande verksamhetsstruktur finns svårigheter att minska antal personal, det blir de största enheterna som får bidra mest. Regler kring behörighetskrav inom förskola/skola innebär att det blir olika stödfunktioner som får minskas.

Utifrån verksamheternas förutsättningar finns ett antal åtgärder som planeras och utvärderas:

Planerat 2022

- Volymjusteringsmodell för budget 2022: skapa en modell som används för att justera de resurser som rektorer har tillgängliga under året, baserat på volym, det vill säga barn- och elevantal. Tanken med modellen är att skapa rörlighet i den budget som sätts så budgetramen för verksamheterna anpassas till verksamheternas förutsättningar och begränsningar under året.
- Verksamhetsanpassning 2022: Anpassande åtgärder till verksamheterna för att justera den kostnadsnivå bildning har till följd av demografijusteringen och de politiska prioriteringarna mellan 2022-2024.

Löpande utvärdering

- Utföra en kostnadsutredning där bildning undersöker hur snittkostnader utvecklas över tid: Den jämförelse som går att se ovan med hur kostnadsstrukturerna i olika verksamhetsområden ser ut visar hur ett tvärsnitt av denna typ av utredning kan se ut. Skillnaden i att utvärdera kostnadsstrukturer över tid blir då att flera sådana tvärsnitt skapas och att dessa sedan jämförs.
- Personalekonomisk dialog: Fördjupa analysarbetet kring personalekonomiska åtgärder i verksamheterna.
- Skapa tydliga exempel för vad åtgärder motsvarar i pengar; kostnad för vikarie, organisatoriska lösningar, schemastrukturer.

KF § 157 DNR KS 22/2021 111

Fyllnadsval av ersättare i kommunstyrelsen

Sammanfattning
Mats Palm (S) har i skrivelse 2021-10-29 med stor sorg meddelat bortgång av Magnus Fredriksen, ersättare i kommunstyrelsen.

Förslag till beslut
I skrivelse 2021-10-29 föreslår Mats Palm (S) Linus Lindelöf till ny ersättare i kommunstyrelsen för resterande del av mandatperioden.

I kommunfullmäktige frågar ordföranden om Linus Lindelöf (S) väljs till ersättare i kommunstyrelsen och finner att så sker.

KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT
1. Linus Lindelöf (S) välj till ersättare i kommunstyrelsen för resterande del av mandatperioden.

Expedieras till: Linus Lindelöf
För kännedom till: kommunstyrelsen

BN § 149 DNR UN 222/2021 604

Startbeslut för projekt Altorpskolan

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beviljade i juni investeringsmedel om 32 mkr för renovering av Altorpskolan (KF § 86/2021-06-22). Utifrån den förstudie som är gjord bedömer bildningsnämnden att projektet kommer att omfatta 3751 kvm LOA, samt tillbyggnadsytor om 202 kvm. Utöver det beräknas projektet innehålla 987 kvm i anläggning av utemiljö och innergård. Projektet bedöms kosta 32 mkr i enlighet med beslutade investeringsmedel. Investeringen och projektet planeras i enlighet med kommunfullmäktiges budgetbeslut om en investeringstakt om 6 mkr 2022, 15 mkr 2023 och resterande 11 mkr 2024 (KF § 148/2021-11-23). Denna investering medför att både projektering och produktion av projektet kan påbörjas under 2022.

I frågan om driftkostnader ser förvaltningen att hyreskostnaderna beräknas öka efter projektets slut. Städkostnaderna bedöms öka om 57 tkr från 2025. Kostnaderna för vaktmästeri bedöms inte påverkas. Kostnader för byggstäd beräknas till 57 tkr för både 2023 och 2024. Förvaltningen bedömer inte att externa lokaler för undervisning behövs under byggnationstiden. Vid behov kommer undervisning att tillfälligt anvisas till andra lokaler i kommunen.

Beslutsunderlag

Presidieskrivelse i ärendet daterad 2021-11-24
Tjänsteskrivelse i ärendet daterad 2021-11-08
Slutrapport förstudie Altorpskolan daterad 2021-09-30

Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till beslut:

- Avsatta investeringsmedel för projekt Altorp om 32 mkr för 2022-2024 godkänns.
- Driftbudget för bildningsnämnden för 2023 och 2024 utökas med kostnader för byggstäd.
- Övriga förändringar i driftbudget behandlas inom kommunens ordinarie budgetprocess.

Presidiets förslag till beslut:

- I enlighet med förvaltningens förslag till beslut.

Beslutsgång

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

Fortsättning BN § 149

Bildningsnämndens beslut

1. Avsatta investeringsmedel för projekt Altorp om 32 mkr för 2022-2024 godkänns.
2. Driftbudget för bildningsnämnden för 2023 och 2024 utökas med kostnader för byggstäd.
3. Övriga förändringar i driftbudget behandlas inom kommunens ordinarie budgetprocess.

För kännedom till: Kommunstyrelsen, Tekniska nämnden

Från:	Info Boråsregionen
Till:	"boras.stad@boras.se"; Herrljunga kommun; "kansliet@svenljunga.se"; "kommun@tranemo.se"; "kommun@ulricehamn.se"; "kommunen@bollebygd.se"; "kommunen@vargarda.se"; ks@varberg.se; markskommun@mark.se
Kopia:	Magnus Haggren
Ärende:	Boråsregionen Ärende för vidare hantering Delårsbokslut 2021 samt revisionsrapport
Datum:	den 14 december 2021 12:15:24
Bilagor:	Brev Delårsbokslut 2021.pdf Protokollsutdrag § 79 211022 Delårsbokslut 2021.pdf Delårsbokslut 2021.pdf Revisionsbedömning Delårsbokslut 2021.pdf Revisionsrapport Delårsbokslut 2021.pdf

Delårsbokslut 2021 samt revisionsrapport

Direktionen för Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund beslutade vid sitt sammanträde 2021-10-22 att godkänna Delårsbokslut 2021 samt att översända detsamma tillsammans med revisionsrapport till medlemskommunerna för kännedom.

Bilagor

- Brev
- Protokollsutdrag
- Delårsbokslut 2021
- Revisionsbedömning
- Revisionsrapport

Hälsningar

Linda Bergholtz
Administrativ chef

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

Tel: 0729-649697
Skaraborgsvägen 1A, 506 30 Borås
www.borasregionen.se

När du kommunicerar med Boråsregionen behandlar vi dina personuppgifter. För mer information se vår Integritetspolicy

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

Verksamhetsdialog 2021-11-29

Närvarande
Gunnar Andersson (M), ordförande KS
Mats Palm (S), 2:e vice ordförande KS
Ior Berglund, kommundirektör
Sandra Säljö, socialchef
Joakim Strömdahl, samhällsbyggnadschef
Hans Malmquist (M), ordförande BMN
Jenny Andersson, controller BMN och TN
Börje Aronsson (Kv), ordförande TN
Annica Steneld, bildningschef
Gabrielle Ek, controller BN
Linnea Nilsson, nämndsamordnare

Digitalt deltagande på Teams
Jessica Pehrson (C), 1:e vice ordförande KS
Linn Marinder, controller SN
Eva Larsson (C), ordförande SN
Jarl Barkenfelt (S), vice ordförande TN
Christina Glad (Kv), ordförande BN

Syfte och upplägg

Verksamhetsdialogmöten är en del av kommunstyrelsens uppsiktsplikt över nämnderna enligt kommunallagen 6 kap. 1 §. I dialogerna deltar kommunstyrelsens presidium, nämndernas presidier, kommundirektör, ekonomichef, nämndernas förvaltningschefer och controllers.

November månads verksamhetsdialog omfattar mål och ekonomisk prognos för 2021, budget och mål inför planåren 2022–2024, väsentliga händelser som påverkar nämndens ansvarsområden samt arbetet med internkontroll 2022–2024.

Socialnämnden

Ekonomisk uppföljning per 2021-10-31

Utfall/budget oktober 2021

Ansvarsområde	Föreg. år Ack Utfall	Ack Utfall 2021-10	Ack Budget	År Budget	År Prognos	År Diff
40 Nämnd	444	383	465	559	559	0
41 Förvaltningsledning	9 385	6 484	9 817	12 018	10 668	1 350
42 Individ och familjeomsorg	42 537	45 589	36 672	44 398	46 948	-2 550
44 Vård och omsorg	103 477	98 327	105 677	128 061	125 062	3 000
46 Socialt stöd	26 343	26 856	25 665	31 139	32 989	-1 850
	182 186	**177 638**	**178 296**	**216 175**	**216 226**	**-50**

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

Prognos för 2021 inklusive måluppfyllelse

Avvikelse mot budget

Ansvarsområde	Prognos 2021 per oktober	Prognos 2020 per oktober	Utfall 2020 per december
40 Nämnd	0	0	48
41 Förvaltningsledning	1 350	300	625
42 Individ och familjeomsorg	-2 550	-7 750	-6 780
44 Vård och omsorg	3 000	-4 750	-3 496
46 Socialt stöd	-1 850	450	1 591
	-50	**-11 750**	**-8 012**

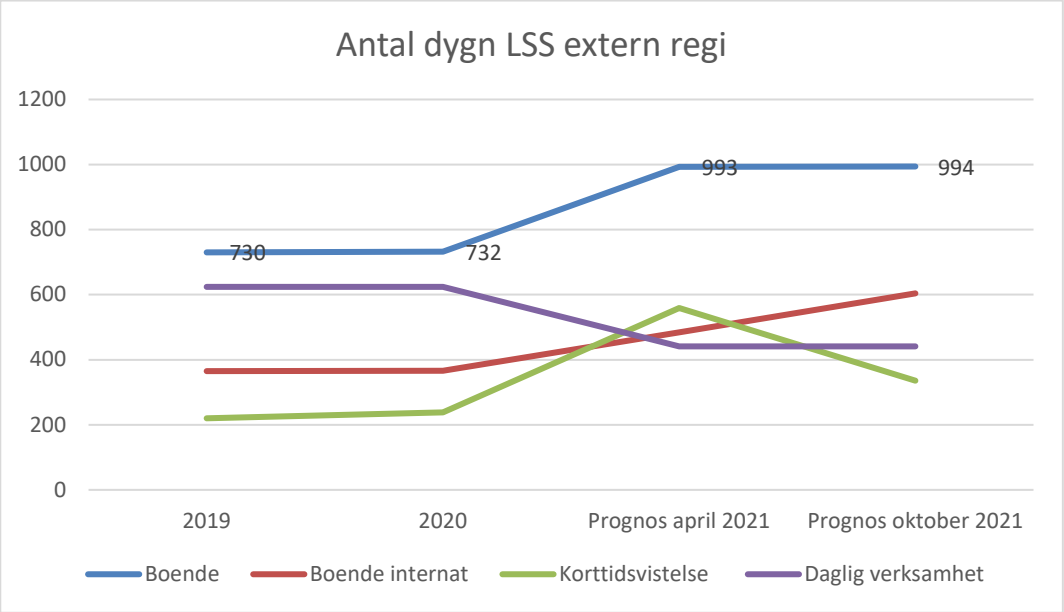
Faktiska belopp

Ansvarsområde	Prognos 2021 per oktober	Prognos 2020 per oktober	Utfall 2020 per december
40 Nämnd	559	559	511
41 Förvaltningsledning	10 668	11 900	11 575
42 Individ och familjeomsorg	46 948	52 328	51 358
44 Vård och omsorg	125 062	127 570	126 316
46 Socialt stöd	32 989	31 508	30 367
	216 226	**223 865**	**220 127**

De stora underskotten i förvaltningen härrör från extern regi inom LSS, vård av barn och unga samt personlig assistans. Verksamheten vård och omsorg har ett totalt överskott om 3 000 tkr. Flyktingmedel uppgår till 5 200 tkr och EKB-medel till 2 170 tkr. Merkostnadsersättning för covid-19-pandemin uppgår till 2 135 tkr och sjuklönekostnader uppgår till drygt 900 tkr. Förvaltningen har tagit del av ca 17 statsbidrag/övriga bidrag under året.

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021



Snittkostnad per dygn (kr)	Prognos oktober 2021
Boende extern regi	8 071 kr
Boende internat	537 kr
Korttidsvistelse	3 930 kr
Daglig verksamhet	2 248 kr

Väsentliga händelser under året som påverkar nämndens ansvarsområden

2021

- Covid-19-pandemin har präglat verksamheten, bland annat avseende vaccinering och fortsatt arbete med basala hygienrutiner.
- Arbetet med stabilitet i förvaltningsledningen har fortsatt.
- En genomlysning av hemtjänsten har utförts.
- Individ- och familjeomsorgen (IFO) har flyttat till nya lokaler.
- En genomlysning av alla system, digital teknik och avtal har påbörjats och kommer att fortsätta under 2022.

2022-2024

- Effektiviseringsprojekt inom hemtjänsten (2022)
- Flytt av all verkställighet från IFO till Socialt stöd (2022)
- Sätta upp en LOV-organisation (2022)
- Hagens demenscentrum (2023)
- Projektering för fullt utnyttjande av Hemgårdens lokaler (2022-2023)
- Ny gruppbostad inom LSS (2024)
- Korttidsvistelse för barn med LSS-insatser på hemmaplan (2024)
- Upphandling av nytt verksamhetssystem inför start drift i januari 2025

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

Budget och mål inför planåren 2022-2024

DRIFT Belopp netto (tkr)	Utfall 2020	Budget 2021	Budget 2022
Nämnd	511	559	559
Förvaltningsledning	11 575	12 018	15 312
Individ och familjeomsorg	51 358	44 398	36 386
Vård och omsorg	126 316	128 061	128 422
Socialt stöd	30 367	31 139	44 407
Summa	**220 127**	**216 175**	**225 086**

Några viktiga mål för socialnämnden:

- **En hållbar och inkluderande kommun**
  - Herrljunga ska ta miljöansvar och effektivt hushålla med naturens resurser, nu och i framtiden.
  - Herrljunga kommun ska ha socialt hållbara verksamheter som främjar trygghet, inkludering och jämställdhet.
- **En välkomnande och attraktiv kommun**
  - Att aktivt marknadsföra och lyfta fram Herrljunga kommuns goda egenskaper och företagande.
  - Herrljunga kommun är en trygg plats att besöka, och leva och verka i.

Förvaltningen arbetar med alla kommunens mål, men prioriterar de ovanstående målen extra. Exempelvis inom LSS-verksamheten och arbetsmarknadsenheten arbetar man mycket med hållbarhet och hushållande av resurser. Inkludering är också en stor fråga inom bland annat LSS.

Ett stort fokus ligger också på marknadsföring av kommunen. Då socialförvaltningen är en stor arbetsgivare i kommunen behöver det framgå för potentiella arbetstagare att Herrljunga är en härlig kommun att arbeta i. Att Herrljunga kommun är en trygg plats att vara är något som är centralt inom alla verksamheter i förvaltningen.

Arbetet med revisionen och de rekommendationer de har givit nämnden

Revisionen har tidigare gett förvaltningen fem områden att arbeta med:

- Arbeta för en ekonomi i balans
  - Flera åtgärder har vidtagits för en ekonomi i balans. Under en period infördes både inköps- och anställningsstopp, ökad samplanering mellan verksamheter, konsulter togs inte in i samma utsträckning och vikariebehovet minskade. Förvaltningen har också en handlingsplan som

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

följts upp på socialnämnden. Per oktober prognostiseras ett underskott om 50 tkr för 2021.

- Arbeta för en ökad måluppfyllelse
    - Nya mål och målindikationer har tagits fram inför 2021. Förvaltningen har arbetat hårt för att göra målen kända i hela organisationen och skapa aktiviteter i varje verksamhet som knyter an till målen.
- Vara mer aktiv i styrning av socialnämnds verksamheter
    - Detta har skett genom de nya målen och med hjälp av handlingsplanen för budget i balans 2021, internkontrollplan med risk- och konsekvensanalyser och utökat kvalitetsarbete med återkoppling till socialnämnden.
- Fortsätt med att i så hög utsträckning som möjligt använda befintlig personal att syfta att minska användandet av bemanningsföretag
    - Förvaltningen använde enbart bemanningssjuksköterskor för att lösa ett svårt läge under sommaren, kostnaderna täcktes av vakanser. Likaså har IFO inga konsulter (sista juni). Arbetstyngdsmätningar har införts på IFO för att säkerställa att personalen har en hållbar arbetssituation över tid och att titta på lösningar som inte innebär att ta in en konsult.
- Arbeta med förebyggande och stödjande verksamhet inom barn och ungdom samt missbruksvård
    - Under år 2020–2022 pågår ett tvåårigt projekt med uppdrag att utveckla arbetet i kommunen. Under perioden har ett sammanhållet behandlingsteam utvecklats, likaså intern samverkan i kommunen i befintliga ärenden och i förebyggande syfte. Socialförvaltningen har anställt en anhörigsamordnare för att arbeta förebyggande och stödjande till alla anhöriga. Kommunen är delaktiga i Mini-Maria, en lågtröskelverksamhet för barn, unga och deras familjer där den unge har ett riskbruk eller missbruk.

Arbetet med internkontroll 2022/2024

- Förvaltningen har en internkontrollplan beslutad i socialnämnden som följs upp regelbundet.
- Kontrollpunkterna utgår främst från resultat/brister från tidigare kvalitetsberättelser och patientsäkerhetsberättelser. Ambitionen har varit att det ska finnas ”en röd tråd” gällande de områden som ska kontrolleras/granskas och förbättras. Inför 2022 har förvaltningen arbetat med risk- och konsekvensanalyser inför framtagandet av internkontrollplan.
- Underlag till kontrollområden kan också bygga på resultat från andra granskningar som SAS/MAS genomfört inom ramen för rutinen för egenkontrollen samt övriga indikationer på bristområden.
- Vissa kontrollområden i internkontrollplan återkommer under flera år, då det har varit viktigt att över tid se en hållbarhet i att förbättringar skett och kvarstår.
- Varje månad har SAS/MAS kvalitetsmöten med enhetscheferna. Här analyseras resultat som inkommit eller resultat på uppdrag av förvaltningsledning.
- Varje månad har förvaltningsledningsgruppen kvalitetsmöten där inkomna resultat analyseras och bedöms om de strategiskt ska följas upp. Analyser och resultat från enhetscheferna genomgås också. Kvalitetsledningssystemet uppdateras löpande.

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

- Omfattande arbete pågår för att förstå resultaten av kvalitet och ekonomi.
- Sammanhållet avvikelsesystem utreds under 2021 inför pilot 2022.
- Förvaltningen kommer under 2022 att ägna en heldag med alla chefer för att gå igenom och skapa en förståelse för internkontroll. Tanken är också att bättre involvera enhetscheferna i risk- och konsekvensanalyserna.

Övrigt

Det upplevs roligt att arbeta i Herrljunga. Det finns en framåtdrift i kommunen, och det finns också ett behov av att titta framåt snarare än bakåt. Det upplevs finnas ett gott samarbete med politiken och är positivt med mål som alla kan koppla an till. Samarbetet i förvaltningen fungerar också väldigt bra med en stark utvecklingsvilja. Likaså finns det ett gott samarbete i kommunledningen med en vilja att arbeta för en helhet.

Bygg- och miljönämnden

Ekonomisk uppföljning per 2021-10-31

Utfall/budget oktober 2021

Ansvarsområde	2020-10 Utfall	2021-10 Utfall	föränd ring	not förändring
60 Nämnd	452	589	137	
61 Miljö	1 216	1 509	292	lägre intäkter (livsmedel ännu inte fakturerat 2021)
62 Bygg	1 991	451	-1 540	fler bygglovsintäkter, lägre övr. kostn
63 Räddningstjänst	9 759	10 309	550	inträde i VRR, högre personalkostn, kapitalkostn
	13 419	12 858	-561	

Ansvarsområde	2021-10 Utfall	2021-10 Budget	Avvikelse	Avvikelse prognos	not förändring
60 Nämnd	589	592	4	0	
61 Miljö	1 509	953	-556	-200	lägre intäkter (livsmedel ännu inte fakturerat 2021)
62 Bygg	451	1 358	907	600	fler bygglovsintäkter, lägre övr. kostn
63 Räddningstjänst	10 309	9 580	-730	-600	inträde i VRR, högre personalkostn, kapitalkostn
	12 858	12 483	-375	-200	

Prognos för 2021 inklusive måluppfyllelse

Prognos oktober 2021

Ansvarsområde	Utfall 2020	Budget 2020	Prognos 2020	Avvik B-P	Avvik B-U	Budget 2021	Prognos 2021	Avvik B-P 2021
60 Nämnd	736	704	604	100	-32	711	711	0
61 Miljö	1 318	1 095	1 744	-650	-223	1 146	1 346	-200
62 Bygg	861	1 564	1 114	450	703	1 634	1 034	600
63 Räddningstjänst	12 183	10 903	11 403	-500	-1 280	11 513	12 113	-600
	15 098	14 266	14 866	-600	-832	15 004	15 204	-200

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

Väsentliga händelser under året som påverkar nämndens ansvarsområden

- Senast den 1 januari 2024 ska alla Sveriges livsmedelskontrollmyndigheter ha antagit en ny livsmedelstaxa och klassat varje verksamhet enligt den nya taxan. För Herrljunga kommun kommer det innebära att livsmedelskontrollen kommer att utgöra mindre än dagens halvtidstjänst, vilket försvårar upprätthållande av kompetens och ökar sårbarheten. Att livsmedelskontrollen är det område där kostnadstäckningsgraden är som störst kommer också att medföra ekonomiska konsekvenser för miljöenheten.
- Inom området små avlopp införs rapporteringsplikt från statligt håll från och med 1 januari 2022. Sveriges kommuner kommer att behöva registrera information om geografisk plats, reningsutformning m.m. på vart och ett av alla avloppsobjekt för att kunna genomföra rapporteringen. Herrljunga kommun har ca 2 600 avloppsobjekt och flera av dessa har ännu inte fullständig information registrerad i ärendehanteringssystemet. Arbetstid kommer att gå åt till att få den nya rapporteringen att fungera.
- Antalet pågående detaljplaner ligger på en hög nivå, konsulter via ramavtal hjälper till att producera planer för att kunna bibehålla en hög takt inom planeringen.
- Det finns ett ökat tryck från exploatörer som vill etablera sig i kommunen.
- Byggnationen i Herrljunga har ökat och förväntas öka framöver också. Behov av ytterligare personal på bygglov kan bli aktuellt år 2022 för att fortsatt kunna bibehålla en hög service och godtagbar handläggningstid.
- Tillsyn är inget som genomförs just nu, något bygg- och miljönämnden ser ett behov av framöver.
- Personalbristen på räddningstjänsten är en utmaning.

Budget och mål inför planåren 2022-2024

DRIFT (tkr)	Bokslut 2020	Ursprungs Budget 2021	Prognos 2021	Budget 2022	Rev Budget 2022
Nämnd	736	711	711	725	725
Miljö	1 318	1 105	1 346	1 079	1 136
Bygg	861	1 574	1 034	1 959	2 013
Räddningstjänst	12 183	11 268	12 065	11 282	12 127
Summa	**15 098**	**14 658**	**15 156**	**15 045**	**16 001**
Kommunbidrag	14 266	14 658	14 956	15 045	16 001
Resultat	**-832**	**0**	**-200**	**0**	**0**

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

Några viktiga mål för bygg- och miljönämnden:

- **Utveckla kommunikationen med medborgare och företagare för att främja samarbete och ge en positiv upplevelse vid kontakt med kommunen oavsett utfall på ärende**
    - Ett stort fokus läggs på servicenivån vid kundkontakter. Genom ett effektivt bemötande påvisas att vi värdesätter både organisationens och medborgarens tid.
    - Sökanden ges möjlighet att lämna in ett ärende på det sätt som passar bäst för dem själva, dvs antingen genom e-tjänst, blankett, personligt möte eller annat. Ambitionen är att erbjuda e-tjänster som alternativ för alla handläggningsärenden inom förvaltningen.
    - Det skall vara lätt för medborgare att nå fram och få rätt information. Nämnden ser att kommunen behöver tänka stort och enhetligt för framtiden så att det finns en väg in i kommunen.
- **Skapa möjligheter för boenden och verksamhetsetablering i hela kommunen.**
    - Arbetet med marknadsföring av Herrljunga fortsätter och genom exploatering skapas förutsättningar för vidare byggnation. Här är det även viktigt att se till att fritid- och kulturlokaler, forum m.m. följer utvecklingen för ett attraktivt Herrljunga.

Arbetet med revisionen och de rekommendationer de har givit nämnden

Under våren 2021 fick alla nämnder rekommendationer från revisionen.

Rekommendationer från revisionen

- arbeta för en ekonomi i balans samt för ökad måluppfyllelse
- skapa förutsättningar för livsmedelskontroll enligt nationella rekommendationer
- säkerställ att tillsyn inom räddningstjänsten och miljö utförts enligt plan
- fortsätta med anpassning av organisationen inom räddningstjänst och livsmedel

Bygg- och miljönämnden fortsätter arbeta utifrån revisionens rekommendationer.

Arbetet med internkontroll 2022/2024

Förvaltningen och nämndens arbete med internkontroll:

- Arbete med nämndens internkontrollplan och en riskmatris för värdering. Redovisning sker en gång per år och uppföljning sker under året på förvaltningsnivå.
- Information presenteras för nämnden, ibland i form av fördjupningsområden gällande olika verksamheter.
- Månads-/dialogmöten sker mellan förvaltningschef och respektive enhetschef.
- Ekonomiuppföljning genomförs per enhet med enhetschef och controller
- Målarbete och aktiviteter är en stående punkt på ledningsgruppsmöten.
- Nyckel-/mätetalsuppföljning görs från varje verksamhet 2022 för tertial redovisning till nämnden.
- Risker vinklas gentemot t.ex. måluppföljningen i internkontrollplanen.

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

Tekniska nämnden

Ekonomisk uppföljning per 2021-10-31

Utfall/Budget oktober 2021

Ansvarsområde	2020-10 Utfall	2021-10 Utfall	Förändring	not förändring
50 Teknisk nämnd	168	153	-15	
51 Förvaltningsledning	434	1 005	571	projektledare arbetar ej med investeringsprojekt, adm för SB anställd
54 Gata Park	8 034	10 370	2 336	1 mnkr avser exploatering, rest snö- och halkbekämpning
55 Fastighet	8 920	9 683	763	mer underhåll
56 Måltid	-764	-953	-189	
57 Lokalvård	-703	-692	11	
58 Fritid	7 665	7 829	164	
59 Renhållning	1 842	2 000	157	
	25 596	**29 394**	**3 798**	
varav kk	18 641	19 231	590	

Ansvarsområde	2021-10 Utfall	2021-10 Budget	Avvikelse	Avvikelse prognos	not prognos
50 Teknisk nämnd	153	229	76	0	
51 Förvaltningsledning	1 005	1 659	654	1 050	avverkning skog, bostadsanpassning
54 Gata Park	10 370	10 188	-181	-850	underhåll Kvarnvägen, exploatering
55 Fastighet	9 683	13 744	4 061	2 500	underhåll Kvarnvägen, exploatering
56 Måltid	-953	-161	792	700	skolmåltider
57 Lokalvård	-692	109	801	400	pandemin
58 Fritid	7 829	7 472	-358	-650	pandemin
59 Renhållning	2 000	4	-1 995	0	
	29 394	**33 244**	**3 850**	**3 150**	
varav kk	19 231	19 383	152	0	

Prognos för 2021 inklusive måluppfyllelse

Prognos oktober 2021

Ansvarsområde	Utfall 2020	Budget 2020	Prognos 2020	Avvik B-P	Avvik B-U	Budget 2021	Prognos 2021	Avvik B-P 2021
50 Teknisk nämnd	206	275	275	0	69	275	275	0
51 Förvaltningsledning	511	2 097	1 597	500	1 586	1 977	927	1 050
54 Gata Park	10 380	11 878	11 078	800	1 497	12 565	13 415	-850
55 Fastighet	12 629	18 024	16 024	2 000	5 395	18 751	16 251	2 500
56 Måltid	-1 102	0	-200	200		0	-700	700
57 Lokalvård	-627	0	0	0	627	276	-124	400
58 Fritid	9 053	7 928	8 628	-700	-1 125	8 411	9 061	-650
59 Renhållning	0	0	0	0	0	0	0	0
	31 050	**40 202**	**37 402**	**2 800**	**9 152**	**42 255**	**39 105**	**3 150**
varav kapitalkostn	22 443	22 459	22 459	0	16	23 868	23 868	0

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

Väsentliga händelser under året som påverkar nämndens ansvarsområden

- Arbete pågår för att få ett helhetsgrepp över bilpoolen och fordonshanteringen samt utveckla en digital körjournal. Tanken är att effektivisera och utnyttja resurserna på bra sätt. Detta arbete görs tillsammans med arbetsmarknadsenheten.
- Arbete pågår med Gäsenegården framåt.
- Byggprojekten Altorpskolan och Hagens demensboende fortsätter.
- Digitalisering utvecklas i verksamheten, bl.a. genom ett nytt driftsystem för lokalvård (Clean Pilot) och robotkombiskurmaskiner.
- Kommunerna kommer från januari 2022 att ta över ansvaret för insamling av tidningar, något som på sikt kommer att få stor påverkan på vårt insamlingssystem.

Budget och mål inför planåren 2022-2024

DRIFT (tkr)	Bokslut 2020	Budget 2021	Prognos 2021	Budget 2022	Rev Budget 2022
Teknisk nämnd	206	275	275	275	275
Förvaltningsledning	511	2 319	1 475	2 390	1 093
Gata Park	10 380	12 614	12 558	12 670	12 680
Fastighet	12 629	17 663	16 724	14 570	2 737
Måltid	-1 102	0	-700	0	0
Tvätt	232	-	-	-	-
Lokalvård	-627	0	-124	0	0
Fritid	9 053	8 510	9 109	8 270	8 290
Summa	**31 282**	**41 381**	**39 317**	**38 175**	**25 075**
Kommunbidrag	40 202	41 381	40 967	38 175	25 075
Resultat	**8 920**	**0**	**1 650**	**0**	**0**

Förvaltningens budget är lägre än tidigare på grund av en ramväxling.

Några viktiga mål för tekniska nämnden:

- **Skapa möjligheter för boenden och verksamhetsetablering i hela kommunen.**
  - Arbetet med marknadsföring av Herrljunga fortsätter och genom exploatering skapas förutsättningar för vidare byggnation. Här är det viktigt att fritids- och kulturlokaler, forum m.m. följer utvecklingen för ett attraktivt Herrljunga.
- **Som ambassadör för Herrljunga kommun verka för en god service och rättssäkerhet vid bemötande av invånare och kunder**
  - Ett stort fokus läggs på servicenivån vid kundkontakter. Ett effektivt bemötande underlättar och påvisar att både organisationens och medborgarens tid värdesätts. Den som kontaktar kommunen ska snarast få hjälp, mottagaren har ett personligt ansvar för att se till att medborgaren, företagare och övriga intressenter får den hjälp som efterfrågas i enlighet

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

med kommunens riktlinjer. Det skall vara lätt att nå kommunen och få rätt information. Här behöver vi i kommunen tänka stort och enhetligt för framtiden och se till att det finns en övergripande väg in i kommunen.

Arbetet med revisionen och de rekommendationer de har givit nämnden

Rekommendationer från revisionen

- Säkerställa att nämnden följer sin delegation samt kommunens riktlinjer i samband med nämndens beslut om att stoppa verkställighet av investeringar som har beslutats av kommunfullmäktige.
    - Nämnden ser att verkställighet bara kan stoppas om det saknas kapital.
- Fortsätta arbete med att förtydliga och effektivisera investeringsprocessen
    - Process för investering av byggprojekt är framtagen och beslutad i kommunfullmäktige under hösten 2020.
- Arbeta för ökad måluppfyllelse
    - Målarbetesprocessen pågår och prognosen ser positiv ut i nuläget.

Arbetet med internkontroll 2022/2024

Förvaltningen och nämndens arbete med internkontroll:

- Arbete med internkontrollplan och riskmatris för värdering. Redovisning sker en gång per år och avstämning av aktiviteter under året sker på tjänstemannanivå.
- Information presenteras för nämnden, ibland med fördjupningsområden gällande verksamheterna.
- Månads-/dialogmöten genomförs med förvaltningschefen och respektive enhetschef.
- Ekonomiuppföljning genomförs för varje enhet med enhetschef och controller.
- Målarbete och aktiviteter är en stående punkt på ledningsgruppsmöten.
- Nyckel-/mätetalsuppföljning från varje verksamhet genomförs 2022 för tertial redovisning till nämnden.
- Risker vinklas även mot måluppföljningen i internkontrollplanen.

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

Bildningsnämnden

Ekonomisk uppföljning per 2021-10-31

Utfall/budget oktober 2021

Ansvarsområde	Budget 2020-10	Utfall 2020-10	Diff	Budget 2021-10	Utfall 2021-10	Diff	Förändring Budget	Förändring Utfall
30 Nämnd	384	324	60	378	294	84	-6	-29
31 Förvaltningsledning	19 203	17 422	1 781	20 482	18 240	2 242	1 279	818
32 Förskola	44 539	41 133	3 406	43 657	42 781	876	-882	1 648
33 Fritidshem	15 290	14 114	1 177	15 011	13 759	1 252	-280	-355
34 Grundskola	71 908	73 368	-1 459	74 972	77 174	-2 201	3 064	3 806
35 Grundsärskola	4 133	3 654	479	4 320	4 034	286	187	380
36 Gymnasieskola	31 001	31 800	-799	31 580	33 282	-1 703	579	1 482
37 Gymnasiesärskola	3 472	1 716	1 755	2 987	3 162	-176	-485	1 446
38 Vuxenutbildning	4 580	4 580	-1	4 633	4 601	32	53	21
39 Kultur och Fritid	5 624	4 742	882	5 903	5 383	520	279	641
	200 133	**192 853**	**7 280**	**203 922**	**202 710**	**1 212**	**3 789**	**9 857**

- Ej korrigerat resultat: bokningar för att göra redovisning rättvisande över olika perioder.
  - Intäkter/statsbidrag
  - Större fakturor, exempelvis IKE (interkommunal ersättning)
- Bildningsnämnden har 2021 en högre budget än 2020.
- Utfall inom budgetram båda åren, större differens gentemot oktober 2020.

Ansvarsområde	2020 Budget	2020 Prognos	2020 Utfall	2020 Utfall diff	2020 Prognos diff	2021 Budget	2021 Prognos	2021 Prognos diff
30 Nämnd	461	411	403	58	50	461	461	0
31 Förvaltningsledning	23 981	24 132	26 607	-2 625	-150	25 025	24 675	350
32 Förskola	54 668	50 618	50 102	4 566	4 050	53 483	51 833	1 650
33 Fritidshem	18 872	17 322	17 374	1 498	1 550	18 395	17 494	900
34 Grundskola	89 508	89 858	91 156	-1 648	-350	92 091	94 740	-2 650
35 Grundsärskola	5 053	5 003	5 099	-47	50	5 258	4 958	300
36 Gymnasieskola	37 962	37 962	37 065	897	0	38 461	38 661	-200
37 Gymnasiesärskola	4 166	3 466	2 753	1 413	700	3 584	3 784	-200
38 Vuxenutbildning	5 496	5 496	5 496	0	0	5 560	5 560	0
39 Kultur och Fritid	6 923	6 923	6 711	211	0	7 217	7 367	-150
	247 090	**241 190**	**242 766**	**4 324**	**5 900**	**249 533**	**249 533**	**0**

- Två huvudsakliga ekonomiska händelser:
  - Ökade statsbidrag med anledning av covid-19-pandemin
  - Ökade personalkostnader
- Störst avvikelser på förskola, fritids och grundskola

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

Väsentliga händelser under året som påverkar nämndens ansvarsområden

- Byggprojekten på Mörlandaskolan och Altorpskolan pågår.
- Systematiskt kvalitetsarbete/analysarbete. Skolenheterna har lämnat sina första verksamhetsuppföljningar.
- Implementering av nya mål (U2020/00734/S). Översyn och sammanfattning av mål, så de inte är för många. Både kommunala och nationella mål behöver finnas med i nämndens mål.
- Budgetanpassningar i och med uppdaterade prognoser för barn- och elevantal.
- Fortsatt covid-19-pandemi som påverkar verksamheten.
- HÖK-21, nya läraravtal.
- Rekryteringssituationen är en utmaning för förvaltningen.
- Arbete pågår om digitala processer/strukturer.
- Det finns ett ökat underlag i grundsärskolans yngre år. Detta leder till ökade kostnader och det pågår en utredning om en utökad grundsärskola.
- Behov av särskilt stöd och tilläggsresurser.
- Det finns en kö till aktiviteterna i Kulturskolan.
- Arbete med marknadsföring för att få elevunderlag till Kunskapskällan.
- Kompetensutveckling pågår för att nå måluppfyllelse över tid, gällande bl.a. specialpedagogik, formativ bedömning, matematik och språkutvecklande arbetssätt.
- Elevers psykiska hälsa/ohälsa, det finns en pågående insats med ett närvaroteam.
- Förebyggande arbete är viktigt med fokus på tidiga insatser, t.ex. i öppna förskolan, lilla gruppen, biblioteket.
- Nationell digitaliseringsstrategi för skolväsendet.
- Nationella digitala prov från årskurs 3 (2023).
- Eventuellt kommer ett krav på obligatoriskt språkval från 2022, beslut inväntas.
- Eventuellt blir det en ny timplan från 2022, beslut inväntas.
- U 2020:07 Utredningen om ett statligt huvudmannaskap för skolan (31 maj 2022)
- U 2021:05 Utredningen om utökad rätt till fritidshem (3 november 2022).
- Skifte till 10-årig grundskola från 2025.

Budget och mål inför planåren 2022-2024

- Anpassningar i respektive verksamhet görs inför nytt läsår.
- Ökat antal budgetuppföljningar samt kompetensutveckling för rektorerna.
- Alla rekryteringar sker i dialog med förvaltningschef.
- Förvaltningen försöker hantera vikariesituationen gemensamt i verksamheten.
- Arbete med risk- och konsekvensanalyser inför de förändringar som finns i budget och verksamhetsplan 2022.

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

Några viktiga mål för bildningsnämnden:

- **En hållbar och inkluderande kommun**
  - Bildningsnämndens mål: Bildningsnämnden ska socialt hållbara verksamheter som främjar inkludering och jämställdhet oavsett var i kommunen du bor
- **En välkomnande och attraktiv kommun**
  - Bildningsnämndens mål: Alla barn och elever ska känna sig trygga och uppleva studiero
  - Bildningsnämndens mål: Vi ska ha likvärdiga verksamheter med hög kvalitet
- **En utvecklande kommun**
  - Bildningsnämndens mål: Vi ska erbjuda aktiviteter som leder till studier eller arbete

Arbetet med revisionen och de rekommendationer de har givit nämnden

Revisionens återkoppling från 2020:

- Utveckla uppföljning av mål och resultat i nämndernas verksamhet
- Arbeta för ökat resultat och måluppfyllelse, framförallt studieresultat i grundskola
- Utveckla nämndens planering och beredning av investeringsunderlag

Åtgärder från bildningsnämnden:

- Bildningsnämnden har utvecklat sitt kvalitetsarbete under läsåret 2020/2021
- Gemensam kompetensutveckling för ledningsgruppen med Vårgårda kommun kring analysarbete i pedagogiska verksamheter.
- Skapa tydligare processer kring underlag och planering av investeringar.
- Se helheten i bildningsförvaltningen – förvaltningen består av många verksamheter som samtliga ska verka för utveckling inom kommunens mål och resurser.
- Se revisionen som ett stöd och kvitto på att fokus ligger på rätt saker.

Arbetet med internkontroll 2022/2024

- Det sker två uppföljningar av internkontrollen i nämnd per år (delår och årsredovisning).
- Löpande kontroll av bland annat volym av barn/elever, kötid, myndighetsbeslut och skolplikt/närvaro.
- Inventering av nya områden för internkontroll.
- Utvärdering av befintlig internkontrollplan inför kommande års planer.

Övrigt

- Bildningsnämnden upplever att det finns en känsla av samhörighet i kommunen.
- Arbetet kring en ny varumärkesplattform har påverkat synen på Herrljunga i en positiv riktning.

HERRLJUNGA KOMMUN

Herrljunga
Måndag den 29 november 2021

- Det finns en insikt om behovet att växa som kommun – hur bidrar vi?
- Utmaningar inom förvaltningen:
    - vår skolstruktur
    - budgetanpassningar
    - möta behoven hos barn, elever och familjer
    - planera för samtliga skolformer
    - vara en attraktiv arbetsgivare
    - attraktiv kommun / erbjuda fritids- och kulturaktiviteter
    - osäkerhet kring kostnader för IT och IT-stöd

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

Plats och tid	Lilla Navet kl 9.00-11.45
Beslutande	Ulf Olsson (S) Borås Stad, Ordförande Michael Plogell (FR) Bollebygd Annette Carlson (M) Borås Stad Gunnar Andersson (M) Herrljunga Tomas Johansson (M) Mark Johan Björkman (M) Svenljunga Anders Brolin (S) Tranemo §§ 91-107 Roland Karlsson (C) Ulricehamn Tony Willner (S) Vårgårda
Ersättare	Lars-Erik Olsson (S) Bollebygd Kerstin Hermansson (C) Borås Stad Mats Palm (S) Herrljunga Jessica Rodén (S) Mark §§ 92-107 Lennart Haglund (C) Tranemo Wiktor Öberg (M) Ulricehamn
Adjungerade	Christofer Bergenblock (C) Varberg Anna Svalander (L) §§ 91-107 Thomas Carlsson (LPO) Ingemar Basth (MP) Crister Spets (SD) Jan-Olof Sundh (V) Mikael Levander (NU)
Övriga deltagare	Magnus Haggren, Förbundsdirektör Linda Bergholtz, Administrativ chef Anna Laang, Enhetschef Regional utveckling Rebecca Strömberg, Administratör Karin Björklind, Regionutvecklare §§ 89-96 Sandra Johansson, Regionutvecklare §§ 89-97 Annica Berglund, Business Region Borås § 89-93 EvaLotta Petersson, Regionutvecklare §§ 89-93 Birgitta Nilsson, Västra Götalandsregionen §§ 89-91 Gustaf Zettergren, Västra Götalandsregionen §§ 89-91 Magnus Kuschel, Innovatum § 92 Max Falk, Västra Götalandsregionen § 94 Monica Holmgren, Kommunchef Bollebygd Ior Berglund, Kommundirektör Herrljunga Magnus Nilsson, Kommunchef Svenljunga Carita Brovall, Kommunchef Tranemo Gustaf Olsson, Kommundirektör Ulricehamn

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

Utses att justera Annette Carlson (M) Borås Stad

Omfattning §§ 89-107

Underskrifter

Sekreterare _____
Linda Bergholtz

Ordförande _____
Ulf Olsson

Justerare _____
Annette Carlson

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

Innehåll

§ 89 Fastställande av dagordning 4
§ 90 Val av justerare 4
§ 91 Europas innovativa spets och kreativa mylla för cirkulär design inom textil och mode 5
§ 92 Samverkan för trygg elförsörjning 6
§ 93 Vägledning för publik laddinfrastruktur 7
§ 94 Nationell infrastrukturplan samt former för regionalt yttrande 8
§ 95 Yttrande Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 9
§ 96 Ordförandebeslut yttrande regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 12
§ 97 Samordningsfunktion gemensam regional avfallsplan Boråsregionen 13
§ 98 Ansökan om projektmedel till satsning på nyföretagarstöd Start Up Sjuhärad 14
§ 99 Ansökan om projektstöd delregional kunskapsnod fullföljda studier 15
§ 100 Verksamhetsplan och budget 2022 16
§ 101 Risk och väsentlighetsanalys samt internkontrollplan 2022 17
§ 102 Fyllnadsval 18
§ 103 Förbundsdirektör informerar 19
§ 104 Återkoppling från VästKoms styrelse och BHU samt övrig politisk information 20
§ 105 Anmälningsärenden 21
§ 106 Övriga frågor 22
§ 107 Nästa sammanträde äger rum den 25 februari 2022 kl 9.00-12.00 22

Sammanträdet inleds med att ordförande Ulf Olsson håller parentation med anledning av Stefan Carlssons bortgång.

§ 89 Fastställande av dagordning

Beslut

Dagordningen fastställs

§ 90 Val av justerare

Beslut

Annette Carlson (M) Borås Stad utses att jämte ordförande justera dagens protokoll

§ 91 Europas innovativa spets och kreativa mylla för cirkulär design inom textil och mode

Beslut

Informationen tas till dagens protokoll

Sammanfattning

Birgitta Nilsson och Gustaf Zettergren från Västra Götalandsregionen informerar om projektet Europas innovativa spets och kreativa mylla för cirkulär design inom textil och mode.

§ 92 Samverkan för trygg elförsörjning

Diarienummer: 2020/SKF0103

Beslut

Informationen tas till dagens protokoll

Sammanfattning

Magnus Kuschel, Innovatum, presenterar det arbete som gjorts gällande trygg elförsörjning inom ramen för Business Region Borås och projektet Fossilfri Boråsregion.

Följande frågeställningar har besvarats

1. Hur ser effektsituationen ut i Boråsregionens medlemskommuner? Identifiera svaga och starka områden.
2. Hur ser det uppskattade framtida effektbehovet ut i Boråsregionens medlemskommuner?
3. Vilka platser är lämpliga för industrietableringar med stort effektbehov?
4. Hur kan en gemensam framtidsvision se ut inom området effektförsörjning?
5. Hur kan en samverkansarena i Boråsregionen organiseras kring frågorna gällande Trygg elförsörjning (effekt) och vilka parter vill ingå?

§ 93 Vägledning för publik laddinfrastruktur

Diarienummer: 2020/SKF0108

Beslut

Direktionen godkänner Vägledning för laddinfrastruktur och översänder densamma till medlemskommunerna för fortsatt hantering

Sammanfattning

Samtliga kommuner i Sjuhärad har skrivit under satsningen Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund driver tillsammans med kommunerna i Sjuhärad projektet Fossilfri Boråsregion vars syfte är att stötta medlemskommunerna att nå målet om fossiloberoende transporter innan 2030. Projektet finansieras av Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och Västra Götalandsregionen.

I projektet är ett fokusområde att arbeta för en utökning av den publika laddinfrastrukturen och en vägledning för publik laddinfrastruktur har tagits fram. Utifrån denna kan kommunerna ta fram riktlinjer och göra ställningstaganden. Vägledningen kan användas i utvecklingsarbetet inom samhällsbyggnad, näringsliv, besöksnäring och hållbarhet. Kartorna ska även kunna vara ett underlag för kommunernas översikts- och detaljplanarbete samt delregionala utvecklingsarbeten.

Syfte med vägledningen
Vägledningens syfte är att hjälpa kommunerna att ta ställning till placering av publika laddstationer samt vilken roll kommunerna kan ta i arbetet för ökad tillgänglighet till publik laddinfrastruktur.

Avgränsning
Vägledningen riktar in sig på publik laddning. Normalladdning var inledningsvis fokus för vägledningen men under arbetets gång har det visat sig att laddeffekten kan avgöras i ett senare skede. Vägledningen anger inte vem som ska etablera laddstationen. Elnätets kapacitet, tillgänglighet eller andra faktorer har inte inkluderats i utpekandet av de strategiska platserna.

Kartorna
Platserna är framtagna i dialog med tjänstepersoner i kommunerna. I dialogerna har man utgått ifrån att: Platsen är *välbesökt* där besökaren *stannar tillräckligt länge* och *har rest tillräckligt långt* för att laddning ska ses som ett behov för både elbilar och laddhybrider.

Platserna tar inte hänsyn till vem som ska etablera laddstationen. Vägledningen tar heller inte ställning till om platserna ska förses med normal- eller snabbladdare.

Expedieras till

Medlemskommunerna

§ 94 Nationell infrastrukturplan samt former för regionalt yttrande

Beslut

Informationen tas till dagens protokoll

Sammanfattning

Max Falk, Västra Götalandsregionen, redogör för Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan och arbetsgången för ett gemensamt regionalt yttrande som ska vara regeringen tillhanda 2022-02-28. Västra Götalandsregionen sammankallar till gemensam remissberedning med kommunalförbunden.

§ 95 Yttrande Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033

Diarienummer: 2020/SKF0142

Beslut

Direktionen beslutar att översända föreslaget yttrande som eget yttrande i ärendet

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen (VGR) har ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Den regionala planen är framtagen i nära dialog med de fyra kommunalförbunden och Västtrafik. Trafikverket har bistått arbetet.

Boråsregionens synpunkter

Utifrån givna förutsättningar är Boråsregionen nöjd med både arbetssätt och resultat av arbetet med att ta fram den regionala planen. Det är positivt att Västra Götalandsregionen har involverat både kommunalförbund och kommuner i arbetet med att omarbeta den regionala planen så att den nu utgår från vägars funktioner i stället för såsom tidigare uppdelning i olika trafikslag.

Under arbetets gång har tjänstepersoner från VGR informerat både tjänstepersoner i kommunala nätverk såväl som politiken i både kommunalförbund och VGR, via beredningen för hållbar utveckling, BHU. Tjänstepersoner från kommunalförbunden har agerat stöd för att ta fram betydelsefulla förslag på strukturförändringar, val av prioriteringar etc. Detta har resulterat i en väl förankrad plan där samtliga involverade förstår både strukturen och dess innehåll.

Det är även positivt att de fyra kommunalförbunden haft möjlighet att prioritera olika typer av åtgärder inom respektive förbund utifrån behov och förutsättningar. Det möjliggör ett viktigt steg i omställningen mot ett effektivt transportsystem och att olika åtgärder behövs beroende på geografisk placering.

Även om arbetet skett på ett transparent sätt och samtliga parter varit delaktiga, vill förbundet lyfta följande:

Kostnadsfördyringar

Trots att det avsätts stora summor i den nationella transportinfrastrukturplanen behövs mer medel för att kunna åstadkomma ett effektivt transportsystem, eftersom behoven av åtgärder är stora inom det omfattande vägnätet inom VGR. Mer resurser borde gå till att vårda befintlig transportinfrastruktur. Det är därför olyckligt att prisbilden för åtgärder i vägnätet ökar i orimlig takt mellan tidpunkten då beslut tas om en åtgärd tills den är färdigbyggd. Detta leder till att antalet åtgärder som ryms inom infrastrukturplanen blir allt färre över tid. Ett enklare regelverk för byggandet för vissa typer av åtgärder är ett sätt att möta fördyringar. Ett annat kan vara att minska andelen konsultstöd i olika processer och att kostnader räknas upp med samma indexserier.

Behovet av att utreda brister
I arbetet med revideringen har inga nya brister tagits med, med motivet att det finns många genomförda Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och att det finns ett stort antal förslag på åtgärder som saknar finansiering. Trots detta beslut finns det betydande brister i det regionala vägtransportsystemet som inte är utredda och där behovet av åtgärder är stort, såsom väg 181 mellan E20 och Falköping (via Herrljunga) och väg 42 mellan Borås och Vårgårda. Förbundet ser fram emot att dessa kommer att få större utrymme vid nästa planrevidering.

Nollvisionen och det mindre vägnätet
Det mindre vägnätet har stora brister och behovet av underhåll och reinvesteringar är nödvändigt för att upprätthålla vägars farbarhet. I de fall vägarna inte underhålls på rätt sätt leder det till slut till behov av investeringar. Dessa åtgärder (underhåll och reinvesteringar) ligger inom nationell infrastrukturplan och under nuvarande planperiod har det mindre vägnätet låg prioritet, vilket bland annat har lett till att antalet olyckor ökat på det mindre vägnätet. För att leva upp till nollvisionen om skadade personer i trafiken är det mindre vägnätet i behov av både underhåll, reinvesteringar och investeringar. Förutom den ökade olycksrisken finns det företag såsom gröna näringar, besöksmål samt boende i medlemskommunerna som är beroende av det mindre vägnätet för sina transporter och där alternativa vägar saknas.

Finansiering av cykelinfrastruktur
För att öka antalet cykelresor behövs investeringar i cykelvägnätet både på kommunala vägar och det statliga vägnätet som är Trafikverkets ansvarsområde. För de statliga vägarna är det viktigt att se över rutinerna för medfinansiering av cykelinvesteringar inom regional infrastrukturplan. Kravet på 50 procents medfinansiering av kommunerna tillsammans med kostnadsökningarna per meter cykelväg innebär att få cykelvägar byggs. För kommunernas medfinansiering behöver kostnaderna vara satta så att eventuella kostnadsökningar inte ger ökade kommunala kostnader utan bärs av antingen VGR eller Trafikverket.

Trafik över regiongränser
Förbundet efterfrågar samarbete med grannregioner för att möjliggöra transporter över de administrativa regiongränserna, såsom mellan Tranemo och Gislaved, Vårgårda och Alingsås, Svenljunga och Ullared samt Horred och Kungsäter. Det är beklagligt att en åtgärdsvalsstudie avslutas vid en regiongräns och inte vid en naturlig avslutning i vägnätet.

Knutpunkter för kollektivtrafik
I och med att de större knutpunkterna för kollektivtrafik är åtgärdade ser förbundet att behovet av åtgärder på de mindre knutpunkterna nu är aktuella. Inom Boråsregionen finns behov av satsningar vid Vårgårda station där mötesspår tillsammans med ett resecentrum har potential att ge ett ökat resande. I en framtid med ny stambana mellan Göteborg och Borås ser förbundet möjligheter att koppla samman spåren mellan den nya stambanan och Älvsborgsbanan i Borås för att på detta sätt öka möjligheterna för hållbara resval för nya relationer som skapas.

Inspelade TemaÅVS:er
I Boråsregionens inspel till regional infrastrukturplan under våren 2021 ingick följande förslag på *Tema ÅVS:er med utvecklingspotential inom Boråsregionen:*

- Cykla på landsbygd knutet till tätorter och besöksnäring
- Näringslivets behov av anslutningsvägar till det större vägnätet
- Kollektivtrafikens framkomlighet i stråk
- Åtgärder på det mindre vägnätet med låg standard för vägkopplingar mellan två större vägar, med syftet att reducera körsträckor och på så sätt minskade utsläpp.

Förslaget för det fortsatta arbetet är att tjänstepersonerna inom kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen ges i uppdrag att arbeta vidare med inspelade teman från delregionerna och tar fram ett gemensamt förslag för prioriterade utredningar inom VGR. Förbundet ser fram emot ett initiativ från VGR om att starta detta arbete. Dessutom måste hanteringen av medel i potter och extra satsningar inom potterna, vilket prioriterades i Göteborgsregionen och Fyrbodals kommunalförbund, arbetas fram i samma dialog och transparens som hittills i revideringen av transportinfrastrukturplanen.

Hållbarhetsbedömningen
Förbundet ser positivt på att hållbarhetsbedömningen genomförts successivt under arbetet men vill understryka att när åtgärder bestäms under planperioden i tex potter behöver dessa prövas mot hållbarhetsmålen.

Övrigt
För att öka förståelsen av innehållet i den regionala planen är det önskvärt att beslutade förslag och förslag på åtgärder även visas i kartbilder.

Förbundet ser fram emot ett fortsatt bra samarbete och vill lyfta revideringen av planen som ett gott exempel på hur vi tillsammans skapar samsyn och förståelse för fattade beslut.

Expedieras till
Västra Götalandsregionen

§ 96 Ordförandebeslut yttrande regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Diarienummer: 2021/SKF0131

Beslut

Informationen tas till dagens protokoll

Sammanfattning

Boråsregion har erbjudits att lämna synpunkter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Ordförande i Direktionen tog beslut om det gemensamma yttrandet.

Boråsregionens synpunkter

Boråsregionen ser positivt på Hallands förslag till regional infrastrukturplan och bedömer att huvuddragen i planförslaget ligger väl i linje med Boråsregionens målsättning för en hållbar regional utveckling.

Västkustbanan: Boråsregionen ser att prioriteringar av åtgärder på Västkustbanan för förbättrad kapacitet och för att realisera framtida potential gynnar både västra Sverige, Sverige nationellt och internationellt. Det ökar möjligheten för en omställning till ett hållbart resande i västra Sverige där dagens tågsystem inte har tillräcklig kapacitet. Inom Målbild Tåg 2035 inom Västra Götaland är kopplingar till Västkustbanan en viktig tågrelation och åtgärder gynnar resenärer från Boråsregionens medlemskommuner då hela tågsystemet blir mer robust.

Boråsregionen ser potential för att öka det hållbara resandet genom att arbeta tillsammans med region Halland för att skapa en helhetslösning med ny stambana mellan Borås och Göteborg, förstärkningsalternativet till Kust-till kustbanan med en kopplingspunkt väster om Mölnlycke, Västlänken och Västkustbanan. På detta sätt möjliggörs ett effektivt resande inom tågsystemet där det exempelvis blir möjligt att resa från Herrljunga via Borås, Mölndal och vidare söderut.

Samfinansiering av Viskadalsbanan: Region Halland prioriterar samfinansiering av åtgärder på Viskadalsbanan vilket visar att det finns en samsyn mellan regionerna i att påverka nationellt för behovet av åtgärder på de regionala tågbanorna. De regionala tågbanorna Viskadals- och Älvsborgsbanan kommer att ha en viktig funktion framöver då godstrafik behöver ledas om både när Västlänken byggs och när den är i drift. Det är då viktigt att frekvensen av godstrafiken inte leder till köer i tätorter vid järnvägsövergångarna.

Varberg är sedan länge en målpunkt för resande mot kusten från medlemskommunerna, det sker ett utbyte både för arbets- och rekreationsresor i bägge riktningarna på Viskadalsbanan mellan Borås, Kinna och Varberg.

Trimningsåtgärder på väg 154: Väg 154 ingår i det regionala transportstråket Falkenberg, Ullared och vidare in i Svenljunga kommun. Åtgärder på väg 154 syftar till ett robustare transportsystem och förbättrar för näringslivets transporter över regiongränsen mot Västra Götaland. Dessutom är Ullared i Halland en viktig arbetsplats för boende i Svenljunga kommun.

§ 97 Samordningsfunktion gemensam regional avfallsplan Boråsregionen

Diarienummer: 2021/SKF0137

Beslut

En samordningsfunktion för den gemensamma regionala avfallsplanen för Boråsregionen inrättas på Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund under två år med utvärdering efter 18 månader

Sammanfattning

Kommunerna och de kommunala energi- och avfallsbolagen i Boråsregionen har samlats kring en gemensam regional avfallsplan för Boråsregionens åtta kommuner för perioden 2021-2030. Direktionen för Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund beslutade vid sitt sammanträde 2021-09-10 att rekommendera medlemskommunerna att anta den gemensamma avfallsplanen.

Avfallsplanen är lagstyrd och ett viktigt styrdokument för kommunerna och delregionen för arbetet med att förebygga avfall, hantera avfall som uppkommer på ett hållbart sätt, förebygga och begränsa nedskräpning samt lyfta fram hur den fysiska planeringen spelar in för att använda resurserna på ett hållbart sätt. Flera kommunala verksamheter har önskat stöd samt vägledning i dessa frågor.

10 av avfallsplanens 16 mål syftar till att bidra till cirkulära flöden, ett arbete som skulle gynnas av att delvis bedrivas på delregional nivå. Trots kommunernas olika förutsättningar har de liknande utmaningar med att mycket arbete ska ske i verksamheter som har andra typer av uppdrag och kärnverksamheter. Ett sådant exempel är minskning av engångsprodukter, som framför allt äldreboenden kommer att behöva fokusera på.

En gemensam samordnande funktion kan knyta ihop dessa verksamheter över kommungränserna och på så vis effektivisera arbetet genom att bedriva omvärldsbevakning, öppna upp för samverkan, söka projektmedel, projektleda och guida verksamheter i vilka åtgärder som behöver vidtas för att nå målen. Avfallsplanen ställer även höga krav på verksamheter att ta fram en nulägesanalays och för att kunna göra sammanställningar på delregional nivå måste arbetet med nuläget koordineras.

En samordnande funktion för alla medlemskommuner skulle ha överblick över hela Boråsregionen och på så vis kunna knyta ihop de verksamheter som gynnas av att arbeta gemensamt samt även för att kunna koordinera uppföljning och mätning av målen.

Avfallsnätverkets förslag är att kommunerna samfinansierar tjänsten och att funktionen rapporterar till avfallsnätverket. Funktionen inrättas under två år för att sedan utvärderas. Nytt beslut tas därefter gällande eventuell fortsättning.

Expedieras till

Medlemskommunerna
Borås Energi och Miljö
Ulricehamns Energi

§ 98 Ansökan om projektmedel till satsning på nyföretagarstöd Start Up Sjuhärad

Diarienummer: 2021/SKF0138

Beslut

Direktionen beslutar att fördela 500 tkr av delregionala utvecklingsmedel till projektet Start Up Sjuhärad under 2022

Sammanfattning

En ansökan om att inrätta en delregional nyföretagarfunktion i Sjuhärad har inkommit till Boråsregionen. En ideell förening bildas för ändamålet tillsammans med Sjuhärads innovationsstödsystem, öppen för både privata och offentliga aktörer. Syftet med verksamheten är att stödja nyföretagande för att fler ska starta framgångsrika företag och för att minska onödiga risker för nyföretagare. Fler företag skapar arbete och försörjning, vilket både minskar de offentliga utgifterna och ökar skatteintäkterna. Satsningen vänder sig även till en målgrupp som traditionellt är underrepresenterade i nyföretagarsammanhang, inte minst kvinnor och personer med icke-svensk bakgrund.

Ansökan grundar sig i en kartläggning av behoven av stöd till nyföretagande som genomförts under 2021 i dialog med kommunerna och aktörer inom stödsystemet. Satsningen på Start Up Sjuhärad har föregåtts av ett förankringsarbete och bred dialog med aktörerna i innovationssystemet som verkar i Sjuhärad samt intervjuer och möten med Boråsregionens medlemskommuner.

Det saknas idag en delregional funktion som stödjer nyföretagande i Boråsregionen Sjuhärad sedan Nyföretagarcentrum Borås lades ned 2019. Boråsregionen delfinansierade stiftelsen Nyföretagarcentrum som bedrivit verksamhet i kommunerna i Sjuhärad i samverkan med näringslivsenheterna sedan 2012. Det finns flera organisationer som arbetar med nyföretagarrådgivning i Sverige och Västra Götalandsregionen. I Fyrbodal, Skaraborg och Business Region Göteborg finns liknande delregionala funktioner. Föreningen Start Up Sjuhärad ska komplettera stödsystemet med delregionalt företagarstöd och fylla den funktion som Nyföretagarcentrum hade.

Insatsen att stimulera entreprenörskap och nyföretagande är en av de utmaningar som identifierats i samband med den behovsdialog och analys av näringslivets behov som genomförts för att öka målstyrning och uppföljning av delregionala utvecklingsmedel i Boråsregionen. Den ligger i linje med det prioriterade fokusområdet En innovativ och konkurrenskraftig delregion i Utvecklingsstrategi för Sjuhärad 2021-2030. *”En förutsättning för att Sjuhärad ska vara innovativt och konkurrenskraftigt är satsningar inom flera områden som samspelar med varandra”* En önskad effekt i strategins fokusområde är att fler företag startas upp och växer i delregionen. Projektet stämmer även överens med fokusområdet Strategisk kompetensförsörjning där en inriktning är att öka förutsättningarna för att tillgodose arbetsmarknadens behov och för att människor ska finna vägar till studier, arbete och egen försörjning. Det finns även kopplingar till området En socialt hållbar delregion.

Expedieras till

Borås Näringslivsenhet

§ 99 Ansökan om projektstöd delregional kunskapsnod fullföljda studier

Diarienummer: 2021/SKF0141

Beslut

Informationen tas till dagens protokoll

Sammanfattning

En ansökan om projektstöd gällande delregional kunskapsnod fullföljda studier har gjorts till Västra Götalandsregionen.

Huvudsyftet med tillskapandet av delregionala kunskapsnoder är att skapa en långsiktig genomförandekraft samt en ändamålsenlig struktur för samverkan som når den lokala nivån med ett 49-kommunperspektiv. Noderna ska utöver att utgöra en samverkansplattform för kommunerna även bidra till att sprida kunskap kring verksamma metoder samt vara en motor i att söka extern finansiering tillsammans med kommunerna.

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

§ 100 Verksamhetsplan och budget 2022

Diarienummer: 2021/SKF0144

Beslut

Direktionen antar för egen del Verksamhetsplan och budget 2022 och översänder densamma till medlemskommunerna för godkännande

Sammanfattning

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund bildades 1999 och är en samverkansorganisation för kommunerna Bollebygd, Borås, Herrljunga, Mark, Svenljunga, Tranemo, Ulricehamn och Vårgårda. Varbergs kommun är adjungerad till förbundet enligt särskilt avtal. Verksamheten grundar sig på den förbundsordning som beslutats av medlemskommunerna.

Förbundets verksamhet innefattar även verksamheter och uppdrag som finansieras av deltagande kommuner; Business Region Borås, Dataskyddsombud, Medarbetarcentrum, Vård- och omsorgscollege, Navet science center samt Närvårdskontoret som koordinerar Närvårdssamverkan Södra Älvsborg.

Förbundets samlade budget för 2022 visar en omsättning om drygt 110 mnkr.

	2022	**2021**
INTÄKTER	**112 660 647**	**86 329 005**
KOSTNADER		
Personal	36 455 832	30 005 664
Övriga kostnader	10 013 696	9 007 062
Tjänster	66 191 117	47 316 278
SUMMA KOSTNADER	**112 660 647**	**86 329 005**
RESULTAT	**0**	**0**

Enligt förbundsordningen ska Direktionens förslag till budget och verksamhetsplan samt treårsplan översändas till förbundsmedlemmarna för godkännande.

Expedieras

Medlemskommunerna

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

§ 101 Risk och väsentlighetsanalys samt internkontrollplan 2022

Diarienummer: 2021/SKF0145

Beslut

Direktionen fastställer internkontrollplan för 2022

Sammanfattning

Enligt kommunallagen 6 kap §6 ska den interna kontrollen vara tillräcklig och verksamheten ska bedrivas på ett tillfredsställande sätt. Förbundet har utifrån beslutad modell genomfört risk- och väsentlighetsanalys för att identifiera riskerna som kan leda till att förbundet inte lyckas uppfylla

- Direktionens mål
- Lagar, regler
- Beslut av styrgrupp och politiskt samråd
- Finansiell rapportering

Tjänstepersoner på förbundet samt Direktionen har deltagit i arbetet med risk- och väsentlighetsanalys. Utifrån analysen har förslag till Internkontrollplan tagits fram. Internkontrollplanen innehåller även ett antal övriga kontrollpunkter för att säkerställa att verksamheten bedrivs på ett tillfredsställande sätt.

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

§ 102 Fyllnadsval

Diarienummer: 2021/SKF001

Beslut

Under förutsättning att Marks kommun fattar erforderliga beslut, beslutar Direktionen enligt valberedningens förslag

Sammanfattning

Till följd av entledigandet av Lisa Dahlberg (S) Marks kommun ska fyllnadsval göras from 2022-01-31.

Valberedningens förslag

Ledamot beredningen BH7	Jessica Rodén (S) Mark
Ledamot beredning Välfärd och kompetens	Tomas Johansson (M) Mark

Till följd av Stefan Carlsson (S) Svenljunga bortgång ska fyllnadsval göras för posten som ordförande för valberedningen. Valberedningen föreslår Mats Palm (S) Herrljunga.

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

§ 103 Förbundsdirektör informerar

Beslut

Informationen tas till dagens protokoll

Sammanfattning

Ekonomi och omvärldskonferens kommer att anordnas den 25 mars. Konferensen syftar till att ge en gemensam grund i kommunernas budgetarbete och planeras i samråd mellan förbundet och kommunernas ekonomichefsnätverk.

Utredning kring VästKoms uppdrag och inriktning kommer att föredras för VästKoms styrelse den 1 februari.

SKR uppmanar kommunerna att svara på remissen gällande en förbättrad förpackningsinsamling.

§ 104 Återkoppling från VästKoms styrelse och BHU samt övrig politisk information

Beslut

Informationen tas till dagens protokoll

Sammanfattning

Direktionen delges information från de senaste mötena med BHU och VästKoms styrelse.

§ 105 Anmälningsärenden

Beslut

Redovisningen av delegationsbeslut godkänns

Sammanfattning

Följande delegationsbeslut anmäls till Direktionen

Datum	Beslut	Delegat
200908	1. Avtal Consid AB, Projekt kommunikationsplattform	Förbundsdirektör
201019	2. Avtal mellan Medarbetarcentrum och Svenljunga kommun	Verksamhetschef MC
201020	3. Avtal Närvårdssamverkan och Fyrbodal gällande hjälp med hemsida	Förbundsdirektör
201021	4. Avtal Origo Group gällande Regional avfallsplan	Förbundsdirektör
201023	5. Personalavtal	Administrativ chef
201026	6. Avtal Närvårdssamverkan Projektledare SIP	Förbundsdirektör
201103	7. Avtal mellan Medarbetarcentrum och Marks kommun	Verksamhetschef MC
201104	8. Avtal temadag kulturprojekt	Teamchef Projekt och tillväxt
201108	9. Samarbetsavtal Navet science center och Borås energi och miljö	Verksamhetschef Navet
201109	10. Samarbetsavtal Förvaltningen för kulturutveckling, VGR	Teamchef Projekt och tillväxt
201109	11. Beslut förstudieansökan Internationell omvärldsbevakning *Beviljas*	Ordförande BH7
201109	12. Beslut förstudieansökan Den gränslösa kulturskolan i 7-härad *Beviljas*	Ordförande BH7
201109	13. Beslut förstudieansökan Digitalisering av kulturupplevelser i Boråsregionen *Beviljas*	Ordförande BH7
201109	14. Beslut förstudieansökan Digitalisering mot en digital målgrupp *Avslag*	Ordförande BH7
201109	15. Beslut förstudieansökan Ledare för en dag *Avslag*	Ordförande BH7
201109	16. Beslut förstudieansökan Textil hållbarhet: Behovsinventering och omvärldsanalys inför ny basutställning på Textilmuseet *Avslag*	Ordförande BH7
201109	17. Beslut förstudieansökan Förstudie skyddskläder *Avslag*	Ordförande BH7
201112	18. Anställning administratör	Administrativ chef
201116	19. Avtal mellan Medarbetarcentrum och Borås Stad	Verksamhetschef MC
201123	20. Avtal om modell för samarbete – digitalisering, kommunalförbunden och VästKom	Förbundsdirektör
201123	21. Reviderad ansökan Creative Innovations	Förbundsdirektör
201123	22. Reviderad ansökan Sjuhärads plattform för hållbara livsstilar (förstudie)	Förbundsdirektör
201125	23. Anställning projektledare Nära vård och FVM	Helen Nordling
201125	24. Anställning verksamhetschef Navet science center	Förbundsdirektör
201126	25. Reviderad ansökan Digitalt KP-mäkleri	Förbundsdirektör
201201	26. Anställning regionutvecklare	Teamchef Projekt och tillväxt
201201	27. Anställning regionutvecklare	Teamchef Projekt och tillväxt

Boråsregionen
Sjuhärads kommunalförbund

§ 106 Övriga frågor

Beslut

Informationen tas till dagens protokoll

Jana Nilsson (S) Varberg går i pension vid årsskiftet, efter 19 år som ledamot i Direktionen. Då Jana inte hade möjlighet att delta på sammanträdet, lästes en hälsning från honom upp. Direktionen tackar Jana för betydelsefullt arbete och samverkan med Varberg.

§ 107 Nästa sammanträde äger rum den 25 februari 2022 kl 9.00-12.00

Gemensam kraft med människans möjligheter i fokus

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 *

Innehåll sida

1. GRUNDLÄGGANDE FÖRUTSÄTTNINGAR....2
2.VERKSAMHETSSTRUKTUR....3
3. MÅL....4
4. PRIORITERADE INSATSER....5
4.1 Individinriktade insatser:....5
4.2 Strukturövergripande insatser:....7
5. STYRNING, LEDNING OCH ADMINISTRATION....8
6. EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING....9

1. GRUNDLÄGGANDE FÖRUTSÄTTNINGAR

Sjuhärads samordningsförbund hel- eller delfinansierar olika insatser på olika platser. Långsiktigt ska det effektivisera användning av samhällets resurser, öka individers hälsa och få fler att förvärvsarbeta, samt minska beroendet av offentlig försörjning hos personer i arbetsför ålder. Lag om finansiell samordning (2003:1210) och förbundsordningen reglerar vad som görs.

Förbundsmedlemmarna har kvar ansvaret för individärendena, och myndighetsutövande inom respektive grunduppdrag, och de insatser förbundet finansierar kompletterar bara.

Gemensam och extern finansiering
Parterna bekostar tillsammans förbundets insatser. Statens tilldelning regleras genom en nationell fördelningsmodell. Övriga parter svarar upp med minst lika stor del som den statliga. Olika EU-program, extramedel och fonder kan därutöver projektfinansiera vissa insatser.

Parternas uppdrag kommer alltid i första hand
De aktiviteter som nyttjas genom samordningsförbundet ska inte ersätta parternas eget ansvar, utan verka som ett komplement som kan stärka både individer och den egna organisationsutvecklingen.

Prerehabilitering i åtta kommuner
För att kunna möta tänkta deltagare med jämställdhet, tillgänglighet och likabehandling oavsett var i Sjuhärad de har sin hemvist finns ett likartat basutbud i alla kommuner. Grundtanken är lokala aktiviteter, särskilt för en förberedande fas. Deltagare kan genom pre-rehabiliterande basverksamhet bli redo att ta del av parternas egna insatser, eller förberedas för aktiviteter som erbjuds i annan kommun som ett led på vägen mot att kunna förvärvsarbeta.

”Mellanrumsarbete”
Förbundets aktiviteter verkar för att överbrygga glapp mellan parternas ordinarie uppdragsramar. Inom Sjuhärads samordningsförbund kan ägarparterna tillsammans besluta om sådant som ingen enskild part har ansvar för att göra, och de kan agera för att lösa diffusa problem i gråzonen mellan parternas olika ansvarsområden.

Verksamheterna arbetar evidensbaserat
Personal är utbildad och tillämpar de metoder som är avtalade och som enligt evidens är verkningsfulla för avsedda målgrupper. De arbetar även för likvärdig tillgänglighet för individer oavsett deltagarens geografiska hemvist, könstillhörighet etc. För projekt med extern finansiering handlar det om att testa nya former och då utses externa följeforskare/utvärderare som gör separata utvärderingsrapporter.

Implementering
I samband med utformning av att pröva nya idéer ska vikt läggas vid att finna framgångsfaktorer och tidsintervall som ger stöd för övergång till ordinarie verksamhet.

Arbetsformer och metoder som visat sig framgångsrika och gynnar ett långsiktigt samhällsnyttigt arbete hos parterna ska implementeras hos berörda parter och inkluderas som ordinarie arbetssätt. Det kan vara exempelvis samarbeten, rutiner eller utbildningar som är inte kostnadsdrivande när kunskap väl finns i organisationerna.

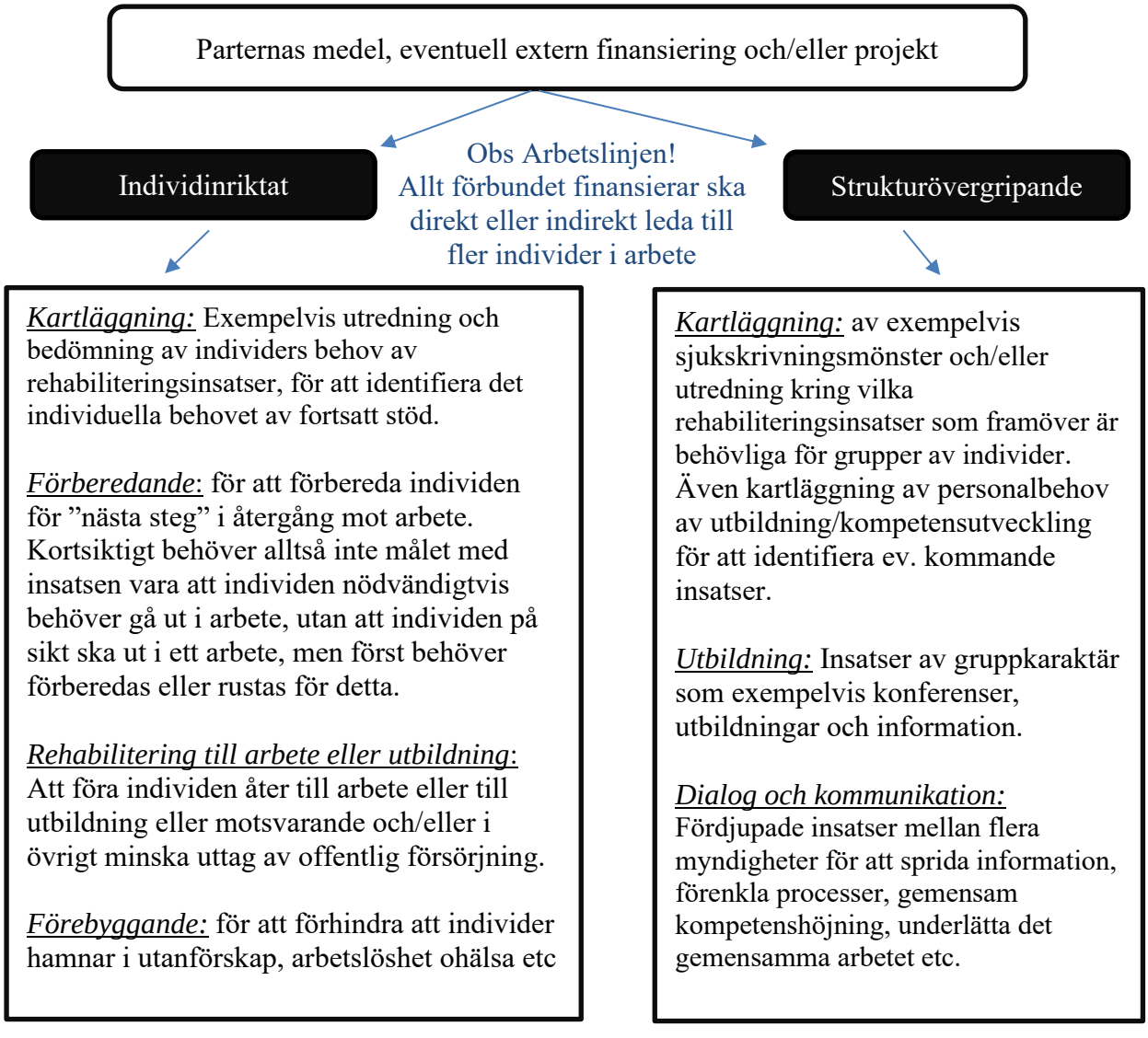
För finansierade aktiviteter ska förbundet eftersträva kontinuitet i verksamhet tillgänglig för deltagare i alla Sjuhäradskommuner. Aktiviteten är samtidigt bas för lärande och metodutveckling

och förändras över tid även om den utåt sett är densamma, lätt att namnge, remittera till och delta i. Därutöver finns en öppenhet för att pröva nytt i projekt som samverkar med och påverkar den kontinuerliga utvecklingen av basutbudet.

Aktuell tillgänglig information
Kommunikation om verksamheter, metodutveckling och om förbundet som organisation sker till stor utsträckning via hemsidan www.sjusam.se. Information förmedlas även till direkta och indirekta intressenter i samband med möten, föredrag och i olika skrifter, nyhetsbrev mm.

Berörda myndigheter samverkar
Samverkan är grunden för förbundets existens vilket yttrar sig i att myndigheterna gemensamt tar ansvar i pågående individärenden (i den grad det är motiverat utifrån deltagarnas personliga handlingsplaner), och att det finns intresse från alla medlemmar att tillsammans verka för att lösa strukturella frågor som exempelvis motsägelsefulla eller svårtolkade regelverk. Eventuella svårigheter eller hinder hanteras i första hand med stöd från kansli och lyfts vid behov till styrelsen.

2.VERKSAMHETSSTRUKTUR



Kategorierna i bilden ovan är nationellt överenskomna ramar.
Förbundet bekostar enligt ovanstående bild både individinriktad och strukturövergripande verksamhet, men inte alltid av alla slag som presenteras.
Se mer under rubrik prioriterade insatser.

Antal deltagande individer och kostnader redovisas utifrån denna struktur enligt olika målgrupper och märkningar genom ett nationellt uppföljningssystem, SUS.

Aktuella märkningar är:
LTS PRIO – i de fall långtidssjukskrivna är en **prioriterad** målgrupp i insatsen
Unga AE PRIO – i de fall unga med aktivitetsersättning är en **prioriterad** målgrupp i insatsen
Unga FUNK PRIO – i de fall unga med funktionsnedsättning är en **prioriterad** målgrupp i insatsen (i dessa fall handlar det om unga som inte har aktivitetsersättning)
ESF ÄG – i de fall som samordningsförbundet är ägare till ESF-projekt
ESF MF – i de fall som samordningsförbundet är medfinansiär men ej ägare

3. MÅL, uppföljning av måluppfyllelse, samt delmål

Mål:

- **De strukturövergripande och individinriktade aktiviteterna ökar deltagarnas möjligheter till förvärvsarbete**

  Indikator: Progressionsmätning av berörda deltagare påvisar positiv utveckling av de faktorer som enligt evidens ökar sannolikhet för individerna att komma i arbete.

Delmål:

- **Parterna nyttjar och följer upp de deltagaraktiviteter som avtalats**
  Både strukturövergripande och individinriktat nyttjas de aktiviteter/insatser som bekostas.
  Minst 85% av totalt gemensamt beräknat deltagarantal är komplett inskrivna i SUS.

- **Förbundet ska ha minst 2000tkr eget kapital** för oförutsedda händelser.
  Budgetens finansiella och verksamhetsmässiga mål följs upp tertialvis
  Indikator: ekonomisk redovisning

4. PRIORITERADE INSATSER 2022

Mer information, kontaktuppgifter, ansökningsformulär med mera finns på www.sjusam.se.

4.1 Individinriktat:

Generell målgrupp:
Individer, i ålder 16-64år, i behov av samordnade arbetslivsinriktade rehabiliteringsinsatser.
De har ofta sammansatta svårigheter (kombinationer av medicinska, psykiska, sociala och/eller arbetsmarknadsrelaterade) och nyttjar två eller fler parters stödformer (eller löper stor risk att bli beroende av flera samhällsinsatser om inte förebyggande insatser görs).
Inför deltagandeperioden ska följande punkter ordnas så det inte hindrar rehabiliteringsinsatsen:

- Försörjning och bostad, samt barnomsorg i förekommande fall.
- Kommunikationsmöjlighet, att kunna ta sig till och från verksamheten.
- Relevant språkförståelse eller kompenserande stöd som tillgängliggör rehabiliteringen.
- Inget aktivt pågående missbruk (droger, alkohol eller tabletter som hindrar rehabilitering).
- Remittent följer och behåller ansvaret för deltagaren under tiden i insats.

Berörda personer kan ansöka om deltagande i valfri aktivitet, oavsett i vilken Sjuhäradskommun de bor. Möjlighet till ersättning av reskostnader kan förekomma. Det varierar med deltagarens form av försörjning. Ytterligare avgränsningar kan förekomma för vissa aktiviteter. De flesta har individuell start med kontinuerligt intag även då det är en gruppaktivitet. ”Antal deltagare” innebär antal personer som under året beräknas dra nytta av aktiviteten och är den siffra som anges i uppföljning. Komplett registrering med personnr, uppgifter om bakgrund mm i SUS om individ ger samtycke.

Aktiviteter:
AKTIV KRAFT, med PULS-modellen i samtliga kommuner.
(SUS; Förberedande. Inga avgränsningar i målgrupp. Unga FUNK PRIO, Unga AE PRIO.)
Digital information som introduktion och därefter deltagande lokalt.
Lågtröskelaktivitet med individuellt valbara aktiviteter med lokal variation.
Upp till halvtid i aktivitet för individer som initialt har låg aktivitetsförmåga. Individuella samtal, ACT, gruppcoaching, föreläsningar, samhällsorientering, hälsostärkande, kreativa, sociala och arbetsförberedande aktiviteter enskilt eller i grupp för att hållbart öka individens möjlighet att komma i arbete. Deltagande beräknas pågå 6 - 24 veckor.
Pulsmodell möjligt för unga med funktionsnedsättning och profilanalys tillgängligt för ett begränsat antal deltagare. I dessa fall kan deltagandetid pågå en längre period.

AKTIV KRAFT samt PULS Gemensam total med separata SUS-registreringar	**Antal deltagare**	**Förbundsmedel, tkr**
BOLLEBYGD	30	650
BORÅS	310	6050
HERRLJUNGA	30	650
MARK	110	2370
SVENLJUNGA	34	750
TRANEMO	36	800
ULRICEHAMN	74	1650
VÅRGÅRDA	36	800
Summering inkluderar JMT (135´ för berörda deltagare)	660	13855

PULS
avslutas som ESF-projekt 20220228. (ESF dnr 2018/00444)
(SUS: Förberedande. Märkning: ESF ÄG, Unga FUNK PRIO, Unga AE PRIO)
Enbart administrativa kostnader täcks under avslutsmånaderna. Metoden implementeras och tillgängliggörs efter projektavslut för målgrupp genom del av kapacitet inom Aktiv kraft.

GRÖNA VÄGEN FRAMÅT
(SUS; Förberedande) Avgränsning: deltagande riktas till personer med stressrelaterade besvär. Verksamhet med naturunderunderstödd rehabilitering, arbetsträning i form av odling mm utan produktionskrav. Deltagaren får en personlig profilanalys som utgångspunkt för självkännedom och samtal kring arbetsinriktningar. En lugn miljö och små grupper. Naturupplevelser, samtal individuellt och i grupp samt olika tema och friskvårdsaktiviteter kompletterar trädgårdsterapin. Deltagande beräknas pågå 20 veckor.

STUDIESTEGET
(SUS; Rehabilitering till arbete eller utbildning. Unga AE PRIO, Unga FUNK PRIO)
Avgränsat för personer som vill/ska inleda studier efter ett längre uppehåll eller vid behov stöd inför/under utbildning. Studiesteget underlättar övergång till studier för kvinnor och män som står särskilt långt från arbete. Med metoden Supported Education får personer stöd i processen att välja, nå och genomföra utbildning.

MOVES
(SUS; Rehabilitering till arbete eller utbildning. Unga FUNK PRIO, Unga AE PRIO, ESF MF)
Nationellt projekt med flera aktörer genom SKR (ESF DNR 2019/00418).
En inledande period i Sverige, på Fristad folkhögskola och därefter praktik samt efterarbete. Utlandsvistelse för praktik kan ersättas med resa inom Sverige, långt iväg så det ändå kräver motsvarande förberedelser och uppbrott i vardagen. En grupp planerad för första halvåret 2022.

MÄN I HÄLSA
(SUS; Målgrupp Män)
Ett socialfondsprojekt prioriterat genom Leader Sjuhärad (med journalnummer 2020-2619)
Projektet arbetar mycket nära PR- Hälsa i hållbart arbetsliv som formar hela metoden, som här tillämpas på en grupp av arbetslösa män. De ska (efter viss förskjutning i tidsplan) utbildas till undersköterskor och bli del i ett större arbete kring normer, jämställdhet och hållbar arbetsmiljö för både kvinnor och män. Männen som lämnar utbildningen ska göra det med stolthet och trygghet i att kunna arbeta som undersköterskor med långsiktigt hållbara arbetsförutsättningar.

Aktiviteterna är till för hela Sjuhärad, med Borås som utgångspunkt för gruppverksamhet:	**Antal deltagare**	**Förbundsmedel, tkr**
Gröna Vägen Framåt (inklusive JMT analyskostnad)	70	2000
Studiesteget	30	700
MOVES	10	Projektmedel
Män i hälsa	20	Projektmedel

4.2 Strukturövergripande:

Generell beskrivning av målgrupp:
Anställda, som är i arbete och i behov av kompetensutvecklingsinsatser av olika slag.
Målgrupp varierar mellan respektive insats, se under respektive rubrik. Personerna inbjuds genom sin roll i arbetslivet och deras arbetstid bekostas generellt av respektive arbetsgivare.
Mätning av antal personer sker som volymantal, utan personnr eller uppgifter om bakgrund mm.

Aktiviteter:

PR- HÄLSA I HÅLLBART ARBETSLIV
(SUS; utbildning. ESF ÄG)
ESF-projekt som pågår 20200301-20220228. (ESF dnr 2019/00430)
Projektet ger hälsofrämjande utbildningsinsatser och utvecklar organisationer för att underlätta långsiktig kompetensförsörjning och främja ett hållbart arbetsliv för både kvinnor och män.
Målgrupp är framförallt Sjuhärads kommuner som får tex kartläggning/analysarbete, processledning eller olika utbildningar i nära samverkan med kommunernas egna satsningar. Även VGRegionanställda får kompetensutveckling inom projektet.
Medfinansieras genom deltagartid ägnad åt lärande.

PRIA Pågående ESF-ansökan Beslut väntas i december 2021.
(SUS; utbildning. ESF ÄG),
Projektet inleds om medel beviljas och pågår 2022-01-01 till 2023-04-30 (ESF dnr 2021/00342). till Övergripande motsvarande inriktning som PR-projektet enligt ovan, med viss anpassning till de erfarenheter som skapats fram till dess att ansökan lämnats in. (En s.k. ”pärlbandsansökan”).
Målgrupp som PR ovan.

LOKALA MÖTEN, UTBILDNING, METODUTVECKLING
(SUS; Dialog och kommunikation.)
Olika tematiska träffar, möten och utbildningar för att gynna kommunikation mellan inblandade professioner och organisationer samt för att upprätthålla kunskap om de metoder verksamheterna förväntas tillämpa. Upplevelsebaserade utvecklings- och utbildningsinsatser. Teman är exempelvis processer kring SGI-noll och annan strukturell samverkan, Arbetsmarknadskunskap och påfyllnad inom berörda evidensbaserade metoder.
Samverkan sker med förbundets olika projekt eller andra organisationer som verkar för samma målgrupper/syften.
Berörda målgrupper är personal som arbetar med att stödja och handlägga individinsatser, kan erbjudas både förbundsfinansierad och ordinarie verksamheter.

Insats	Antal deltagare	Förbundsmedel, tkr
Lokala dagar/ utbildning/utveckling	200	200

5. STYRNING, LEDNING OCH ADMINISTRATION

Nationella inriktningar, regleringsbrev etc som part har i uppdrag att följa ska prioriteras lokalt. För närvarande gäller det långtidssjukskrivna och unga med aktivitetsersättning. Samråd sker nationellt genom Nationella Rådet (NR). Lokalt följs de riktlinjer NR utfärdat för eget kapital.

Medlemssamråd hålls årligen, enligt befintlig rutin, för beslut om medlemmarnas nivå för äskande om statlig tilldelning och åtagande om medfinansiering från övriga parter. Ägarna får tertialvis rapporter om ekonomi och drift. Om större verksamhetsförändring blir aktuell sker extra samråd. Förbundet har riktlinjer för rekrytering av personal, vilken omfattar att medlemmar stödjer förbundets verksamhet genom samarbeten i personalärenden.

Styrelsen beslutar om mål och riktlinjer samt budgeterar hur anslagna medel används. Verksamhetsplan styr ambition tre år framåt, med årlig revidering. Ordförande och vice ordförande utses för tvåårsperioder, nuvarande beslut till och med 2022. Styrelsen har fyra beslutande ledamöter (en per part) och 10 ersättare. Ersättare är de sju kommunledamöter som ej har formellt beslutsmandat, och en vardera för övriga parter. För kommunerna är ambitionen enligt nuvarande beslut att årsvis byta ordinarie ledamot, vilket kan undantas om representanten blir ordförande för styrelsen. Ersättare träder in i turordning efter kommunstorlek, störst befolknings-mängd först.
Attest- och delegationsordning reglerar beslutsnivåer.
Intern kontrollplan reglerar avstämning av att verksamheten löper planenligt.
Under rådande lag och mötesrestriktioner sammanträder företrädesvis enbart de beslutande fysiskt.

Beredning för verksamhetsplanering och utveckling sker enligt styrelsens direktiv, eller initieras från endera part. En person per kommun och en person för Arbetsförmedling, VG-regionen och Försäkringskassan vardera kallas till möte vår och höst (efter att medlemmarnas ambition för finansiering fastställts och inför beslut av verksamhetsplan). Projekt har vanligen styrgrupp med bred sammansättning och specifika frågor kan behandlas genom arbets-/referensgrupper.

Verksamheterna utförs huvudsakligen av medlemmar. Avtal upprättas för att reglera åtaganden och resultatredovisning. Om smittskyddsföreskrifter så medger kan förbundet arrangera konferenser och/eller bekosta visst deltagande i nationella konferenser mm för att tillvarata andra verksamheters erfarenheter.

Vid kansliet ansvarar förbundschef med stöd av biträdande förbundschef för ärenden till styrelsen, verkställer beslut och företräder förbundet på tjänstemannanivå. Administrativ personal arbetar med projekt och förbundets hemsida mm. Projektledare ansvarar för respektive projekt.
Respektive projektplan är styrdokument och till stöd skapas projektspecifika rutiner.
Arkivbeskrivning, dokumenthanteringsplan samt GDPR registerförteckning styr kansliets drift och därutöver finns rutiner som reglerar exempelvis inköp mm.

STYRNING, LEDNING & ADMINISTRATION	Tkr med beviljat projekt resp utan
Styrelse arvoden samt övriga omkostnader	180
Kansli personal, lokaler, IT, material	1400
Projektledningspersonal, (alternativt lägre, se sidan 9)	1110
Ekonomiservice, Arvodesservice och revision	160
Summa tkr (alternativt 2277 vid projektdrift)	2850

6. EKONOMISK SAMMANSTÄLLNING

PRIORITERADE INSATSER	Förbundsmedel, tkr
Individinriktat, Bollebygd	650
Individinriktat, Borås (Aktiv kraft, studiesteget, GVF)	8750
Individinriktat, Herrljunga	650
Individinriktat, Mark	2370
Individinriktat, Svenljunga	750
Individinriktat, Tranemo	800
Individinriktat, Ulricehamn	1650
Individinriktat, Vårgårda	800
Individinriktat, Sjuhärad gemensamt (JMT)	135
Strukturövergripande, Sjuhärad (kartläggning, möten)	200
Overheadkostnader styrning, admin. mm	2850
SUMMA Kostnader **Ett alternativt scenario om externa medel beviljas; i detta fall balanseras intäkter och kostnader. Positiv differens grundas i eventuellt lägre kanslidrift (2277tkr istället för 2850tkr)**	**19605*** *** Notera att kostnader överstiger intäkter med 573tkr, vilket belastar eget kapital.**

FINANSIERINGSPLAN

Medlem, andel	Finansieringsbudget, tkr	2021	2022	2023
0,25	**Försäkringskassa**	4516	5000	5000
0,25	**Arbetsförmedling**	4516	5000	5000
0,25	**VG-region**	5000	5000	5000
0,25	**Kommuner**			
Kommunernas andel (0,25) fördelas i förhållande till befolkningsmängd enligt mätning genom SCB per 30/6 året innan	Bollebygd 0,04	211	211	211
	Borås 0,5	2504	2504	2504
	Herrljunga 0,04	208	208	208
	Mark 0,16	770	770	770
	Svenljunga 0,05	236	236	236
	Tranemo 0,05	261	261	261
	Ulricehamn 0,11	544	544	544
	Vårgårda 0,05	266	266	266
Medlemmar,	**Summa**	**19032**	**20 000**	**20 000**

NB:
Summan baseras på befintlig nivå för medlemmarnas äskande och nuvarande befolkningsmängd. Fördelningen mellan kommunerna justeras i relation till årlig statistik från SCB. Notera även att externa projektmedel ej inräknas, annat än eventuella kostnadsdelar av projektdrift som belastar förbundets egna medel. Statens anslag beräknas utifrån nationell fördelningsnyckel.
Budgetens finansiella och verksamhetsmässiga mål följs upp tertialvis, enligt huvudmännens beslut om rapporter och mätningar, och sammanställs utförligt vid årets slut.

Organ **Förbundsstyrelsen för Sjuhärads Samordningsförbund**
Tid **Fredag den 10/12, kl 08.00-09.00**
Plats Digitalt samt Förbundets kanslilokaler, Bryggaregatan 8, Borås

Beslutande
Cecilia Andersson (C), Västra Götalandsregionen
Jonas Ryhr, Arbetsförmedlingen
Lars-Åke Johansson (S), Borås Stad
Sofia Sandänger, Försäkringskassan

Ersättare
Anette Ryberg, Försäkringskassan
Ann-Charlotte Angren, Arbetsförmedlingen
Eva Larsson (C), Herrljunga kommun
Hanne Jensen (S), Västra Götalandsregionen
Liselotte Andersson (C), Ulricehamns kommun

Övriga
Anna Fagefors, Förbundschef
Pernilla Andersson, Projektledare, Biträdande förbundschef

Omfattning
§§ 63-72

Sekreterare Anna Fagefors

Ordförande Sofia Sandänger

Justerare Cecilia Andersson

§§	Ärenden	Beslut
63	**Mötet öppnas, godkännande av dagordning**	Dagordningen godkänns.
64	**Val av justerare**	Cecilia Andersson justerar
65	**Föregående protokoll, den 24/11 2021** Föregående protokoll är anslaget: www.sjusam.se	Protokollet godkänns och läggs till handlingarna.
66	**Ekonomi, prioritering** Prognos visar att medel finns tillgängligt i delar av budget. Inventering av kompetensutvecklingsbehov visar att flertalet utbildningar är efterfrågade.	Styrelsen prioriterar utbildningar, inom ram för tillgängliga medel.
67	**Återkoppling ESF-ansökan PRIA** Strukturfondspartnerskapet har fattat beslut om ansökan av medel för PRIA. Det medger förlängd utveckling efter PR- hälsa i hållbart arbetsliv.	Styrelsen glädjs åt ett positivt muntligt besked om att projektet prioriterats.
68	**Nationellt kunskapsstöd** Förbundschef har informationsgranskat det nya materialet inför publicering på Finsam.se. Sammanställning av frågor och lämnade synpunkter.	Styrelsen planerar översyn av Sjuhärads metoder/val relativt nationella rekommendationer.
69	**Nationell konferens** Förhoppningen är bred uppslutning från Sjuhärads styrelse till den planerade nationella konferensen som vid flera tidigare tillfällen varit mycket lärorik.	Styrelsens ledamöter uppmanas att anmäla sig skyndsamt när möjlighet till anmälan öppnas.
70	**Aktuellt från förbundschef** Ökande smittläge påverkar projekt och verksamheter trots vana av omställning till digitala former. Movesgruppen är i Kalix och samtal pågår om hur metoden kan tillvaratas efter SKRprojektet upphör. Uppdraget om språkprogression har kopplats till Kommunalförbundets ambitioner om en AMIF-ansökan (Asyl, Migration, Integrations -Fonden) för Sjuhäradskommuner. Deltagarna som gjort den lilla receptboken styrelsen fått som julhälsning visar stor stolthet att deras bok delats ut.	Planerad studieresa till Norge ska ej genomföras i januari. Digitala former uppmuntras. Viljeinriktning att kunna genomföra kunskapsutbyte mellan länderna genom en resa vid ett senare tillfälle.
71	**Informationspunkt för parterna** Ledamöter från VG Region informerar om senaste vaccinationsläget. Covid ökar för mycket och personalläget är ansträngt för vården. Inget aktuellt från övriga parter	
72	**Övriga frågor, mötet avslutas** Ordförande tackar och mötesdeltagarna tillönskar varandra God Jul och Gott Nytt år	Mötet avslutas.

Meddelande 8

Från:	Anna Fagefors
Till:	kommunen@bollebygd.se; boras.stad@boras.se; Herrljunga kommun; markskommun@mark.se; Svenljunga kommun Kansliet; kommun@tranemo.se; kommun@ulricehamn.se; Vårgårda kommun; regionvast@arbetsformedlingen.se; serviceteam.rhv-u.regionservice@vgregion.se
Ärende:	justerat protokoll
Datum:	den 21 december 2021 21:23:02
Bilagor:	Protokoll styrelse 20211210.pdf anslag styrelse 20211210.pdf

---

Årets sista styrelseprotokoll är justerat och redo att anslås enligt rutiner. Protokollet finns på sjusam.se och bifogat.
Passar på att tillönska en God jul och Gott nytt år,

Med vänlig hälsning,
Anna

Sjuhärads samordningsförbund
Anna Fagefors, förbundschef
tel 0708-85 41 76

Bryggaregatan 8, 503 38 Borås
www.sjusam.se

SJUHÄRADS SAMORDNINGSFÖRBUND

Kommunerna Bollebygd | Borås | Herrljunga | Mark | Svenljunga | Tranemo | Ulricehamn | Vårgårda och

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN Försäkringskassan ARBETSFÖRMEDLINGEN SWEDISH PUBLIC EMPLOYMENT SERVICE

ANSLAG/BEVIS

Protokollet från styrelsemöte för Sjuhärads samordningsförbund är justerat. Justeringen tillkännages genom anslag på medlemskommunernas anslagstavlor samt på Västra Götalandsregionens anslagstavla.

Sammanträdesdatum:	2021-12-10
Justeringsdatum:	2021-12-20
Anslaget sätts upp:	2021-12-22
Anslaget tas ned:	2022-01-12

Protokollet finns tillgängligt på
www.sjusam.se
Originalprotokollet förvaras hos Sjuhärads samordningsförbund, Bryggaregatan 8, Borås.

Sjuhärads Samordningsförbund

Anna Fagefors
Förbundschef

kontakt
anna.fagefors@sjusam.se
0708-854176

Protokoll nr 87
Styrelsesammanträde Nossan Förvaltningsaktiebolag

Närvarande:
Styrelse: Gunnar Ingvarsson, Anders Andersson, Lena Bertilsson
Ordförande: Gunnar Ingvarsson

Tjm: Johanna Eliasson (VT)

Plats: Sämsjön
Tid: 2021-12-06 kl. 10-12

1. **Styrelsesammanträdets öppnande**
   Beslut: Mötet förklarades öppnat av ordförande.

2. **Godkänna dagordning**
   Beslut: Dagordningen godkändes.

3. **Att jämte ordförande utse två justerare av dagens protokoll**
   Beslut: Anders Andersson och Lena Bertilsson valdes att justera dagens protokoll

4. **Genomgång av Nossans prognos samt fastställande av inriktning koncernbidrag 2021**
   VT går igenom Nossans resultat för perioden samt prognosen för helåret. Resultatet för perioden fram till och med november månad visar att Nossan gör ett underskott med ca 617 tkr. Prognosen visar att ett koncernbidrag om totalt 1 004 tkr behövs för att nå ett skattemässigt resultat om 0 kr enligt prognos. Nossan förvaltningsaktiebolag kommer lyfta hela utdelningen på Herrljunga Elektriskas årsstämma. Koncernbidragets del i utdelningen beslutas vid årsskiftet och meddelas Herrljunga Elektriska. Styrelsen bemyndigar VT att fastställa det slutliga beloppet.

   Beslut: Styrelsen godkänner den ekonomiska redovisningen samt beslutar att:
   - Herrljungabostäder AB preliminärt ska betala ett koncernbidrag om 200 tkr och
   - Herrljunga Elektriska AB preliminärt ska betala ett koncernbidrag om 850 tkr
   till Nossan Förvaltningsaktiebolag avseende verksamhetsåret 2021.

5. **Information om tidplan för årsbokslut**
   VT går igenom det tidplanen för årsbokslutet.

   Beslut: Styrelsen lägger informationen till handlingarna.

6. **Beslut om ägarrepresentanter till bolagsstämmor i koncernen**

   Herrljungabostäder har sin bolagsstämma den 17/3 och koncernen Herrljunga Elektriska har sina bolagsstämmor den 16/3.

Beslut: Nossan Förvaltningsaktiebolag utser ägarrepresentanter/ombud till bolagsstämmor enligt följande:

Herrljunga Elektriska AB:	Anders Andersson
Herrljunga Vatten AB:	Anders Andersson
Herrljunga Elkraft AB:	Anders Andersson
Herrljungabostäder AB:	Lena Bertilsson

7. Budget 2022 Nossan Förvaltningsaktiebolag

Genomgång av budget 2022 enligt bilaga 1.

Beslut: Styrelsen godkänner budget 2022 för Nossan förvaltningsaktiebolag.

8. Tillsättning av Verkställande tjänsteperson

Beslut: Styrelsen beslutar att förlänga innevarande avtal till 2022-12-31.

9. Avslut

Ordförande avslutar mötet.

Vid protokollet,

Johanna Eliasson

Justeras,

Gunnar Ingvarsson
Styrelseordförande

Anders Andersson
Styrelseledamot

Lena Bertilsson
Styrelseledamot

Nossan Förvaltningsaktiebolag
556637-5746

BUDGET RESULTATRÄKNING

	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022
Nettoomsättning	0	0	7 100
Företagsförsäkringar	-15 000	-15 000	-15 000
Styrelsearvoden	-100 000	-100 000	-100 000
Revisionsarvoden	-55 000	-65 000	-65 000
Redovisningstjänster	-10 000	-10 000	-10 000
Administrativa kostnader	0	0	0
Övriga förvaltningskostnader	-600 000	-650 000	-520 000
Rörelseresultat	**-780 000**	**-840 000**	**-710 000**
Finansiella poster:			
Övriga ränteintäkter	60 000	60 000	60 000
Räntekostnader och liknande resultatposter	-250 000	-300 000	-500 000
Resultat efter finansiella poster	**-970 000**	**-1 080 000**	**-1 150 000**
Bokslutsdispositioner			
Koncernbidrag	970 000	1 080 000	1 150 000
Skatt på årets resultat			
ÅRETS RESULTAT	**0**	**0**	**0**

HERBO

Centrum	Lgh-nummer		Utflyttad	Hyra	Kostnad	
Styrbjörn 1	109-1-1112	3	2022-01-31	8 637	0	
Styrbjörn 1	109-1-1132	3	2022-01-31	8 637	0	
Styrbjörn 1	109-1-1113	3	2022-02-28	8 637	0	
Boken 7	110-1-1321	2	2022-01-31	4 286	0	
Styrbjörn 7	111-2-2311	2	2020-06-30	3 969	3 969	Renovering
Styrbjörn 7	111-2-2313	2	2021-12-31	3 969	0	
Vetet 1	113-2-5121	3	2022-01-31	6 135	0	
Vetet 1	113-6-3222	2	2021-11-30	4 964	0	
Köpmannen 1	116-1-1221	3	2022-02-28	5 593	0	
Köpmannen 1	116-1-1222	4	2022-01-31	6 760	0	
Köpmannen 1	116-1-1231	3	2022-01-31	5 422	0	
Enen 11	118-2-2221	2	2021-12-31	5 257	0	
Lönnen 3	119-1-1115	1	2022-01-31	5 865	0	
Mossen 3	122-1-2002	2	2022-01-31	5 172	0	
Blåklinten	130-1-1001	2	2021-12-31	5 667	0	Större renovering prel uthyrningsdatum 220215
Slöjdaren 5	150-3-1111	2	2021-10-31	5 326	5 326	1 mån
Köpmannen 4	156-1-1221	5	2021-11-30	13 378	0	Mindre renovering prel uthyrningsdatum 211215
Mimer	158-5-1119	2	2021-12-31	5 257	0	
Hagen 16	159-1-1126	2	2022-01-31	6 070	0	
Hagen 16	159-1-1113	2	2021-11-30	6 070	0	
Oxeln 8	199-3-0851	3	2021-12-31	7 487	0	
Kv Linden	201-1-1121	2	2021-10-31	7 205	7 205	1 mån
Kv Linden	201-1-1143	3	2022-01-31	8 913	0	

16 500 Månadens tomhyreskostnad Herrljunga

HERBO

Annelund-Ljung

Ljung 1:201, Karinsdal	162-1-1111	2	2021-08-31	5 679	5 679	
Ljung 1:202	231-1-1811	1	2021-09-30	4 963	4 963	1 mån, kontrakt kortat av till 31/8 pga totalrenovering
Annelund 7:36	233-3-3711	1	2021-10-31	3 928	3 928	
Annelund 7:36	233-2-2311	1	2022-01-31	3 928	0	Renovering prel uthyrningsdatum 220201
Mörlanda 2:64	237-3-2111	1	2021-12-31	3 401	0	
Mörlanda 2:65	238-2-3411	3	2021-12-31	6 591	0	

14 570 Månadens tomhyreskostnad Annelund-Ljung

177 166

Kommentarer snarlikt som i september.

Uppsägningarna är fortfarande många det är flytt till andra kommuner samt att vi har hyresgäster som har köpt hus och stannar kvar i Herrljunga kommun
Hyresgäster som på grund av ålderdom inte längre kan bo kvar i sina lägenheter och flyttat till äldreboende samt att vid dödsfall är uppsägningstiden endast en mån

Efterfrågan på lägenheter är inte lika stor som utbudet och flera av de sökande har svag ekonomi vilket i sin tur innebär att vissa lägenheter måste läggas ut flera gånger/veckor samt att det beror på att en del av de som fått erbjudande inte bryr sig om att svara på erbjudande.
I de fall då vi har begärt in mer information/komplettering och det har uteblivit innebär det att vi inte kan erbjuda någon lägenhet till den/de sökande.

Vi har fått information om att det skulle vara stor efterfrågan på stora lägenheter men lägenheten på 5 rum o kök på 188 kvm har vi ingen sökande till och lägenheter har varit ute på vår hemsida samt boplats Sverige sedan oktober.

Ingalill Unér
Uthyrningsansvarig

Bilaga 3

Meddelande 10

2021-11-15

HERBO

Underhållsrapport Herrljungabostäder AB

Färdigställda projekt:

Montering av balkonger Arvidsgårdsgatan 6
Byte vvc ledningar Västergårdsgatan 51
Utbyte del av avloppstam Stenbyvägen 7

Pågående/kommande projekt:

Etapp 1 stambyte kök, badrum Torggatan 5 (vilande)
Relining avlopp Villagatan 6 (vilande)
Fönsterbyte S. Parkgatan 13 (vilande)
Fasadrenovering Karinsdal, Stationsvägen 16 (Omfattande)
Lagning av tegelfasad Arvidsgårdsgatan 6
Plåtning vindskivor Sveagatan 16
Byte bergvärmepump Radhusvägen
Bytte fjärrvärmeväxlare Torget 2
Byte ventilationsaggregat Torget 2
Byte kv, vv och vvc stammar Blåbärsvägen.
Filtertbyte hela beståndet.

FS Ke

HERRLJUNGABOSTÄDER AB
SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

556508-0909
Protokoll nr 6 **2021-11-22**

Plats och tid	Företagets kontor Torget 2 d Herrljunga kl.16.30–19.00		
Beslutande	Karin	Carlsson	
	Ragnar	Emanuelsson	
	Kent	Johansson	
	Finn	Svensson	
	Henrik	Berner	
Övriga deltagande	Christer	Johansson	
	Annbritt	Kock	§ 48–52
Justeringsman	Kent	Johansson	

Underskrift

Sekreterare § 48–56

Christer Johansson

Ordförande

Karin Carlsson

Justeringsman

Kent Johansson

§ 48 Ordförande förklarar mötet öppnat.

§ 49 Kent Johansson utses till justeringsman.

§ 50 Fastställande av dagordning

§ 51 Föregående protokoll gicks igenom och läggs till handlingarna.

§ 52 Budget 2022

Ekonomiansvarig och Vd presenterar budget 2022 och delårsrapport 2021-10-31.

BESLUT
Styrelsen för Herrljungabostäder AB beslutar att godkänna budget 2022 bilaga 1 samt delårsrapport 2021-10-31 bilaga 2.

§ 53 Byggnation och projektering

VD informerar om pågående byggnation och projekteringar.

Sondering av mark till trygghetsboende pågår.

Ombyggnationen av lokalerna i Kv. Slöjdaren löper på enligt tidsplan.

Slutbesked för Armaturvägen 6–8 inväntas.

BESLUT
Styrelsen för Herrljungabostäder AB beslutar att godkänna erhållen information.

§ 54 Begäran om rapportering gällande uppdrag

Ordförande presenterade den rapport som Kommunfullmäktige efterfrågat gällande vårt uppdrag att genomföra nybyggnation av 64 lägenheter

BESLUT
Styrelsen för Herrljungabostäder AB beslutar att godkänna rapporten.

§ 55 Rapporter och information

Underhållsrapport Bilaga 3
Uthyrningsrapport Bilaga 4
Personal

BESLUT
Styrelsen för Herrljungabostäder AB beslutar att godkänna erhållna rapporter enl. bilaga - samt muntliga framställningar.

§ 56 Övriga frågor

§ 57 Ordföranden förklarar mötet avslutat.

Meddelande 10 Bilaga 2

HERRLJUNGABOSTÄDER AB delår tom oktober

tom oktober 2021

RESULTATRÄKNING tkr riktlinje 83,3

Konto	Budget 2021	% av budget	2021-10-31	2020-10-31	
Hyresintäkter	41 196	85%	35 066	33 658	
Lokaler	995	88%	873	1 118	
Garage-p-platser	689	86%	594	580	
Outhyrt	-837	82%	-684	-551	
Övriga intäkter	670	119%	799	767	
Totala intäkter	***42 713***		***36 648***	35 572	
Underhåll och reparationer	-9 450	86%	-8 135	-8 147	
Driftskostnader	-2 425	141%	-3 413	-1 723	fast.ank adm
Yttre skötsel	-1 370	112%	-1 537	-1 388	credit
Fastighetsskatt Taxvärden 2017	-850	82%	-700	-700	
Uppvärmning/El	-6 894	74%	-5 118	-4 863	
Vatten/Renhållning	-3 296	81%	-2 656	-2 560	
Försäkringar	-1 565	30%	-472	-735	
Kabeltv	-334	70%	-234	-346	
Administration	-5 946	54%	-3 216	-4 957	
Avskrivningar	-4 467	82%	-3 657	-3 523	
Ränteintäkter	5	160%	8	15	
Koncernbidrag	-200	84%	-167	-167	
Borgensavgift	-420	83%	-350	-358	
Ränta	-934	70%	-658	-728	
Totala kostnader	***-38 146***	***12***	***-30 305***	***-30 180***	
RESULTAT FÖRE SKATT	***4 567***		***6 343***	***5 392***	

Herrljungabostäder AB

BUDGET 2022

HERBO

	Budget 2022	Budget 2021
Hyresintäkter inkl värme/vatten	42 983 000	41 196 000
Lokaler	692 000	995 000
Garage-p-platser	700 000	689 000
Outhyrt	-1 073 000	-837 000
Övriga intäkter	770 000	670 000
Summa intäkter	**44 072 000**	**42 713 000**
Underhåll	*-8 965 000*	*-7 450 000*
Reparation	*-2 000 000*	*-2 000 000*
Driftskostnader	-4 310 000	-2 425 000
Yttre skötsel	-1 505 000	-1 370 000
Fastighetsskatt	-1 050 000	-850 000
Uppvärmning/El	-6 932 000	-6 894 957
Vatten/Renhållning	-3 726 000	-3 295 540
Försäkringar	-849 000	-1 565 298
Kabeltv	-330 000	-333 540
Administration	-3 756 000	-5 946 138
Avskrivningar	-4 635 000	-4 467 039
Borgensavgift	-411 000	-420 380
Ränta	-859 000	-933 464
Ränteintäkter	10 000	5 000
Koncernbidrag	-200 000	-200 000
Summa kostnader	**-39 518 000**	**-38 146 356**
Resultat före skatt	**4 554 000**	**4 566 644**

10 649/456 731=2,33% avkastning

PE KE

Närvarande:

Ordinarie: Claes Unosson, Niklas Arvidsson, Anders Ekstrand, Fredrik Johansson, Linda Johansson, Johan Martinsson.

Tjg. suppleant:

Övriga: Leif Fogel, Robert Holmén och Anders Mannikoff.

§ 755 Mötets öppnande

Ordföranden öppnade mötet.

§ 756 Val av sekreterare och protokollsjusterare

Till sekreterare valdes Anders Mannikoff, till protokollsjusterare valdes Linda Johansson.

§ 757 Föregående mötesprotokoll

Föregående protokoll gicks igenom utan kommentarer och lades till handlingarna.

§ 758 Rapportering från verksamheterna

VD rapporterade om verksamheterna enligt följande:

Elnät har fokus på ombyggnader och förstärkning av elnätet i Ljung med anledning av den förstärkta matningen av en lokal industri. Nya grövre elkablar är tagna i drift liksom en ny huvudstation. I Herrljunga pågår utbyggnad av elnätet i det nya bostadsområdet Horsby etapp 2. Regionnätsägaren Vattenfall har aviserat högre nätavgift med ca 15 % från årsskiftet vilket har vägts in i förslaget till ändrade elnätstaxor för vårt eget nät.

El-/energiteknik ser en fortsatt hög efterfrågan där flera arbeten väntas pågå långt in i första halvåret 2022. Priserna på elmateriel har gått upp och det finns även tendenser till komponentbrist med längre leveranstider som följd. Två pensionsavgångar är aviserade till sommaren 2022 och ersättningsrekrytering pågår.

Stadsnät arbetar med kompletteringar i redan utbyggda fibernät. Post- och telestyrelsen har beviljat bidrag för utbyggnaden av fibernätet i Fåglavik. Arbetet är planerat att starta i mars 2022 men förberedelser pågår i form av materialinköp etc.

Fjärrvärmen gör vissa ombyggnader av ledningsnätet med anledning av tillbyggnaden av Hagens äldreboende. Viss upprustning pågår av Mörlanda panncentral för att snygga till fasaden och förbättra abretsmiljön.

§ 759 Verksamhetsplan och budget för 2022

Resultatet för 2021 bedöms till ca 10 Mkr vilket är betydligt högre än budgeterat (6,3 Mkr). Skillnaden förklaras i hög grad av engångsintäkter i form av en större anslutningsavgift för elnätet som inte gått att förutse i budget. Anslutningen har också påverkat investeringarna för elnät som nu beräknas uppgå till 7,5 Mkr vilket är högre än investeringsramen (4 Mkr).

Även investeringarna för fjärrvärme beräknas bli högre än investeringsramen (800 kkr mot 500 kkr). Detta förklaras av det upptäckta behovet att lägga om ledningar för att medge utbyggnaden av Hagens äldreboende. Stadsnät har å sin sida inte utnyttjat sin investeringsram (2 Mkr) då utbyggnaden av fibernät i Fåglavik inte blir aktuell förrän 2022.

Styrelsen beslutade att godkänna omprioriteringarna i investeringar till följande nya ramar: Elnät 7,5 Mkr, Fjärrvärme 800 kkr samt Stadsnät 0 kr.

VD redovisade förslag till verksamhetsplan och budget för 2022. Väsentliga insatser utgörs av utbyggnaden av fibernät i Fåglavik med tillhörande uppgradering av elnätet liksom fortsatta arbeten åt lokala industriföretag för El-/energiteknik. Efter granskning beslutade styrelsen att anta förslagen, se bilaga 1 Verksamhetsplan och bilaga 2 Budget HEAB 2022.

§ 760 Ändring av elnätsavgifter

VD redovisade förslag om att höja elnätsavgifterna med i genomsnitt 4,5 % exkl moms. Höjningen är en anpassning till Vattenfalls höjning av regionnätsavgiften (ca 15 %) från 2022-01-01.

Efter granskning beslutade styrelsen att anta förslaget.

§ 761 Ändring av fjärrvärmepriser

Fjärrvärmepriset i Herrljunga tätort och i Mörlanda prisjusteras enligt praxis i mars med utgångspunkt från träbränsleindex. Utöver denna prisjustering föreslås en höjning med 2 procentenheter som efterdebitering av uteblivna indexhöjningar tidigare år.

Fjärrvärmepriset i Ljung föreslås vara oförändrade under 2022 (prisjustering sker i augusti med utgångspunkt från pelletsindex etc i enlighet med gällande fjärrvärmeavtal). Här är avtalen nya och omfattar enbart några få kommersiella aktörer.

Efter granskning beslutade styrelsen att anta förslaget.

§ 762 Informationspunkter

a) Fiber till Fåglavik Herrljunga Elektriska genom Post- och telestyrelsen beviljats investeringsbidrag om 1,27 Mkr för fiberutbyggnad. Bidraget betalas ut 2021 och byggstart är beräknad till mars 2022 eller något senare om marken ännu är frusen. Utbyggnaden beräknas vara klar till hösten 2022. I samband med schaktning/plöjning för fiberförläggning kommer även elnätet att uppgraderas genom nedläggning av jordkablar på utvalda sträckor.

b) Tjänster för elhandel åt Billinge energi är föremål för omförhandling. Förhandlingarna fortskrider i konstruktiv anda från båda parter och ett avtalsförslag kommer att presenteras för styrelsen, preliminärt under första kvartalet 2022.

§ 763 Övriga frågor

Följande preliminära mötesdatum bestämdes för 2022: 23 februari, 16 mars (konstituerande möte), 25 maj, 21 september och 23 november.

§ 764 Mötets avslutning

Ordföranden avslutade mötet.

Herrljunga 2021-12-13

Anders Mannikoff

Justeras:

Claes Unosson

Linda Johansson

HERRLJUNGA ELEKTRISKA AB

Giltig från 2021-11-24 | Utfärdad av Anders Mannikoff | Sidan 1 (1)

Dokument id **Verksamhetsplan 2022** | Utgåva A

Elnät

- Genomföra åtgärder enligt eldistributionsplan.
- Nybyggnad av gata och anslutning av vårdhem och bostadsområde Hagen.
- Ombyggnad av elnät i samband med fiberutbyggnad i Fåglavik.
- Byte av ställverk i tätortsstationer
- Byten till nästa generations elmätare.
- Mindre högspänningsombyggnad och mindre kompletteringar av tidigare samförlagda ledningar.
- Underhåll enligt plan (röjning, besiktning, åtgärder).
- Beredskap, driftåtgärder och löpande nätarbeten.
- Dokumentation och säkerhetsberäkningar.
- Investeringsram: 4,0 Mkr.

Fjärrvärme

- Genomföra åtgärder enligt mål och handlingsplan.
- Anslutning av nya kunder till befintligt nät.
- Revision av fjärrvärmeavtal.
- Underhåll, drift och beredskap.
- Skötsel av panncentraler.
- Investeringsram: 0,5 Mkr.

El- och energiteknik

- Genomföra åtgärder enligt mål och handlingsplan.
- Upprätthålla och utveckla kundservice med hög kvalitet och kompetens.
- Arbeta med entreprenad, samarbetsavtal och löpande service.
- Öka andelen arbete kopplat till förnybar energi och energieffektivisering.
- Medverka i utbildning för elektriker tillsammans med Kunskapskällan.
- Omsättningsmål 2022: 35 Mkr.

Stadsnät

- Utbyggnad av fibernät i Fåglavik.
- Genomföra åtgärder enligt mål och handlingsplan.
- Driva och utveckla fibernätsaffären i Herrljunga kommun.
- Samverkan med fiberföreningar och teleoperatörer.
- Uthyrning av fiberkapacitet.
- Komplettering av fiberstamnät i kommunen.
- Utbyggnad av trådlös LPWAN för täckning i Herrljunga tätort.
- Investeringsram: 2 Mkr

Vatten och Avlopp (Herrljunga Vatten AB)

- Genomföra åtgärder enligt mål och handlingsplan.
- Skötsel av drift och beredskap för våra anläggningar.
- Underhållsåtgärder och investeringar i anläggningar och ledningsnät.
- Fortsatt arbete med vattenskyddsområden.
- Vattenmätarrevision.
- Investeringsram: 5,7 Mkr enligt aktuell reinvesteringsplan.
- Ev tillkommer VA-anläggning för Södra Horsby etapp 2 samt utbyggnaden av Hagens äldreboende. Dessa investeringar täcks dock till 95-100 % av anslutningsavgifter.

Koncerngemensamt

- Renovering/ombyggnad personalutrymmen linjelagret (invest. ca 2 Mkr)
- Investeringsram: 2 Mkr

HERRLJUNGA ELEKTRISKA AB

Giltig från	Utfärdad av	Sidan
2021-11-24	Anders Mannikoff	1 (1)
Dokument id		Utgåva
Utfall 2020 Prognos 2021 Budget 2022		A

	Utfall 2001-2012	*Prognos 2101-2112*	*Budget 2201-2212*
RÖRELSENS INTÄKTER			
Summa rörelsens intäkter	**97 514 099**	**106 298 524**	**105 420 230**
RÖRELSENS KOSTNADER			
Summa material och varor	**-40 295 823**	**-44 092 288**	**-45 436 167**
Summa övriga externa kostnader	**-11 094 438**	**-10 690 392**	**-10 720 392**
Summa personalkostnader	**-33 343 494**	**-34 083 791**	**-35 147 371**
Summa avskrivningar/nedskrivningar	**-7 356 864**	**-7 617 573**	**-7 687 573**
RÖRELSERESULTAT	**5 423 480**	**9 814 479**	**6 428 726**
Summa resultat från finansiella investeringar	**24 769**	**10 175**	**10 000**
RES EFTER FINANSIELLA POSTER	**5 448 249**	**9 824 655**	**6 438 726**

Närvarande:

Ordinarie: Claes Unosson, Niklas Arvidsson, Anders Ekstrand, Fredrik Johansson, Linda Johansson, Johan Martinsson.

Tjg. suppleant:

Övriga: Leif Fogel, Robert Holmén och Anders Mannikoff.

§ 547 Mötets öppnande

Ordföranden öppnade mötet.

§ 548 Val av sekreterare och protokollsjusterare

Till sekreterare valdes Anders Mannikoff, till protokollsjusterare valdes Linda Johansson.

§ 549 Föregående mötesprotokoll

Föregående protokoll gicks igenom utan kommentarer och lades till handlingarna.

§ 550 Rapportering från verksamheten

VD rapporterade från verksamheten enligt följande:

Projektering för omläggning av ledning från Bokvägens pumpstation pågår. Nya uppgifter om markförhållanden gör att den tänkta ledningssträckningen behöver ändras. Diskussioner pågår med Trafikverket om hur VA-ledningar i kulvert under Västra stambanan ska kunna renoveras eller läggas om.

Efter att ha gått vid högt flöde under avstängningen av Altorps vattenverk har nu en större rengöring påbörjats i Ölanda vattenverk. Detta berör bl a stenfilter och infiltrationsbäddar som behöver rensas från avlagringar.

Grundvattennivåerna är för årstiden över det normala.

Resultaten från provtagning för utgående vatten från reningsverken i Herrljunga och Annelund ser överlag bra ut. För Hudene reningsverk finns problem med belastande industriutsläpp. En konstruktiv dialog pågår där berörd industri nu genomför provtagning för att identifiera och därmed kunna vidta lämpliga åtgärder för att reducera sina utsläpp.

§ 551 Verksamhetsplan och budget för 2022

Resultatet för 2021 beräknas till -330 kkr vilket är lägre än budget (360 kkr). Skillnaden förklaras huvudsakligen av högre kostnader för avhjälpande underhåll. Behovet av reinvesteringar i utslitna anläggningskomponenter har också medfört att investeringarna beräknas till 5,5 Mkr vilket är högre än investeringsramen (4,5 Mkr).

Styrelsen beslutade att godkänna en utökning av investeringsramen till 5,5 Mkr.

VD redovisade förslag till verksamhetsplan och budget för 2022. Väsentligen sker fortsatta insatser för att ta ikapp den underhållsskuld som finns i VA-anläggningarna. Reinvesteringar sker utifrån en plan där åtgärderna är prioriterade utifrån riskbedömning – störst risk för negativa konsekvenser går därmed först.

Styrelsen beslutade efter granskning att godkänna förslagen, se bilaga 1 Verksamhetsplan och bilaga 2 Budget HEVAB 2022.

§ 552 Informationspunkter

a) I det pågående ärendet om ersättning för begränsningar i markanvändning i vattenskyddsområdet runt Ölanda vattenverk har markägarens ombud och Herrljunga Vattens ombud behandlat frågan om begränsningarnas ekonomiska värde för markägaren. Värderingarna skiljer och frågan om ersättning är därmed fortsatt öppen. Nya kontakter kommer att tas för att komma vidare i ärendet.

§ 553 Övriga frågor

Inga övriga frågor.

§ 554 Mötets avslutning

Ordföranden avslutade mötet.

Herrljunga 2021-12-13

Anders Mannikoff

Justeras:

Claes Unosson

Linda Johansson

HERRLJUNGA ELEKTRISKA AB

Giltig från 2021-11-24 | Utfärdad av Anders Mannikoff | Sidan 1 (1)

Dokument id **Verksamhetsplan 2022** | Utgåva A

Elnät

- Genomföra åtgärder enligt eldistributionsplan.
- Nybyggnad av gata och anslutning av vårdhem och bostadsområde Hagen.
- Ombyggnad av elnät i samband med fiberutbyggnad i Fåglavik.
- Byte av ställverk i tätortsstationer
- Byten till nästa generations elmätare.
- Mindre högspänningsombyggnad och mindre kompletteringar av tidigare samförlagda ledningar.
- Underhåll enligt plan (röjning, besiktning, åtgärder).
- Beredskap, driftåtgärder och löpande nätarbeten.
- Dokumentation och säkerhetsberäkningar.
- Investeringsram: 4,0 Mkr.

Fjärrvärme

- Genomföra åtgärder enligt mål och handlingsplan.
- Anslutning av nya kunder till befintligt nät.
- Revision av fjärrvärmeavtal.
- Underhåll, drift och beredskap.
- Skötsel av panncentraler.
- Investeringsram: 0,5 Mkr.

El- och energiteknik

- Genomföra åtgärder enligt mål och handlingsplan.
- Upprätthålla och utveckla kundservice med hög kvalitet och kompetens.
- Arbeta med entreprenad, samarbetsavtal och löpande service.
- Öka andelen arbete kopplat till förnybar energi och energieffektivisering.
- Medverka i utbildning för elektriker tillsammans med Kunskapskällan.
- Omsättningsmål 2022: 35 Mkr.

Stadsnät

- Utbyggnad av fibernät i Fåglavik.
- Genomföra åtgärder enligt mål och handlingsplan.
- Driva och utveckla fibernätsaffären i Herrljunga kommun.
- Samverkan med fiberföreningar och teleoperatörer.
- Uthyrning av fiberkapacitet.
- Komplettering av fiberstamnät i kommunen.
- Utbyggnad av trådlös LPWAN för täckning i Herrljunga tätort.
- Investeringsram: 2 Mkr

Vatten och Avlopp (Herrljunga Vatten AB)

- Genomföra åtgärder enligt mål och handlingsplan.
- Skötsel av drift och beredskap för våra anläggningar.
- Underhållsåtgärder och investeringar i anläggningar och ledningsnät.
- Fortsatt arbete med vattenskyddsområden.
- Vattenmätarrevision.
- Investeringsram: 5,7 Mkr enligt aktuell reinvesteringsplan.
- Ev tillkommer VA-anläggning för Södra Horsby etapp 2 samt utbyggnaden av Hagens äldreboende. Dessa investeringar täcks dock till 95-100 % av anslutningsavgifter.

Koncerngemensamt

- Renovering/ombyggnad personalutrymmen linjelagret (invest. ca 2 Mkr)
- Investeringsram: 2 Mkr

Utfall 2020 Prognos 2021 Budget 2022

	Utfall 2001-2012	*Prognos 2101-2112*	*Budget 2201-2212*
RÖRELSENS INTÄKTER			
Summa rörelsens intäkter	**14 678 725**	**15 651 666**	**16 697 408**
RÖRELSENS KOSTNADER			
Summa material och varor	**0**	**0**	**0**
Summa övriga externa kostnader	**-12 056 445**	**-12 049 192**	**-12 155 516**
Summa personalkostnader	**0**	**0**	**0**
Summa avskrivningar/nedskrivningar	**-2 391 560**	**-3 681 560**	**-3 881 560**
RÖRELSERESULTAT	**230 720**	**-79 086**	**660 331**
Summa resultat från finansiella investeringar	**-215 106**	**-253 645**	**-253 645**
RES EFTER FINANSIELLA POSTER	**15 614**	**-332 731**	**406 686**