Färgelanda kommun

2020-05-28

Beslutsinstans: **Kommunstyrelsen**

Datum och tid: Torsdag 4 juni 2020 kl. 08:15- cirka 17.00
Plats: **Furåsen, stora salen, Stigsvägen 2, Färgelanda**

Kommunstyrelsens sammanträden är offentliga/öppna för allmänheten när kommunstyrelsen planerar att fatta beslut. Av hänsyn till enskilda personer och företag kan kommunstyrelsen komma att stänga sammanträdet även under delar av den planerade offentliga delen. Efter en sådan stängning är allmänheten välkommen tillbaka.

Besök under dagen:

- Bygg- och trafiknämndens ordförande Jan Öhman deltar under föredragningen på punkt 3, kl 08.30-09.30
- Förbundschef Gudrun Emilsdottir, Samordningsförbundet Väst, deltar under föredragningen på punkt 17, kl 13.00-13.40
- Miljöstrateg Katrin McCann, Dalslands Miljö- och Energikontoret, deltar under föredragningen på punkt 18, kl 13.45-14.30
- Vd Hans Sprung, Valbohem AB, deltar under föredragningen på punkt 19 kl 14.45

Upprop

Val av justerare
Justering sker på kommunkontoret 8 juni 2020 kl 16.00

1	**Eventuella ändringar på dagens föredragningslista**	
	<u>Informationsärenden</u>	
2	**Kommunchefens information**	
3	**Fördjupad översiktsplan Färgelanda och Högsäter, information**	**2019/368**
	<u>Beslutsärenden</u>	
4	**Ställningstagande till ansvarsfrihet för ledamöter och ersättare i direktionen för Fyrbodals kommunalförbund och godkännande av förbundets årsredovisning 2019**	**2020/125**
5	**Återställande av balanskravsresultat**	**2020/126**
6	**Årsredovisning 2019 Färgelanda kommun**	**2020/7**
7	**Begäran om ekonomiska medel för externt stöd vid genomlysning av sektorn Utbildnings ekonomiredovisning 2019**	**2020/142**
8	**Intern kontroll 2019 för bygg- och trafiknämnden, socialnämnden samt utbildningsnämnden, uppföljning**	**2019/6**
9	**Ekonomisk kvartalsrapport (Q1 2020) inklusive prognos 2020**	**2020/5**

10	**Utökad ram för nyupplåning**	**2020/132**
11	**Budget i balans inför 2021, ytterligare sparåtgärder inom kommunstyrelsens verksamheter**	**2020/29**
12	**Överföring av ekonomiska medel till kommunfullmäktiges budget 2020**	**2020/128**
13	**Framtidens vårdinformationsmiljö (FVM), investeringskostnader**	**2020/53**
14	**Samverkan Dalsland inom kommunal socialtjänst, hälso- och sjukvård**	**2020/109**
	<u>Informationsärenden</u>	
15	**Händelserapportering arbetsmiljö 2019 inkl analys**	**2020/69**
16	**Arbetsmarknads- och Integrationsenhetens (AMI) arbete med sysselsättning i egen verksamhet, uppföljning**	**2019/355**
	<u>Beslutsärenden</u>	
17	**Godkännande av Samordningsförbundet Västs årsredovisning 2019 samt ställningstagande till ansvarsfrihet för ledamöter och ersättare i styrelsen för förbundet**	**2020/95**
18	**Hållbarhetskompass Dalsland – en gemensam färdriktning för hållbarhetsarbetet och agenda 2030 i Bengtsfors, Dals-Eds, Färgelanda och Melleruds kommuner**	**2020/127**
19	**Försäljning av fastigheterna Dagsholm 3:3 och Ellenö 4:3, Valbohem AB**	**2020/118**
20	**Remissvar avseende Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (6352/2018)**	**2020/114**
21	**Yttrande remiss avseende Hållbara resor i Västra Götaland, Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 (KTN 2019-00023)**	**2020/121**
22	**Yttrande avseende remiss Målbild Tåg 2028 inklusive storregional busstrafik (KTN 2017-00187)**	**2020/120**
23	**Yttrande remiss av Utvärdering - Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland (KTN 2019-00193)**	**2020/122**
24	**Köp av fastigheten Dyrtorp 1:4 samt försäljning av fastigheterna Dyrtorp 1:2 och Dyrtorp 1:3 skifte 2 och 3**	**2020/61**
25	**Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun, revidering**	**2020/48**
26	**Redovisning av obesvarade motioner maj 2020**	**2020/25**

27	**Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030, fortsatt handläggning**	**2020/104**

Informationsärenden

28 **Rapporter**

Förtroendevalda med uppdrag i olika organ har att skriftligen rapportera om beslut/ händelser från dessas sammanträden och som kan komma att påverka Färgelanda kommun.

Inkomna rapporter
NÄRF:s ägarsamråd 2020-03-17 mötesant
Ungdomsråd 2020-03-18 protokoll
Ungdomsråd 2020-03-25 protokoll
Ungdomsråd 2020-04-22 protokoll
Ungdomsråd 2020-05-20 protokoll
Folkhälsoråd 2020-04-01 protokoll
Brottsförebyggande rådet 2020-04-20 minnesant
Västvatten AB 2020-04-02 protokoll
Färgelanda Vatten AB 2020-04-29 årsstämma
Valbohem AB 2020-04-14 protokoll
Arbetsmarknadsgruppen 2020-05-05 presentation
Direktionen Fyrbodals kommunalförbund 2020-05-07 i korthet

29	**Meddelanden**	**2020/12**
30	**Delegationsanmälan**	**2020/11**
31	**Kommunstyrelsens personalutskotts protokoll 2020-03-23 och 2020-05-25**	**2020/33**
32	**Kommunstyrelsens arbetsutskotts protokoll 2020-04-22, 2020-04-29, 2020-05-13 och 2020-05-27**	**2020/32**

33 **Övriga ärenden**

Övriga ärenden ska anmälas vid sammanträdets början. Det måste finnas särskilda skäl för att kommunstyrelsen ska fatta beslut under denna punkt

Tobias Bernhardsson
Kommunstyrelsens ordförande

Barbro Isaksson
Sekreterare

VALBOHEM
Naturnära boende

ELLENÖ 4:3

2019



Drift ***Exkl underhåll***	63 706
Hyresintäkt	223 400
Bokfört värde	686 517

KSAU § 95 Dnr KS 2020/114
Remissvar avseende Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (6352/2018)

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrande enligt svarsfil daterad 12 maj 2020 till Boverket avseende förslag till föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning och överlämna det som sitt eget.

Remissyttrandet innebär att kommunstyrelsen tillstyrker Boverkets förslag utan kommentarer och ser positivt på tydligare regler kring hur en planbeskrivning ska vara uppbyggd för att underlätta arbetet mot en digitaliserad planprocess.

Finansiering:
Efter en given tidpunkt kommer kommunerna tvingas upprätta planbeskrivningar enligt de krav som anges i föreskrifterna. Det kan eventuellt innebära något högre kostnader vid framtagandet av planbeskrivningen, men då reglerna inte skulle bli tvingande förrän 1 januari 2022 så finns tiden att redan tidigare börja anpassa arbetet enligt föreskriften.

Ärendebeskrivning

Boverket har tagit fram förslag till nya föreskrifter och allmänna råd, båda vad gäller enbart planbeskrivningen. Syftet med regleringen är att skapa enhetlighet i planbeskrivningens informationsinnehåll.

Tidigare har Boverket tagit fram ett förslag till nya föreskrifter och allmänna råd som inkluderat hela detaljplanen, inte bara planbeskrivningen. Efter att förslaget varit ute på remiss under andra kvartalet 2019 så har Boverket tagit till sig yttranden och nu lämnat ett nytt förslag som enbart rör planbeskrivningen.

Riksdag och regering har uttalat att Sverige ska bli bäst i världen på att utnyttja digitala verktyg. Regeringen har mot denna bakgrund pekat på att samhällsbyggnadsprocessen ska anpassas för digital hantering. Ett enhetligt system för detaljplan och detaljplaneinformation är en nödvändig del i en digital samhällsbyggnadsprocess, men det behandlas inte denna föreskrift. Krav på att information i detaljplaner och planbeskrivningar ska kunna hanteras digitalt finns i 2 kap 5 a§ PBF.

Med stöd av PBL och bemyndigande i PBF vill Boverket ställa grundläggande krav på planbeskrivningen som sedan kommer underlätta hantering och tolkning i kommande digitalisering för samhälls-byggnadsprocessen.

Beslutsunderlag

Avdelning Samhällsutvecklings tjänsteskrivelse daterad 18 maj 2020.
Svarsfil daterad 12 maj 2020.
Remiss Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning med bilagor, daterade 23 april 2020.

Planingenjören informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

Avdelning samhällsutveckling
Planingenjör
Anna Lena Sörensson
0528-567166
annalena.sorensson@fargelanda.se

Kommunstyrelsen

Remissvar avseende förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (6352/2018)

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrande enligt svarsfil daterad 2020-05-12 till Boverket avseende förslag till föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning och överlämna det som sitt eget.

Remissyttrandet innebär att kommunstyrelsen tillstyrker Boverkets förslag utan kommentarer och ser positivt på tydligare regler kring hur en planbeskrivning ska vara uppbyggd för att underlätta arbetet mot en digitaliserad planprocess.

Finansiering:
Efter en given tidpunkt kommer kommunerna tvingas upprätta planbeskrivningar enligt de krav som anges i föreskrifterna. Det kan eventuellt innebära något högre kostnader vid framtagandet av planbeskrivningen, men då reglerna inte skulle bli tvingande förrän 1 januari 2022 så finns tiden att redan tidigare börja anpassa arbetet enligt föreskriften.

Ärendebeskrivning

Boverket har tagit fram förslag till nya föreskrifter och allmänna råd båda vad gäller enbart planbeskrivningen. Syftet med regleringen är att skapa enhetlighet i planbeskrivningens informationsinnehåll.
Tidigare har Boverket tagit fram ett förslag till nya föreskrifter och allmänna råd som inkluderat hela detaljplanen, inte bara planbeskrivningen. Efter att förslaget varit ute på remiss under andra kvartalet 2019 så har Boverket tagit till sig yttranden och nu lämnat ett nytt förslag som enbart rör planbeskrivningen.

Riksdag och regering har uttalat att Sverige ska bli bäst i världen på att utnyttja digitala verktyg. Regeringen har mot denna bakgrund pekat på att

samhällsbyggnadsprocessen ska anpassas för digital hantering. Ett enhetligt system för detaljplan och detaljplaneinformation är en nödvändig del i en digital samhällsbyggnadsprocess, men det behandlas inte denna föreskrift. Krav på att information i detaljplaner och planbeskrivningar ska kunna hanteras digitalt finns i 2 kap 5 a§ PBF.

Med stöd av PBL och bemyndigande i PBF vill Boverket ställa grundläggande krav på planbeskrivningen som sedan kommer underlätta hantering och tolkning i kommande digitalisering för samhällsbyggnadsprocessen.

Per Wahlén
Tillförordnad kommunchef

Anna Lena Sörensson
Planingenjör

Beslutet skickas till:
Boverket

Boverket
Myndigheten för samhällsplanering, byggande och boende

Svarsfil till remiss Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning, dnr: 6352/2018

Svar mailas till remiss@boverket.se

Datum	2020-05-12
Remisslämnare	Plan- och byggenheten
Organisation	Färgelanda Kommun
Kontaktperson	Anna Lena Sörensson
E-postadress	Annalena.sorensson@fargelanda.se
Adress	Allhemsvägen 5, 458 80 Färgelanda

Remissvar	(sätt kryss i vald ruta)
Avstår	
Tillstyrker utan kommentar	X
Tillstyrker med kommentar	
Avstyrker med motivering	

Föreskrift och allmänt råd (kapitel och paragraf*)	Konsekvensutredning föreskrift och allmänna råd (sida)	Kommentar/Motivering	Ert förslag till ändring

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan
* Fyll gärna i kapitel och paragraf enligt följande: X kap. X §.

Boverket
Myndigheten för samhällsplanering, byggande och boende

Missiv

Datum		Diarienummer
2020-04-23	3.2.1	6352/2018

Enligt sändlista

Remiss: Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning

Ni får härmed tillfälle att yttra er över förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning och tillhörande konsekvensbeskrivning.

Synpunkter på remissen lämnas senast **den 24 juli 2020.** Lämna synpunkterna i bifogad svarsfil.

I första hand ska remissynpunkterna lämnas via e-post till remiss@boverket.se. Alternativt kan ni skicka brev till Boverket, att: Stina Jonfjärd, Box 534, 371 23 Karlskrona.

Frågor om remissen skickas till remiss@boverket.se.

Remissen går även att ladda ner från Boverkets webbplats www.boverket.se

[redacted]

Yvonne Svensson
rättschef

Bilaga:
– BFS 2020:xx Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning
– Konsekvensutredning BFS 2020:xx Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning
– Sändlista
– Svarsfil Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning

Boverkets författningssamling
Utgivare: Förnamn Efternamn

BFS 2020:xx

Utkom från trycket
den 0 månad 0

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning;

beslutade den 0 månad 0.

Boverkets föreskriver följande med stöd av 10 kap. 29 § plan- och byggförordningen (2011:338).

1 Kap. Inledning, innehåll och definitioner

1 § Denna författning innehåller föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivningens information och digitala funktionalitet till följande lagar och förordningar:

– plan- och bygglagen (2010:900), och
– plan- och byggförordningen (2011:338).

De allmänna råden föregås av texten Allmänt råd och är tryckta med mindre och indragen text.

2 § Denna författning innehåller följande kapitel:

1. Inledning, innehåll och definitioner,
2. Information i planbeskrivningen, och
3. Digital funktionalitet.

3 § I denna författning avses med:

Tema: en övergripande tematisk indelning av planbeskrivningens digitala information,

Huvudområde: benämningen på den indelning som görs av ett tema som beskriver vilken typ av frågor som beskrivs i det angivna ämnet,

Kategori: en nedbrytning av ett huvudområde till specificerade ämnen inom huvudområdet,

Digital funktionalitet: avser de funktioner som den digital informationen behöver ha för att understödja en digital samhällsbyggnadsprocess.

2 Kap. Information i planbeskrivningen

Detaljplanens syfte

1 § I planbeskrivningen ska kommunen redovisa detaljplanens syfte. Detaljplanens syfte ska kortfattat uttrycka vad detaljplanen ska möjliggöra samt vilka värden på platsen eller i omgivningen som detaljplanen ska förhålla sig till.

Beskrivning av detaljplanen

2 § I planbeskrivningen ska kommunen redovisa:

1. vilken bebyggelseutveckling som kommunen har avsett med detaljplanen,
2. detaljplanen omfattning och lokalisering,
3. huvudmannaskap och genomförandetid för detaljplanen,

Remiss

4. hur de aspekter och förutsättningar som kommunen enligt 2 kap. plan- och bygglagen (2010:900) ska ta hänsyn till har hanterats, och
5. de prövningar enligt annan lagstiftning som genomförts under detaljplaneprocessen.

Planeringsförutsättningar

3 § I planbeskrivningen ska kommunen redovisa en sammanställning av de planeringsunderlag och utredningar som legat till grund för detaljplanens omfattning och utformning.

Kommunen ska även redovisa en sammanfattning av innehållet i dessa och vilka slutsatser som varit relevanta för detaljplanens utformning och omfattning.

Motiv till detaljplanens reglering

4 § I planbeskrivningen ska kommunen redovisa motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Redovisningen ska göras utifrån detaljplanens syfte samt 2 kap. plan- och bygglagen (2010:900).

Kommunen ska i anslutning till motiveringen även ange lagstödet enligt 4 kap. plan- och bygglagen (2010:900) till regleringarna.

Detaljplanens genomförande

5 § Om det inom detaljplanen finns allmän plats ska det av planbeskrivningen framgå vilka rättigheter och skyldigheter som följer av huvudmannaskapet. Det som kommunen ska redovisas är:

1. mark- och utrymmesförvärv som måste ske för att genomföra detaljplanen,
2. mark och utrymme som huvudmannen är skyldig att lösa in,
3. mark och utrymme som staten är skyldig att lösa in,
4. mark och utrymme som huvudmannen får lösa in, och
5. rättigheter som kommunen får lösa in.

6 § Om kommunen i detaljplanen bestämmer markreservat för allmänna ändamål eller gemensamhetsanläggningar ska kommunen i planbeskrivningen redovisa möjligheterna till markåtkomst.

7 § Om detaljplanen innehåller fastighetsindelningsbestämmelser som innebär att fastighetsindelningen ska ändras ska kommunen i planbeskrivningen redovisa på vilket sätt detta är avsett att genomföras och vem som ska stå för kostnaderna.

8 § Om detaljplanens innehåller fastighetsindelningsbestämmelser om att gemensamhetsanläggningar eller rättigheter ska bildas, ändras eller upphöra att gälla ska kommunen i planbeskrivningen redovisa på vilket sätt detta är avsett att genomföras och vem som ska stå för kostnaderna.

9 § I planbeskrivningen ska kommunen redovisa vem som ska ansvara för:

1. utbyggnad och drift av allmänna platser, och
2. utbyggnad och drift av vatten- och avloppsanläggningar.

Allmänt råd

Om särskild standard eller utformning av en teknisk anläggning på en allmän plats med kommunalt huvudmannaskap krävs för att tillgodose de behov eller uppfylla de krav som ställs på anläggningen bör detta redovisas.

En tidplan för när och i vilken ordning detaljplanen är avsedd att genomföras bör redovisas.

Remiss

10 § I planbeskrivningen ska kommunen redovisa en ekonomisk bedömning över vad genomförandet av detaljplanen kan antas innebära. Även den kostnadsfördelning och det betalningsansvar som kan uppkomma för olika parter som berörs ska redovisas.

11 § I planbeskrivningen ska kommunen redovisa om kommunen avser att ta ut planavgift i samband med bygglov.

12 § Om kommunen bedömer att detaljplanen kan antas innebära en skada så att en fastighetsägare eller rättighetshavare kan ha rätt till ersättning eller inlösen av fastighet ska detta redovisas i planbeskrivningen.

Ärendeinformation

13 § Informationen i 3 kap. 5 § första stycket 1–6 ska framgå i planbeskrivningen.

Ändring av detaljplan

14 § Vid beslut om ändring av detaljplan ska kommunen uppdatera planbeskrivningen med en beskrivning av ändringen.

Av denna ska det framgå:

1. avsikten med ändringen,
2. varför ändring istället för ny eller upphävande,
3. vad som ändras,
4. konsekvenser av ändringen, och
5. hur de aspekter och förutsättningar som kommunen enligt 2 kap. plan- och bygglagen (2010:900) ska ta hänsyn till har hanterats gällande ändringen.

Vid ändring av detaljplan som är upprättad enligt Boverkets föreskrift om detaljplan (BFS 20xx:xx) ska även informationen i 3 kap. 5 § andra stycket 1–4 framgå i planbeskrivningen.

3 Kap. Digital funktionalitet

1 § Planbeskrivningens information ska kunna återges i sin beslutade form.

2 § I bilagan till denna författning anges hur teman ska benämnas, indelas och identifieras.

All information i planbeskrivningen ska inordnas under de teman och huvudområden som anges i bilagan.

I de fall planbeskrivningen innehåller information som handlar om någon av de kategorier som tas upp i bilagan ska informationen indelas efter dessa.

3 § Informationen ska vara lägesbestämd utifrån:

1. planområde,
2. ett eller flera bestämmelseområden, eller
3. annan punkt, linje, yta eller volym inom planområdet.

4 § Planbeskrivningen ska som helhet vara kopplad till planområdet.

Information i planbeskrivningen som rör hela planområdet eller områden utanför detaljplan ska digitalt kopplas till planområdet.

Remiss

Information i planbeskrivningen om motiv till reglering i detaljplan enlig 2 kap. 4 § ska digitalt kopplas till det bestämmelseområde som regleringen gäller.

Allmänt råd
Information i planbeskrivningen som berör ett eller flera bestämmelseområden bör digitalt kopplas till detta område.

Information i planbeskrivningen som berör en viss punkt, linje, yta eller volym i detaljplanen som inte är ett bestämmelseområde bör digitalt kopplas till detta område.

5 § Följande information (ärendeinformation) ska digitalt kopplas till planområdet:

1. kommunens namn,
2. detaljplanens namn,
3. kommunens diarienummer för detaljplanen,
4. hänvisning till beslutsprotokollet,
5. vilket datum detaljplanen är påbörjad, och
6. vilket datum detaljplanen fick laga kraft.

Vid ändring av detaljplan som är upprättad enligt Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 20xx:xx) ska även följande information digitalt kopplas till planområdet:

1. kommunens diarienummer för ändringen av detaljplanen,
2. hänvisning till beslutsprotokollet,
3. när ändringen påbörjades, och
4. när ändringen fick laga kraft.

6 § Vid ändring av detaljplan som inte har upprättats enligt Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 20xx:xx) gäller inte kraven i 1–5 §§.

---

1. Denna författning träder i kraft den 1 januari 2021.
2. Författningen ska tillämpas på planbeskrivningar som påbörjas efter den 31 december 2021.

På Boverkets vägnar

FÖRNAMN EFTERNAMN

Förnamn Efternamn

Remiss

Bilaga

Bilaga för digital indelning av planbeskrivningen i teman, huvudområden och kategorier

Teman som ska anges	Huvudområden som ska anges	Kategorier som ska anges	UUID
Detaljplanens syfte			
Beskrivning av detaljplanen			
	Hela detaljplan		
		Genomförandetid	
	Allmän plats		
		Huvudmannaskap	
	Kvartersmark		
	Vattenområde		
	Befintligt		
	Annat		
Motiv till detaljplanens regleringar			
	Motiv till reglering		
Genomförandefrågor			
	Mark- och utrymmesförvärv		
		Skyldighet inlösen, huvudman	
		Skyldighet inlösen, stat	
		Rätt till inlösen, huvudman	
		Rätt till inlösen av rättighet, kommun	
	Fastighetsrättsliga frågor		
		Fastighetsindelningsbestämmelser	
		Förändrad fastighetsindelning	
		Rättigheter	
	Tekniska frågor		
		Tekniska åtgärder	
		Utbyggnad allmän plats	
		Drift allmän plats	
		Utbyggnad vatten och avlopp	
		Drift vatten och avlopp	
	Ekonomiska frågor		
		Planekonomi	
		Planavgift	
		Ersättning	
		Inlösen	
	Organisatoriska frågor		
		Exploateringsavtal	

Remiss

	Skyddsbestämmelser		
		Ersättningsanspråk	
		Rivningsförbud	
		Bevarandekrav	
	Annat		
Konsekvenser			
	Konsekvenser vid genomförande av planen		
		Fastigheter och rättigheter	
		Miljö	
		Närmiljö	
		Miljökvalitetsnormer	
		Hälsa och säkerhet	
		Sociala	
		Jämlikhet	
		Mellankommunalt	
		Strandskydd	
		Riksintresse	
	Konsekvenser som avgör utformningen av planen		
		Fastigheter och rättigheter	
		Miljö	
		Närmiljö	
		Miljökvalitetsnormer	
		Hälsa och säkerhet	
		Sociala	
		Jämlikhet	
		Mellankommunalt	
		Strandskydd	
		Riksintresse	
	Annat		
Planerings-förutsättningar			
	Kommunala		
		Översiktsplan	
	Regionala		
	Riksintressen		
		Yrkesfiske	
		Rennäring	
		Friluftsliv	
		Naturvård	
		Kulturmiljövård	
		Värdefulla ämnen och material	
		Energidistribution	
		Energiproduktion	
		Vattenförsörjning	

Remiss

		Avfallshantering	
		Kommunikationer	
		Anläggningar för industriell produktion	
		Slutförvaring kärnbränsle och -avfall	
		Totalförsvar	
		Rörligt friluftsliv	
		Obruten kust	
		Högexploaterad kust	
		Obrutet fjäll	
		Skyddade vattendrag	
		Nationalstadspark	
	Natura 2000		
	Miljökvalitetsnormer		
		Luft	
		Vatten	
		Buller	
	Mellankommunala intressen		
	Strandskydd		
	Hälsa och säkerhet		
	Risk för olyckor, översvämning eller erosion		
	Geotekniska förhållanden		
	Hydrologiska förhållanden		
	Fornlämningar		
	Landskapsbildskydd		
	Stadsbild		
	Pågående markanvändning		
	Markägoförhållanden		
	Teknisk försörjning		
	Offentlig service		
	Kommersiell service		
	Samhällsskydd		
	Parkering		
	Friyta		
	Trygghet		
	Omgivningsbuller		
	Strategisk miljöbedömning		
	Miljökonsekvensbeskrivning		
	Annat		
Planeringsunderlag			
	Kommunala		
		Grundkarta	
		Översiktsplan	
		Strategisk miljöbedömning	
		Miljökonsekvens-beskrivning	

Remiss

	Utredningar		
		Dagsljus och skugga	
		Dagvattenutredning	
		Handelsutredning	
		Naturinventering	
		Geoteknisk utredning	
		Markmiljöutredning	
		Bullerutredning	
		Förprojektering	
		Riskutredning	
		Trafikutredning	
		Barnkonsekvensanalys	
		Andra utredningar	
	Regionala		
	Annat		

Remiss

Boverket

Myndigheten för samhällsplanering, byggande och boende

Konsekvensutredning BFS 20xx:xx

Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning

Remiss

Remiss

Konsekvensutredning BFS 20xx:xx

Remiss

Boverket

Remiss

Titel: Konsekvensutredning BFS 20xx:xx
Utgivare: Boverket, månad, år
Diarienummer: 3.2.1 6352/2018

Rapporten kan beställas från Boverket.

Webbplats: www.boverket.se/publikationer
E-post: publikationsservice@boverket.se
Telefon: 0455-35 30 00
Postadress: Boverket, Box 534, 371 23 Karlskrona

Rapporten finns i pdf-format på Boverkets webbplats.
Den kan också tas fram i alternativt format på begäran.

Förord

Boverket har fått bemyndigande att skriva föreskrifter till 4 kap. plan- och bygglagen (2010:900) om detaljplan med planbeskrivning samt om överföring av digital detaljplaneinformation. Författningsförslaget har tidigare varit på remiss men har nu delats i två författningar, en för detaljplanen och en för planbeskrivningen. Detta författningsförslag om planbeskrivningen har kompletterats med vissa förutsättningar för digital överföring. Författningsförslagen kommer att träda ikraft vid olika tillfällen men kravet på att detaljplaner med planbeskrivning ska vara överförbara inträder samtidigt från 2022.

Karlskrona månad år

Namn Efternamn
titel

Remiss

Innehåll

Sammanfattning 5
Inledning 6
Bakgrund 6
Arbetsmetod och remissförfarande 8
Avgränsningar 10
Problembeskrivning 12
Dagens regler 12
Motivet till föreskrifterna 13
Nollalternativet – om inga ändringar görs 14
Alternativa lösningar 14
Överensstämmelse med EU-reglering 14
Författningsförslaget 16
Konsekvenser 17
En digital detaljplane- och samhällsbyggnadsprocess 17
Nya bindande regler 18
Övergripande konsekvenser av författningsförslaget 19
Vilka berörs av författningsförslaget 19
Konsekvenser för företag 20
Konsekvenser för allmänheten 23
Konsekvenser för staten 23
Konsekvenser för kommunerna 24
Konsekvenser för miljön 27
Övriga konsekvenser 28
Författningskommentarer med konsekvenser 29
Bilaga 1 Företag som påverkas 51

Remiss

Sammanfattning

Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning syftar till att på en övergripande nivå reglera de grundläggande förutsättningarna för överföring av informationen i planbeskrivningar. En förutsättning är att informationen så långt möjligt är enhetlig, strukturerad och tydlig. Tidigare har planbeskrivningen inte hanterats med tydlighet i regler och vägledning utan det har istället utvecklats en praxis. Planbeskrivningen har inte heller varit en del i det standardiseringsarbete som gjort gällande detaljplaner.

Boverket har bedömt att det är nödvändigt att reglera formerna för överföring av detaljplaneinformation för att möjliggöra återanvändning och att i framtiden skapa förutsättningar för nationell åtkomst.

Den huvudsakliga konsekvensen av den föreslagna regleringen är att planhandläggare på kommuner behöver anpassa sitt arbetssätt och sina verktyg. Kommunerna kommer att efter en given tidpunkt ta fram planbeskrivningar på ett sätt som uppfyller kravet in föreskriften. Detta kan till exempel ske med stöd av en programvara.

Remiss

Inledning

I detta kapital redogörs för bakgrunden till de föreskrifter som Boverket föreslår. Här beskrivs också arbetsmetod och remissförfarandet samt de avgränsningar som gjorts.

Bakgrund

Riksdagen och regeringen har uttalat en tydlig ambition att Sverige ska bli bäst i världen på att använda digital teknik. Ett av fokusområdena för detta arbete är samhällsbyggnadsprocessen.

För att förverkliga en digital samhällsbyggnadsprocess måste informationen i detaljplaner med planbeskrivning vara enhetlig och tillgänglig digitalt, exempelvis i samband med genomförandet av planen.

Idag är möjligheten att tillgängliggöra och utbyta planinformation begränsad och försvåras av att kommuner, konsulter och andra aktörer arbetar med olika tekniska lösningar och att den digitala informationen i detaljplaner med planbeskrivning struktureras och lagras på olika sätt.

Bakgrund till bemyndigande om föreskrifter

Boverket fick i januari 2017 i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för digitala detaljplaner och levererade år 2017 rapporten ”RAPPORT 2017:21 - Digitala detaljplaner -Reglering av hur detaljplaner ska utformas digitalt”. Regeringen följde upp rapporten med en proposition ”Digitalisering av grundkartor och detaljplaner” (Prop. 2017/18:132).

Propositionen ledde år 2018 till ändringar i 16 kap. plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Kapitlet fick en ny paragraf, 1a §, med följande lydelse:

> **1 a §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om standarder för utformning av detaljplaner och planbeskrivningar enligt 4 kap. samt grundkartor enligt 5 kap. 8 §. *Lag (2018:636)*.

Genom bemyndigandet i PBL fick regeringen möjlighet att meddela materiella bestämmelser i plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, samt rätt att vidaredelegera till andra myndigheter att meddela föreskrifter på området.

Regeringen beslutade därefter att införa en ny bestämmelse i PBF (2 kap. 5a §) samt att ge Boverket ett nytt bemyndigande i 10 kap. 29§. I 2 kap. 5a § infördes en bestämmelse med innebörden att uppgifter (informationen) i detaljplaner och planbeskrivningar ska kunna tillgängliggöras

Remiss

och behandlas digitalt. Bestämmelsen kompletterades med bemyndigandet i 10 kap. 29 § om att meddela föreskrifter om detaljplan med planbeskrivning.

Dessa bestämmelser har följande lydelser:

> **5 a §** Detaljplaner och planbeskrivningar ska utformas så att uppgifterna i dem kan tillgängliggöras och behandlas digitalt. *Förordning (2019:207).*
>
> **29 §** Boverket får, efter att ha gett Lantmäteriet tillfälle att yttra sig, meddela ytterligare föreskrifter om standarder för utformning av detaljplaner och planbeskrivningar enligt 4 kap. plan- och bygglagen (2010:900) och undantag från kravet i 2 kap. 5 a §. *Förordning (2019:207).*

Lantmäteriets specifikation för nationell plattform

Lantmäteriet har på uppdrag av regeringen utrett frågan om en nationell geodataplattform och en nationell plandatabas. Lantmäteriet lämnade sin slutrapport till regeringen den 26 april 2019. I slutrapporten föreslås en plattform där information av nationellt intresse från samhällsbyggnadsprocessen ska tillgängliggöras nationellt. På så sätt ges konsumenter inom samhällsbyggnadsprocessen åtkomst till den information som behövs – oavsett vem som har producerat den. Lantmäteriets förslag innebär att lagen (2010:1767) om geografisk miljöinformation ska vara den juridiska förutsättningen för att tillgängliggöra digital information i detaljplaner och planbeskrivningar. En av förutsättningarna för en nationell plattform av geodata är att det tas fram nationella specifikationer för överföring av geodata.[1]

Nationella specifikationer och ett ramverk för dessa, skapar förutsättningar för att flera aktörer, t ex kommuner, kan arbeta på ett likartat sätt. Det underlättar utbyte av information mellan parter i samhällsbyggnadsprocessen och effektiviserar processen.

Boverket är i dagsläget delaktigt i Lantmäteriets arbete med att ta fram en nationell specifikation för detaljplaneinformation och att testa denna. I detta arbete är även kommuner och programvaruutvecklare involverade.

Specifikationerna kommer att innehålla preciserade förutsättningar för överföring av informationen i detaljplaner och planbeskrivningar. Det är specifikationen som mer detaljerat kommer att utgöra kraven för hur kommuner ska tillhandahålla/överföra planinformation nationellt och

[1] https://www.lantmateriet.se/sv/Om-Lantmateriet/Samverkan-med-andra/lantmateriet---utvecklingsmyndighet-for-samhallsbyggnadsprocessen/nationella-specifikationer/?qry=digital samhällsbyggnadsprocess

Remiss

samtidigt uppfylla lagstiftningen om geografisk miljöinformation (INSPIRE).

Eftersom de nationella specifikationerna kommer att bli styrande för hur kommuner ska leverera sin digitala detaljplaneinformation till den nationella plattformen anser Boverket att de nu föreslagna förskrifterna inte ska innehålla preciserade krav på informationen.

Arbetsmetod och remissförfarande

Tidig referensgrupp

Särskilda diskussioner har förts med Lantmäteriet och med en referensgrupp med experter från SKR, enskilda kommuner, berörda företag och länsstyrelserna.

Tidigare remissförfarande

Under sommaren 2019 remitterade Boverket ett förslag till föreskrifter om detaljplan, inklusive ett kapitel om planbeskrivningen. Remissutfallet var blandat. Det framfördes bland annat kritik över den omfattande regleringen av planbeskrivningen. Nedan sammanfattas andra synpunkter som framfördes på förslaget:

- Det finns ett stort behov av vägledning om planbeskrivningar, något som saknas idag.
- Boverket borde testa reglerna i förslaget på föreskrifter i förhållande på ett antal planbeskrivningar.
- Boverket borde ta fram allmänna råd om planbeskrivningen istället för bindande föreskrifter.
- Tveksamt om det förslag på indelning av planbeskrivningar i tre avsnitt som föreslogs är bra. Dessutom otydligt i vilket avsnitt vissa typer av innehåll i planbeskrivningen ska redovisas.
- Bra att förslaget innehöll en tydlig reglering av hur detaljplanen syfte ska formuleras.
- Planbeskrivningen behöver bli mer digitalt sökbar.

Boverket har justerat förslaget till föreskrifter med anledning av dessa synpunkter och har utformat ett författningsförslag som enbart hanterar planbeskrivningen.

Remiss

Referensgrupper

Boverket tillsammans med Lantmäteriet bjöd under arbetet med detta förslag in till sex digitala referensgruppsmöten som hölls under vecka sju 2020. Referensgruppsmötena hade tre olika teman, *innehåll i planbeskrivningen*, *planbeskrivnigens funktionalitet* och *digitala dokument*. Inbjudan var personlig, referensgruppsdeltagaran kom från kommun, länsstyrelse, statliga myndigheter, SKR, programvaruutvecklare och konsultföretag. Det var ett 50-tal personer som sammanlagt deltog under de sex referensgruppsmötena.

Remissförfarande

Förslaget till föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning kommer att vara på remiss från den 24 april 2020 till den 24 juli 2020. Remissen kommer att skickas till landets samtliga kommuner, länsstyrelserna, andra berörda myndigheter och till berörda privata aktörer.

Ikraftträdande

Enligt förslaget träder föreskriften i kraft den 1 januari 2021 och blir obligatoriska att tillämpa på planbeskrivningar till detaljplaner som har påbörjats från den 1 januari 2022. Anledningen till att föreskriften träder i kraft tidigare än den blir obligatorisk att tillämpa är för att ta hänsyn till de berörda aktörernas behov av tid för omställning.

Övergångsperiod

Idag finns det bindande regler för planbeskrivningen i plan- och bygglagen. Innan Boverkets föreskrifter blir obligatoriska att börja tillämpa finns det utöver PBL ingen annan bindande reglering. Från och med det datum som föreskriften och allmänna råd om planbeskrivningen träder i kraft, kan kommunerna därför använda föreskriften och de allmänna råden som vägledning, alltså redan innan de blir obligatoriska att börja tillämpa.

Det betyder att det skapas en övergångsperiod mellan den 1 januari 2021 – 1 januari 2022, där föreskrifterna och de allmänna råden får ungefär samma rättsliga status som Boverkets vägledning eller allmänna råd. Boverket anser att detta är lämpligt för att skapa en smidig övergång till det datum då 2 kap. 5 a § PBF samt föreskrifterna utgör obligatorisk reglering.

Informationsinsatser

Förslaget till föreskrifter, tillsammans med eventuella regler om nationellt tillgängliggörande, kommer att innebära en omställning för alla som arbetar med detaljplaner. Därför kommer det att finnas ett stort behov av att

Remiss

Boverket och Lantmäteriet genomför utbildningsinsatser under tiden fram till ikraftträdandet. Dessa utbildningsinsatser behöver riktas till både offentliga och privata aktörer.

Medgivande av regeringen

Boverket bedömer att ett medgivande från regeringen inte behöver inhämtas. Förslaget bedöms inte medföra ökade kostnader av sådan art för kommunerna att ett medgivande krävs. Det är också svårt att särskilja kostnader som genereras av detta förslag i förhållande till den digitaliseringsomvandling som redan sker inom kommunerna generellt.

Anmälan till EU

Boverket gör bedömningen att föreskriften inte behöver anmälas som tekniska regler till EU via Kommerskollegium. Föreskrifterna riktar sig till myndigheter då det enbart är kommuner som får besluta om detaljplaner med planbeskrivning.

Avgränsningar

Förslaget till föreskrifter berör informationen i planbeskrivningen och förutsättningen för den digitala överföringen av denna information.

Föreskriftens omfattning

Föreskrifterna ska läsas tillsammans med överordnade författning, PBL, eftersom sådant som regleras där inte återges i föreskriften.

Varken PBL eller Boverkets förslag till föreskrifter reglerar frågorna om nationellt tillgängliggörande. Dessa frågor bereds nu inom regeringskansliet. Parallellt arbetar Lantmäteriet med en teknisk lösning för nationellt tillgängliggörande. Lantmäteriet föreslog i sin slutrapport i uppdraget att verka för en smartare samhällsbyggnadsprocess[2] att den konceptuella arkitekturen för en nationell plattform ska implementeras i tre etapper.

Etapp I omfattar detaljplaneinformation samt cirka tio andra informationsmängder där information som behövs för att skapa en grundkarta enligt 5 kap. 8 § PBL har högsta prioritet. Etappen förutsätter, enligt Lantmäteriets delrapport, beslut av regeringen senast den 31 december 2019 om juridiska och ekonomiska förutsättningar samt ett beslut som initierar en rättslig lösning på lång sikt och att nödvändig rättsutveckling påbörjas

[2] Lantmäteriet (2019) Nationellt tillgängliggörande av geodata i samhällsbyggnadsprocessen. Slutrapport i uppdraget att verka för en smartare samhällsbyggnadsprocess, Dnr: 519-2018/2019.

Remiss

under etapp I. Juridiska förutsättningar för en provverksamhet föreslås träda ikraft senast den 31 december 2022.

Frågorna om nationellt tillgängliggörande av digital information i detaljplaner med planbeskrivningar är alltså under beredning och kan inte hanteras i Boverkets förslag till föreskrifter.

Bemyndigande

Boverkets bemyndigande innebär att Boverket får skriva föreskrifter till 4 kap. Genom kravet i 2 kap. 5 a § PBF på att informationen i detaljplaner och planbeskrivningar ska kunna överföras digitalt tillkommer ett funktionskrav att informationen i detaljplaner med planbeskrivningar ska kunna tillgängliggöras och behandlas (överföras) digitalt.

Genom den nya bestämmelsen i 2 kap. 5 a § PBF inträder en indirekt skyldighet för kommunerna att tillgängliggöra planinformation digitalt. Regeringen måste genom kravet på digitalisering komplettera bilagan till förordningen (2010:1770) om geografisk miljöinformation med krav på tillgängliggörande av planinformation. Detta eftersom fysiska planer är en informationsmängd som omfattas av INSPIRE-direktivet. Kravet på att hålla även planinformation tillgänglig inträder när lagstiftningen om miljöinformation ändras. Lantmäteriet föreslår en författningslösning i sin slutrapport om nationellt tillgängliggörande som samtidigt uppfyller INSPIRE-direktivets krav. Denna lösning underlättar också kommunens ansvar enligt INSPIRE-regleringen. Kravet från INSPIRE omfattar såväl befintlig digital planinformation som nytillkommande.

Boverkets förslag till föreskrifter behandlar inte heller frågor om offentlighet och sekretess-, personuppgift- (GDPR), förvaltnings- eller arkivlagsfrågor. Dessa regelverk är generella och gäller ändå för kommunerna och måste hanteras av regeringen samlat, i synnerhet när det införs ett krav på nationellt tillgängliggörande.

Remiss

Problembeskrivning

I detta kapitel beskrivs motiven till den nya föreskriften. Vidare diskuteras vad som sker om ingen reglering införs – det så kallade nollalternativet samt kortfattat även alternativa lösningar på problemet. Avslutningsvis beskrivs de rättsliga grunderna för förslaget.

Planbeskrivningen kan sägas ha tre syften. Den är en beskrivning av de överväganden som ligger till grund för planen och därmed för politikens beslut, den är samtidigt också en beskrivning av kommunens överväganden och planen och dess konsekvenser som berörda fastighetsägare, rättighetshavare och allmänhet ska kunna förstå och den är också den beskrivning av planen som behövs för att kunna genomföra de bestämda förändringarna och då också underlag för efterkommande beslut inom och i anslutning till planområdet. Planbeskrivningen är inte juridiskt bindande utan syftar till att vara en beskrivning av beslutsunderlaget för politiker och allmänhet samt innehålla information om ställningstagandena bakom detaljplanens reglering. Planbeskrivningen är därför ett viktigt underlag för tolkning av planen vid efterföljande beslut.

Genom digitaliseringen öppnas nya möjligheter för visualisering genom tredimensionella illustrationer och digitala kopplingar till underlag och plankartan. Digitaliseringen av informationen skapar därmed förbättrade möjligheter till insyn i detaljplaneprocessen och förbättrade möjligheter att visa och förklara den reglering som planen innebär för samtliga berörda parter.

Remiss

Förvaltningsbeslutet

Planbeskrivningen är en del av ett förvaltningsrättsligt beslut. Beslutet omfattar en detaljplan samt planbeskrivningen. Detaljplanen är juridiskt bindande. Planbeskrivningen är inte juridiskt bindande utan är en tolkningshjälp vid beslut om och tillämpning av detaljplanen.

Dagens regler

I plan- och bygglagens (2010:900) fjärde kapitel regleras vad kommunerna ska redovisa i planbeskrivningen. Reglerna som gäller planbeskrivningen är både generella och i vissa fall väldigt detaljerade. Det gör att föreskriften enbart reglerar frågor som inte redan är reglerade på en detaljerad nivå i lagstiftningen. Plan- och bygglagen och förslaget till föreskrifter behöver därför läsas ihop.

Idag är kommunerna fria att själva välja vilken informationen en planbeskrivning ska innehålla utöver sådana direkta krav som ställs i lagen. Friheten medför att resultaten, planbeskrivningarna, ser olika ut, är strukturerade på olika sätt och att tydlighet och kvalitet är mycket växlande. Nödvändiga förutsättningar för att hantera planinformation digitalt saknas och därmed saknas det också förutsättningar för en digital samhällsbyggnadsprocess och ett nationellt system för ett digitalt informationsutbyte.

Motivet till föreskrifterna

Boverkets ansvarsområde omfattar delar av samhällsbyggnadsprocessen, det vill säga delar av de legala processer som anger förutsättningarna för alla de fysiska förändringarna i samhället. Boverket har här ett särskilt ansvar för de frågor som regleras i plan- och bygglagen – regionplanering, översiktsplanering, detaljplanering, lov- och byggprocess samt förvaltning och tillsyn.

De utredningar Boverket tagit del av som behandlat förutsättningarna för att införa en digital samhällsbyggnadsprocess och de aktiviteter Boverket deltagit i under de senaste åren har entydigt pekat på att grundläggande principer för informationsutbyte måste regleras med tvingande bestämmelser. Det räcker inte med rekommendationer att följa givna standarder. Riksdagen har också gett regeringen i uppgift att lösa en digital samhällsbyggnadsprocess och i linje med detta har regeringen gett Boverket i bemyndigande att skriva regler för digitala detaljplaner och digitala planbeskrivningar.

Samhällsbyggnadsprocessen omfattar ett stort antal delprocesser som idag inte kan dra nytta av och återanvända den information som skapas i de olika delprocesserna. En del av denna information, planinformationen, har särskilt utpekats som vital för övriga delprocesser.

Syftet med den nya regleringen är att komma ett steg närmare en obruten samhällsbyggnadsprocess där detaljplaneinformation ska kunna överföras och återanvändas digitalt. Dessutom skapas möjligheter att utveckla efterfrågade funktionaliteter som digitala tjänster, till exempel automatiserade bygglov. När det gäller planbeskrivningar innebär detta mer i detalj:

- Utveckla plan- och bygglagens bestämmelser om vilken information som ska redovisas i en planbeskrivning och hur informationen ska struktureras,
- Ange hur uppgifterna i en planbeskrivning ska behandlas digitalt för att uppfylla 2 kap. 5a § PBF,

Remiss

Nollalternativet – om inga ändringar görs

Om inga regler införs om vilken information planbeskrivningar ska innehålla och hur informationen i planbeskrivningar ska struktureras blir kravet i PBF på överföring av information verkningslöst eftersom detta krav syftar till att informationen ska vara enhetlig och tillgänglig för vidare användning. Nationella tjänster blir omöjliga liksom nationella jämförelser och tolkningar.

Planbeskrivningarna riskerar att användas allt mindre om informationen inte digitalt hänger med resten av den digitala utvecklingen. Detta riskerar att negativt påverka planprocessen och medborgardialogen eftersom planbeskrivningen är den tolkningshjälp som politiker, medborgare, myndigheter och exploatörer är beroende av.

Alternativa lösningar

Boverket anser att det saknas alternativa lösningar att skapa ett enhetligt system för planbeskrivning och överföring av digital planinformation.

Det är mot denna bakgrund Boverkets uppfattning att en tvingande reglering är nödvändigt för att skapa förutsättningar för en digital samhällsbyggnadsprocess inom överskådlig tid.

Boverket menar också att en mer detaljerad reglering än den som föreslås på sikt skulle kunna begränsa en naturlig teknisk utveckling.

Alternativa styrmedel

Lantmäteriets finansieringsmodell (geodatasamverkan) har använts under många år. Den bygger på ett avtal mellan kommuner och Lantmäteriet om utbyte av geodata. Många kommuner medverkar inte vilket innebär att det kommer att saknas information. Geodata från kommuner som inte medverkar kan inte med automatik överföras i brist på ett obligatoriskt regelverk. Boverket ser därför inte detta som ett möjligt alternativ till lagda författningsförslag. Informationen i planbeskrivningen har inte heller varit en del i utvecklingen av de programvaror som används idag för digitalisering av informationen i plankartan. Det är därför särskilt viktigt att standardisera planbeskrivningens information så att den blir användbar och funktionell i paritet med plankartans informationsmängder.

Överensstämmelse med EU-reglering

Författningsförslaget överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

Remiss

Boverket gör bedömningen att förslaget inte behöver anmälas till EU eftersom kraven riktar sig mot kommunen.

Genom den nya bestämmelsen i 2 kap. 5 a § PBF inträder indirekt en skyldighet för kommunerna att tillgängliggöra detaljplaneinformation digitalt. Regeringen måste genom kravet på digitalisering komplettera bilagan till förordningen (2010:1770) om geografisk miljöinformation med krav på tillgängliggörande av detaljplaneinformation. Detta eftersom fysiska planer är en informationsmängd som omfattas av INSPIRE-direktivet, vilket slår till när krav på digital information ställs på den informationsmängden.

Remiss

Författningsförslaget

Förslaget innehåller tre kapitel, ett inledande med formalia och definitioner. Kapitel 2 reglerar planbeskrivningens innehåll i den mån Boverket har bedömt att det har behövts utöver kraven i 4 kap plan- och bygglagen.

I förslagets 3 kap. regleras endast de grundläggande principerna för överföring av planinformation. Kommunerna åläggs härigenom att utöver den arkiverade planen även digitalt kunna överföra den beslutade informationen. De befintliga regelverken för arkivering, offentlighet och sekretess, personuppgifter etc. gäller parallellt. PBL med tillämpningsföreskrifter innehåller i sig inget krav på att den digitala informationen ska överföras till någon.

Lagstiftaren har i förarbetena (Prop. 2017/18:132) om ”Digitalisering av grundkartor och detaljplaner” förutsatt att ändringarna i PBL med tillhörande tillämpningsföreskrifter följs av kompletterande lagstiftning om nationellt tillgängliggörande av detaljplaneinformation. Detta är bl.a. nödvändigt för att uppfylla lagstiftningen av geografisk miljöinformation. Av detta skäl är regleringen i den föreslagna föreskriften allmänt hållen för att inte riskera motverka förutsättningarna för nationellt tillhandahållande.

Remiss

Konsekvenser

Föreskriften riktar sig till kommunerna då det är kommunerna som har planmonopolet. Konsekvenserna berör därför kommunerna. Indirekt får föreskriften även konsekvenser för de konsultföretag som på kommunernas uppdrag producerar detaljplaner samt de företag som tillhandahåller de programvaror som används av kommuner och konsulter. Kapitlet inleds med ett avsnitt där det lagda förslaget sätts in i ett större sammanhang då förslaget endast är ett litet steg på vägen till målet om en digital samhällsbyggnadsprocess.

En digital detaljplane- och samhällsbyggnadsprocess

Innan konsekvenserna av författningsförslaget behandlas i detalj behöver förslaget sättas in i ett större sammanhang. Tidigare i konsekvensutredningen redovisas tanken att författningsförslaget ska ge möjligheter till – och framförallt inte hindra – en fortsatt digitalisering av samhällsbyggnadsprocessen.

De isolerade effekterna av ovanstående författningsförslag är sannolikt inte så stora. Effekterna bör därför sättas i ett större sammanhang. Som beskrivits tidigare handlar det inte bara om att planbeskrivningar ska finnas i digital form utan också om digitala planbeskrivningars tillgänglighet för nationell åtkomst. De största effekterna uppstår givetvis då informationen i planbeskrivningar också tillgängliggörs digitalt vilket inte regleras i PBL, PBF eller i författningsförslaget.

En enhetlig och effektiv digital samhällsbyggnadsprocess är till nytta för medborgare, företag, kommuner, landsting, statliga myndigheter och andra aktörer genom att exempelvis bidra till att förenkla kontakterna mellan organisationerna. En enhetlig digital process leder även till en mer effektiv tillämpning av PBL, vilket i sin tur ger förutsättningar för ett snabbare bostadsbyggande och en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Ovanstående författningsförslag är således en liten pusselbit i strävan för att uppnå detta.

Lantmäteriet har gjort en uppskattning av det potentiella ekonomiska värde som användningen av nationella standardiserade och harmoniserade grundläggande data får. Sådana data kan tillgängliggöras i den nationella plattformen tillsammans med kommunernas egna geodata och

Remiss

privata företags data för aktörerna i den smarta samhällsbyggnadsprocessen.[3]

De årliga potentiella ekonomiska fördelarna för samhällsbyggnadsprocessen beräknades till 22,5 – 42,6 miljarder kronor. För detaljplaner är den beräknade siffran 415 miljoner per år. Det konstateras också att de potentiella ekonomiska fördelarna finns i hela samhällsbyggnadsprocessen men att de största fördelarna finns i projekterings- och byggfasen, det vill säga vid genomförande av detaljplanerna.

Dessa siffror förutsätter dock att all information i samtliga gällande detaljplaner finns digitalt tillgängligt nationellt. Byggbranschen omsätter 500 miljarder om året och att detaljplaneinformationen är en vital informationsmängd för alla stora exploateringsprojekt. Den reglering Boverket nu föreslår nu handlar endast om de cirka 1 000 – 1 500 tillkommande detaljplanerna per år efter år 2022.

Även om de största effekterna kanske finns utanför den offentliga sektorn uppkommer positiva effekter även inom det offentliga. För kommunernas del bedöms förutsättningarna för att driva en effektivare digital planprocess bli bättre, planinformationen kommer att bli återanvändbar, vilket dels skapar nyttor direkt i den egna organisationen och dels ger möjlighet att bygga e-tjänster, vilket också kommer medborgarna/kunderna till nytta vid exempelvis ansökan om bygglov.

En av förutsättningarna för att nå en digital samhällsbyggnadsprocess är Lantmäteriets tidigare nämnda arbete med att ta fram de nationella specifikationer som kommer att innehålla preciserade förutsättningar för överföring av informationen i detaljplaner och planbeskrivningar. Det är specifikationen som mer detaljerat kommer att utgöra kraven för hur kommuner ska tillhandahålla/överföra planinformation nationellt.

Nya bindande regler

Dagens detaljplaneproduktion sker mot bakgrund av en praxis som utvecklats nationellt och lokalt under generationer, samt av de tidigare allmänna råd om hur planbeskrivningar bör och kan utformas, som Boverket och tidigare motsvarande myndigheter har beslutat.

[3] Lantmäteriet (2019) Nationellt tillgängliggörande av geodata i samhällsbyggnadsprocessen. Slutrapport i uppdraget att verka för en smartare samhällsbyggnadsprocess, Dnr: 519-2018/2019.

Remiss

Föreskrifterna blir nu tvingande regler i stället för generella rekommendationer.

Övergripande konsekvenser av författningsförslaget

Som tidigare poängterats är syftet med regleringen i första hand att skapa enhetlig planinformation vilket är en förutsättning för överföring av digital planinformation.

Detaljplaneinformationen utgör en vital del i flera av samhällsbyggnadsprocessens delprocesser. Här handlar det då dels om att förbättra effektiviteten i processerna, men också om att utnyttja moderna verktyg och tjänster för att tillgängliggöra viktig information till alla som är i behov av den.

Eftersom alla större exploateringar i landet föregås av detaljplanering och det rör sig om 1000 – 1500 planer per år så är det många organisationer, företag och enskilda som är i behov av att effektivt kunna ta del av denna information.

En övergripande konsekvens av den här typen av reglering är att den som är informationsansvarig och den som producerar sådan information som regleringen omfattar tvingas att anpassa sitt arbetssätt och sina verktyg. I detta fall är det i första hand kommunerna som påverkas. Kommunerna tvingas att efter en given tidpunkt producera planbeskrivningar på ett sätt som uppfyller kraven i föreskrifterna.

Boverket bedömer att det går att uppfylla kraven genom vidareutveckling av programvaror som finns tillgängliga på marknaden. Boverket bedömer också att det finns ett flertal olika metoder för att, med hjälp av befintlig teknik, skapa lösningar för författande och skapande av digitala planbeskrivningar. Ett exempel är att bygga vidare på de befintliga programvaror som används för att skapa detaljplaner. Andra exempel är integration av så kallade instickspro gram (plug-in) i befintliga ordbehandlingsprogram eller att skapa webeditorer liknande de som idag används för att skapa hemsidor. Även kombinationer av två eller flera av de nämnda metoderna bedöms vara möjliga. Kommunen kommer att kunna välja en lösning som passar den bäst.

Vilka berörs av författningsförslaget

Föreskrifterna och de allmänna råden berör främst landets kommuner eftersom de ansvarar för detaljplaneringen och de som tillämpar planerna. Direkt berörda grupper är:

Remiss

- Kommuner, 290 stycken.

Indirekt berörda grupper är:

- Länsstyrelser, 21 stycken.
- Kommunala och statliga lantmäterimyndigheter
- Mark- och miljödomstolarna
- Andra myndigheter
- Programvaruutvecklare
- Konsultföretag verksamma inom planering och arkitektur
- Byggherrar
- Byggfirmor
- Allmänheten

Konsekvenser för företag

Bygg- och anläggningssektorn är en av de största sektorerna i svensk ekonomi. Därför kan en relativt stor mängd företag potentiellt påverkas av de förslagna föreskrifterna. Det rör i ett första skede de företag som levererar programvaror för framtagande av detaljplaner men även företag verksamma inom planering. Som användare av planinformation kommer även byggherrar och olika typer av byggfirmor att påverkas av de föreslagna föreskrifterna. Enligt SCB:s statistikdatabas finns det drygt 140 000 företag verksamma inom de branscher som enligt Boverkets bedömning kan, direkt eller indirekt, beröras av den föreslagna föreskriften (se bilaga 1).

Några företag som påverkas av de föreslagna föreskrifterna är programvaruutvecklarna eftersom föreskriften leder till förändrade krav på programvaran. Därför behandlas dessa företag separat.

Programvaruutvecklare

Föreskriften reglerar endast vilka informationsmängder som ska och kan redovisas i planbeskrivningen och förutsättningar för överföring av denna information. Regleringen lägger endast fast vissa grundläggande principer. Mer detaljerade specifikationer utarbetas av Lantmäteriet, ett arbete som just nu pågår. Boverket kan i dagsläget inte bedöma vad dessa nya specifikationer kan komma att innebära för programvaruutvecklarna samt för kommunerna som kravställare på programvaran, vilka uppdateringar

Remiss

och förändringar som behöver göras jämfört med hur de utformas idag. Detta ligger heller inte inom ramen för denna konsekvensanalys.

De ändringar i programvarorna som explicit behöver göras till följd av de föreslagna föreskrifterna är att utveckla dessa till att möjliggöra hantering av planbeskrivning och dess informationsmängder.

Boverket ser två övergripande konsekvenser för de företag som idag levererar programvara och databaser avsedda för att producera och hantera detaljplaner och planinformation. En av konsekvenserna är att dessa företag måste anpassa sina produkter efter kraven i föreskrifterna. Den andra konsekvensen är att företagens alla potentiella kunder kommer att ställa samma grundläggande krav på produkterna.

Föreskrifterna påverkar dessa företag på olika sätt beroende på om de redan har påbörjat utveckling av programvara för att hantera digital information. Ingen av programvaruutvecklarena har hanterat informationsmängderna i planbeskrivningen tidigare. Detta är helt nytt, men tekniken följer samma mönster som för informationen i detaljplan. De som redan utvecklat och anpassat sina programvaror kommer att behöva komplettera programvarorna med hantering av informationen i planbeskrivningen. De som enbart delvis eller inte alls har anpassat sina program efter den nya tekniken kommer att behöva göra större utvecklingsinsatser om man vill fortsätta att konkurrera på marknaden. Någon eller några leverantörer kommer kanske ha svårare att uppfylla de ställda kraven och får möjligen lämna denna del av marknaden eller börja samarbeta med andra företag för att komplettera sina produkter.

En annan konsekvens, att företagens alla potentiella kunder kommer att ställa samma grundläggande krav på produkterna, är i många avseenden positivt för programleverantörerna. Uppfyller företagets produkt de gällande kraven har man samma potentiella kunder som alla andra som gör det, oavsett företagets storlek. Kundernas gemensamma krav innebär en förutsägbarhet och en potential som kan motivera att man lägger ner tid och pengar på att utveckla en produkt.

Programvaruutvecklarna har blivit inbjudna till referensgruppsmöten gällande föreskriften om planbeskrivning. Boverket har även haft en särskild träff med programvaruutvecklarna där bland annat planbeskrivningen diskuterades.

Lantmäteriet har även bjudit in programvaruutvecklarna för diskussioner angående det fortsatta arbetet om ett nationellt tillgängliggörande av geodata i samhällsbyggnadsprocessen.

Remiss

Övriga företag

Övriga företag som berörs av de föreslagna föreskrifterna är exempelvis byggföretag olika typer av byggentreprenörer, konsultbyråer inom samhällsbyggnadsområdet och företag som bygger tjänster på detaljplaneinformationen till exempel, bygglovsprogram eller andra ärendehandläggningssystem. Det är ett stort antal företag som är verksamma inom detta område och som potentiellt berörs av de föreslagna föreskrifterna (se bilaga 1.).

Bland övriga företag som berörs av de föreslagna föreskrifterna kan dessa delas in två grupper. Dels de som direkt använder föreskrifterna som konsultföretag inom planering och dels de som använder detaljplaner i sin dagliga verksamhet.

Enhetlig planinformation ökar förutsägbarheten för alla parter inom samhällsbyggnadssektorn. Alla företag som är beroende av tydlighet i tolkning av detaljplaner och som är beroende av tillgång till planinformation kommer få nyttor i form av minskad tidsåtgång för att få tag i önskad information, mer tillförlitlig information, effektivare utbyte mellan organisationer och därmed bättre förutsägbarhet och därmed högre kvalitet på beslutsunderlag med mera.

Föreskrifterna innebär också att de företag som utvecklar e-tjänster successivt kan komma att få tillgång till informationsmängderna för hela landet. Marknaden för sådana tjänster är alla som har intressen av den förändring som hanteras i samhällsbyggandet. Den tid som idag läggs ner på att anpassa inhämtad kunskap till nya lokala förhållanden kan istället läggas på produktivt arbete.

Vilket nämnts tidigare pågår Lantmäteriets arbete med att ta fram nationella specifikationer för detaljplaneinformation och att testa dessa. Specifikationerna kommer att innehålla preciserade förutsättningar för överföring av informationen i detaljplaner och planbeskrivningar. Det är därför inte möjligt att i bedöma dagsläget vilka eventuellt ökade kostnader företagen kan komma att få. Det ska dock noteras att eventuellt ökade kostnader för programvaruutveckling kommer att slås ut på många användare varför kostnaden för det enskilda företaget inte bör påverkas i någon större utsträckning.

Särskild hänsyn till små företag

Så gott som alla företag som potentiellt påverkas av förslaget till förskrifter är små företag. Det stora flertalet – cirka 95 procent – är till och med att definieras som mikroföretag (upp till nio anställda).

Remiss

För de allra flesta små företagen verksamma inom bygg- och anläggningsbranschen kommer de föreslagna föreskrifterna troligen inte medföra några större effekter. Några kostnader bortsett från viss inlärning kan Boverket inte se. Ett enhetligt system som skapar informationsmängder enligt samma struktur i hela landet bör dock medföra att informationsinhämtning blir enklare och mindre kostsamt än idag. Detta bör gynna alla mindre aktörer.

Däremot kan små företag som jobbar direkt på uppdrag av kommunerna med att ta fram planerna påverkas. Det rör sig företrädesvis om olika konsultföretag (arkitektkontor etc.).

Samtidigt bör enhetliga regler skapa tydlighet och träffa alla berörda på samma sätt. Detta är en förbättring av förutsägbarheten i förhållande till hur det ser ut idag. Föreskrifterna bör på detta sätt skapa bättre förutsättningar för mindre företag att konkurrera på marknaden.

Boverket anser det inte möjligt att bedöma eventuella kostnader för småföretagen då dessa i hög grad beror på vilken teknik företagen använder sig av idag. Sammantaget menar Boverket att föreskriftens utformning inte påverkar små företag negativt.

Konsekvenser för allmänheten

Allmänheten kan beröras av detaljplaner, planbeskrivningen och planprocessen på olika sätt. Dels direkt som enskilda fastighetsägare och rättighetshavare eller boende där en förändring planeras och genomförs (under planprocessen och vid genomförande av planen). Dels när någon enskild söker lov eller ska genomföra en åtgärd som kräver att en gällande plan måste tolkas innan beslut kan fattas.

Boverket menar att mer detaljerade krav på informationen i planbeskrivningen är gynnsamt för allmänheten i alla avseenden. Det ger goda förutsättningar för en generellt högre kvalitet än idag, en bättre förutsägbarhet vid genomförande av detaljplan och vid tolkning av planbestämmelser.

Boverket bedömer att föreskrifterna härigenom medför en högre rättssäkerhet och bättre transparens för den enskilde.

Konsekvenser för staten

Statens verksamhet är bred och detaljplaner med dess planinformation berör många delar av den. Planer och planinformation är intressant för uppföljning och statistiksammanställningar inom samhällsbyggnadsområdet och för politiken i arbetet med bland annat bostadsfrågor. Flera centrala myndigheter och länsstyrelserna berörs i planprocessen och flera

Remiss

regelverk hänvisar på olika sätt till detaljplaner. Domstolar hanterar överklaganden av detaljplaner och tolkar detaljplaner vid handläggning av andra typer av ärenden, exempelvis tillståndsärenden enligt miljöbalken.

Föreskrifterna syftar till att planbeskrivningarna ska bli mer användbara och innehålla information som är relevant för den enskilda detaljplanen. Boverket menar att detta kommer att underlätta statens verksamhet, exempelvis Länsstyrelsernas tillsynsansvar och möjligheten att söka ut statistiska underlag.

Ett enhetligt system för detaljplaner med planbeskrivningar ger förutsättningar för att effektivt göra nationella sammanställningar med planinformation som en komponent och det öppnar också för möjligheten att skapa nationell tillgänglighet till planinformationen via tjänster.

Boverket menar vidare att statens olika engagemang i processhanteringen av en detaljplan har förutsättningar att bli effektivare och få en högre förutsägbarhet med exempelvis färre överklaganden som följd.

Boverket kommer att ta fram ny vägledning om planbeskrivning utifrån de nya föreskrifterna och behöver göra en särskild satsning för att sprida sådan information till kommuner och andra som berörs.

Konsekvenser för kommunerna

Föreskrifterna får direkta konsekvenser för landets samtliga kommuner då det är dessa som tar fram och beslutar om detaljplaner.

Eftersom det idag endast finns sporadisk vägledning gällande planbeskrivningen har kommunerna stor frihet att själva forma planbeskrivningen. Föreskrifterna innebär en ändring av detta på så sätt att de anger mer i detalj vilken information en planbeskrivning ska innehålla. Dock är kommunerna fortsatt fria att presentera informationen i planbeskrivningen.

Föreskrifterna bygger till stor del på rådande praxis. Boverket gör bedömningen att det kunskapsmässigt inte bör vara svårt för de som i kommunerna arbetar med detaljplaner att ta till sig de nya reglerna. Detta även om reglerna på olika sätt och i olika grad kommer att påverka tidigare lokal praxis. Vägledning om de nya reglerna kommer att behöva tas fram av Boverket.

En detaljplan tolkas och används ofta många gånger, av många människor i olika sammanhang under många år efter det att planen genomförts. Tillgång till digital information underlättar detta. Detta torde innebära

Remiss

snabbare handläggning än idag och förutsägbarheten och kvaliteten på besluten bör bli bättre.

Det kommunala självstyret bedöms inte påverkas. Kommunen kommer även fortsättningsvis kunna utforma planbeskrivningen på det sätt som lagen medger.

Kommunernas kostnader för införandet

I Plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, regleras att uppgifterna i planbeskrivningen ska vara digitalt överförbara. De av Boverket föreslagna föreskrifterna reglerar endast förutsättningarna för digital överföring. Det är redan bestämt i PBF att planbeskrivningar ska kunna överföras digitalt. Boverket föreslår egentligen inte några närmare preciseringar av hur den digitala överföringen ska gå till rent tekniskt. Kommunerna träffas av regelverket om miljöinformation och härigenom av ett krav att följa Lantmäteriets specifikationer. Eftersom PBL endast reglerar att planinformationen ska kunna överföras digitalt är det svårt att uttala sig om de kostnadsmässiga konsekvenserna av att följa andra regelverk. Om inte något särskilt regelverk beslutas om nationellt tillgängliggörande måste kommunerna tillsammans med programvaruutvecklarna hitta en egen väg för överföring av informationen i planbeskrivningen. Just informationen i planbeskrivningen omfattas inte av INSPIRE.

När det gäller programvaror för att producera detaljplaner konstaterade Boverket att, för en medelstor kommun, kan det i runda tal handla om 100 000 kronor i programinköp och 40 000-50 000 kronor i årligt underhåll.[4] Till detta kommer också kostnader för installationer, utbildning, eventuell datakonvertering. Omfattningen beror på förkunskaper och datamängder. Att komplettera dessa funktioner i programvarorna för att hantera informationen i planbeskrivningen torde inte påverka programkostnaderna i betydande grad.

En potentiell vinst för vissa kommuner är besparing vid upphandling och möjligheter till lägre kostnader för nya datasystem. Eftersom kommuner i dag inte arbetar med enhetliga system är det svårt att gå samman med andra kommuner och ställa samma krav hos systemutvecklare. Med en mer standardiserad planbeskrivning kommer olika systemutvecklare istället kunna arbeta med en generell kravbild.

[4] Boverket (2017) Digitala detaljplaner – reglering av hur detaljplaner ska utformas digitalt, rapport 2017:21.

Remiss

I en intervjustudie gjord av Sweco på Boverkets uppdrag[5] har de allra flesta av de intervjuade kommunerna i dagsläget digitala system och arbetssätt som är anpassade därefter. Flertalet kommuner har haft detta upplägg under en lång tid och i många fall bedömer man att det inte har varit någon speciellt stor kostnadsmässig utmaning att övergå till att ta fram nya detaljplaner digitalt. Det ses i regel som en naturlig verksamhetsutveckling som utförs integrerat i det löpande linjearbetet och konkreta kostnader är främst knutna till programlicenser, viss kompetenshöjning samt support för upprättande av databaser. Efter den inledande investeringen bedömer de flesta intervjuade kommuner att det inte är några nämnvärda löpande kostnader till följd av det digitala arbetssättet.

Många kommuner ser ett digitalt arbetssätt med nya planer som en naturlig del av planarbetet och därmed även de direkta och indirekta kostnader det medför. Investeringar som görs i det arbetet faller oftast inom ramen för den ordinarie verksamheten och därför har i regel ingen specifik konsekvensanalys eller uppföljning gjorts kring just den frågan. På flera håll registreras tidsåtgång för arbetet med att ta fram detaljplaner, inte minst i de fall man anlitar konsulter, men i denna uppföljning separeras inte arbetet kopplat till just digitalisering. Den tidsuppföljning som görs på olika håll förefaller heller inte vara möjlig att jämföra med tidsåtgången för att ta fram detaljplaner innan man arbetade digitalt på samma sätt.

I Lantmäteriets slutrapport fanns förslag till statlig finansiering. Det är ännu inte bestämt hur förutsättningen för nationellt tillgängliggörande kommer att se ut. Det är inte uteslutet att staten på något sätt kommer att bidra med finansiering till att informationen kommer att tillgängliggöras. Några politiska beslut finns ännu inte på plats.

Utan författningskrav på tillgängliggörande kommer Lantmäteriet erbjuda tillgängliggörande genom en avtalslösning till den geodataplattform som är under uppbyggnad.

Den kommunala finansieringsprincipen

När kostnader eller intäkter för kommuner eller landsting påverkas av statlig reglering kan det bli aktuellt att tillämpa den kommunala finansieringsprincipen. Den innebär att statlig reglering som är tvingande för kommuner och landsting i princip ska vara kostnadsneutral för dem. Kommuner och landsting ska inte behöva höja skatten eller prioritera om annan verksamhet för att finansiera nya statliga uppgifter. Staten gör

[5] Sweco (2018) Intervjustudie digitala detaljplaner

Remiss

därför under vissa förutsättningar kostnadsförändringarna neutrala för kommun och landsting genom att justera statsbidrag.

Då mer än 80 procent av landets kommuner redan idag funnit ett värde i att använda den typ av programvaror som behövs för att uppfylla de krav som ställs i den föreslagna föreskriften är det svårt att se att det finns ekonomiska incitament för att *inte* göra det. Såvitt Boverket kan bedöma är det heller inte så att det enbart är små kommuner med svagare ekonomiska resurser och som endast producerar ett fåtal om ens några detaljplaner varje år som valt att inte använda dessa programvaror.

Den kommunala finansieringsprincipen omfattar bland annat statligt beslutade åtgärder som direkt berör kommunal verksamhet och gäller när staten ändrar ambitionsnivån för befintlig verksamhet. Kommunerna är i väldigt olika faser när det gäller digitalisering av nya detaljplaner det är på många håll ett sedan länge etablerat arbetssätt. En ekonomisk reglering till följd av finansieringsprincipen görs normalt bara vid ett tillfälle och inte retroaktivt, vilket skulle innebära svårigheter i att avgöra hur finansieringsprincipen ska tillämpas i detta fall där kommunernas förutsättningar skiljer sig så mycket åt. En reglering fördelas dessutom i kronor per invånare och avser hela kommun- respektive landstingskollektivet och görs således aldrig för enskilda kommuner eller landsting.

Boverket bedömer mot denna bakgrund att den kommunala finansieringsprincipen inte är tillämplig för detta författningsförslag.

Konsekvenser för miljön

Boverket menar att det i princip är omöjligt att närmare ange vilka, om några, konsekvenser föreskrifterna får för miljön.

I planbeskrivningen så är konsekvenser för miljön en av de aspekter som ska beskrivas. Genom att informationen samt underlagen blir digitalt tillgängliga bör detta kunna leda till positiva konsekvenser för kommunens miljöarbete.

Detta skapar bättre förutsättningar för att samhällets olika aktörer bättre ska förstå och kunna ta till sig information under beslutsprocessen och bättre förstå villkoren då en plan ska genomföras. Denna kunskapsökning bör på sikt också kunna innebära att detaljplaneringens kvalitet kan bli bättre och det gäller då också mindre negativ påverkan på miljön vid fysiska förändringar.

Remiss

Övriga konsekvenser

Föreskrifterna bedöms inte ge några särskilda konsekvenser ur följande perspektiv:

- Jämställdhet
- Barn
- Tillgänglighet

Remiss

Författningskommentarer med konsekvenser

1 Kap. Inledning, innehåll och definitioner

1 § Denna författning innehåller föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivningens information och digitala funktionalitet till följande lagar och förordningar:

– plan- och bygglagen (2010:900), och
– plan- och byggförordningen (2011:338).

De allmänna råden föregås av texten Allmänt råd och är tryckta med mindre och indragen text.

Motiv

Paragrafen ger en överblick av vad författningen omfattar.

Konsekvenser

Inga konsekvenser.

2 § Denna författning innehåller följande kapitel:

1. Inledning, innehåll och definitioner,
2. Information i planbeskrivningen, och
3. Digital funktionalitet.

Motiv

Paragrafen ger en överblick över hur författningen är strukturerad.

Konsekvenser

Inga konsekvenser.

3 § I denna författning avses med:

Tema: en övergripande tematisk indelning av planbeskrivningens digitala information,

Huvudområde: benämningen på den indelning som görs av ett tema som beskriver vilken typ av frågor som beskrivs i det angivna ämnet,

Kategori: en nedbrytning av ett huvudområde till specificerade ämnen inom huvudområdet,

Digital funktionalitet: avser de funktioner som den digital informationen behöver ha för att understödja en digital samhällsbyggnadsprocess.

Motiv

Begreppen är definierade för att få till en enhetlig tillämpning av föreskriften. Definitionerna gäller för denna föreskrift. Egentligen är det definitionerna som är relevanta, själva begreppen är enbart benämningar på de olika informationsnivåerna.

Konsekvenser

Underlättar förståelsen av hur informationen är avsedd att struktureras.

Remiss

2 Kap. Information i planbeskrivningen

Detaljplanens syfte

1 § I planbeskrivningen ska kommunen redovisa detaljplanens syfte. Detaljplanens syfte ska kortfattat uttrycka vad detaljplanen ska möjliggöra samt vilka värden på platsen eller i omgivningen som detaljplanen ska förhålla sig till.

Motiv

Detaljplanens syfte är väsentligt att förstå när detaljplanen ska tolkas, exempelvis vid bedömning av bygglovsansökningar och speciellt då det gäller att bedöma mindre avvikelse. Men även i andra sammanhang kan detaljplanens syfte få en avgörande betydelse, till exempel om det är möjligt att göra en ändring av detaljplanen, eller i fastighetsbildningssammanhang. Därför regleras vad syftet ska uttrycka.

Det är inte meningen att syftet ska bli alltför omfattande och motivera varje liten detalj i detaljplanen. Föreskriften anger därför att syftet ska vara kortfattat uttryckt. Med det avses att syftet tydligt ska ange vad det är kommunen vill uppnå genom planläggningen. Syftet bör därför uttryckas med formuleringar som *Planen syfte är att möjliggöra bostäder, Planens syfte är att skapa förutsättningar för ett nytt industriområde* eller *Planens syfte är att skydda den befintliga kulturmiljön och särskilt XX-byggnaden.*

Genom att använda ett begrepp som möjliggöra i förhållande till den huvudanvändning som anges i detaljplanen, säg bostäder, innefattar syftet mycket mer än bara kvartersmarksanvändningen bostäder. För att i detta fiktiva fall bostäder ska vara möjliga krävs även de allmänna platser, tekniska anläggningar och vattenområden som detaljplanen reglerar. Bostäderna i detta fallet är inte heller lämpliga utan egenskapsbestämmelser som reglerar byggrättens utbredning och placering, då detta är avgörande ur lämplighetssynpunkt med hänsyn till exempelvis dagvatten eller någon annan planeringsförutsättning.

Boverket har diskuterat om det är rimligt eller lämpligt att i föreskrifter eller allmänna råd låsa formuleringen av detaljplanens syfte till vissa till viss del förbestämda fraser. Vi ser det dock i dagsläget som alltför vanskligt att låsa formuleringarna och att det istället är en mycket viktig vägledningsfråga.

Remiss

Föreskriften reglerar även att det i detaljplanens syfte även ska uttryckas vilka värden på platsen eller i omgivningen som detaljplanen ska förhålla sig till. Med det avses exempelvis kulturvärden, vissa viktiga stadsgestaltningselement eller naturvärden. Finns inga sådana värden behöver syftet inte innehålla det.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 33 § första stycket 2 och 4 plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Genom ett tydligare krav på vad syftet ska innehålla kan föreskriften innebära att en del kommuner behöver se över sina rutiner för att formulera syften med detaljplaner. I många fall lägger en del kommuner ihop syftet med den allmän beskrivning av planens huvuddrag. Detta är inte avsikten med den nya regleringen, syftet ska tydligt stå för sig själv. Detta kan i vissa fall innebära lite förändrade arbetssätt för vissa planerare. Boverkets avsikt med regleringen är att det ska få en positiv konsekvens i form av tydligare syften som kan underlätta kommande tolkning vid tillämpning och genomförande av detaljplaner.

Beskrivning av detaljplanen

2 § Kommunen ska i planbeskrivningen redovisa:

1. vilken bebyggelseutveckling som kommunen har avsett med detaljplanen,
2. detaljplanen omfattning och lokalisering,
3. huvudmannaskap och genomförandetid för detaljplanen,
4. hur de aspekter och förutsättningar som kommunen enligt 2 kap. plan- och bygglagen (2010:900) ska ta hänsyn till har hanterats, och
5. de prövningar enligt annan lagstiftning som genomförts under detaljplaneprocessen.

Motiv

Planbeskrivningen ska dels utgöra underlag för beslutsfattare och berörda under detaljplaneprocessen dels kunna användas vid genomförande och tillämpning av detaljplanen när den fått laga kraft. Tyvärr används inte planbeskrivningarna alltid så som lagstiftaren har avsett. Kritik har framförts där det menas att planbeskrivningarna genom åren blivit mer omfattande och mer svårlästa i meningen att hitta relevant information. Planbeskrivningarna fylls med utredningar och beskrivningar av planeringsförutsättningar och det som är relevant för förståelsen av detaljplanen är svårt att hitta. Detta har lett till att planbeskrivningarna inte har fått den användning som det är tänkt vid genomförande eller tolkning av en detaljplan.

Remiss

För att öka förståelsen av detaljplan är det lämpligt med en beskrivning av detaljplanen i planbeskrivningen. Med detta avses en sammanfattande redovisning av detaljplanens huvuddrag samt de övergripande överväganden som legat till grund för detaljplanens utformning. Kraven på vad som ska redovisas enligt föreskriften kan dock uppfattas som en smula haltande. Detta beror på att Boverket bedömer att vissa delar redan tydligt finns reglerade i lagstiftningen, som kravet på redovisning av bedömningen om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller redovisning av beräknade bullervärden vid bostadsbyggande. Dessa delar finns därför inte uppräknade i föreskriften då det redan regleras tillräckligt i lagstiftningen.

Kravet på att det i planbeskrivningen ska redovisas huvudmannaskap samt genomförandetid beror på att dessa uppgifter inte alltid kan utläsas av detaljplanen. I detaljplanen ska kommunen ange en genomförandetid (4 kap. 21 § PBL) och enligt lagen har detaljplanen alltid en genomförandetid (4 kap. 23 § PBL). Genomförandetiden får betydelse bland annat för möjligheten att ändra eller upphäva detaljplanen (4 kap. 39 § PBL). Den kan beskrivas som en period inom vilken detaljplanens bestämmelser kan förväntas bli genomförda. Däremot reglerar genomförandetiden inte mark- eller vattenområdens användning, bebyggelse eller byggnadsverk så som planbestämmelser gör. Information om huvudmannaskap för de allmänna platserna samt detaljplanens genomförandetid är ofta väsentligt för förståelsen av planen och i olika tolkningssammanhang. Boverket anser det därför motiverat att information om vad som gäller för en specifik plan tydligt finns i planbeskrivningen.

Utifrån 2 kap. PBL ska kommunen vid planläggning ta hänsyn till ett stort antal aspekter, som exempelvis stads- och landskapsbilden, människors hälsa och säkerhet eller möjligheterna att ordna avfallshantering. Detta är den så kallade lämplighetsbedömning. Syftet till regleringen i föreskriften är att lämplighetsbedömningen ska redovisas. Boverket har diskuterat om det skulle ställas ett specifikt krav på att kommunen samlat skulle redovisa vilka prövningar som gjorts som berör länsstyrelsens så kallade ingripandegrunder. Boverket menar dock att krav på redovisning för samtliga ingripandegrunder omfattas av listan i 2 kap. 2 § i föreskriften, framförallt då punkten om hur kommunen har tagit hänsyn till kraven i 2 kap. PBL. Detta då ingripandegrunderna kan återfinnas i 2 kap, om även indirekt eller med något andra formuleringar jämfört med hur de uttrycks i 11 kap. 10 § PBL.

Kravet på redovisning av prövningar utifrån andra lagstiftningar än PBL kan till exempel handla om fastighetsindelningsbestämmelser. Prövningar

Remiss

om fastighetsindelningar och rättigheter görs vanligen i lantmäteriförrättning vid genomförandet av en detaljplan. Det är dock möjligt att redan i detaljplaneprocessen göra dessa prövningar och införa fastighetsindelningsbestämmelser eller bestämmelser om rättigheter. Under genomförandetiden kan inte lantmäterimyndigheten då göra en annan bedömning än vad som gjorts under detaljplaneprocessen. För att ge berörda sakägare och lantmäterimyndigheten möjlighet att bedöma prövningarna krävs att de redovisas och motiveras tydligt i planbeskrivningen. Det kan även handla om att kommunen i detaljplanen med planbestämmelser upphäver strandskydd. För att det ska vara tydligt för länsstyrelsen och andra berörda på vilka grunder strandskyddet har upphävts i detaljplanen så ska de skäl som kommunen anser sig ha för upphävandet och den prövning som gjorts redovisas i planbeskrivningen.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 31 § och 33 § första stycket 4 plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Regleringen innebär att det blir tydligare hur kommunen gjort sina avvägningar i lämplighetsbedömningen.

I många fall lägger en del kommuner ihop en allmän beskrivning av planens huvuddrag med syftet med planen. Detta är inte avsikten med den nya regleringen, syftet ska tydligt stå för sig själv. Detta kan i vissa fall innebära lite förändrade arbetssätt för vissa planerare.

Lämplighetsbedömningen utifrån 2 kap PBL är sällan beskriven i planärenden och detta nya krav kan komma att uppfattas som en ny och betungande arbetsuppgift för kommunernas planavdelningar. Kravet i förvaltningslagens 32 § om motivering av beslut utifrån tillämplig lagstiftning har dock alltid gällt, planerarsverige har bara varit dåliga på att tillämpa det. En detaljplan ska prövas och motiveras på utifrån 2 kap. på samma sätt som ett beslut om bygglov eller förhandsbesked utom plan. Föreskriften anger nu hur detta ska redovisas.

Genom det uttryckliga kravet på redovisning av prövningar som gjorts enligt även andra lagstiftningar än PBL tydliggörs det exempelvis för alla berörda sakägare hur bedömningen enligt fastighetsbildningslagen, anläggningslagen eller ledningsrättslagen har gjorts och ger ett tydligt underlag vid en eventuell överprövning.

För att ge stöd till kommunerna att tillämpa bestämmelsen bedömer Boverket att det kommer behövas omfattande vägledning från myndighetens sida om vad kraven i 2 kap plan- och bygglagen innebär.

Remiss

Planeringsförutsättningar

3 § Kommunen ska i planbeskrivningen redovisa en sammanställning av de planeringsunderlag och utredningar som legat till grund för detaljplanens omfattning och utformning.

Kommunen ska även redovisa en sammanfattning av innehållet i dessa och vilka slutsatser som varit relevanta för detaljplanens utformning och omfattning.

Motiv

En stor del av planläggning är att sammanställa befintlig information, ta reda på vilken ny information som behövs och ta fram eller beställa den samt att dra slutsatser av informationen. Beroende på platsens och detaljplanens komplexitet kan denna information bestå av en stor mängd olika utredningar och planeringsunderlag. Att på ett tydligt sätt redovisa vilka underlag som legat till grund för de överväganden som gjorts i planeringen och lett till detaljplanens utformning ger bland annat länsstyrelsen en god inblick i hur planeringen gått till. Många gånger är värdering av olika underlag en viktig del i en tillsyns- eller överklagandeprocess.

Syftet med regleringen i föreskriften är att det på ett samlat sätt ska redovisas vilka underlag och utredningar som beslutet om detaljplan grundar sig på.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 33 § första stycket 1 plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Regleringen innebär att det blir tydligare vilka underlag som legat till grund för beslutet om detaljplan.

Boverket bedömer att det kommer behövas en hel del vägledning från myndighetens sida om hur planeringsunderlag kan tillämpas.

Motiv till detaljplanens reglering

4 § I planbeskrivningen ska kommunen redovisa motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Redovisningen ska göras utifrån detaljplanens syfte samt 2 kap. plan- och bygglagen (2010:900).

Kommunen ska i anslutning till motiveringen även ange lagstödet enligt 4 kap. plan- och bygglagen (2010:900) till regleringarna.

Motiv

För att kunna tolka de regleringar som finns i en detaljplan är det viktigt att förstå motiven till dem. Eftersom varje reglering ska ha stöd i detaljplanens syfte ställs krav på att stödet ska motiveras i planbeskrivningen. Detta för att vid kommande prövningar mot detaljplanen kunna bedöma om avvikelser är förenlig med detaljplanens syfte. Regleringen ska dock

Remiss

inte bara motiveras utifrån planens syfte utan även ange på vilket sätt de behövs för att uppfylla de krav som ställs i 2 kap. PBL.

Som nämnts i kommentaren till detaljplanens syfte är det inte meningen att syftet ska bli alltför omfattande och motivera varje liten detalj i detaljplanen. Föreskriften anger därför att syftet ska vara kortfattat uttryckt. Med det sagt så går det ändå att motivera en rad regleringar utifrån syftet, beroende på hur syftet är formulerat.

I föreskriften anges att det är de enskilda regleringarna i detaljplanen som ska motiveras. Anledningen till att föreskriften är uttryckt på detta sätt istället för att planbestämmelserna ska vara motiverade är att samma bestämmelseformulering kan finnas på flera platser i en detaljplan, men med olika motiv. Som exempel kan en placeringsbestämmelse om byggnaders avstånd till gata i en del av detaljplanen motiveras av trafiksäkerhetsskäl medan bestämmelsen i en annan del av planen handlar om att bevara ett viktigt gaturum.

I Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan rekommenderades att lagstöd för varje planbestämmelse skulle redovisas i legenden med planbestämmelser. Detta finns inte med som en reglering i Boverkets föreskrifter om detaljplan. Istället föreslås att kommunen ska redovisa lagstödet för detaljplanens olika regleringar i planbeskrivningen i samband med motiveringen. Detta för att det finns en logisk koppling, att all motivering och stöd för en reglering ska samlas på ett ställe, dvs i planbeskrivningen.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 33 § första stycket 2 och 4 plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Kravet på motivering av detaljplanens reglering kommer underlätta tolkningen av detaljplanen vid efterkommande prövning. Eftersom det inte är ett arbetssätt som tillämpas i alla kommuner idag så kan det för många uppfattas som ett nytt arbetsmoment som kan tänkas ta mer tid under detaljplaneprocessen.

Detaljplanens genomförande

5 § Om det inom detaljplanen finns allmän plats ska det av planbeskrivningen framgå vilka rättigheter och skyldigheter som följer av huvudmannaskapet. Det som kommunen ska redovisas är:

1. mark- och utrymmesförvärv som måste ske för att genomföra detaljplanen,
2. mark och utrymme som huvudmannen är skyldig att lösa in,
3. mark och utrymme som staten är skyldig att lösa in,

Remiss

4. mark och utrymme som huvudmannen får lösa in, och
5. rättigheter som kommunen får lösa in.

Motiv

Syftet med regleringen är att tydliggöra var detaljplanens olika regleringar innebär angående markförvärv och inlösen av rättigheter. Om det exempelvis är kommunen som är huvudman för de allmänna platserna ska det framgå vilken mark som idag är privatägd och som kommunen kommer att lösa in för att genomföra de allmänna platserna.

Föreskriften reglerar inte vilken nivå denna redovisningen ska ske på utan detta får avgöras i det enskilda fallet. Det kan i många fall vara olämpligt att ange precis hur många kvadratmeter som ska överföras eftersom detta bestäms exakt först då detaljplanen genomförs. Däremot bör det alltid som lägsta nivå anges att till exempel den östra delen på fastigheten X som planeras för gata kommer att lösas in av kommunen.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 33 § första stycket 3 och tredje stycket plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Genom att de fastighetsrättsliga åtgärderna presenteras i planbeskrivningen blir det tydligt hur detaljplanen är tänkt att genomföras och vilka konsekvenser detta får för berörda fastighetsägare och rättighetsinnehavare.

6 § Om kommunen i detaljplanen bestämmer markreservat för allmänna ändamål eller gemensamhetsanläggningar ska kommunen i planbeskrivningen redovisa möjligheterna till markåtkomst.

Motiv

Syftet med regleringen är att tydliggöra hur markåtkomst och rättighetsupplåtelse för dessa ledningar och anläggningar är tänkt att ske. Till exempel vilka rättigheter som är tänkta att genomföras som servitut, ledningsrätt, gemensamhetsanläggning eller genom avtal.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 33 § första stycket 3 och tredje stycket plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Genom att de fastighetsrättsliga åtgärderna presenteras i planbeskrivningen blir det tydligt hur detaljplanen är tänkt att genomföras både för berörda sakägare och för lantmäterimyndigheten som särskilt ska se till dessa frågor under planprocessen och även i många fall genomföra dem.

Remiss

7 § Om detaljplanen innehåller fastighetsindelningsbestämmelser som innebär att fastighetsindelningen ska ändras ska kommunen i planbeskrivningen redovisa på vilket sätt detta är avsett att genomföras och vem som ska stå för kostnaderna.

Motiv

Syftet med regleringen är att tydliggöra vilka förändringar i fastighetsindelningen som genomförandet av fastighetsindelningsbestämmelserna medför. Det syftar även till att visa för berörda parter vilka skyldigheter och rättigheter som regleringen innebär för dem och att det kan leda till kostnader.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 33 § första stycket 3 och tredje stycket plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Genom att de fastighetsrättsliga åtgärderna presenteras i planbeskrivningen blir det tydligt för berörda sakägare vad regleringen och plangenomförandet medför och hur det ska gå till.

8 § Om detaljplanens innehåller fastighetsindelningsbestämmelser om att gemensamhetsanläggningar eller rättigheter ska bildas, ändras eller upphöra att gälla ska kommunen i planbeskrivningen redovisa på vilket sätt detta är avsett att genomföras och vem som ska stå för kostnaderna.

Motiv

Syftet med regleringen är att tydliggöra vilka förändringar angående rättigheter som genomförandet av fastighetsindelningsbestämmelserna medför. Det syftar även till att visa för berörda parter vilka skyldigheter och rättigheter som regleringen innebär för dem och att det kan leda till kostnader.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 33 § första stycket 3 och tredje stycket plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Genom att de fastighetsrättsliga åtgärderna presenteras i planbeskrivningen blir det tydligt för berörda sakägare vad regleringen och plangenomförandet medför och hur det ska gå till.

9 § I planbeskrivningen ska kommunen redovisa vem som ska ansvara för:

1. utbyggnad och drift av allmänna platser, och
2. utbyggnad och drift av vatten- och avloppsanläggningar.

Allmänt råd

Om särskild standard eller utformning av en teknisk anläggning på en allmän plats med kommunalt huvudmannaskap krävs för att

Remiss

tillgodose de behov eller uppfylla de krav som ställs på anläggningen bör detta redovisas.

En tidplan för när och i vilken ordning detaljplanen är avsedd att genomföras bör redovisas.

Motiv

Syftet med regleringen är att tydliggöra vem som ska ansvara för att bygga ut allmänna platser och annan infrastruktur och hur den ska förvaltas.

Det ska till exempel anges om utbyggnaden ska göras av kommunen, de enskilda fastighetsägarna eller av en exploatör med stöd av ett exploateringsavtal. Likaså om förvaltningen kommer att ske av kommunen eller de enskilda fastighetsägarna.

Då det gäller enskilda anläggningar och allmänna platser med enskilt huvudmannaskap syftar inte regleringen till att någon enskild person ska anges. Detta eftersom det ofta inte är känt vid detaljplanens antagande vem som kommer att vara fastighetsägare vid genomförandet. Det ska dock framgå att det till exempel är de blivande fastighetsägarna inom området som kommer att bli ansvariga.

Syftet med det allmänna rådet är att kommunen, vid kommunalt huvudmannaskap, ska klargöra när man avser att frångå ”ortens sed” gällande allmänna platser och därmed tydliggöra kostnader som genomförandet av den allmänna platsen kan innebära. Det allmänna rådet rekommenderar att även en tidplan för utbyggnaden redovisas. Detta eftersom det är lämpligt att redovisa information som påverkar genomförandetakten på exploateringen.

Lagstödet för denna paragraf och detta allmänna råd är 4 kap. 33 § första stycket 3 och tredje stycket plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Genom denna redovisning blir det tydligt hur detaljplanen är tänkt att genomföras och vilket ansvar olika parter har.

10 § Kommunen ska i planbeskrivningen redovisa en ekonomisk bedömning över vad genomförandet av detaljplanen kan antas innebära. Även den kostnadsfördelning och det betalningsansvar som kan uppkomma för olika parter som berörs ska redovisas.

Motiv

Syftet med regleringen är att tydliggöra vilka kostnader som genomförandet av detaljplanen kan innebära. Här är det viktigt att visa vilka kostnader som kan uppkomma även om det exakta beloppet inte är känt. Det ska

Remiss

till exempel framgå om genomförandet kommer att innebära kostnader för att lösa in mark eller rättigheter även om det inte är möjligt att ange vid planläggningen vilken summa det handlar om.

Regleringen syftar inte till att kostnadsbedömningen ska vara orimligt omfattade och detaljerad eller göras på ett sätt så att uppskattade kostnader uppfattas som faktiskt kostnader eller som föregår en upphandling. Faktiska kostnadsuppgifter för åtgärder som kommer att genomföras långt fram i tiden eller som ska avgöras av annan myndighet kan vara olämpligt att ange. Däremot behövs den ekonomiska redovisningen vara tillräckligt omfattande så att planbeskrivningen blir ett relevant underlag för beslut om detaljplanen.

Det är även viktigt att klargöra vem som ska stå för kostnaderna. Då det gäller att ange vem som ska stå för kostnaderna och det inte är kommunen, syftar inte regleringen till att någon enskild person ska anges. Detta eftersom det ofta inte är känt vid detaljplanens antagande vem som kommer att vara sakägare vid genomförandet. Det ska dock framgå att det till exempel är de blivande fastighetsägarna inom området som kommer att bli ansvariga för kostnaderna för utbyggnaden av olika anläggningar.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 33 § första stycket 3 och tredje stycket plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Genom denna redovisning blir det tydligt vilka kostnader som uppstår genom genomförandet av detaljplanen och vem som kommer att stå för dem.

11 § Kommunen ska i planbeskrivningen redovisa om kommunen avser att ta ut planavgift i samband med bygglov.

Motiv

Syftet med regleringen är att tydliggöra vilka kostnader för detaljplanen som kan uppkomma i samband med bygglovet.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 33 § första stycket 3 och tredje stycket plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Genom denna redovisning blir det tydligt vilka kostnader som uppstår för detaljplanen i samband med bygglovet samt hur planen finansieras.

12 § Om kommunen bedömer att detaljplanen kan antas innebära en skada så att en fastighetsägare eller rättighetshavare kan ha rätt till ersättning eller inlösen av fastighet ska detta redovisas i planbeskrivningen.

Remiss

Motiv

Syftet med regleringen är att tydliggöra vilken rätt till ersättning eller inlösen som uppkommer genom detaljplanens antagande.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 33 § första stycket 3 och tredje stycket plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Genom denna redovisning blir det tydligt för berörda sakägare vad genomförandet av detaljplanen medför när det gäller rätten till ersättning eller inlösen.

Ärendeinformation

13 § Informationen i 3 kap. 5 § första stycket 1–6 ska framgå i planbeskrivningen.

Motiv

Syftet med regleringen är att den information om ärendet som ska finnas digitalt kopplad till planområdet även ska kunna läsas samlat.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 31 plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Kommunerna måste säkerställa att de analoga och digitala uppgifterna om ärendet stämmer överens genom att ha rutiner och verktyg för detta.

Ändring av detaljplan

14 § Vid beslut om ändring av detaljplan ska kommunen uppdatera planbeskrivningen med en beskrivning av ändringen.

Av denna ska det framgå:

1. avsikten med ändringen,
2. varför ändring istället för ny eller upphävande,
3. vad som ändras,
4. konsekvenser av ändringen, och
5. hur de aspekter och förutsättningar som kommunen enligt 2 kap. plan- och bygglagen (2010:900) ska ta hänsyn till har hanterats gällande ändringen.

Vid ändring av detaljplan som är upprättad enligt Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 20xx:xx) ska även informationen i 3 kap. 5 § andra stycket 1–4 framgå i planbeskrivningen.

Motiv

Vid ändring av detaljplan behöver inte någon ny planbeskrivning tas fram utan kommunen ska istället uppdatera den ursprungliga planbeskrivningen med en beskrivning av ändringen. För att det ska vara tydligt vad ändringen avser regleras innehållet i planbeskrivningen vid ändring av

Remiss

detaljplan. Hur kommunen väljer att göra ”uppdateringen” av planbeskrivningen är inte reglerat, utan det är upp till kommunen att avgöra vad som är bäst i förhållande till de ursprungliga planhandlingarna.

Kommunen ska i planbeskrivningen så tydligt som möjligt redovisa varför detaljplanen ändras, det vill säga avsikten med ändringen. Avsikten ska inte ersätta eller förväxlas med planens syfte. Planens syfte fortsätter att gälla efter ändringen och avsikten med ändringen måste stämma överens med detta syfte.

Kommunen ska redogöra för varför ändring av detaljplan valts istället för att ta fram en ny plan. Möjligheterna att tillämpa ändring av detaljplan är tämligen begränsade, ändå är en ganska stor andel av alla planärenden just ändringar. Regleringen innebär att kommunerna måste motivera på vilket sätt ändring av detaljplan är tillämpbart.

Kommunen ska redovisa vad som ändras, till exempel inom vilket område ändringen görs och vad den innebär. Exempelvis kan varje ny eller ändrad bestämmelse redovisas var för sig och för varje bestämmelse beskrivs vad den innebär och hur den kompletterar eller skiljer sig från tidigare bestämmelser inom det aktuella området. Även konsekvenserna av ändringen ska redogöras, som exempelvis ekonomiska eller fastighetsmässiga konsekvenser för enskilda. Det ska tydligt framgå vilka fastigheter som påverkas av ändringen och på vilket sätt.

Precis som vid en ny plan införs ett krav på att kommunen ska redovisa hur de aspekter och förutsättningar som kommunen enligt 2 kap. plan- och bygglagen ska ta hänsyn till vid planläggning har hanterats gällande ändringen. Om några förutsättningar tillkommit eller förändrats jämfört med när den ursprungliga planen togs fram är det lämpligt att dessa redovisas liksom hur kommunen tänker förhålla sig till dem. Det skulle till exempel kunna handla om ökade trafikmängder eller ny kunskap om översvämningsrisker.

Lagstödet för denna paragraf är 4 kap. 31 och 33 § första stycket 4 plan- och bygglagen (2010:900).

Konsekvenser

Genom en tydlig beskrivning av ändringen av detaljplanen underlättas genomförande och tolkning av planen för beslutsfattare, bygglovhandläggare och andra.

Remiss

3 Kap. Digital funktionalitet

1§ Planbeskrivningens information ska kunna återges i sin beslutade form.

Motiv

I paragrafen regleras att den digitala informationen ska kunna återges i den form den beslutades. Det innebär att den digitala informationen ska kunna återges i den läsordning som den var sorterad när detaljplanen med planbeskrivningen beslutades. Orsaken är att underlätta en framtida digital hantering av förvaltningsbeslutets arkivering.

Lagstödet för denna paragraf är 2 kap. 5 a § plan- och byggförordningen (2011:338).

Konsekvenser

Kommunerna behöver säkerställa tillgång till en programvara som är kapabel att skapa den information som krävs för att efterleva denna författning genom upphandling eller egen utveckling av programvara. De närmare konsekvenserna redovisas i den allmänna konsekvensbeskrivningen för berörda aktörer.

2 § I bilagan till denna författning anges hur teman ska benämnas, indelas och identifieras.

All information i planbeskrivningen ska inordnas under de teman och huvudområden som anges i bilagan.

I de fall planbeskrivningen innehåller information som handlar om någon av de kategorier som tas upp i bilagan ska informationen indelas efter dessa.

Motiv

Paragrafen säkerställer digital funktionalitet genom att all digital information i planbeskrivningar struktureras enligt en gemensam övergripande struktur. Det möjliggör som exempel att informationen kan sökas ut baserat på denna struktur från en eller flera detaljplaner samtidigt.

Lagstödet för denna paragraf är 2 kap. 5 a § plan- och byggförordningen (2011:338).

Konsekvenser

Kommunerna behöver säkerställa tillgång till en programvara som är kapabel att skapa den information som krävs för att efterleva kraven antingen genom upphandling eller egen utveckling av programvara. Strukturering av den digitala informationen förväntas ske vid författandet av planen med hjälp av funktionalitet i den programvara som används. Arbetsmetodiken vid författandet av planbeskrivningen kommer att

Remiss

förändras vilket under införandefasen förväntas innebär en marginellt högre tidsåtgång. Förändringen förväntas kunna ge tids och kvalitetsvinster vid genomförande av detaljplanen. Planbeskrivningens innehåll eller de avvägningar som måste göras vid framtagandet av en detaljplan påverkas inte. De närmare konsekvenserna redovisas i den allmänna konsekvensbeskrivningen för berörda aktörer.

3 § Informationen ska vara lägesbestämd utifrån:
1. planområde,
2. ett eller flera bestämmelseområden, eller
3. annan punkt, linje, yta eller volym inom planområdet.

Motiv

Syftet med regleringen är att informationen ska vara lägesbestämd för att vara sökbar och användbar i olika typer av tjänster. Den digitala informationen ska vara lägesbestämd genom att kopplas till den geografiskt lokaliserad geometri inom planområdet som informationen beskriver eller refererar till.

Lagstödet för denna paragraf är 2 kap. 5 a § plan- och byggförordningen (2011:338).

Konsekvens

Kommunerna behöver säkerställa tillgång till en programvara som är kapabel att skapa den information som krävs för att efterleva kraven antingen genom upphandling eller egen utveckling av programvara. Strukturering av den digitala informationen förväntas ske vid författandet av planen med hjälp av funktionalitet i den programvara som används. Arbetsmetodiken vid författandet av planbeskrivningen kommer att förändras vilket under införandefasen förväntas innebär en marginellt högre tidsåtgång. Förändringen förväntas kunna ge tids och kvalitetsvinster vid genomförande av detaljplanen. Planbeskrivningens innehåll eller de avvägningar som måste göras vid framtagandet av en detaljplan påverkas inte. De närmare konsekvenserna redovisas i den allmänna konsekvensbeskrivningen för berörda aktörer.

4 § Planbeskrivningen ska som helhet vara kopplad till planområdet.

Information i planbeskrivningen som rör hela planområdet eller områden utanför detaljplan ska digitalt kopplas till planområdet.

Information i planbeskrivningen om motiv till reglering i detaljplan enlig 2 kap. 4 § ska digitalt kopplas till det bestämmelseområde som regleringen gäller.

Allmänt råd
Information i planbeskrivningen som berör ett eller flera bestämmelseområden bör digitalt kopplas till detta område.

Remiss

Information i planbeskrivningen som berör en viss punkt, linje, yta eller volym i detaljplanen som inte är ett bestämmelseområde bör digitalt kopplas till detta område.

Motiv

För att möjliggöra att all information som berör detaljplanen oavsett lokalisering ska vara sökbar tillsammans med detaljplanen måste denna vara kopplad till planområdet.

I paragrafen regleras även att motiven till regleringarna i detaljplanen ska kopplas till den bestämmelsegeometri i detaljplanen som regleringen avser. En sådan koppling gör motivet sökbart tillsammans med regleringen och det geografiska utrymme regleringen avser.

Syftet med det allmänna rådet är att annan information som inte behöver vara kopplad enligt föreskriften ändå bör kopplas till den geometri eller plats den beskriver för att erhålla ytterligare digital funktionitet.

Lagstödet för denna paragraf är 2 kap. 5 a § plan- och byggförordningen (2011:338).

Konsekvenser

Kommunerna behöver säkerställa tillgång till en programvara som är kapabel att skapa den information som krävs för att efterleva kraven antingen genom upphandling eller egen utveckling av programvara. Strukturingen av den digitala informationen förväntas ske vid författandet av planen med hjälp av funktionalitet i den programvara som används. Arbetsmetodiken vid författandet av planbeskrivningen kommer att förändras vilket under införandefasen förväntas innebär en marginellt högre genomförande av detaljplanen. Planbeskrivningens innehåll eller de avvägningar som måste göras vid framtagandet av en detaljplan påverkas inte. De närmare konsekvenserna redovisas i den allmänna konsekvensbeskrivningen för berörda aktörer.

För att kunna följa rådet behöver programvaran ha funktionalitet för att lägesbestämma information utöver det som följer av föreskriften.

5 § Följande information (ärendeinformation) ska digitalt kopplas till planområdet:

1. kommunens namn,
2. detaljplanens namn,
3. kommunens diarienummer för detaljplanen,
4. hänvisning till beslutsprotokollet,
5. vilket datum detaljplanen är påbörjad, och
6. vilket datum detaljplanen fick laga kraft.

Remiss

Vid ändring av detaljplan som är upprättad enligt Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 20xx:xx) ska även följande information digitalt kopplas till planområdet:

1. kommunens diarienummer för ändringen av detaljplanen,
2. hänvisning till beslutsprotokollet,
3. när ändringen påbörjades, och
4. när ändringen fick laga kraft.

Motiv

Syftet med regleringen är att koppla ihop informationsmängderna i planbeskrivningen och detaljplanen. Ärendeinformationen hämtas från den digitala detaljplaneinformationen. Syftet är även att ärendeinformationen enklare ska kunna redovisas i klartext i planbeskrivningen för att underlätta för läsaren.

Lagstödet för denna paragraf är 2 kap. 5 a § plan- och byggförordningen (2011:338).

Konsekvens

Programvaran måste ha en koppling mellan planbeskrivningen och detaljplanen. En sådan koppling medverkar till att informationen blir den samma i båda informationsmängderna.

6 § Vid ändring av detaljplan som inte har upprättats enligt Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 20xx:xx) gäller inte kraven i 1–5 §§.

Motiv

Det som anges i 1–5 §§ är inte tillämpbart på äldre planbeskrivningar som är författade med en annan metodik och i övervägande del är att betrakta som analoga. En stor andel av dessa planbeskrivningar följer inte vad som idag innehållsmässigt förväntas av en planbeskrivning. En digitalisering av dessa hade därmed inte fyllt syftet då informationen som ska sorteras i många fall inte finns.

Lagstödet för denna paragraf är 2 kap. 5 a § plan- och byggförordningen (2011:338).

Konsekvens

Planbeskrivningar till ändringar av detaljplaner som inte upprättats enligt denna författning kommer inte att få den digitala funktionalitet som eftersträvas. Omfattande digitaliseringsarbete av äldre planbeskrivningar som ändå inte hade fått önskad funktionalitet kan undvikas.

Remiss

Bilaga för digital indelning av planbeskrivningen i teman, huvudområden och kategorier

Teman som ska anges	Huvudområden som ska anges	Kategorier som ska anges	UUID
Detaljplanens syfte			
Beskrivning av detaljplanen			
	Hela detaljplan		
		Genomförandetid	
	Allmän plats		
		Huvudmannaskap	
	Kvartersmark		
	Vattenområde		
	Befintligt		
	Annat		
Motiv till detaljplanens regleringar			
	Motiv till reglering		
Genomförandefrågor			
	Mark- och utrymmesförvärv		
		Skyldighet inlösen, huvudman	
		Skyldighet inlösen, stat	
		Rätt till inlösen, huvudman	
		Rätt till inlösen av rättighet, kommun	
	Fastighetsrättsliga frågor		
		Fastighetsindelningsbestämmelser	
		Förändrad fastighetsindelning	
		Rättigheter	
	Tekniska frågor		
		Tekniska åtgärder	
		Utbyggnad allmän plats	
		Drift allmän plats	
		Utbyggnad vatten och avlopp	
		Drift vatten och avlopp	
	Ekonomiska frågor		
		Planekonomi	
		Planavgift	
		Ersättning	
		Inlösen	
	Organisatoriska frågor		
		Exploateringsavtal	
	Skyddsbestämmelser		

Remiss

		Ersättningsanspråk	
		Rivningsförbud	
		Bevarandekrav	
	Annat		
Konsekvenser			
	Konsekvenser vid genomförande av planen		
		Fastigheter och rättigheter	
		Miljö	
		Närmiljö	
		Miljökvalitetsnormer	
		Hälsa och säkerhet	
		Sociala	
		Jämlikhet	
		Mellankommunalt	
		Strandskydd	
		Riksintresse	
	Konsekvenser som avgör utformningen av planen		
		Fastigheter och rättigheter	
		Miljö	
		Närmiljö	
		Miljökvalitetsnormer	
		Hälsa och säkerhet	
		Sociala	
		Jämlikhet	
		Mellankommunalt	
		Strandskydd	
		Riksintresse	
	Annat		
Planerings-förutsättningar			
	Kommunala		
		Översiktsplan	
	Regionala		
	Riksintressen		
		Yrkesfiske	
		Rennäring	
		Friluftsliv	
		Naturvård	
		Kulturmiljövård	
		Värdefulla ämnen och material	
		Energidistribution	
		Energiproduktion	
		Vattenförsörjning	

Remiss

		Avfallshantering	
		Kommunikationer	
		Anläggningar för industriell produktion	
		Slutförvaring kärnbränsle och -avfall	
		Totalförsvar	
		Rörligt friluftsliv	
		Obruten kust	
		Högexploaterad kust	
		Obrutet fjäll	
		Skyddade vattendrag	
		Nationalstadspark	
	Natura 2000		
	Miljökvalitetsnormer		
		Luft	
		Vatten	
		Buller	
	Mellankommunala intressen		
	Strandskydd		
	Hälsa och säkerhet		
	Risk för olyckor, översvämning eller erosion		
	Geotekniska förhållanden		
	Hydrologiska förhållanden		
	Fornlämningar		
	Landskapsbildskydd		
	Stadsbild		
	Pågående markanvändning		
	Markägoförhållanden		
	Teknisk försörjning		
	Offentlig service		
	Kommersiell service		
	Samhällsskydd		
	Parkering		
	Friyta		
	Trygghet		
	Omgivningsbuller		
	Strategisk miljöbedömning		
	Miljökonsekvensbeskrivning		
	Annat		
Planeringsunderlag			
	Kommunala		
		Grundkarta	
		Översiktsplan	
		Strategisk miljöbedömning	

Remiss

		Miljökonsekvens-beskrivning	
	Utredningar		
		Dagsljus och skugga	
		Dagvattenutredning	
		Handelsutredning	
		Naturinventering	
		Geoteknisk utredning	
		Markmiljöutredning	
		Bullerutredning	
		Förprojektering	
		Riskutredning	
		Trafikutredning	
		Barnkonsekvensanalys	
		Andra utredningar	
	Regionala		
	Annat		

Motiv

Bilagan skapar ramverket till den struktur som behövs för att möjliggöra den digitala funktionalitet som föreskriften eftersträvar. Strukturen bygger på en hierarkisk ordning med teman i toppen, huvudområden i mitten och kategorier som den finmaskigaste sorteringen. Ämnena under respektive kolumn kan användas av den kommun som så önskar för rubriksättning i planbeskrivningen. Avsikten är dock att kommunen eller planförfattaren själv väljer hur de vill rubriksätta och sortera informationen i planbeskrivningen förutsatt att de anger informationen enligt bilagan. Med andra ord behöver den indelning som återges i bilagan inte vara synlig för läsaren vid läsning av planbeskrivningen i sin helhet. Den avsedda funktionen med nyckelorden i bilagan är endast att planbeskrivningens information ska kunna utsökas och sorteras utifrån dessa.

Temana avser att utgöra en heltäckande lista på de delar som ska ingå i planbeskrivningen. All information i planbeskrivningen ska indelas under ett av dessa teman.

Huvudområdena är en lista på övergripande sakfrågor som avhandlas i planbeskrivningen. Ett textavsnitt, en bild eller informationsmängd som ingår i planbeskrivningen kan förses med flera huvudområden om de innehåller information om flera olika övergripande sakfrågor. Om informationen i planbeskrivningen inte kan insorteras under något av de fördefinierade huvudområdena ska det istället insorteras som ”annat”.

Kategorier enligt bilagan utgörs av specifika sakfrågor som avhandlas i planbeskrivningen. När det finns information som tillhör någon av de

Remiss

ämnen som finns i bilagans tabell ska denna insorteras till det ämnet. De kategorier som har listats är i huvudsak sådant som är viktigt då det berör länsstyrelsens ingripandegrunder, enskildas rättighet till ersättning och frågor som är viktiga för genomförandet av detaljplanen. Listan är icke uttömmande och det går därför att ange kategorier som inte finns i tabellen. Den information som inte tillhör någon av de namngivna kategorierna i bilagan behöver däremot inte förses med en kategori.

Delar av de nyckelord som finns i kolumnen för kategorier är avsedd att ytterligare förstärkas med värdelistor. Ett exempel är miljökvalitetsnormerna som är angivna med nyckelorden luft, vatten och buller. När planförfattaren väljer exempelvis luft som kategori ges ytterligare ett val där de miljökvalitetsnormer gällande luft (utomhusluft, kvävedioxid, kväveoxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar, ozon) som berörs av beskrivningen kan selekteras.

Lagstödet för bilagan är 2 kap. 5 a § plan- och byggförordningen (2011:338).

Konsekvenser

Konsekvenserna beskrivs i författningskommentarerna till 2 kap.

Remiss

Bilaga 1 Företag som påverkas

Tabell 1 visar i vilka branscher företag som påverkas av de nya eller ändrade föreskrifterna är verksamma i samt antal företag efter storlek.

Tabell 1: Antal företag och storlek på företagen

SNI-kod[1)]	Antal anställda	Antal företag
41.1 Utvecklare av byggprojekt	0 anställda	340
	1-4 anställda	102
	5-9 anställda	8
	10-19 anställda	5
	20-49 anställda	3
	50-99 anställda	2
	100-199 anställda	1
	200-499 anställda	0
	500+ anställda	0
41.2 Entreprenörer för bostadshus och andra byggnader	0 anställda	13 408
	1-4 anställda	7 871
	5-9 anställda	1 571
	10-19 anställda	822
	20-49 anställda	467
	50-99 anställda	130
	100-199 anställda	40
	200-499 anställda	16
	500+ anställda	7
	0 anställda	503

Remiss

SNI-kod[1)]	Antal anställda	Antal företag
42.1 Anläggningsentreprenörer för vägar och järnvägar	1-4 anställda	340
	5-9 anställda	56
	10-19 anställda	46
	20-49 anställda	36
	50-99 anställda	15
	100-199 anställda	4
	200-499 anställda	3
	500+ anställda	7
42.2 Anläggningsentreprenörer för allmännyttiga projekt	0 anställda	728
	1-4 anställda	381
	5-9 anställda	85
	10-19 anställda	57
	20-49 anställda	35
	50-99 anställda	7
	100-199 anställda	5
	200-499 anställda	3
	500+ anställda	1
42.9 Andra anläggningsentreprenörer	0 anställda	375
	1-4 anställda	146
	5-9 anställda	27
	10-19 anställda	16
	20-49 anställda	12
	50-99 anställda	3
	100-199 anställda	0
	200-499 anställda	0
	500+ anställda	0
	0 anställda	8 755

Remiss

SNI-kod[1)]	Antal anställda	Antal företag
43.1 Rivningsfirmor, firmor för mark- och grundarbeten	1-4 anställda	4 622
	5-9 anställda	922
	10-19 anställda	515
	20-49 anställda	278
	50-99 anställda	56
	100-199 anställda	11
	200-499 anställda	2
	500+ anställda	0
43.2 Elinstallationsfirmor, vvs-firmor och andra bygginstallationsfirmor	0 anställda	9 474
	1-4 anställda	7 526
	5-9 anställda	1 830
	10-19 anställda	1 060
	20-49 anställda	554
	50-99 anställda	100
	100-199 anställda	37
	200-499 anställda	11
	500+ anställda	13
43.3 Firmor för slutbehandling av byggnader	0 anställda	18 580
	1-4 anställda	9 409
	5-9 anställda	1 668
	10-19 anställda	785
	20-49 anställda	378
	50-99 anställda	68
	100-199 anställda	15
	200-499 anställda	4
	500+ anställda	1
	0 anställda	6 240

Remiss

SNI-kod[1)]	Antal anställda	Antal företag
43.9 Andra specialiserade bygg- och anläggningsentreprenörer	1-4 anställda	3 351
	5-9 anställda	939
	10-19 anställda	527
	20-49 anställda	266
	50-99 anställda	46
	100-199 anställda	20
	200-499 anställda	2
	500+ anställda	0
71.1 Arkitektkontor och tekniska konsultbyråer o.d.	0 anställda	23 062
	1-4 anställda	12 454
	5-9 anställda	1 075
	10-19 anställda	648
	20-49 anställda	363
	50-99 anställda	108
	100-199 anställda	58
	200-499 anställda	20
	500+ anställda	23

Källa: SCB, Statistikdatabasen.

[1)] Branschindelning enligt Standard för svensk näringsgrensindelning (SNI 2007).

Remiss

Remiss

Remiss



Boverket

Myndigheten för samhällsplanering, byggande och boende

Box 534, 371 23 Karlskrona
Telefon: 0455-35 30 00
Webbplats: www.boverket.se

Boverket
Myndigheten för samhällsplanering, byggande och boende

Datum
2020-04-23

3.2.1

Diarienummer
6352/2018

Sändlista: Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning

Adtollo AB

Ale kommun

Alingsås kommun

Alvesta kommun

Aneby kommun

Arboga kommun

Arjeplogs kommun

Arkitektprogrammet Umeå universitet

Arkitektur och teknik Chalmers Tekniska Högskola

Arkitektutbildning KTH

Arkitektutbildning Lunds universitet

Arvidsjaurs kommun

Arvika kommun

Askersunds kommun

Avdelningen för fastighetsvetenskap, KTH

Avesta kommun

Bengtsfors kommun

Bentley Systems Sweden AB

Bergs kommun

Bjurholms kommun

Bjuvs kommun

Bodens kommun

Bollebygds kommun

Bollnäs kommun

Borgholms kommun

Borlänge kommun

Borås stad

Bostadsrätterna

Botkyrka kommun

Boxholms kommun

Brandskyddsföreningen Sverige

Bromölla kommun

Bräcke kommun

Burlövs kommun

Byggherrarna

Båstads kommun

Civilingenjörsutbildning i lantmäteri, Lunds universitet

Dals-Eds kommun

Danderyds kommun

Degerfors kommun

Digpro Solutions AB

Dorotea kommun

Eda kommun

Ekerö kommun

Eksjö kommun

Emmaboda kommun

Enköpings kommun

Eskilstuna kommun

Eslövs kommun

Essunga kommun

Fagersta kommun

Falkenbergs kommun

Falköpings kommun

Falu kommun

Fastighetsägarna Sverige AB

Filipstads kommun

Finspångs kommun

Flens kommun

Forshaga kommun

Fortifikationsverket

Fysisk planering, Blekinge Tekniska Högskola

Färgelanda kommun

Föreningen Sveriges Bygglovsgranskare och Byggnadsnämndssekreterare, FSBS

Föreningen Sveriges Byggnadsinspektörer, FSB

Föreningen Sveriges Stadsbyggare

Försvarsmakten

Gagnefs kommun

Geoforum

Gislaveds kommun

Gnesta kommun

Gnosjö kommun

Grums kommun

Grästorps kommun

Gullspångs kommun

Gällivare kommun

Gävle kommun

Göteborgs stad

Götene kommun

Habo kommun

Hagfors kommun

Hallsbergs kommun

Hallstahammars kommun
Halmstads kommun
Hammarö kommun
Handikappförbunden
Haninge kommun
Haparanda stad
Havs- och vattenmyndigheten, HaV
Heby kommun
Hedemora kommun
Helsingborgs stad
Herrljunga kommun
Hjo kommun
Hofors kommun
HSB Riksförbundet
Huddinge kommun
Hudiksvalls kommun
Hultsfreds kommun
Hylte kommun
Hyresgästföreningen Riksförbundet
Håbo kommun
Hällefors kommun
Härjedalens kommun
Härnösands kommun
Härryda kommun
Hässleholms kommun
Höganäs kommun
Högsby kommun
Hörby kommun
Höörs kommun
Institutionen för fastigheter och byggande, KTH
Jokkmokks kommun
Järfälla kommun
Jönköpings kommun
Kalix kommun
Kalmar kommun
Karlsborgs kommun
Karlshamns kommun
Karlskoga kommun
Karlskrona kommun
Karlstads kommun
Katrineholms kommun
Kils kommun
Kinda kommun
Kiruna kommun
Klippans kommun
Knivsta kommun
Kommerskollegium
Kramfors kommun
Kristianstads kommun
Kristinehamns kommun
Krokoms kommun
Kumla kommun
Kungsbacka kommun

Kungsörs kommun

Kungälvs kommun

Kävlinge kommun

Köpings kommun

Laholms kommun

Landskapsarkitektprogrammet Alnarp

Landskrona stad

Lantmätarprogrammet, Högskolan Väst

Lantmäteriet, division fastighetsbildning

Lantmäteriet, division geodata

Lantmäteriprogrammet, Högskolan i Gävle

Laxå kommun

Lekebergs kommun

Leksands kommun

Lerums kommun

Lessebo kommun

Lidingö stad

Lidköpings kommun

Lilla Edets kommun

Lindesbergs kommun

Linköpings kommun

Ljungby kommun

Ljusdals kommun

Ljusnarsbergs kommun

Lomma kommun

Ludvika kommun

Luleå kommun

Lunds kommun

Lycksele kommun

Lysekils kommun

Länsstyrelsen Blekinge län

Länsstyrelsen Dalarnas län

Länsstyrelsen Gotlands län

Länsstyrelsen Gävleborg

Länsstyrelsen Hallands län

Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen i Kronobergs län

Länsstyrelsen Jämtlands län

Länsstyrelsen Kalmar län

Länsstyrelsen Norrbotten

Länsstyrelsen Skåne

Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsen Södermanlands län

Länsstyrelsen Uppsala län

Länsstyrelsen Värmland

Länsstyrelsen Västerbotten

Länsstyrelsen Västernorrland

Länsstyrelsen Västmanlands län

Länsstyrelsen Västra Götalands län

Länsstyrelsen Örebro län

Länsstyrelsen Östergötland

Malmö stad

Malung-Sälens kommun

Malå kommun

Mariestads kommun

Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt

Mark- och miljödomstolen vid Östersunds tingsrätt

Mark- och miljööverdomstolen

Markaryds kommun

Marks kommun

Melleruds kommun

Mjölby kommun

Mora kommun

Motala kommun

Mullsjö kommun

Munkedals kommun

Munkfors kommun

Myndigheten för delaktighet, MFD

Myndigheten för digital förvaltning

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB

Mölndals stad

Mönsterås kommun

Mörbylånga kommun

Nacka kommun

Naturvårdsverket

Nora kommun

Norbergs kommun

Norconsult Astando

Nordanstigs kommun

Nordmalings kommun

Norrköpings kommun

Norrtälje kommun

Norsjö kommun

Nybro kommun

Nykvarns kommun

Nyköpings kommun

Nynäshamns kommun

Näringslivets regelnämnd

Nässjö kommun

Ockelbo kommun

Olofströms kommun

Orsa kommun

Orust kommun

Osby kommun

Oskarshamns kommun

Ovanåkers kommun

Oxelösunds kommun

Pajala kommun

Partille kommun

Perstorps kommun

Piteå kommun

Ragunda kommun

Regelrådet

Region Gotland

Riksantikvarieämbetet

Riksbyggen

Rikstrafiken

Robertsfors kommun

Ronneby kommun

Rådhuset arkitekter

Rättviks kommun

Sala kommun

Salems kommun

Samhällsbyggnad, Luleå tekniska universitet

Samhällsplanerarprogrammet Umeå universitet

Samhällsplanerarprogrammet, Stockholms universitet

Sandvikens kommun

S-GROUPS Solutions AB

Sigtuna kommun

Simrishamns kommun

Svenska institutet för standarder, SIS (TK 501, TK 323)

Sjöbo kommun

Skara kommun

Skellefteå kommun

Skinnskattebergs kommun

Skurups kommun

Skövde kommun

SIP Smart Built Environment

Smedjebackens kommun

Sokigo AB

Sollefteå kommun

Sollentuna kommun

Solna stad

Sorsele kommun

Sotenäs kommun

Stadsbyggnad, stadsutveckling och planering, Malmö universitet

Staffanstorps kommun

Statens Fastighetsverk

Statens geotekniska institut

Stenungsunds kommun

Stockholms stad

Storfors kommun

Storumans kommun

Strängnäs kommun

Strömstads kommun

Strömsunds kommun

Studentbostadsföretagen

Sundbybergs stad

Sundsvalls kommun

Sunne kommun

Surahammars kommun

Svalövs kommun

Svedala kommun

Svenljunga kommun

Svenska kraftnät

Svensk byggtjänst

Svensk Handel

Sveriges allmännytta

Sveriges Arkitekter

Sveriges geologiska undersökningar

Sveriges ingenjörer

Sveriges kommuner och regioner

Sveriges planerares riksförbund

Sveriges Väg- och vattenbyggares förening, SVR

Symetri AB

Säffle kommun

Säters kommun

Sävsjö kommun

Söderhamns kommun

Söderköpings kommun

Södertälje kommun

Sölvesborgs kommun

Tanums kommun

Tibro kommun

Tidaholms kommun

Tierps kommun

Timrå kommun

Tingsryds kommun

Tjörns kommun

T-Kartor Group AB

Tomelilla kommun

Torsby kommun

Torsås kommun

Trafikverket

Tranemo kommun

Transportstyrelsen

Tranås kommun

Trelleborgs kommun

Trimble Solutions Sweden AB

Trollhättans stad

Trosa kommun

Tyresö kommun

Täby kommun

Töreboda kommun

Uddevalla kommun

Ulricehamns kommun

Umeå kommun

Upplands Väsby kommun

Upplands-Bro kommun

Uppsala kommun

Uppvidinge kommun

Urban minds

Vadstena kommun

Vaggeryds kommun

Valdemarsviks kommun

Vallentuna kommun

Vansbro kommun

Vara kommun

Varbergs kommun
Vaxholms stad
Vellinge kommun
Vetlanda kommun
Vilhelmina kommun
Villaägarnas Riksförbund
Vimmerby kommun
Vindelns kommun
Vingåkers kommun
Vårgårda kommun
Vänersborgs kommun
Vännäs kommun
Värmdö kommun
Värnamo kommun
Västerviks kommun
Västerås stad
Växjö kommun
WSP Stadsplanering
Ydre kommun
Ystads kommun
Åmåls kommun
Ånge kommun
Åre kommun
Årjängs kommun
Åsele kommun
Åstorps kommun
Åtvidabergs kommun
Älmhults kommun
Älvdalens kommun
Älvkarleby kommun
Älvsbyns kommun
Ängelholms kommun
Öckerö kommun
Ödeshögs kommun
Örebro kommun
Örkelljunga kommun
Örnsköldsviks kommun
Östersunds kommun
Österåkers kommun
Östhammars kommun
Östra Göinge kommun
Överkalix kommun
Övertorneå kommun

KSAU § 96 Dnr KS 2020/121
Yttrande remiss avseende Hållbara resor i Västra Götaland, Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 (KTN 2019-00023)

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att lämna remissvar enligt tjänsteskrivelse daterad 19 maj 2020 till Fyrbodal kommunalförbund gällande förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025.

Yttrandet innebär i korthet;
- Färgelanda kommun ser positivt på den omarbetade målstrukturen som känns tydligare med de tre målområdena man tagit fram.
- Tydligt att man under miljömålen redogör för att det är något som alla ska bidra med och att det inte enbart ligger på kollektivtrafiken. Däremot bör man även lyfta fram utmaningarna med att resa miljömedvetet i mindre/glesare kommuner mer.
- Kommunen anser att forumen i kommunalförbunden är bra forum för samverkan. Där finns möjlighet att diskutera hur målen kan implementeras i t.ex. samhällsplaneringen.

Ärendebeskrivning

Förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025, har skickats ut på remiss från Västra Götalandsregionen, där det övergripande målet är att öka andelen hållbara resor inom länet.

Befintligt trafikförsörjningsprogram gäller idag till 31 december 2020 och efter man sammanställt hur målen arbetats med och uppnåtts tas det fram ett nytt program för kommande år. I programmet föreslås en ny målstruktur där man presenterar tre stora målområden med ett antal delmål.
Till målen presenteras även hur målen ska uppnås, vilka strategier som hör till programmet, förutsättningar, rollfördelning och finansiering.

Målen avser:
- God geografisk tillgänglighet
- Enkel, trygg och inkluderande
- Låg miljöpåverkan

Förutom förslaget fanns även ett följebrev och en uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2019 medskickat. I följebrevet ställdes frågor till remissinstanserna man gärna vill ha yttranden om, som omfattar bland

annat den nya målstrukturen, planeringsstrategierna, genomförande och samverkan.

Beslutsunderlag

Avdelning Samhällsutvecklings tjänsteskrivelse daterad 19 maj 2020.
Förslag Remissvar avseende förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025 daterat 19 maj 2020.
Följebrev Remiss Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjnings-program 2021-2025.
Remiss Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025.
Uppföljning 2019 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017-2019.

Planingenjören informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

Avdelning samhällsutveckling
Planingenjör
Anna Lena Sörensson
0528-567166
annalena.sorensson@fargelanda.se

Kommunstyrelsen

Remissvar avseende förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att lämna remissvar enligt tjänsteskrivelse daterad 2020-05-19 till Fyrbodal kommunalförbund gällande förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025.

Yttrandet innebär i korthet;
- Färgelanda kommun ser positivt på den omarbetade målstrukturen som känns tydligare med de tre målområdena man tagit fram.
- Tydligt att man under miljömålen redogör för att det är något som alla ska bidra med och att det inte enbart ligger på kollektivtrafiken. Däremot bör man även lyfta fram utmaningarna med att resa miljömedvetet i mindre/glesare kommuner mer.
- Kommunen anser att forumen i kommunalförbunden är bra forum för samverkan. Där finns möjlighet att diskutera hur målen kan implementeras i t.ex. samhällsplaneringen.

Ärendebeskrivning

Förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025 har skickats ut på remiss från Västra Götalandsregionen, där det övergripande målet är att öka andelen hållbara resor inom länet. Befintligt trafikförsörjningsprogram gäller idag 2020 ut och efter man sammanställt hur målen arbetats med och uppnåtts tas det fram ett nytt program för kommande år. I programmet föreslås en ny målstruktur där man presenterar tre stora målområden med ett antal delmål.
Till målen presenteras även hur målen ska uppnås, vilka strategier som hör till programmet, förutsättningar, rollfördelning och finansiering.

Målen avser:
- God geografisk tillgänglighet
- Enkel, trygg och inkluderande

- Låg miljöpåverkan

Förutom förslaget fanns även ett följebrev och en uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2019 medskickat. I följebrevet ställdes frågor till remissinstanserna man gärna vill ha yttranden om, som omfattar bland annat den nya målstrukturen, planeringsstrategierna, genomförande och samverkan.

Beslutsunderlag

Förslag Remissvar avseende förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025 daterat 19 maj 2020.
Följebrev Remiss Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjnings-program 2021-2025.
Remiss Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025.
Uppföljning 2019 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017-2019.

Per Wahlén
Tf Kommunchef

Anna Lena Sörensson
Planingenjör

Beslutet skickas till:
Kommunalförbundet Fyrbodal

Avdelning samhällsutveckling
Planingenjör
Anna Lena Sörensson
0528-567166
annalena.sorensson@fargelanda.se

Kommunalförbundet Fyrbodal
helena.tisell@fyrbodal.se

Remissvar avseende förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025

Bakgrund

Förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025 har skickats ut på remiss från Västra Götalandsregionen, där det övergripande målet är att öka andelen hållbara resor inom länet. Befintligt trafikförsörjningsprogram gäller idag 2020 ut och efter man sammanställt hur målen arbetats med och uppnåtts tas det fram ett nytt program för kommande år. I programmet föreslås en ny målstruktur där man presenterar tre stora målområden med ett antal delmål.
Till målen presenteras även hur målen ska uppnås, vilka strategier som hör till programmet, förutsättningar, rollfördelning och finansiering.
Målen avser:

- God geografisk tillgänglighet
- Enkel, trygg och inkluderande
- Låg miljöpåverkan

Förutom förslaget fanns även ett följebrev och en uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2019 medskickat. I följebrevet ställdes frågor till remissinstanserna man gärna vill ha yttranden om, som omfattar bland annat den nya målstrukturen, planeringsstrategierna, genomförande och samverkan.

Remissvar

Färgelanda kommun ser positivt på den omarbetade målstrukturen som upplevs tydlig med de tre målområden som tagits fram och genomtränger hela skrivelsen. Det redogörs även att det är ett samspel mellan flera aktörer/parter som krävs för att målen (framförallt gällande miljö) ska kunna uppfyllas. Det betonas att kommunerna bör hjälpa till genom att skapa förutsättningar för att färdas på annat sätt än ensam i bil. För mindre kommuner är det en större utmaning, vilket även omnämns i skrivelsen men kanske även borde omnämnas i genomförandet. Det är bra att målet med Landsbygdsutredningen är uppfyllt, men går det att göra mer? Antalet

människor som reser i egen bil, kollektivt eller gång/cykel är betydligt fler i större kommuner och det är viktigt att där skapa förutsättningar för att resa miljömedvetet. Men det borde även gälla mindre kommuner, som idag har utmaningar att finansiera fler GC-vägar, pendelparkeringar och liknande. Bra kollektivtrafik och miljömedvetna färdsätt skapar också förutsättningar för befolkningstillväxt.

I tillhörande skrivelse efterfrågas vad remissinstanserna tycker är ett bra sätt att samverka på för att göra det möjligt. Det finns idag flera kommunalförbund som borde kunna ha förutsättningarna för att samverka kring de kommande målen, diskutera hur dessa kan inkluderas i samhällsplaneringen samt utbyta erfarenheter kommuner emellan.

Per Wahlén
Tf. Kommunchef

Anna Lena Sörensson
Planingenjör

Från: Jenny Christensen
Till: Barbro Isaksson
Ärende: VB: Remisser kollektivtrafik från Västra Götalandsregionen
Datum: den 7 maj 2020 10:47:55
Bilagor: Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025 remissversion.pdf
Remissbrev trafikförsörjningsprogram.pdf
Följebrev - Målbild Tåg 2028 inkl storregional busstrafik.pdf
Målbild Tåg 2028 - huvudrapport.pdf
Förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan.pdf
Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland.pdf
Utvärderingsbrev - Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland.pdf
Uppföljning 2019.pdf
image001.png

Hej Barbro,
Här kommer Remiss trafikförsörjningsprogram

Med vänlig hälsning,
Jenny Christensen
Näringslivsstrateg
Tel. 0528-567142
Mobil: 070-78 22 953
jenny.christensen@fargelanda.se
Allhemsvägen 5,
458 80 Färgelanda

Färgelanda kommun

Färgelanda kommuns värdegrund:
”Engagerad och företagsam med ett gott bemötande!”
Läs mer om Färgelanda i vår broschyr – klicka här

Från: Helen Tisell <helen.tisell@fyrbodal.se>
Skickat: den 6 mars 2020 14:24
Till: Anders Sanden <anders.sanden@amal.se>; Andreas Knutsson <andreas.knutsson@vanersborg.se>; Anna Lena Sörensson <annalena.sorensson@fargelanda.se>; Anna-Lena Höglund <Anna-Lena.Hoglund@sotenas.se>; annika.karlsson <annika.karlsson@bengtsfors.se>; Aronsson Hammar, Ida <Ida.AronssonHammar@tanum.se>; Borje.Olsson <Borje.Olsson@orust.se>; Christian Nilsson <christian.nilsson@dalsed.se>; Emma Agneman <emma.agneman@trafikverket.se>; Freddie Carlson <Freddie.carlson@mellerud.se>; Göran Carlsson <Goran.ksf.Carlsson@trollhattan.se>; Helene Evensen <helene.evensen@stromstad.se>; Henrik Gustafsson <Henrik.Gustafsson@munkedal.se>; hakan.falck <hakan.falck@trollhattan.se>; Ida Rådman <ida.radman@amal.se>; Jan-Erik Larsson <jan-erik.larsson@lysekil.se>; Jenny Christensen <jenny.christensen@fargelanda.se>; lars.rudstrom <lars.rudstrom@vanersborg.se>; Linn Bragd <linn.bragd@orust.se>; Maria Andersson <Maria.Andersson@bengtsfors.se>; Markus Fjellsson <Markus.Fjellsson@munkedal.se>; mats.tillander <mats.tillander@munkedal.se>; Michael Johansson <michael.johansson@lysekil.se>; Philip Hagström <philip.hagstrom@saffle.se>; Rickard Karlsson <Rickard.Karlsson@orust.se>; Roland Kindslätt <roland.kindslatt@stromstad.se>; Sara Larsson <sara.larsson@bengtsfors.se>; Susanne Jakobsson <Susanne.jakobsson@sotenas.se>; Sven Andersson <sven.andersson@uddevalla.se>

Kopia: Martin Elofsson <martin.elofsson@vgregion.se>; Boel Olin <boel.olin@trafikverket.se>; Erica Kvist <erica.kvist@trafikverket.se>; Felix Stööp Lindgren <Felix.StoopLindgren@vasttrafik.se>; Patrik Alenklint <patrik.alenklint@trafikverket.se>; Malin Kristensson <malin.kristensson@vasttrafik.se>
Ämne: FW: Remisser kollektivtrafik från Västra Götalandsregionen

Hej!
Här kommer remisser från VGR med ett förslag på upplägg om hur vi tillsammans kan jobba med dessa:

6 mars	Utskick till nätverket DKR
27 mars	Kollnätverk
10 april	utkast till inriktning Remissvar till tjänstemän
7 maj	DKR Fyrbodal. Förslag till remissvar – politisk diskussion. Tjänstemännen deltar vid DKR.
19 juni	Sista datum för kommunernas inspel till KF
28 aug	Kollnätverk
24 sep	Beslut remissvar i Fyrbodals direktion
30 sep	Sista datum för remissvar till VGR

Trevlig helg!
Med vänlig hälsning
Helen Tisell
Infrastrukturansvarig

Fyrbodals kommunalförbund

Telefon: 0522-44 08 49
Postadress: Box 305, 451 18 Uddevalla
Besöksadress: Riverside, Museigatan 2, Uddevalla
www.fyrbodal.se
Facebook
Twitter

From: Anna Kronvall <anna.kronvall@vgregion.se>
Sent: Friday, February 28, 2020 11:52 AM
To: info@skaraborg.se; gr@goteborgsregionen.se; Kansliet Fyrbodals Kommunalförbund <kansli@fyrbodal.se>; info@borasregionen.se
Cc: thomas.bostrom@skaraborg.se; Magnus Fredricson <magnus.fredricson@skaraborg.se>; karin.bjorklind@borasregionen.se; Helen Tisell <helen.tisell@fyrbodal.se>; Anna Gustafsson <Anna.Gustafsson@goteborgsregionen.se>
Subject: Remisser kollektivtrafik från Västra Götalandsregionen

Till de delregionala kollektivtrafikråden

Hej!
Västra Götalandsregionen ansvarar för att regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Kollektivtrafiknämnden har under 2019 arbetat fram ett

förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland; Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025.

Kollektivtrafiknämnden har också genomfört en utredning av utvecklingen av tågtrafiken med fokus på delmål 2028 inom Målbild Tåg 2035, kompletterat med storregional busstrafik. Utredningen har lett till ett förslag till målbild; Målbild tåg 2028.

Samverkansformerna för kollektivtrafik i Västra Götaland finns beskrivna i dokumentet ”Samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland”. Beredningen för hållbar utveckling (BHU) har sedan tidigare beslutat att samverkansformerna ska utvärderas senast under 2020. Utvärderingen består i ett antal frågor som kollektivtrafiknämnden önskar svar på. Utvärderingen ligger sedan till grund för eventuella revideringar av samverkansformerna, som i så fall lyfts för ställningstagande i BHU.

Enligt önskemål som framkommit vid tidigare årliga avstämningar av trafikförsörjningsprogrammet skickas kollektivtrafiknämndens remisser samlat till DKR:

- Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025
- Målbild tåg 2028
- Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Var och en av dessa remisser finns bifogade denna e-post. Vi önskar svar på var och en av remisserna senast 30 september 2020 till kollektivtrafik@vgregion.se. Vänligen ange i ämnesraden vilken remiss det gäller.

Bifogat finns även Uppföljning av det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2019. I år sker ingen årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet och vi efterfrågar inga synpunkter på uppföljningen, utan den ska ses som information.

Vänliga hälsningar

Anna Kronvall
Västra Götalandsregionen
Koncernkontoret, Kollektivtrafik och infrastruktur
Mobil: 076-940 28 21

Regionens hus
Besöksadress: Bergslagsgatan 2, 411 04 Göteborg
Postadress: Regionens hus, 405 44 Göteborg

Diarienummer: KTN 2019–00023

Datum: 2020-02-28

Följebrev

Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025

Västra Götalandsregionen, regional kollektivtrafikmyndighet i Västra Götaland, har tagit fram ett förslag på trafikförsörjningsprogram för perioden 2021–2025. Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. I Västra Götaland revideras trafikförsörjnings-programmet en gång per mandatperiod. Nuvarande program sträcker sig över åren 2017–2020.

Framtagandet av trafikförsörjningsprogram 2021–2025 har pågått under år 2019 och 2020. Arbetet har processletts av tjänstepersoner från avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur på Västra Götalandsregionen. Till sin hjälp har de haft olika grupperingar och funktioner inom Koncernkontoret och Västtrafik till sitt förfogande.

Kollektivtrafiknämnden har efter ett inledande inriktningsbeslut löpande gjort inspel och ställningstaganden under processens gång. Inriktningen för framtagandet av programmet har varit en mindre revidering av gällande program med fokus på prioritering inom befintliga långsiktiga mål och strategier samt att se över mål-struktur och kalibrera målnivåer.

Samråd har genomförts med de delregionerna kollektivtrafikråden, omkringliggande läns kollektivtrafikmyndigheter, andra myndigheter och organisationer, näringsliv och resenärsgrupper. Vidare har de delregionala kollektivtrafikrådens tjänstepersons-nätverk gett inspel till programmets mål och inriktning.

Remissversionen kommer inom kort även att finnas på:
https://www.vgregion.se/kollektivtrafik/revidering-av-trafikforsorjningsprogram/

Vi tar tacksamt emot allmänna synpunkter på programmet. Därutöver är vi speciellt intresserade av era tankar kring följande:

Målstrukturen i programmet har omarbetats med en förhoppning att göra den tydligare med ett övergripande mål om ökad andel hållbara resor i Västra Götaland och tre målområden för kollektivtrafiken.

- Hur upplever ni den omarbetade målstrukturen? Är det tydligt hur målen för kollektivtrafiken bidrar till det övergripande målet om ökad andel hållbara resor?

Kapitlet om den strategiska inriktningen och genomförande behandlar både grunderna för trafikering och beskriver hur målen ska nås. Genomförandet innefattar befintliga målbilder och strategier för kollektivtrafiken i Västra Götaland, samt fyra utpekade områden för arbetet med att nå målen i programmet. Dessa fyra områden har prioriterats under de samråd som genomförts under framtagandet av programmet. För att uppnå det övergripande målet om en ökad andel hållbara resor behövs samverkan över våra organisatoriska gränser.

- Är de övergripande planeringsstrategierna som ligger till grund för utbud av kollektivtrafik tydliga?
- Är det något område som saknas under genomförande?
- På vilket sätt kan vi samverka mellan våra organisationer för att uppnå ökad andel hållbara resor? Hur kan er organisation bidra till att nå det övergripande målet?

Vår förhoppning är att trafikförsörjningsprogrammet ska vara användbart och ett stöd i ert arbete för frågor som rör kollektivtrafiken.

- På vilket sätt kan ni ha nytta av trafikförsörjningsprogrammet i er verksamhet?

Vi vill ha ert remissvar senast 30 september 2020. Svaret skickas till kollektivtrafik@vgregion.se. Ange i ämnesraden ”*Er organisation* – Remissvar TFP, KTN 2019-00023”.

Frågor angående remissen besvaras av Anna Kronvall, anna.kronvall@vgregion.se.

Med vänliga hälsningar

Ulrika Bokeberg
Kollektivtrafik- och infrastrukturchef
Västra Götalandsregionen

Sändlista remiss

Kommunerna inom Västra Götaland via
Delregionala kollektivtrafikråd
- Boråsregionen
- Göteborgsregionen
- Fyrbodal
- Skaraborg

Kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län
Region Halland
Region Jönköping
Region Värmland
Region Örebro
Viken fylkeskommune (tidigare Östfold Fylke)

Myndigheter och statliga bolag
Länsstyrelsen Västra Götaland
Trafikverket Region Väst
Swedavia Göteborg-Landvetter Airport

Trafikföretag via branschorganisationer
Sveriges Bussföretag
Västra Sveriges Bussbranschförening
Branschföreningen Tågoperatörerna
Taxiförbundet
Skärgårdsredarna

Företrädare för näringslivet
Västsvenska handelskammaren

Företrädare för resenärer/resenärsgrupper
Resenärsforum
Västra Götalandsregionens samråd:
- Funktionshinder
- Mänskliga rättigheter
- Nationella minoriteter
- Hbtq
- Barnrätt

Organisationer
Naturskyddsföreningen
Cykelfrämjandet
Svenska cykelstäder
Svensk kollektivtrafik
Svinesundskommittén

Hela Sverige ska leva
- Fyrbodal
- Göteborgsregionen
- Sjuhärad
- Skaraborg

Inom Västra Götalandsregionen
Västtrafik
Västfastigheter
Turistrådet Västsverige
Kulturnämnden
Miljönämnden
Regionala utvecklingsnämnden



Hållbara resor i Västra Götaland
Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025

Remissversion februari 2020

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Läsanvisning

Trafikförsörjningsprogrammet är Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling och beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken under den kommande femårsperioden. Nuläge för respektive mål utgår från nivån år 2018. I Västra Götaland innefattar trafikförsörjningsprogrammet inte enbart mål för kollektivtrafik, utan det övergripande målet är att öka andelen hållbara resor som i detta sammanhang definieras som resor med kollektivtrafik, cykel och gång. Prioritering av åtgärder för att nå de uppsatta målen beskrivs.

I programmet finns hänvisningar till de strategier, målbilder och dokument som ska ses som en del av Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram. Samtliga finns samlade på www.vgregion.se/kollektivtrafik. Programmet innehåller förutsättningar, både demografiska och ekonomiska samt en beskrivning av ansvar och roller för kollektivtrafiken i Västra Götaland. Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning liksom över trafikavtal och dess giltighet är en del av trafikförsörjningsprogrammet. Dessa finns på Västra Götalandsregionens hemsida för att kunna uppdateras tätare än programmet revideras.

I Västra Götaland ligger ansvaret för färdtjänst hos kommunerna och ingår inte i Västra Götalands-regionens trafikförsörjningsprogram.

Processledning för framtagande av trafikförsörjningsprogrammet:

Anna Kronvall	Västra Götalandsregionen
Martin Elofsson	Västra Götalandsregionen
Karin Ryberg	Västra Götalandsregionen
Frida Karlge	SWECO

Dags att ta nästa steg!

Att ställa om sina resvanor kan vara en tröskel som upplevs svår att komma över. Med stöd av forskning och erfarenhet från vår egen region har vi sett att det går. Det handlar ofta om att testa en tid för att hitta det sätt som passar bäst för just mig, just där jag bor. Det är detta som är fokus i det nya trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas för att vi ska nå ett hållbart transportsystem och utgöra stommen, men vi måste jobba bredare för att nå ett hållbart transportsystem. Gång, cykel, samåkning, elbilen till en pendelparkering med mera. Olika lösningar passar olika individer och olika geografier.

Västra Götalandsregionen är länets kollektivtrafikmyndighet. Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande måldokumentet för regionens styrning av kollektivtrafikens utveckling. Programmet revideras en gång per mandatperiod och utgör både grunden för kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik och för regionens samverkan med länets kommuner och andra aktörer. Därför har programmet tagits fram genom en bred samrådsprocess. För att nå målen krävs samverkan och att många aktörer bidrar.

Under förra programperioden, som slutade år 2020, togs viktiga steg med ökat resande i kollektivtrafiken. Det har blivit enklare för resenären att köpa biljett, tillgängligheten för funktionshindrade har förbättrats och kollektivtrafikens klimatpåverkan har minskat, 97 procent av trafiken körs med förnybara drivmedel och andelen eldrift ökar kraftigt.

Nu tar vi nästa steg!

Ulrika Bokeberg
Kollektivtrafik- och infrastrukturchef
Västra Götalandsregionen

INNEHÅLL

Kollektivtrafikens roll för regional utveckling 6

Mål 8
- Fördjupad beskrivning av målen 10
- Indikatorer kopplade till målen 16

Strategisk inriktning och genomförande 17
- Övergripande planeringsstrategier 18
- Genomförande - hur målen ska nås 21

Roller och ansvar 28

Förutsättningar och utmaningar 32

Ekonomiska förutsättningar och finsansiering 37

Kommersiell trafik 41

Framtagande av trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 43

Uppföljning 46

KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR REGIONAL UTVECKLING

KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR REGIONAL UTVECKLING

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.



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

Västra Götalandsregionen har fyra måldokument som anger mål och beskriver inriktningen för att bidra till att uppfylla visionen:

- Västra Götaland 2020 – strategi för tillväxt och utveckling
- Regionalt trafikförsörjningsprogram
- Kulturstrategi
- Strategi för hälso- och sjukvårdens omställning

Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med region-fullmäktiges budget Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i hela Västra Götaland – i samklang med en mer hållbar samhällsutveckling.

För att uppnå regional utveckling är en prioritering av goda möjligheter till studie- och arbetspendling en grundsten. Bostadsbyggande, infrastrukturutveckling samt lokalisering av verksamheter och service skapar tillsammans med kollektivtrafiken en grund för en hållbar region där människor ges goda förutsättningar att leva och utvecklas. Kollektivtrafiken ska planeras både utifrån att minska transporternas påverkan på miljön och med hänsyn till dem som är beroende av en fungerande kollektivtrafik.

Samhällsplanering sker på olika nivåer och av olika aktörer. Det är angeläget att kollektivtrafiken ses i ett större sammanhang för att kunna utvecklas i enlighet med trafikförsörjningsprogrammets inriktning. Översiktsplaner och detaljplaner samt nationell- och regional plan för transportinfrastruktur är särskilt avgörande för att skapa en hållbar samhällsstruktur. Bebyggelse, verksamheter och service behöver finnas i närhet av kollektivtrafiken. I städer och större tätorter är det av vikt att kollektivtrafiken prioriteras i stadsrummet. För att möjliggöra en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik krävs det stora investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur.

MÅL

MÅL

Trafikförsörjningsprogrammet har ett övergripande mål och tre målområden för kollektivtrafikens utveckling. Det övergripande målet är att ”Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland” med mål för åren 2025 och 2035. De tre målområdena ”God geografisk tillgänglighet”, ”Enkel, trygg och inkluderande kollektivtrafik” och ”Låg miljöpåverkan” har mål för år 2025. Som komplement till målen finns även ett antal indikatorer för att följa utvecklingen inom ett visst område.

ANDELEN HÅLLBARA RESOR SKA ÖKA I HELA VÄSTRA GÖTALAND

MÅL

2025	2035
• Andelen hållbara resor i Västra Götaland ska öka till minst 42 %.	• Andelen hållbara resor i Västra Götaland ska öka till minst 50 %.

Kollektivtrafik med GOD GEOGRAFISK TILLGÄNGLIGHET

MÅL 2025

- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) ska öka till 80 – 85* %.
- Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 380 miljoner (fördubblingsmålet).
- Antal kollektivtrafikresor i stråk och stadstrafik ska öka till 65 miljoner i stråk och 295 miljoner i stadstrafik.

Kollektivtrafiken är ENKEL, TRYGG OCH INKLUDERANDE

MÅL 2025

- Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.
- Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka till minst 70 %.
- Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 st.

Kollektivtrafiken ger LÅG MILJÖPÅVERKAN

MÅL 2025

- Utsläppen av CO_2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006.
- Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 35 %.

** Nulägesmätning pågår – målnivå sätts under remissperioden*

Fördjupad beskrivning av målen

Övergripande mål:
Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland

Definition: Resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska öka i förhållande till övriga resor.

Hållbara resor definieras i detta sammanhang som resor med kollektivtrafik, cykel och gång.

Mål år 2025:

- Andelen hållbara resor i Västra Götaland ska öka till minst 42 procent.

Mål år 2035:

- Andelen hållbara resor i Västra Götaland ska öka till minst 50 procent.

  Nivå år 2018: 39 procent.

Det övergripande målet syftar till att bidra till en hållbar samhällsutveckling. När fler väljer att resa med kollektivtrafik, cykel och gång istället för med bil minskar resandets miljö- och klimatbelastning, samtidigt som ytor frigörs i gaturummet.

Sverige har högt satta miljö- och klimatmål. Detsamma gäller för Västra Götaland, som till år 2030 ska minska klimatutsläppen med 80 procent jämfört med år 2009. Kollektivtrafiken är i stort sett fossilfri och utsläppen av koldioxid hade år 2018 minskat med cirka 70 procent jämfört med år 2006. Att kollektivtrafiken är fossilfri är en del i arbetet för att nå klimatmålen, men det behövs även en stor omställning i invånarnas resvanor där fler behöver välja hållbara färdmedel. Det är en utmaning att skapa förutsättningar för 50 procent hållbara resor i Västra Götaland till år 2035, men genomförbart om Västra Götalandsregionen, kommunerna, Trafikverket och andra berörda aktörer agerar tillsammans. För att nå klimatmålen behöver andelen hållbara resor öka betydligt mer än detta. Det kräver kraftfulla nationella och kommunala styrmedel tillsammans med satsningar för att stödja omställningen till ett mer transporteffektivt samhälle, där fler väljer kollektivtrafik, cykel och gång. Vidare krävs en betydande teknik- och drivmedelsomställning i transportsektorn.

I de mindre tätbebyggda delarna av Västra Götaland är bilen ofta det mest effektiva alternativet. En bilresa kan vara en hållbar resa utifrån ett miljöperspektiv om den sker på förnybart drivmedel, om fler väljer att samåka eller om bilen används i kombination med kollektivtrafik. Andelen bilar som år 2018 drevs med förnybart drivmedel var endast nio procent av totala antalet bilar i Västra Götaland. Utvecklingen går framåt och andelen bilar som drivs av förnybara drivmedel ökar, men inte tillräckligt snabbt för att andelen ska vara en övervägande del av bilparken till år 2025.

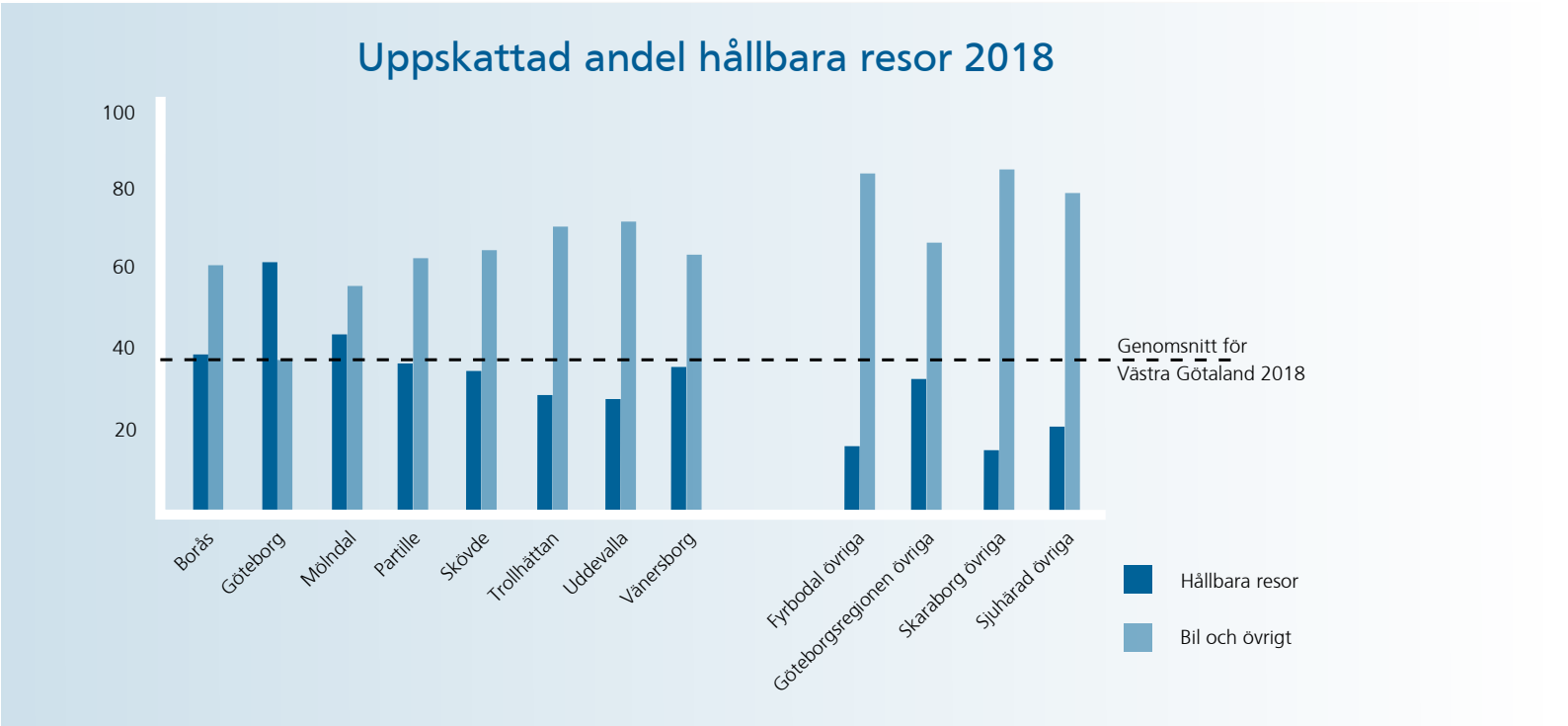
År 2018 var andelen hållbara resor i Västra Götaland 39 procent. Jämfört med år 2010 har andelen hållbara resor ökat svagt till år 2018 (knappt fyra procentenheter). Andelen varierar dock kraftigt över de olika delarna av Västra Götaland.

I städer och tätorter är andelen hållbara resor högre än i mindre tätbebyggda delar av regionen. Det är viktigt att ta hänsyn till olika geografiska förutsättningar och att arbeta med en mängd olika initiativ för att det övergripande målet ska kunna nås.

Med utgångspunkt i kollektivtrafikbarometern tillsammans med den resvaneundersökning som genomförts inom Västsvenska paketet år 2017 kan andelen hållbara resor uppdelat på olika geografier uppskattas. Eftersom statistiken är hämtad från två olika källor är underlagen inte helt jämförbara med varandra, men ger en bild av fördelningen av resor i olika geografiska delar av Västra Götaland år 2018.

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som genomförs av Svensk Kollektivtrafik.

Västsvenska paketet är en överenskommelse som innehåller en rad stora satsningar på infrastruktur i Göteborgsområdet under åren 2010-2027.



Uppskattad andel hållbara resor år 2018 i Västra Götalands delregioner och regionala pendlingsnav (Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg samt Uddevalla). Göteborgsregionen övriga presenteras exklusive Kungsbacka, som trafikeras av Västtrafik men inte tillhör Västra Götaland

För att nå en andel hållbara resor på minst 50 procent till år 2035 behövs en kraftsamling i hela Västra Götaland.

Västra Götalandsregionens huvudscenario

Beslutade strategier och målbilder för kollektivtrafikens utveckling behöver genomföras och resandemål uppnås. Vidare behöver antalet cykel- och gångresor fördubblas, samtidigt som antalet bilresor bibehålls på 2018-års nivå trots att befolkningen förväntas öka med cirka 200 000 invånare.

Det går att uppnå en andel hållbara resor i Västra Götaland på 50 procent till år 2035 på fler sätt. Tre mer eller mindre tänkbara

Det hållbara resandet ökar procentuellt sett lika mycket i alla delar av Västra Götaland

En procentuell ökning av det hållbara resandet på cirka 15 procent för respektive geografi ger en genomsnittlig nivå på 50 procent hållbara resor år 2035. Göteborg ökar i detta scenario sin andel hållbara resor till drygt 70 procent (från 62 procent) och Mölndal till drygt 50 procent (från 44 procent). Pendlingsnaven Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla uppnår tillsammans med Göteborgsregionens kommuner (exklusive Göteborg, Mölndal och Kungsbacka) i detta scenario en andel hållbart resande på 30 – 45 procent. Övriga delar av Västra Götaland 15 – 25 procent.

De fem regionala pendlingsnaven står för hela ökningen

I ett scenario där de fem regionala pendlingsnaven står för hela ökningen behöver Göteborg öka andelen hållbara resor med 27 procent till en andel på 85 procent. Övriga regionala pendlingsnav behöver öka med 40 – 60 procent och nå en andel hållbara resor på 70 – 75 procent. Detta scenario förutsätter en avsevärd minskning av biltrafiken i de fem pendlingsnaven och kräver troligen kraftfulla ekonomiska styrmedel tillsammans med stora satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång.

Samtliga bilister byter bilen mot kollektivtrafik, cykel eller gång en arbetsdag i veckan

Om samtliga bilister ställer bilen till förmån för kollektivtrafik, cykel eller gång en av veckans arbetsdagar minskar andelen bilresor med 20 procent till förmån för det hållbara resandet som då ökar med 26 procent. Den totala andelen hållbara resor i Västra Götaland uppnår i detta scenario en nivå på något över 50 procent.

God geografisk tillgänglighet

Definition: Invånarna ska ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar.

Mål år 2025:

- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta regionala pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) per dag ska öka till 80 – 85* procent.

  Nivå år 2018: *Under framtagande.*

- Antal resor med kollektivtrafik ska öka till minst 380 miljoner (fördubblingsmålet).

  Nivå år 2018: 339 miljoner resor.

- Antal kollektivtrafikresor i stråk och stadstrafik ska öka till 65 miljoner resor i stråk och 295 miljoner resor i stadstrafik.

  Nivå år 2018: Stråk 55 miljoner resor, stadstrafik 258 miljoner resor.

Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet handlar både om att geografiskt knyta samman territoriet Västra Götaland och att skapa tillgänglighet till studier och arbetsmarknader som i sin tur bidrar till välfärd och tillväxt. Kollektivtrafiken har också en viktig roll för att människor ska kunna vara delaktiga i samhället.

Idag finns kollektivtrafik utbyggd i hela Västra Götaland och invånare har i enlighet med Landsbygdsutredningen tillgång till minst en tur- och returresa per vardag. I de prioriterade stråken uppgår utbudet till minst 10 resmöjligheter per riktning i de flesta relationer. I områden med stadstrafik är det ofta möjligt att använda kollektivtrafiken under större delen av dagen.

Målet om andel invånare med högst 60 minuters restid till närmsta regionalt pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter syftar till att öka invånarnas tillgänglighet med kollektivtrafik till de stora arbetsmarknadsorterna i Västra Götaland; Göteborg/Mölndal/Partille, Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla. Genom att inkludera minst tio resmöjligheter i vardera riktningen kan kollektivtrafiken ge möjlighet för arbets- och studiependling.

Målet om ett ökat antal resor i stråk och stadstrafik syftar till att ge fler invånare möjlighet att ta del av arbete och utbildning. Det är främst i stadstrafiken och i de prioriterade stråken som kollektivtrafiken på ett tydligt sätt knyter ihop regionens arbetsmarknader och studieorter. I stråken har kollektivtrafiken förutsättningar att vara konkurrenskraftig gentemot bilen och det är därför viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk, antingen via bebyggelseutveckling i närhet till stråken eller med hjälp av pendelparkeringar för bil och cykel.



MÅL 2025

- Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) ska öka till 80 – 85* %.
- Antal resor i kollektivtrafiken ska öka till minst 380 miljoner (fördubblingsmålet).
- Antal kollektivtrafikresor i stråk och stadstrafik ska öka till 65 miljoner i stråk och 295 miljoner i stadstrafik.

** Nulägesmätning pågår*

Enkel, trygg och inkluderande

Definition: Invånarna ska uppleva kollektivtrafiken som enkel, trygg och inkluderande.

Mål år 2025:

- Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 procent.

  Nivå år 2018: 61 procent.

- Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka till minst 70 procent.

  Nivå år 2018: 66 procent.

- Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 stycken.

  Nivå år 2018: Cirka 400 fullt anpassade hållplatser och terminaler.

För att nå målet om ökad andel hållbart resande behöver fler resenärer välja kollektivtrafiken framför bilen. Kollektivtrafiken behöver då upplevas attraktiv, som ett naturligt val i vardagen och vara utformad med en medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos befolkningen. Upplevelsen av kollektivtrafiken innefattar inte enbart själva kollektivtrafikresan utan även möjligheten att få information inför sin resa, köpa biljett, ta sig till och från hållplatsen/stationen och efter kollektivtrafikresan ansluta till sitt slutmål. Det är därför viktigt att arbeta utifrån ett hela-resan-perspektiv där samverkan med kommuner och Trafikverket är avgörande för resultatet. Framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken krävs för att uppnå pålitlighet och punktlighet, såväl i städernas infrastruktur som på järnväg. Trafikföretagen spelar en viktig roll, när det gäller körsätt, bemötande, fordonens kvalitet och trafiksäkerhet.

Upplevelsen av enkelhet är en viktig parameter för att välja att resa med kollektivtrafiken och här har utvecklingen av appen ToGo bidragit till en förbättring. I november år 2018 beslutade regionfullmäktige om att införa en ny zonstruktur för Västtrafik, vilket innebar att fler än 70 zoner i Västra Götaland ersattes med tre stora zoner i november år 2020.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år, men det finns fortfarande mycket kvar att göra. Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning är en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet och finns på Västra Götalandsregionens hemsida för att kunna uppdateras tätare än programmet revideras. Många åtgärder som förbättrar den fysiska tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning skapar bättre tillgänglighet för alla resenärer.



MÅL 2025

- Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka till minst 65 %.
- Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka till minst 70 %.
- Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 st.

Lista över prioriterade hållplatser och knutpunkter för tillgänglighetsanpassning finns på www.vgregion.se/kollektivtrafik

Låg miljöpåverkan

Definition: Kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan.

Mål år 2025:

- Utsläppen av CO_2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.

  Nivå år 2018: Minskning med 72 procent jämfört med år 2006.

- Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 35 procent.

  Nivå år 2018: 33 procent.

Kollektivtrafiken i Västra Götaland ska ha låg miljö- och klimatpåverkan och vara en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. I detta innefattas effektiv trafik, driven av förnybara drivmedel med låg klimatpåverkan, samt att fler väljer kollektivtrafiken framför bilen.

År 2018 låg utsläppen av koldioxid i kollektivtrafiken i Västra Götaland på 15 gram per personkilometer. Det är en minskning med cirka 70 procent jämfört med år 2006. Fram till år 2025 är målet en minskning med 85 procent jämfört med år 2006. För att nå detta mål krävs en stor satsning på elektrifiering av främst stads- och tätortstrafik, men även av kortare regionbusslinjer. En satsning på elektrifiering ger många ytterligare positiva effekter på miljö- och klimat, bland annat minskade bullernivåer och låga eller obefintliga lokala utsläpp av partiklar och avgaser.

Fram till år 2025 är målet att den motoriserade marknadsandelen ska öka till minst 35 procent. Att få fler att välja kollektivtrafiken framför egen bil är en stor utmaning. Det gäller för kollektivtrafiken att vara ett fullgott alternativ för att få vardagen att gå ihop för invånarna, trots olika förutsättningar. I vissa fall kan det vara svårt att få hela resan att ske med kollektivtrafiken. Då kan bil eller cykel till en pendelparkering vara en del i att skapa ett mer hållbart transportsystem.



- Utsläppen av CO_2 per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 % jämfört med år 2006.
- Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka till minst 35 %.

Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel är kollektivtrafikresor i förhållande till alla resor med motorfordon inklusive kollektivtrafik.

Indikatorer kopplade till målen

Till målen i programmet finns ett flertal indikatorer. Indikatorerna är inte målsatta, utan finns för att följa utvecklingen inom områden som bedömts relevanta för att nå målen. Flera indikatorer har bedömts intressanta ur mer än ett perspektiv och de är därför inte kopplade till ett specifikt målområde.

INDIKATORER KOPPLADE TILL MÅLEN		
Antal personkilometer.	Antal invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik.	Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning implementeras.
Antal resor per funktion: - Stadstrafik (per pendlingsnav) - Tätortstrafik - Övrig trafik*	Antal pendelparkeringar för bil och cykel.	Andel kilometer per drivmedel - km med elbuss - km med biogasbuss
Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov.	Andel nöjda resenärer med Västtrafik	Andel bilpassagerare.
Restidskvot 0,8 för tåg och 1,3 för buss i prioriterade stråk.	Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning.	

* Övrig trafik innefattar buss på landsbygd och båt i skärgård

STRATEGISK INRIKTNING OCH GENOMFÖRANDE

STRATEGISK INRIKTNING OCH GENOMFÖRANDE

I detta kapitel presenteras hur arbetet med att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet ska bedrivas med utgångspunkt i kostnadseffektivitet och måluppfyllelse. Avsnittet Planeringsstrategier beskriver grunderna för kollektivtrafikens trafikering i Västra Götaland.
Genomförandeavsnittet beskriver inriktningen för arbetet, inklusive beslutade målbilder och strategier. Dessa är en del av trafikförsörjningsprogrammet och konkretiserar vad som behöver göras inom respektive område.

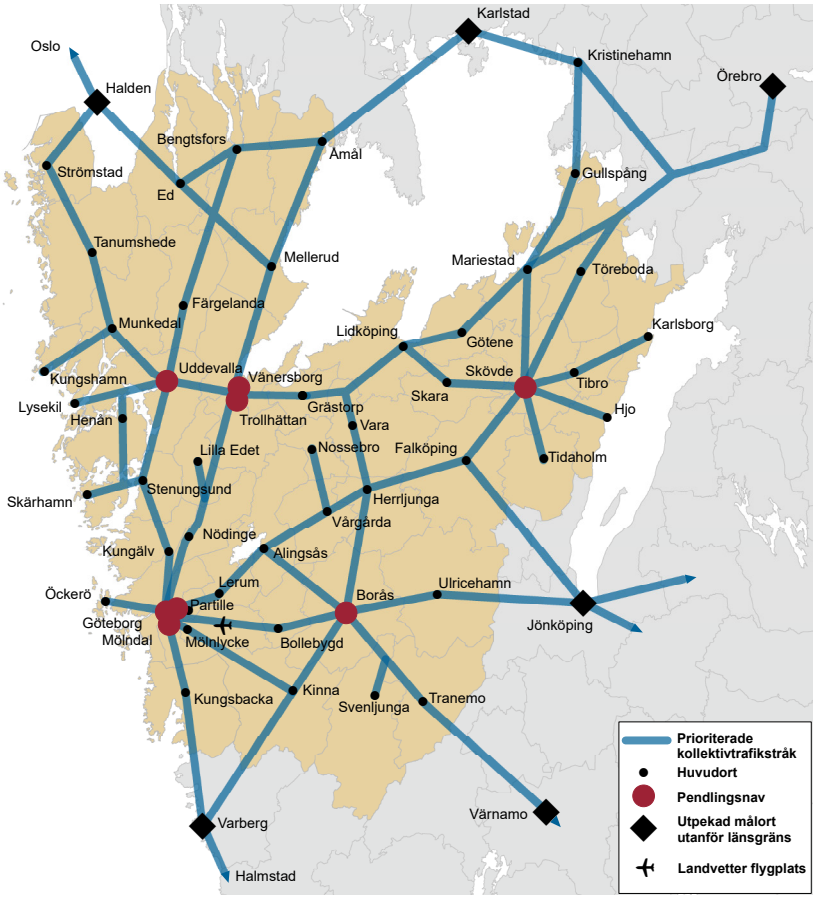
Övergripande planeringsstrategier

Prioriterade stråk och noder

De prioriterade stråken är en samling av kommunernas viktigaste pendlingsrelationer. Stråken bedöms viktiga för att knyta samman Västra Götaland och regionen med omlandet. Samtliga kommunhuvudorter ingår i nätet som stråken bildar. Med fler bostäder och verksamheter koncentrerade till stråken förbättras förutsättningarna för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

De prioriterade stråken utgör stommen i den regionala kollektivtrafiken och präglas av långsiktig planering. Tågtrafiken utgör ryggraden i det regionala systemet med storregionala busslinjer som stöd. Arbets- och studiependling prioriteras för att bidra till stärkta, vidgade arbetsmarknader.

Målet är ett utbud med minst tio dubbelturer per vardag i samtliga stråk, men utbudet ska också balanseras mot efterfrågan. Ett utvecklingsarbete behöver ske för att tydliggöra ambitionerna för prioriterade busstråk och matartrafik till stråken, både avseende buss- och båttrafik.



Stråken på kartan illustrerar funktion – inte hur tåglinjer, vägar eller busslinjer går. Kungsbacka kommun ingår i Västtrafiks trafikeringsområde, men är inte en del av Västra Götaland.

Restider som är konkurrenskraftiga gentemot bilen ska eftersträvas. För tåg ska resan vara snabbare än bilen om inte linjen har ett uttalat mål om att i första hand tillgodose ett lokalt rebehov. Målet är att tågtrafiken i stråken ska vara minst 20 procent snabbare än motsvarande resa med bil (restidskvot <0,8). För buss eftersträvas att restiden är högst 30 procent längre än för motsvarande resa med bil (restidskvot <1,3). Det finns andra relationer utanför de prioriterade stråken som även fortsatt kommer ha ett större utbud än vissa prioriterade stråk på grund av högre resandeefterfrågan.

De noder inom Västra Götaland som ges särskilt hög prioritet är de delregionala arbetsmarknadscentrumen. De är pendlingsnav och utgörs av Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla.

Stadsområdet Göteborg/Mölndal/Partille utgör ett tydligt centrum i Västra Götaland med en hög andel arbetsplatser och stort utbud av olika slags service. Detta innebär ett stort tryck på infrastrukturen både i form av godstransporter och personresor. Majoriteten av alla kollektivtrafikresor inom Västra Götaland utförs inom detta område.

Större målorter utanför Västra Götaland är Halden, Karlstad, Örebro, Jönköping, Värnamo och Varberg/Halmstad. Därtill är Landvetter flygplats en prioriterad regional målpunkt.

Grundutbud

I Landsbygdsutredningen finns beslutade nivåer för lägsta utbud av kollektivtrafik på landsbygder och orter upp till 3000 invånare, utanför de prioriterade stråken. Kollektivtrafikens syfte är här i första hand att tillgodose ett grundläggande behov av resor för service och fritidsändamål och i andra hand arbets- och studiependling. Sedan år 2016 är ett minimiutbud infört i hela Västra Götaland och dessa nivåer ska upprätthållas. Information om närtrafik, exempelvis i reseplaneraren eller liknande kanaler där resenärer söker sin resa, ska förbättras. Vidare finns det ett behov av att integrera biljett- och betalningsfunktioner med den linjelagda kollektivtrafiken.

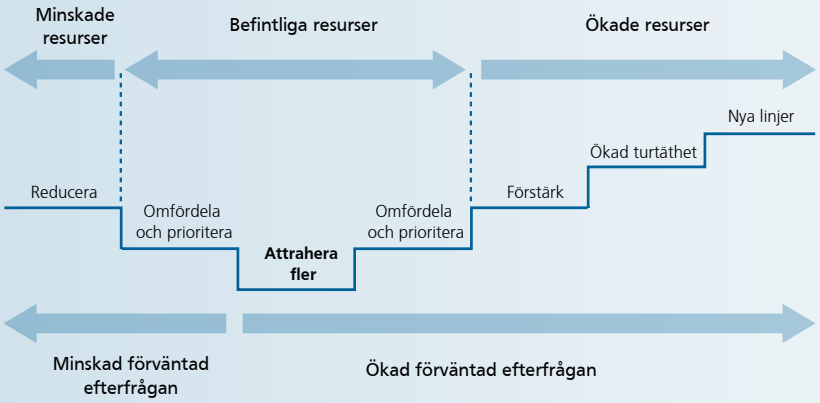
Grundläggande servicenivå enligt Landsbygdsutredningen

Tätort Invånare	Syfte/reseärenden i första hand	Grundläggande minsta utbud	Trafikslag
Ej tätort <200 invånare	Serviceresor	1 tur- och returresa/vardag, flera olika tidsfönster	Anropstyrd närtrafik
Tätort mellan 200-499	Serviceresor, fritidsresor gymnasieresor*	2 dubbelturer per vardag + närtrafik	Linjelagda turer - kan vara anropstyrda
Tätort mellan 500-999	Serviceresor, fritidsresor, i viss mån arbets-och studiependling*	5 dubbelturer per vardag	Linjelagda turer - kan vara anropstyrda
Tätort mellan 1000-3000	Serviceresor, fritidsresor, och arbets-och studiependling	10 dubbelturer per vardag 3 dubbelturer per helgdag	Linjelagda turer - kan vara anropstyrda

Dubbeltur innebär en avgång tur och retur mellan punkt A och B.
** Lokala förutsättningar avgör möjligheten till resurseffektiva lösningar.*

Planeringsprinciper för kollektivtrafikutbud

Effektivt användande av samhällets resurser är vägledande vid planering och utveckling av kollektivtrafiken. Vid förändrade ekonomiska resurser behöver trafikutbudet anpassas och ses över för att uppnå högsta möjliga måluppfyllnad. Överväganden ska göras utifrån nedanstående utvecklingstrappa så att åtgärder som leder till uppsatta mål kan klaras på ett kostnadseffektivt sätt.



Genomförande - hur målen ska nås

För att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet behövs en tydlig prioritering och riktning i arbetet. På följande sidor beskrivs prioriterade områden att arbeta med under programperioden år 2021 – 2025.

Det övergripande målet om en ökad andel hållbara resor handlar om att fler ska välja att åka kollektivt, cykla eller gå istället för att resa ensamma i bil. För att nå målet behövs både förbättrande förutsättningar och förändringar i invånarnas val av färdsätt. Målet kan inte nås av en enskild part. Genom att strategiskt och systematiskt arbeta tillsammans över organisatoriska gränser skapas möjligheten att gemensamt nå längre än vad varje part kan göra enskilt.



- Driva på och underlätta för hållbara resval
- Kombinerad mobilitet
- Samhällsplanering och kollektivtrafik
- Driva på och bidra till forskning och innovation

- Målbild tåg 2035, inkl. västtågsutredningen
- Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla
- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

Driva på och underlätta för hållbara resval

Inom Västra Götalandsregionen bedrivs aktivt arbete för att öka det hållbara resandet. Arbetet sker brett, direkt riktat mot invånare men också tillsammans med kommuner och på nationell nivå.

Det finns ett antal institutionella förutsättningar som främjar privatbilism, så som subventionering av boendeparkering, förmånsbilar och reseavdrag som påverkar konkurrenssituationen för de hållbara resalternativen. Västra Götalandsregionen arbetar aktivt för att förenkla och reformera lagar och regler som hindrar eller försvårar för att nå ett ökat hållbart resande.

Kommunerna har med stöd av parkeringspolicy och parkeringsavgifter samt utformning av detaljplaner möjlighet att främja hållbara resor, både i ett kort och långsiktigt perspektiv. Västtrafik medverkar aktivt i den kommunala planeringens tidiga skeden. Kommunerna stöttas också i sitt arbete med hållbart resande bland annat genom ett kunskapsspridande nätverk för kommunala tjänstepersoner som Västra Götalandsregionen driver. Samlad statistik och underlag ger stöd i arbetet, så som den potentialstudie för cykel som Västra Götalands-regionen tagit fram. Studien visar att det finns stor potential för fler pendlingsresor med cykel, elcykel eller med cykel i kombination med kollektivtrafik. I genomsnitt kan 37 procent av den arbetande befolkningen i Västra Götaland cykla till sin arbetsplats på mindre än 30 minuter.

Strategiskt arbete med pendelparkeringar kopplade till kollektivtrafiken är ytterligare ett sätt att underlätta för hållbara resval. Under år 2019 startade Västtrafik upp ett arbete kring detta tillsammans med kommuner, kommunalförbund och Trafikverket. Syftet med arbetet är att ge en långsiktig prioritering och stöd i det löpande arbetet genom en tydligare koppling till de prioriterade stråken och resenärernas behov.

Många resor i Västra Götaland är korta och görs av en ensam förare i bil. Om fler valde att samåka skulle stora ytor frigöras i trafiksystemet och i tätorterna, samtidigt som avgasutsläppen skulle minska. Genom digitalisering och ny teknik kan innovativa lösningar för samåkning utvecklas. Vidare kan autonoma fordon eller taxiliknande tjänster bidra till att fler reser tillsammans, vilket även skapar ökad tillgänglighet för de som inte har tillgång till bil. Denna typ av kombinerade mobilitetstjänster behöver utvecklas för både städer och landsbygder.



”37 procent av den arbetande befolk-ningen kan cykla till sin arbetsplats på mindre än 30 minuter”

Kombinerad mobilitet

Västra Götalandsregionen jobbar aktivt för att främja tjänster inom kombinerad mobilitet, det vill säga tjänster som möjliggör för resenärer att hitta, boka och köpa både kollektivtrafik och andra typer av transporttjänster genom en och samma digitala kanal. Målen är att bidra till att öka transportsystemets tillgänglighet, göra det enklare att resa och minska resandets klimatpåverkan. Västra Götalandsregionens arbete sker genom bland annat pilotprojekt där kombinerad mobilitet testas och utvärderingsmetoder för att påvisa samhällsnyttorna utforskas.

Kombinerad mobilitet benämns på engelska Mobility as a Service, MaaS.

För att få kombinerad mobilitet att fungera i praktiken krävs det teknisk utveckling av till exempel appar och plattformar som samlar utbud och data, men framförallt fordrar konceptet nya modeller och metoder för affärs- och innovationssamarbeten mellan offentliga och privata aktörer. Idag råder det delade meningar om hur investeringar, risker och operationella roller kan fördelas för att kombinerad mobilitet ska följa lagar och regler, locka resenärer, bidra till samhälleliga hållbarhetsmål och vara ekonomiskt lönsamt och berättigat för ingående parter. Aktuell forskning om kombinerad mobilitet pekar på att kollektivtrafiken är en nödvändig komponent för att få en välfungerande tjänst för kombinerad mobilitet.

Västra Götalandsregionen ska agera för att möjliggöra och främja samverkan mellan privat och offentlig sektor genom till exempel tredjepartsförsäljning av Västtrafiks biljetter, samt genom samarbete med aktörer som utvecklar, tillämpar och utvärderar kombinerade mobilitetstjänster.

Samhällsplanering och kollektivtrafik

I samband med planering av nya områden finns störst möjlighet att skapa förutsättningar för hållbara färdmedelsval, inte minst genom att lokalisera nya områden på ett sätt som underlättar för kollektivtrafik, cykel och gång. En samhällsutveckling som stödjer det hållbara resandet är avgörande om klimatmålen ska nås. Ett utvecklingsarbete har bedrivits i samverkan med flera parter under åren 2017 – 2020 med fokus på ömsesidigt kunskapsbyggande, utvecklad samverkan och tydligare processer gällande samhällsplanering och kollektivtrafik. För att nå målet om ett ökat hållbart resande behövs fortsatt ömsesidigt kunskapsbyggande och fortsatt utveckling av arbetsformerna för samordning mellan kollektivtrafik och kommunal bebyggelseplanering.

Driva på och bidra till forskning och innovation

Att verka för forskning och utveckling inom kollektivtrafikområdet ingår i kollektivtrafiknämndens grunduppgifter. Västra Götalands-regionen samverkar med flera aktörer för att driva forskning och innovation inom områden som är viktiga för att utveckla framtidens kollektivtrafik och strävar efter att vara i framkant. Det handlar om att ta till sig av den samlade kunskapen för bättre beslutsunderlag till den ordinarie verksamheten och att testa nya idéer i praktiken för att driva på utvecklingen i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet. Ett exempel på detta är det arbetet som genomförts inom ElectriCity och som kommer fortsätta framöver.

ElectriCity är ett samarbete i Göteborg där industri, forskning och samhälle utvecklar och testar lösningar för morgondagens elektrifierade transporter.

De närmsta åren kommer Västra Götalandsregionen att fokusera på följande forsknings- och innovationsområden kopplade till kollektivtrafiken:

- Långsiktig finansiering av kollektivtrafikens utveckling
- Elektrifiering och digitalisering
- Drivmedelsmix för fossilfrihet, energieffektivitet och minskat buller
- Kollektivtrafik och samhällsbyggnad/stadsutveckling, beteendeförändring
- Social hållbarhet och trygghet

Västra Götalandsregionen finansierar tillsammans med fem andra parter verksamheten och forskningen som bedrivs inom Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, K2. För åren 2020 – 2024 lyfter K2 ”Framtidens mobilitet” och ”Kollektivtrafik för alla” som två nya områden som behöver få mer uppmärksamhet. ”Framtidens mobilitet” handlar om kollektivtrafikens möjligheter och utmaningar med ny digital teknik, samt om den traditionella kollektivtrafikens gränsyta gentemot nya mobilitetstjänster. ”Kollektivtrafik för alla” fokuserar på hur kollektivtrafik och tillgång till mobilitet bidrar till och påverkar tillgänglighet, demokratiprocesser, innanför- och utanförskap. Utöver dessa områden är ”Framtida finansiering och styrning av kollektivtrafik” ett särskilt intressant forskningsfält som kan ha potential för stor påverkan framöver.

K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Verksamheten bredrivs i samverkan mellan akademi, offentliga aktörer och näringslivet.

Beslutade strategier

Till trafikförsörjningsprogrammet finns ett antal beslutade strategier och målbilder som konkretiserar programmets mål och viljeinriktning. Dessa är en del av trafikförsörjningsprogrammet och förtydligar hur målen i programmet ska nås inom olika områden.

Beslutade strategier gäller tills vidare men revideras vid behov, till exempel vid avsevärt förändrade förutsättningar. Följande strategier finns kopplade till trafikförsörjningsprogrammet:

- Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen
- Målbild Koll2035, Göteborg/Mölndal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla
- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen

Målbild tåg 2035 beskriver utvecklingsambitionen för den regionala tågtrafiken i Västra Götaland med målsättningen om ett tredubblat tågresandet till år 2035. Restid med tåg ska minska, antalet turer ska öka och antalet platser i tågen ska öka genom längre tåg. En utveckling av tågtrafiken kräver att järnvägens infrastruktur förbättras och byggs ut, vilket är en politiskt prioriterad fråga inom Västra Götaland.

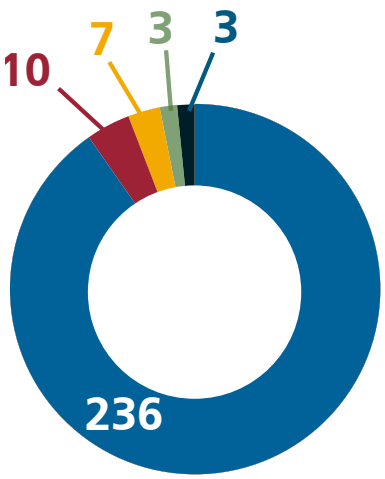
Enligt Målbild tåg 2035 ska resandet öka från 21 miljoner tågresor år 2018 till 32 miljoner tågresor år 2028. För att möjliggöra detta krävs det utökad tågtrafik och ökad attraktivitet i form av kortare restider. Utredningen Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik beskriver hur resandemålen till år 2028 kan uppnås. Under åren 2021 – 2025 är fokus genomförbarhet och utveckling fram till att större infrastrukturprojekt i den natioenlla infrastrukturplanen kommer på plats.

Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille och Västsvenska paketet

År 2018 beslutade regionfullmäktige samt kommunfullmäktige i Göteborg, Mölndal och Partille om en gemensam målbild för utvecklingen av stadstrafikens stomnät i storgöteborg, Målbild Koll2035. Stadstrafiken i området Göteborg/Mölndal/Partille står för över 90 procent av antalet resor i Västra Götalands fem pendlingsnav. En mer kapacitetsstark, snabb och pålitlig kollektivtrafik i storstadsområdet är en förutsättning för tillväxt och utveckling i staden och i regionen som helhet. En handlingsplan för genomförande av målbilden med fokus på åren 2020 – 2024 finns framtagen.

Under samma tidsperiod pågår byggandet av Västlänken och flera stora infrastrukturprojekt inom Västsvenska paketet, vilket innebär stora påfrestningar på trafiksystemet med köbildning, längre restider och minskad punktlighet som följd. Ett stort fokus behöver läggas dels på att säkerställa god framkomlighet för kollektivtrafiken i

Antal miljoner resor i regionala pendlingsnav år 2018



storstadsområdet under de närmaste årens intensiva byggskede, dels på att ta de första stegen mot genomförande av Målbild Koll2035 med utgångspunkt i handlingsplanen.

Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla

Beslutade kollektivtrafikplaner finns för de delregionala pendlingsnaven Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla*. Planerna pekar ut riktningen för att möta kommunernas befolkningstillväxt och uppnå en ökad marknadsandel för hållbara resor. Utvecklingen i respektive pendlingsnav sker efter behov och i samverkan med kommunens utbyggnadsplaner. Kommunens och Västra Götalandsregionens gemensamma prioriteringar och genomförandeplan för åtgärder, både gällande infrastruktur och trafiksatsningar, beskrivs i handlings- eller genomförandeplaner.

Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

Strategin syftar till att få en kollektivtrafik på jämlika villkor utan diskriminering och verkar för att göra det möjligt för fler att resa kollektivt. Området handlar om att resans olika moment ska gå att genomföra i ett prioriterat nät, att resenärer ska bli bemötta med respekt och värdighet och kunna känna sig trygga i kollektivtrafiken. Även kommunikation ska vara inkluderande och förståelig. Därtill ska strategin bidra till att sociala hänsyn tas på ett medvetet och systematiskt sätt i den strategiska planeringen av kollektivtrafiken. Fokus för åren 2021 – 2025 är att fortsätta utveckla arbetet med att ta sociala hänsyn i strategisk planering av kollektivtrafiken samt att, utifrån den handlingsplan som Västtrafik tar fram för att verkställa strategin, genomföra åtgärder som leder till en kollektivtrafik på jämlika villkor.

Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland innebär en utfasning av fossila drivmedel med minskad energianvändning och trafik med låga nivåer av avgaser och buller. Strategins huvudmål om minskad klimatpåverkan återfinns i trafikförsörjningsprogrammet, men strategin har även mål för luftkvalitet, energianvändning och bullernivå.

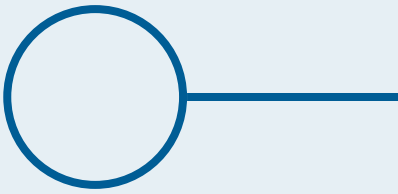
Förnybar el och biogas är de drivmedel som prioriteras främst, medan flytande biodrivmedel rekommenderas där el eller biogas inte kan användas. Prioriteringen beror bland annat på nuvarande tekniska möjligheter, men även på osäkerheter kring prisutveckling, tillgång och miljömässig hållbarhet för flytande biodrivmedel. På grund av rådande osäkerheter kring utvecklingen av drivmedel för kollektivtrafiken och den snabba teknikutveckling som sker följs utvecklingen av både drivmedel och framdrivningstekniker noga.

** Kollektivtrafikplan för Uddevalla är under framtagande och väntas vara beslutad vid programstart 2021.*

Strategin genomförs i huvudsak genom Västtrafiks miljö- och klimatplan som utarbetades parallellt med strategin. Planen genomförs främst genom miljökrav i trafikupphandlingar. Även kommersiella aktörer förväntas bidra till att uppnå målen.

De största utmaningarna i genomförandet av miljö- och klimatstrategin är att inom given budget ställa om stadsbusstrafik från biodiesel och gas till eldrift, samtidigt som biogasanvändningen flyttas till delar av regionbusstrafiken. Närmare 100 procent av kollektivtrafiken med buss och eldriven spårtrafik drivs av förnybar energi. Däremot väntar stora utmaningar med att ställa om kollektivtrafiken med båt och tåg på oelektrifierad bana till förnybara drivmedel. Denna trafik står idag för en stor andel av kollektivtrafikens miljö- och klimatutsläpp, trots relativt liten del av resandet.

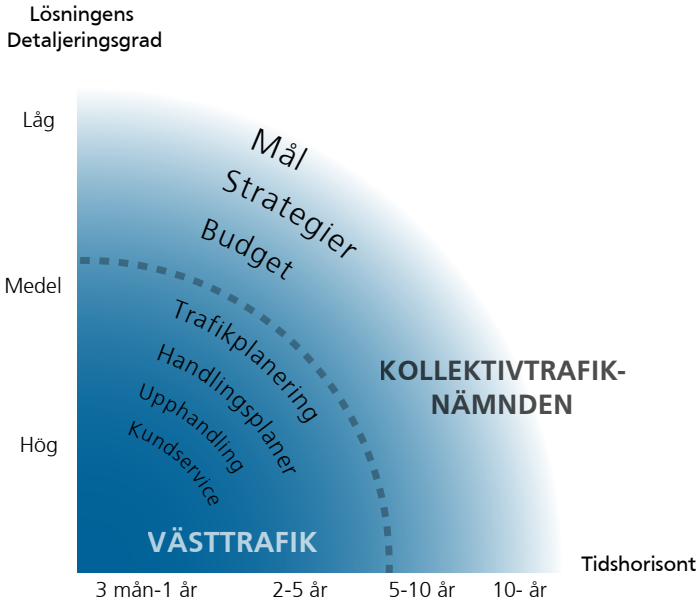
ROLLER OCH ANSVAR



ROLLER OCH ANSVAR

Ansvarsfördelning

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarig för den allmänna kollektivtrafiken i länet. Regionen beslutar om den övergripande inriktningen och tar fram målbilder och strategier för kollektivtrafikens utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet utgör det viktigaste måldokumentet och ska enligt beslutade samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland uppdateras en gång per mandatperiod. Processen att ta fram trafikförsörjningsprogram, strategier och måldokument för kollektivtrafiken bygger på delaktighet från samtliga kommuner genom de delregionala kollektivtrafikråden.



Västra Götalandsregionen är ensam ägare av Västtrafik och beslutar om budget och uppdrag för Västtrafik. Västra Götalandsregionen har organiserat ansvaret genom att inrätta en kollektivtrafiknämnd. Regionfullmäktiges budget ger tillsammans med trafikförsörjningsprogrammet inriktningen för kollektivtrafiknämndens arbete.

Västtrafik är ett bolag helägt av Västra Götalandsregionen och upphandlar kollektivtrafiken i Västra Götaland i enlighet med de mål och uppdrag som kollektivtrafiknämnden sätter, utifrån givna ekonomiska ramar. Västtrafik beslutar, i samverkan med upphandlade trafikföretag, i frågor som till exempel hur linjer ska dras, var hållplatser ska ligga och hur ofta trafiken ska gå. Upphandlade trafikföretag, med ca 10-åriga avtalsperioder, utför trafiken och ansvarar för förare och fordon (med undantag för tåg och vissa båtar).

Kommunerna ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling och lägger därmed grunderna för kollektivtrafikens förutsättningar. Kommunerna har även befogenhet över bl.a. parkeringsavgifter och parkeringstal, vilket i stor grad kan påverka andelen hållbara resor.

Kommun/Trafikverket ansvarar som väghållare för många delar av kollektivtrafikens infrastruktur, så som hållplatsytor och framkomligheten i vägsystemet.

Västfastigheter, som är en förvaltning inom Västra Götalandsregionen, förvaltar och utvecklar resecentrum, terminaler och hållplatser.

Avtal mellan Västra Götalandsregionen och kommunerna

Gränssnitt i ansvar och samverkansformer för kollektivtrafik mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen är definierat i ett avtal som tecknades år 2011 i samband med beslut om skatteväxling. Avtalet innebär att ansvaret för kollektivtrafikens utveckling ligger hos Västra Götalandsregionen. Kommunerna ansvarar fortfarande för färdtjänst, trafik som riktas främst till äldre samt för skolskjuts.

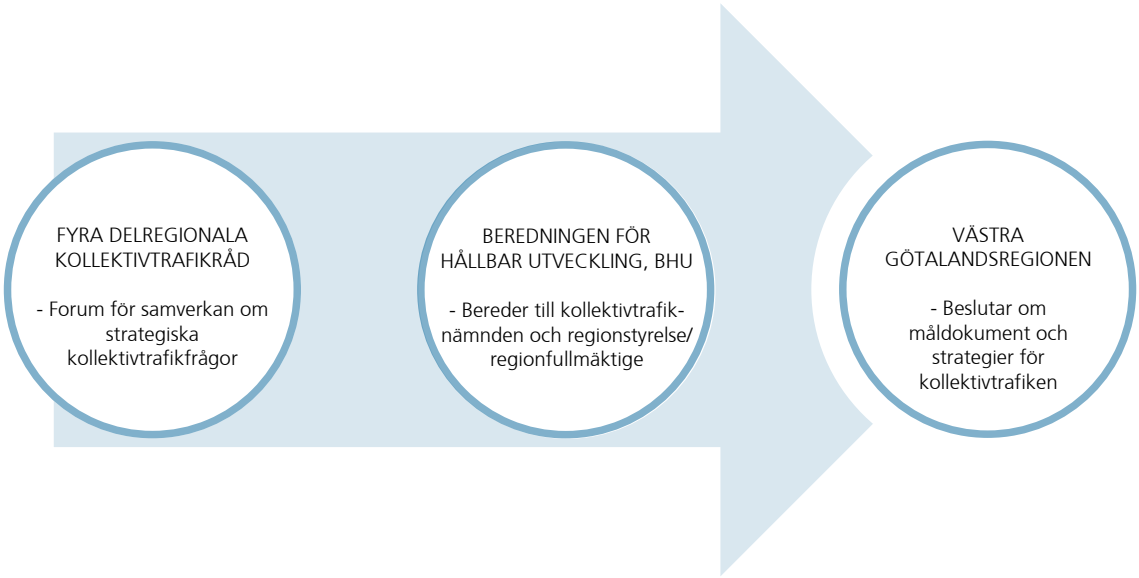
Samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Kommunerna och Västra Götalandsregionen har enats om samverkansformer som innebär att gemensamt bereda den långsiktiga strategiska inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Det sker genom de fyra delregionala kollektivtrafikråden. Beredningen för hållbar utveckling (BHU) ingår som regionalt kollektivtrafikråd och ger rekommendation gällande beslut om strategisk inriktning för kollektivtrafiken i Västra Götaland.

Kollektivtrafikråden och BHU har inte beslutsmandat men synpunkter och rekommendationer väger tungt i Västra Götalandsregionens beslut. I kollektivtrafikråden ingår representanter från samtliga kommuner och två representanter från Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd. Representanter från Västtrafiks styrelse adjungeras. Delregionala kollektivtrafikråd ska enligt beslutade samverkansformer hållas minst två gånger per år.

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är ett politiskt samverkansorgan för Västra Götalandsregionen och länets kommuner i frågor kring hållbar utveckling. Beredningen består av politiska företrädare från Västra Götalandsregionen och de fyra kommunalförbunden.

Avtal och samverkansformer finns på www.vgregion.se/kollektivtrafiknamnden



För Västra Götalands fem regionala pendlingsnav; Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla finns särskilda stadstrafikforum för samverkan kring frågor som bedöms relevanta för stadstrafikens utveckling. Inom respektive stadstrafikforum har en kollektivtrafikplan/målbild tagits fram. Kollektivtrafikplanerna utgår från trafikförsörjningsprogrammet och beskriver hur kollektivtrafiken behöver utvecklas i samklang med stadsutvecklingen. Målsättningen är att stödja en hållbar region- och stadsutveckling och öka andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång.

Västtrafik för dialog med kommunerna om bland annat konkreta förändringarna i trafiken i en årligt återkommande process. Därtill finns kontaktpersoner hos Västtrafik och i respektive kommun som ansvarar för löpande dialog. Västtrafik för även dialog med kommunen i samhällsplaneringens tidiga skeden och kan vara ett stöd i detaljplanearbetet gällande kollektivtrafikfrågor.

Tillköp

Kommunerna har möjlighet att göra tillköp i trafik och biljetter, för en höjd ambitionsnivå, förutsatt att det går i linje med trafikförsörjnings-programmet och beslutade strategier. Övergripande principer för tillköp beskrivs i avtalet. Kollektivtrafiknämnden har, efter beredning i kollektivtrafikråden, beslutat om principer för tillköp av färdbevis.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTMANINGAR



FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTMANINGAR

Kollektivtrafik är en grundsten i ett transporteffektivt och hållbart samhälle, både miljömässigt och socialt, där alla ges möjlighet att resa utifrån sina personliga förutsättningar. Följande kapitel är till största del ett utdrag ur underlaget Förutsättningar Trafikförsörjningsprogram Västra Götaland 2021 – 2024, som tagits fram inom ramen för framtagandet av detta trafikförsörjningsprogram.

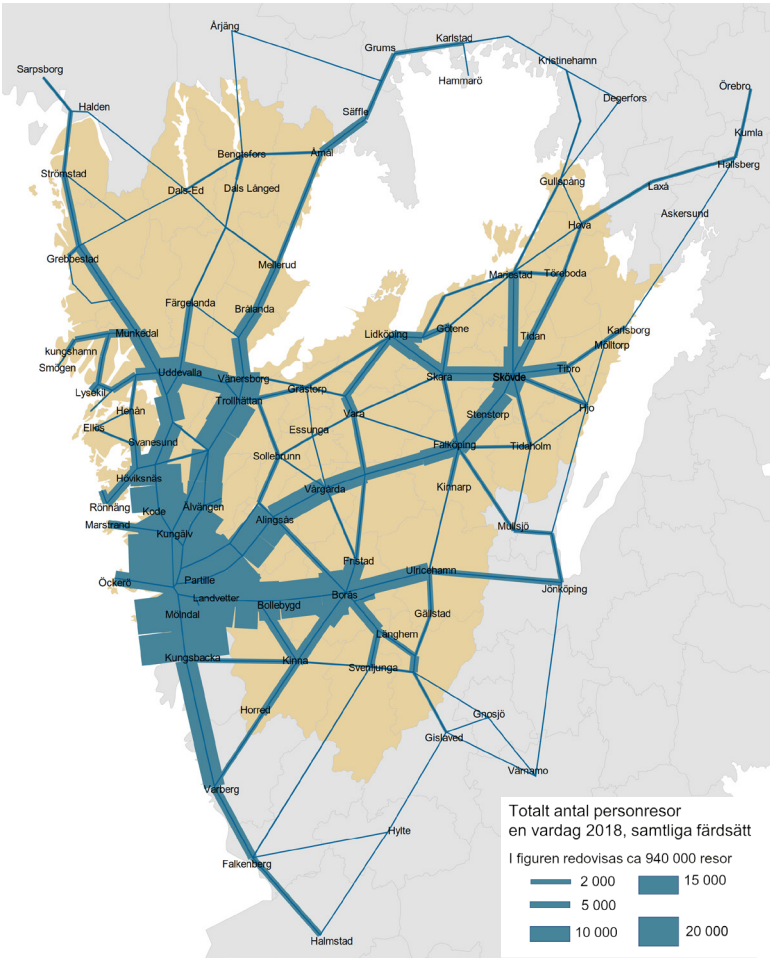
Förutsättningsrapporten finns på www.vgregion.se/ kollektivtrafk

Befolkningsstruktur och resmönster

För att planera kollektivtrafik behövs kunskap om rådande befolkningsstruktur, befolkningens resmönster och behov samt olika förutsättningar. Generellt sett är det lättare att kollektivtrafikförsörja ett område effektivt ju mer tätbefolkat det är. Totalt bor det drygt 1,7 miljoner människor i Västra Götaland (2018). Fler än hälften av dessa är bosatta i Göteborgsregionen där Göteborgs kommun är den mest tätbefolkade kommunen. I de övriga tre delregionerna; Fyrbodal, Skaraborg och Sjuhärad finns det flera glest befolkade kommuner med färre än 25 invånare per km^2. Genomsnittlig befolkningstäthet för hela länet är 69 invånare per km^2 men befolkningstätheten skiljer sig i hög grad åt mellan såväl enskilda kommuner inom länet som mellan delregionerna.

Befolkningen i Västra Götaland förväntas öka till drygt 1,9 miljoner invånare år 2035. Ökningen förväntas främst ske i Göteborgsregionen. Även befolkningssammansättningen förväntas ändras genom att andelen barn och invånare över 80 år ökar. Detta ställer krav på kollektivtrafiken, då fler ska åka, men också genom att trafiken behöver anpassas för dessa åldersgruppers behov.

Invånarna i Västra Götaland bor relativt utspritt men arbetar mer koncentrerat. Ungefär en tredjedel av befolkningen pendlar till en annan kommun för att arbeta. I Göteborgs kranskommuner är andelen pendlare så hög som 7 av 10. Det är också i dessa kranskommuner som invånarna pendlar längst. Sett till den totala pendlingen är det tydligt att Västra Götaland är en flerkärnig region, med Göteborg som stark regionkärna och tydligt arbetsmarknadscentrum. Pendlingen är till stor del enkelriktad in mot regionens fem pendlingsnav; Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla.



I bilden redovisas en uppskattning av längre resor med bil och kollektivtrafik, fördelade på stråk. Dessa kan ses som en potential för ökat resande med kollektivtrafik i framtiden.

Generellt sett är tillgängligheten till kollektivtrafiken som störst i de regionala pendlingsnaven och längs de prioriterade stråken. Värt att notera är också att även om befolkningen bor utspritt i Västra Götaland, når 86 procent av invånarna sitt närmsta regionala pendlingsnav inom 60 minuters restid med kollektivtrafiken. Det finns också goda möjligheter för arbetspendling med cykel och elcykel. Totalt sett kan 37 procent av invånarna i Västra Götaland nå sin arbetsplats med cykel inom 30 minuter.

År 2018 hade kollektivtrafiken i Västra Götaland en motoriserad marknadsandel på cirka 33 procent. Kollektivtrafikandelen varierar dock stort mellan de olika delregionerna och mellan olika kommuner. Störst andel kollektivtrafikresande finns i Göteborg och i Göteborgsregionen med en andel på 55 respektive 45 procent. I de övriga tre delregionerna är kollektivtrafikandelen betydligt lägre. Flest antal resor görs i stadstrafiken, med en andel på 77 procent, följt av resor i stråken. Ser man istället till andel personkilometer i kollektivtrafiken är stadstrafikens andel av resandet 40 procent. Flest personkilometer med kollektivtrafik görs i stråken, med en andel på knappt 50 procent.

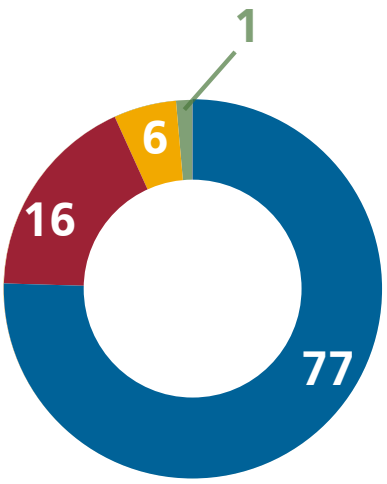
Infrastruktur

Behovet av investeringar i infrastruktur för järnväg och väg i Västra Götaland är stort. Infrastrukturen har en nyckelroll för tillgängligheten till arbete och skola samt kapacitet och attraktivitet i kollektivtrafiken.

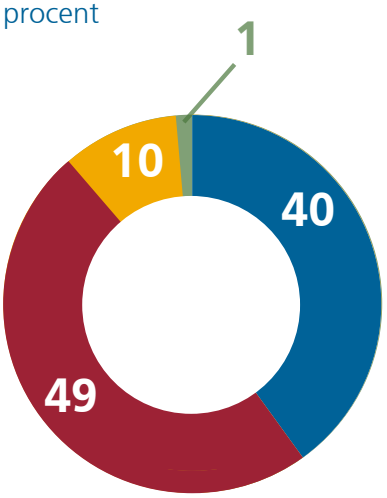
Målbild tåg 2035 förmedlar en vilja att utveckla Västra Götaland till ett konkurrenskraftigt tillväxtområde i norra Europa. Målsättningen är att tredubbla resandet med tåg till år 2035 jämfört med år 2006. För att klara av detta krävs det investeringar i järnvägsinfrastruktren på flertalet ställen. Dubbelspårig järnväg mellan Göteborg – Borås, fler spår på Västra stambanan mellan Göteborg – Alingsås, dubbelspår Göteborg – Oslo och satsningar på samtliga regionala järnvägar är några av Västra Götalandsregionens prioriterade infrastruktur-satsningar. I den nationella infrastrukturplanen finns det knappt 193 miljarder kronor för namngivna investeringar för åren 2018 – 2029. Av dessa är 3,7 miljarder kronor avsatta för att påbörja arbetet med järnväg mellan Göteborg och Borås. Resterande investeringsbehov på järnväg i Västra Götalands saknar finansiering.

För att ställa om till en ökad andel hållbara resor finns stora behov av infrastrukturinvesteringar för kollektivtrafiken i vägnätet. Det handlar bland annat om framkomlighetsåtgärder i gaturummet, busskörfält för nya trafikkoncept och pendelparkeringar för bil och cykel. Behoven finns främst i och omkring de regionala pendlingsnaven, vilket bland annat lyfts i de målbilder och planer som tagits fram för respektive nav. De största behoven finns i Göteborg och Göteborgsregionen, där också de flesta resorna sker. Utmaningar finns bland annat i kapacitets-begränsningar, som väntas förvärras till följd av ett ökat resandebehov i och med den ökande befolkningen. I takt med att kollektivtrafiken utökas påverkas även tillgången till terminaler och större bytespunkter runt om i regionen, framför allt i Göteborg.

Andel resor per kategori i procent



Andel personkilometer per kategori i procent





Depåer är en viktig och kostsam funktion som krävs för att kollektivtrafiken ska fungera. Västra Götalandsregionen/Västtrafik ser stora behov av nya depåer för både buss och spårfordon för att kunna utveckla kollektivtrafiken på ett konkurrensneutralt och kostnadseffektivt sätt. Omställningen till elbussar kräver nya infrastrukturlösningar, där bland annat nya depåer i strategiska lägen är en förutsättning för att klara en elektrifiering av kollektivtrafiken.

Omvärld och trender

I ett modernt samhälle är det viktigt att människor kan förflytta sig och mötas. Teknikutveckling och samhällsförändringar kan minska en del av resbehovet, men i stor utsträckning kommer behovet av att förflytta sig finnas kvar. Fyra megatrender är identifierade som alla har någon påverkan på kollektivtrafikens utveckling: globalisering, digitalisering, demografiska förändringar samt klimatförändringar.

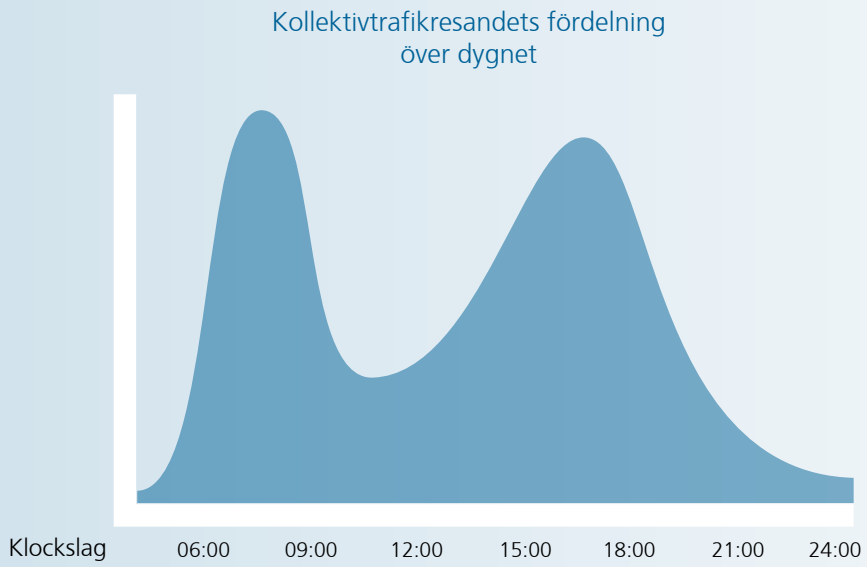
En fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar. När tjänster och kommunikation kan levereras direkt i mobiltelefoner, datorer och övriga hjälpmedel skapas möjlighet för en mer tillgänglig kollektivtrafik. Teknikutvecklingen kommer också att medföra en diversifiering av fordon samt att elektrifierade transportmedel utvecklas. Därtill kommer automatisering av fordon, informationsflöden inom transportsystemet, e-handel och insamling samt lagring av data. Allt detta kan ha en påverkan på invånarnas resmönster och val av färdsätt. Att stödja och följa aktuell forskning och innovation är därför viktigt för att bygga kunskap, samla lärdomar och erfarenheter samt testa nya lösningar som behövs för att åstadkomma en effektiv och attraktiv kollektivtrafik.

Behov av styrmedel och finansieringsformer

Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål är att öka andelen hållbart resande i Västra Götaland. Lagar, styrmedel, finansieringsformer och statliga investeringar behöver anpassas för att klara en omställning till ett hållbart transportsystem, i riktning mot nationella, regionala och lokala mål. Ett systemskifte kräver genomgripande förändringar. Det handlar både om nationella styrmedel för att ställa om resandet till mer hållbara alternativ, men också om satsningar för att främja kollektivtrafiken. Bland annat behövs förbättrade förutsättningarna för en utvecklad regiontågtrafik, breddad finansiering av kollektivtrafikens driftskostnader, ökade möjligheter till statlig medfinansiering av depåer och spårfordon samt styrmedel för att underlätta minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.

Öka resurseffektiviteten

En stor del av resandet i Västra Götaland är enkelriktat in mot de regionala pendlingsnaven. Resandet med kollektivtrafik är också ojämnt fördelat över dygnet med tydliga toppar morgon och eftermiddag. En bättre spridning av resorna i tid och rum skulle innebära både ett bättre resursutnyttjande av kollektivtrafikfordon och minskade kostnader.



Antalet påstigande på buss och tåg enligt Västrtrafiks kundräkningsystem (KRS). Diagrammet avser perioden december 2018 till och med november 2019, exklusive juni-augusti.

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FINANSIERING

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FINANSIERING

Samhällsnytta

Kollektivtrafikens bidrag till samhället är mer än det som traditionellt syns i beräkningar av kostnader och intäkter. Nyttorna uppstår genom bland annat bättre hälsa genom ökad fysisk aktivitet, färre olyckor, minskad trängsel i vägsystemet, regional sammanhållning och möjligheter att ta del av arbetstillfällen, utbildning och kultur. Det finns olika modeller för att beräkna samhällsnyttan i ekonomiska termer. Västtrafik har i tidigare arbete visat att en satsad krona på kollektivtrafiken i Västra Götaland gav 1,75 kronor tillbaka i samhällsnytta. Det innebär att regionbidrag till kollektivtrafiken utifrån prognosen för år 2035 skulle generera en samhällsnytta på 17 miljarder kronor per år.

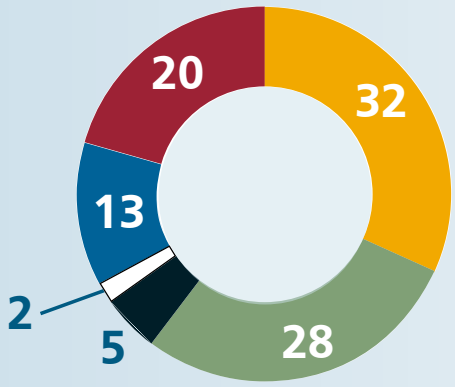
Nuläge

Under det senaste decenniet har kollektivtrafiken byggts ut kraftigt i Västra Götaland och resandet har ökat kraftigt enligt uppsatta mål. Regionbidraget till kollektivtrafiken har ökat med i genomsnitt cirka sju procent per år sedan år 2012. Intäkterna har historiskt sett utvecklats i takt med att kollektivtrafiken byggts ut, vilket innebär att Västtrafiks självfinansieringsgrad (intäkternas andel av kostnaderna) har varit omkring 50 procent under en längre tid. De senaste åren har intäktsutvecklingen varit mer måttlig vilket innebär att gapet mellan kostnader och intäkter ökar.

Under år 2018 uppgick de totala kostnaderna för Västtrafik till 9, miljarder kronor. Biljettintäkter och övriga intäkter uppgick till 4,9 miljarder kronor och regionbidrag till 4,6 miljarder kronor.

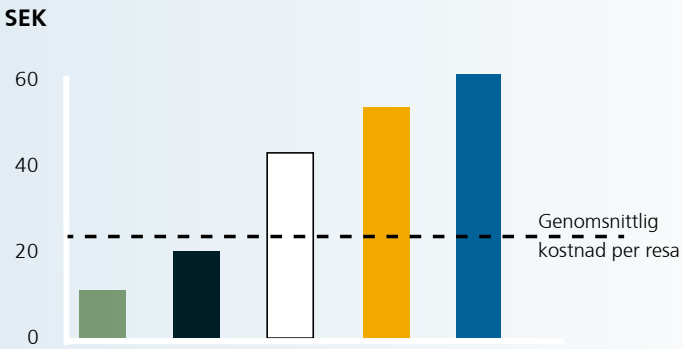
Regionbidrag är de pengar som Västra Götalandsregionen avsätter i budgeten för att finansiera kollektivtrafiken.

Kostnadsfördelning per trafikkategori i procent



- Stråk *(tåg, expressbuss och cityexpress)*
- Stadstrafik Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla
- Övrig trafik *(buss på landsbygd och båt i skärgård)*
- Stadstrafik Göteborg/Mölndal/Partille
- Tätortstrafik
- Övriga kostnader *(trafik- och försäljningsomkostnader, särskild anropsstyrd trafik samt administration)*

Bruttokostnad per resa inom respektive trafikkategori



Framtida kostnadsutveckling

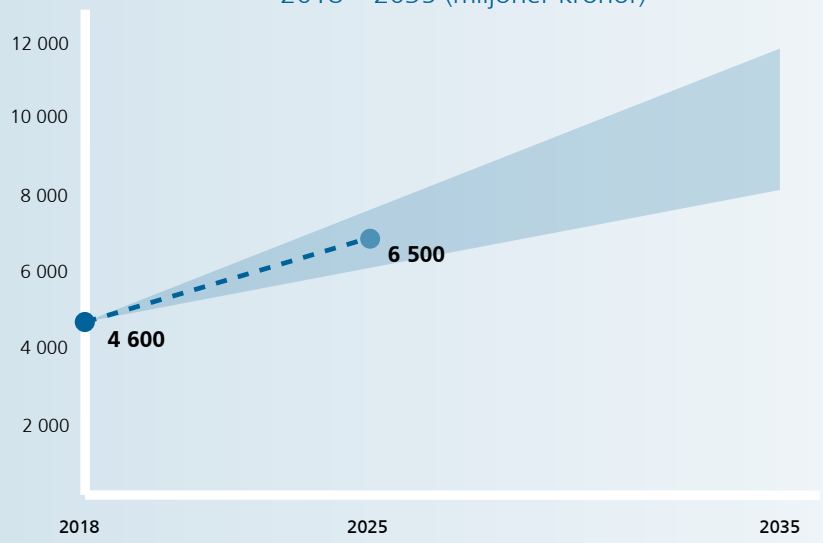
Kostnaderna för kollektivtrafiken ökar årligen vilket främst beror på ökade kostnader för den befintliga trafiken, investeringar i nya fordon samt satsningar på utvecklad eller ny trafik. Kostnaderna för den befintliga trafiken ökar främst genom det index som Västtrafiks trafikavtal med trafikföretagen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

Index är ett jämförelsetal och används för att beskriva hur någonting förändras över tid, exempelvis priserna på bränsle.

Målet om att öka andelen hållbara resor i hela Västra Götaland förutsätter en fortsatt utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och attraktivitet. En översiktlig beräkning av kostnadsutvecklingen fram till år 2035 visar att regionbidraget till Västtrafik fortsatt behöver öka i genomsnitt cirka 5 procent per år för att nå uppsatta mål. Avvägningar kring kollektivtrafikens medelstilldelning sker årligen i regionfullmäktiges budgetarbete.

Prognosen innehåller alla driftskostnader och bygger på flera antaganden, bland annat antalet resor med kollektivtrafiken, investeringar i nya fordon och depåer, samt biljettpriser och indexutveckling.

Regionbidrag prognos
2018 – 2035 (miljoner kronor)



Indexutvecklingen för kollektivtrafiken är beräknad till 2 – 3 procent per år. I kalkylen höjs biljettpriserna i samma takt. Därtill förväntas en effektivisering av kollektivtrafiken ske genom kontinuerligt arbete med exempelvis utjämning av topparna i högtrafik, samordning mellan kollektivtrafik och skolskjutstrafik samt smarta trafikupplägg. Tillsammans med en ökad intäktsutveckling är bedömningen att självfinansieringsgraden kan bibehållas kring dagens nivå på omkring 50 procent.

Det finns flera osäkerhetsfaktorer som är svåra att förutse. Införandet av tre zoner med tillhörande prissättning innebär en av de största förändringarna som gjorts i kollektivtrafiken i Västra Götaland på många år. Andra faktorer som påverkar är utvecklingen av olika framdrivningstekniker för kollektivtrafikens fordon, tillgång till trafiknära depåer, osäkerheter kring drivmedelsutvecklingen och drivmedelspriser, utvecklingen av delade mobilitetstjänster, självkörande fordon samt framkomlighet i städerna och utbyggnad av infrastruktur, framför allt järnvägsinfrastruktur.

Finansieringsmöjligheter

En fortsatt ökning av kostnaderna för kollektivtrafiken innebär att regionbidraget behöver öka ytterligare eller att nya intäktskällor behöver tillkomma.

Tidigare och pågående utredningar kring breddad finansiering av kollektivtrafikens driftskostnader visar på olika möjliga intäktskällor. Samtliga förutsätter ändrad lagstiftning vilket innebär att frågan är av nationell karaktär. Exempel på alternativa finansieringskällor kan vara användning av trängselskatt, arbetsgivaravgifter eller parkeringsavgifter. Dessa exempel skulle kunna utgöra en del av framtida finansiering. Bedömningen är emellertid att nuvarande driftbidrag via skattemedel fortsatt skulle utgöra merparten av kollektivtrafikens finansiering.

Under kommande period är det angeläget att ytterligare utreda och bedriva aktivt påverkansarbete kring breddad finansiering. Västra Götalandsregionen bör tillsammans med andra parter lyfta behovet av en mer långsiktigt hållbar finansiering av kollektivtrafiken.

KOMMERSIELL TRAFIK

KOMMERSIELL TRAFIK

Trafikföretag har enligt kollektivtrafiklagen rätt att etablera kollektivtrafik på kommersiell grund. Trafikföretag har också rätt till kokurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter och hållplatser. Principer för tillträde till infrastrukturen finns framtaget i dokumentet ”Principer för tillträde till bytespunkter”, vilket Västra Götalands-regionen har tagit fram tillsammans med trafikföretagens branschföreningar.

Det är kollektivtrafikmyndigheten i varje region som ansvarar för att värdera samhällsnytta, beslutar om vilken kollektivtrafik som ska handlas upp av samhället. Samtliga mål och riktlinjer i trafikförsörjnings-programmet gäller både kommersiell och upphandlad kollektivtrafik.

För all upphandlad kollektivtrafik tas beslut om allmän trafikplikt av kollektivtrafiknämnden. Kollektivtrafiknämnden kan också besluta om att avstå trafikplikt. Det sker då nämnden anser att trafikförsörjnings-programmets trafik- och samhällsmål kan nås genom kommersiell trafik. Dokumentet ”Kriterier för trafikplikt” beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt och har tagits fram av Västra Götalands-regionen i dialog med kollektivtrafikbranschens parter.

För att underlätta marknadsanalys för kommersiell trafik ska Västtrafik i samband med samråd inför upphandling av trafik tillhandahålla en öppen redovisning av data över bland annat antal resande och intäkter för utgående avtal. Trafikföretagen kan med hjälp av detta underlag avgöra om det finns grund för kommersiell trafik eller inte. Generellt kan sägas att förutsättningarna för kommersiell trafik bedöms som störst där det finns en hög andel enkelbiljettskunder och ett mindre beroende av det större sammanhängande kollektivtrafiksystemet.

Information kopplat till kommersiell trafik finns på www.vgregion.se/kollektivtrafik

- Kriterier för trafikplikt – beskriver process och kriterier inför beslut om trafikplikt.
- PM Principer för tillträde till bytespunkter.
- Förteckning över alla trafikavtal, samt när dessa löper ut. Publiceras löpande.
- Förteckning av kommersiell regional kollektivtrafik.

FRAMTAGANDE AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021 – 2025

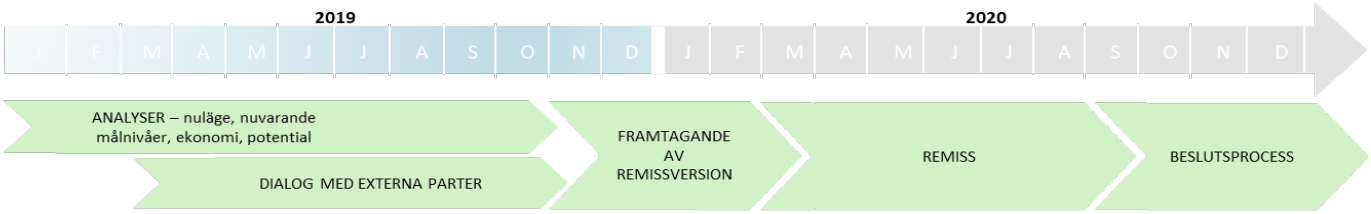
FRAMTAGANDE AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021–2025

Framtagandet av trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 har pågått under år 2019 och 2020. Kollektivtrafiknämnden har efter ett inledande inriktningsbeslut löpande gjort inspel och ställningstaganden under processens gång.

Arbetet har processletts av tjänstepersoner från avdelningen för kollektivtrafik och infrastruktur på Västra Götalandsregionen. Till sin hjälp har de haft olika grupperingar och funktioner inom Koncernkontoret och Västtrafik till sitt förfogande. De delregionala kollektivtrafikrådens tjänstepersonsnätverk har bidragit med inspel, bland annat vid en gemensam workshop.

Samråd har genomförts med de delregionerna kollektivtrafikråden, omkringliggande läns kollektivtrafikmyndigheter, andra myndigheter och organisationer, näringsliv och resenärsgrupper. Inspel från samråden finns samlade i en samrådslogg.

Under hösten år 2019 har en remissversion av programmet tagits fram, vilken du nu håller i din hand. Remissvar kommer att samlas in och tas om hand under hösten år 2020. Därefter startar beslutsprocessen för att ha ett nytt gällande trafikförsörjningsprogram från och med år 2021.



Detta kapitel skrivs klart i sin helhet efter remiss.

Hållbarhetsbedömning av programmet

En hållbarhetsbedömning av trafikförsörjningsprogrammet för år 2017 – 2020 har gjorts. Bedömningen utgår från principerna för miljöbedömning men med ett vidgat perspektiv genom att inkludera fler sociala och ekonomiska aspekter än vad som vanligtvis ingår i en miljöbedömning, därav benämningen hållbarhetsbedömning.

Relevanta måldokument från global och nationell nivå samt de mest övergripande måldokumenten på regional nivå genomlystes för att identifiera de mål som ansågs relevanta för trafikförsörjningsprogrammets hållbarhetsbedömning. Målen grupperades i olika kategorier och underkategorier som trafikförsörjningsprogrammet bedömdes mot.

Hållbarhetsbedömningen har legat till grund för arbetet med att ta fram trafikförsörjningsprogrammet för år 2021 – 2025. Även beslut som tagits under processen har bedömts ur ett hållbarhetsperspektiv.

I beslutsversionen av trafikförsörjningsprogrammet kommer en kort redovisning av resultatet av hållbarhetsbedömningen av trafikförsörjningsprogrammet för år 2021 – 2025 att finnas med. Mer information om hållbarhetsbedömningen kommer då också att publiceras på www.vgregion.se/kollektivtrafik.



UPPFÖLJNING



UPPFÖLJNING

Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet ska ske årligen och följa Västra Götalandsregionens modell ”Lärande uppföljning och utvärdering” för redovisning av måluppfyllelse, genomförande och aktiviteter. Uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet innehåller både uppföljning av målen och en skriftlig redovisning av insatser som gjorts för att nå målen. Mål och indikatorer följs upp årligen (om inte annat anges) enligt tabeller på nästkommande sidor. Uppföljningen sker i de flesta fall via nationella insamlingssystem, såsom kollektivtrafikbarometern, via Svensk kollektivtrafik samt via statistik från Västtrafik.

Enligt de beslutade samverkansformerna kring kollektivtrafiken ska Västra Götalandsregionen årligen göra en avstämning med kommunerna av arbetet med implementeringen av trafikförsörjnings-programmet. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikråden lämna yttranden på arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.



- Driva på och underlätta för hållbara resval
- Kombinerad mobilitet
- Samhällsplanering och kollektivtrafik
- Driva på och bidra till forskning och innovation

- Målbild tåg 2035, inkl. västtågsutredningen
- Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille
- Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla
- Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor
- Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

MÅL	NIVÅ	MÅLTAL
Övergripande mål: Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland	2018	2025
Andelen hållbara resor ska öka i Västra Götaland.	39%	≥ 42 % 2035 ≥ 50 %
God geografisk tillgänglighet	2018	2025
Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektiv-trafik till närmaste pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter (i båda riktningar) ska öka.	xx %* ** Nulägesmätning pågår*	80 – 85 %
Antal resor i kollektivtrafiken ska öka.	339 miljoner	≥ 380 miljoner
Antal kollektivtrafikresor i stråk och stadstrafik ska öka.	55 miljoner i stråk och 258 miljoner i stadstrafik	65 miljoner i stråk och 295 miljoner i stadstrafik.
Enkel, trygg och inkluderande	2018	2025
Andelen invånare som anser att det är enkelt att åka med Västtrafik ska öka.	61 %	≥ 65 %
Andelen invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik ska öka.	66 %	≥ 70 %
Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka.	Ca 400 stycken	≥ 800 stycken
Låg miljöpåverkan	2018	2025
Utsläppen av CO_2 per personkilometer i kollektivtrafiken jämfört med år 2006 ska minska.	72 %	≥ 85 %
Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel ska öka.	33 %	≥ 35%

INDIKATORER KOPPLADE TILL MÅLEN

Antal personkilometer.

Nivå år 2018:

2833 miljoner

Antal invånare som bor 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik.

Nivå år 2018:

Under framtagande

Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning implementeras.

Antal resor per funktion:
- **Stadstrafik (per pendlingsnav)**
- **Tätortstrafik**
- **Övrig trafik**

Nivå år 2018:

- Stadstrafik
  GMP: 236 miljoner
  Borås: 10 miljoner
  ToV: 6,8 miljoner
  Uddevalla: 2,9 miljoner
  Skövde: 2,7 miljoner
- Tätortstrafik:
  4 miljoner
- Övrig trafik:
  19 miljoner

Antal pendelparkeringar för bil och cykel.

Nivå år 2018:

387 st pendelparkeringar för bil (18 163 platser)

249 st pendelparkeringar för cykel (17 956 platser)

Andel kilometer per drivmedel
- **km med elbuss**
- **km med biogasbuss**

Nivå år 2018:

km elbuss: 30 miljoner

km biogasbuss: 24 miljoner

Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov.

Nivå år 2018:

56 %

Andel nöjda resenärer med Västtrafik.

Nivå år 2018:

57 %

Andel bilpassagerare.

Nivå år 2018:

10 %

Restidskvot 0,8 för tåg och 1,3 för buss i prioriterat stråk.

Nivå år 2018:

Redovisas i karta

Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Nivå år 2018:

97 %



www.vgregion.se

Uppföljning 2019

Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland 2017-2020



VGR Analys 2020:9
Koncernkontoret

2020-02-26

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Innehållsförteckning

Sammanfattning ... 3
Inledning ... 4
Översikt av måluppfyllelsen 2019 ... 6
Övergripande målet Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region ... 7
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland ... 15
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik ... 20
Delmål 3: Alla resenärsgrupper beaktas ... 25
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken ... 29
Källförteckning ... 30

Uppföljningen tas fram av koncernavdelning data och analys för avdelning kollektivtrafik och infrastruktur som arbetar med den långsiktiga och strategiska utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland.
Kontaktpersoner: Maria Larsson och Cecilia Olbin Gard
Rapporten återfinns på www.vgregion.se/analysportalen
Fotograf omslag Västtrafik

2020-02-26

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen gör varje år en uppföljning av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Det övergripande målet handlar både om att andelen hållbara resor ska öka och att kollektivtrafikresandet ska fördubblas. Både kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till bilen och resandet med Västtrafik har nått sina måltal för 2020. Resandet har ökat mest i stadstrafiken och i de prioriterade stråken. Kollektivtrafikens marknadsandel har de senaste tre åren varit stabil på 33 procent. Andelen cykelresor minskar något och andelen bilpassagerare är oförändrad. Totalt antal bilar ökar, men körsträckan per bil och bilinnehav per invånare sjunker.

Delmål 1 innebär att invånarna ska ha en ökad tillgänglighet med kollektivtrafik i hela Västra Götaland. Tillgängligheten i form av restid med kollektivtrafiken på maximalt 60 minuter till pendlingsnaven har ökat något sedan 2014. Kollektivtrafikens fordonskilometer har ökat något. Restidskvoterna gentemot bilen i stråken är låga för kollektivtrafiken på lite längre avstånd. Undantaget är vissa tåg med hög restidskvot, framförallt tågen på Bohusbanan och tåget mellan Göteborg och Borås. Boende utanför tätorter har minst fem resmöjligheter på vardagar med närtrafiken. Resandet med närtrafiken har ökat med 80 procent sedan 2013. Andelen invånare som tycker att avgångstiderna passar deras resbehov har ökat och ligger nu på 57 procent.

Delmål 2 har fokus på en attraktiv kollektivtrafik. Generellt är personer som reser ofta mer positiva än de som inte reser eller reser sällan med kollektivtrafiken. Nöjdheten med Västtrafik har ökat något, vilket kan ha ett samband med att punktligheten har förbättrats under 2019, framförallt för tåg och buss. Andelen invånare som upplever att det är enkelt att resa med Västtrafik har ökat från 61 till 63 procent under 2019. Även andelen som upplever att det är enkelt att köpa biljett har ökat.

Delmål 3 handlar om att alla resenärsgrupper ska beaktas i kollektivtrafiken, utifrån diskrimineringsgrunderna. Fysiska anpassningar av fordonen för personer med funktionsnedsättning är genomförda, med undantag för de äldsta spårvagnarna. Närmare 200 av hållplatserna har förbättrats under 2019 och det återstår åtgärder på cirka 300 hållplatser. Västtrafik, kommunerna och Trafikverket måste prioritera att anpassa resten av hållplatserna för att nå målet. Tryggheten att resa med Västtrafik är oförändrad jämfört med 2018. Kollektivtrafiken är ett viktigt alternativ som ska vara tryggt för alla. Generellt är de som reser sällan eller aldrig mer otrygga med kollektivtrafiken.

Delmål 4 innebär att koldioxidutsläppen per personkilometer ska minska. Under 2019 ökade utsläppen och nivån är 71 procent minskning sedan 2006. Kollektivtrafikens fordon drivs till 97 procent med förnybara drivmedel. Delar av fartygstrafiken och Kinnekulletåget drivs fortfarande med fossil diesel, dock blandad med biodiesel. Elektrifieringen av bussar har fortsatt.

Inledning

Trafikförsörjningsprogrammet styr utvecklingen

Västra Götalandsregionen är regional kollektivtrafikmyndighet enligt kollektivtrafiklagen från 2012. Varje myndighet ska fastställa mål för kollektivtrafiken i ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. I Västra Götaland fastställs ett nytt program en gång per mandatperiod av regionfullmäktige. Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg i det regionala utvecklingsarbetet och i strävan mot visionen om det goda livet. Just nu tas programmet som ska gälla från och med år 2021 fram.

Nuvarande program gäller från 2017 till 2020 med långsiktig utblick till 2035. Det övergripande målet i programmet är att andelen hållbara resor ska öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region samt att resandet med kollektivtrafiken ska fördubblas. I det hållbara resandet ingår kollektivtrafik, gång och cykel. I figur 1 redovisas trafikförsörjningsprogrammets mål med de beslutade strategier som fanns när programmet antogs. Därefter har förändringar skett, till exempel har funktionshinderstrategin ersatts av en strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor och målbilder för flera stadstrafikområden har tagits fram.



Figur 1 Mål och indikatorer för kollektivtrafiken som beslutats av Västra Götalandsregionen

Ett nät av prioriterade stråk knyter ihop Västra Götalands alla kommuncentra, samt större målorter i angränsande län. Kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen ska öka genom att stärka utbudet i stråken. Landsbygdsutredningen visar vilken geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik man kan förvänta sig i olika delar av Västra Götaland. I programmet finns också ett antal prioriterade utvecklingsområden, där samverkan med kommunerna spelar en viktig roll. Områdena är samhällsplanering, samordning med skolresor, hållbart resande, pris- och betalsystem, principer för kollektivtrafiken i pendlingsnaven samt ett strukturerat arbete utifrån diskrimineringsgrunderna.

Trafikförsörjningsprogrammet följs upp

Västra Götalandsregionen genomför varje år en uppföljning av hur målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet utvecklas. Uppföljningen är ett av flera underlag som ligger till grund för kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västtrafik och den ingår i den årliga avstämningen med kommunerna.

Uppföljningen avser de mål och indikatorer som finns i programmet och redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måltal. Ett antal indikatorer utan måltal finns med för att bättre kunna analysera och bedöma utvecklingen av målen. Dessa redovisas i bilden nedan.

MÅL	INDIKATORER MED MÅLTAL	INDIKATORER UTAN MÅLTAL
Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland, och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region.	Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland	Antal resor per stadstrafik, tätortstrafik, stråk, landsbygd Brutto-/ nettokostnad per resa Antal personkilometer Bilinnehav per 1 000 invånare Körsträcka personbilar Andel cykelresor
	Antal resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år	
Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland	Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik, ökar.	Antal fordonskilometer med Västtrafik Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk
	Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %	
Attraktiv kollektivtrafik	Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 %	Andel turer som är punktliga per trafikslag Allmänhetens upplevelse av förseningar i kollektivtrafiken
	Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord uppgår till minst 93 %	
	Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %	
Alla resenärsgrupper beaktas	Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 %	Kvalitativ analys utifrån de sju diskriminerings-grunderna.
	Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %	
	Prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är >800	
Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken	Minskning CO_2-utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	

Upplägg av rapporten

I nästa avsnitt finns en resultatöversikt av de mål och indikatorer med måltal som ingår i uppföljningen.

Det övergripande målet och de fyra delmålen redovisas i varsitt avsnitt. Varje avsnitt inleds med en kort beskrivning av målet samt vilka måltal och indikatorer som följs upp till respektive mål, följt av en genomgång av utvecklingen sedan 2014.

Där det är möjligt redovisas troliga orsaker till utvecklingen och i vissa fall exempel på genomförda åtgärder för att nå ökad måluppfyllelse.

Översikt av måluppfyllelsen 2019

Mål	Bedömd måluppfyllelse till 2020	Måltal 2020	2014	Utveckling 2014 - 2019	2019	Utveckling senaste året 2019
Övergripande mål: Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland, och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region.		Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland.	28 %		33 %	
		Antalet resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år.	278 milj		355 milj	
Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland		Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav, med kollektivtrafik, ökar.	84,9 %		x	Ingen uppgift
		Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %	63 %		100 %	
Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik		Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 %	53 %		63 %	
		Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord uppgår till minst 93 %	93 %		96 %	
		Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %	54 %		58 %	
Delmål 3: Alla resenärsgrupper beaktas		Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 %	67 %		66 %	
		Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %	97 %		97 %	
		Prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är >800	385		491	
Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken		Minskning CO_2-utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	50 %		71 %	

 målet är uppnått, pilen visar förändring under 2019

Övergripande målet
Andelen hållbara resor ökar i hela Västra Götaland och kollektivtrafikresandet fördubblas för en attraktiv och konkurrenskraftig region

Det övergripande målet är att öka andelen hållbara resor, definierat som summan av resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Resandet med kollektivtrafiken bör öka i linje med fördubblingsmålet för att öka anden hållbara resor, det vill säga att antalet resor med kollektivtrafiken ska fördubblas från 2006 till 2025. Dessutom behöver gång- och cykelresorna öka i förhållande till det motoriserade resandet. Ett antal nyckeltal följs för att få en helhetsbild av det hållbara resandets utveckling i förhållande till antal resor med bil.

Det ökade resandet i kollektivtrafikens sker framförallt i stadstrafik och prioriterade stråk. I glesare områden med lägre resande underlag behöver nya lösningar utvecklas för att öka det hållbara resandet. Förutom antalet resor, är också resornas längd betydelsefulla, därför följs indikatorn om personkilometer upp. För att fortsätta öka det hållbara resandet behöver hänsyn tas i både infrastruktur och bebyggelseplanering men åtgärder behövs också för att underlätta för individer att välja ett mer hållbart resande. Innovation och test av nya mobilitetslösningar, som till exempel kombinerad mobilitet, kan skynda på utvecklingen.

Övergripande målet Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Utveckling under 2019
Kollektivtrafiken står för minst 30 % av de motoriserade resorna i Västra Götaland	Ö1. Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel	↑	➡
Antal resor i kollektivtrafiken är minst 320 miljoner resor per år	Ö2. Antal resor i kollektivtrafiken	↑	↑
	Nyckeltal	**Förändring 2014 - 2019**	**Förändring under 2019**
	Ö3. Antal resor per kategori *)		
	a) Stadstrafik (pendlingsnav)	↑	↑
	b) Tätortstrafik	↑	→
	c) Stråk (tåg, expressbuss, cityexpress)	↑	↑
	d) Landsbygd/övrigt	↑	→
	Ö4. a) Bruttokostnad per resa	→	→
	b) Nettokostnad per resa	→	→
	Ö5. Antal personkilometer	↑	↑
	Ö6. Bilinnehav per 1 000 invånare	↑	↓
	Ö7. Körsträcka personbilar	↓	↓
	Ö8. Andel cykelresor	↓	↓
	Ö9. Andel bilpassagerare	↑	→

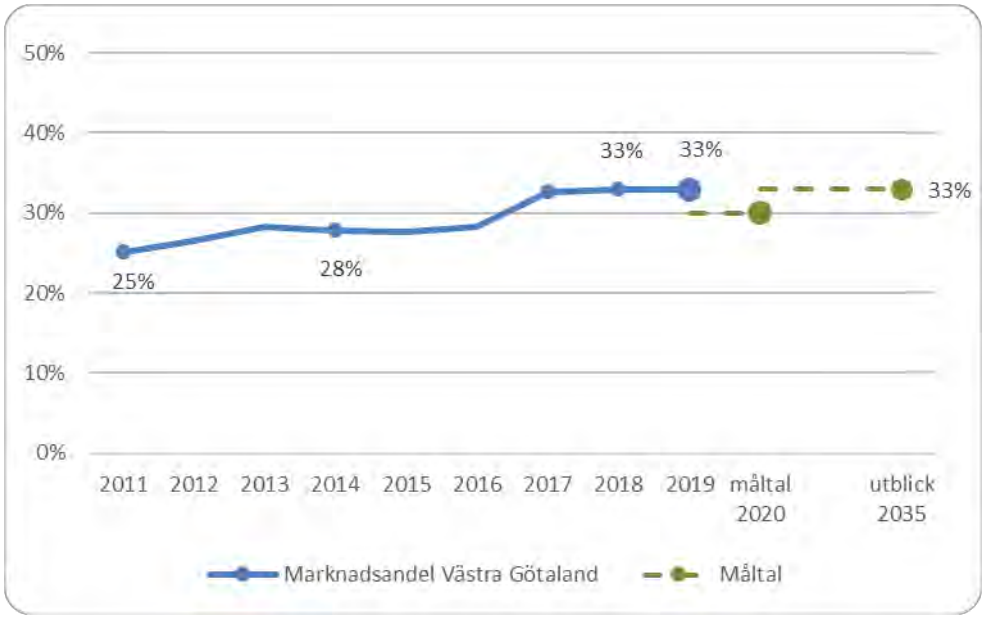
*) Avser utveckling från år 2015. ↑ Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2019

Ö1: Kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel

Måltalet är att kollektivtrafikens marknadsandel jämfört med bil och andra motorfordon ska vara 30 procent år 2020, det vill säga minst var tredje resa ska ske med kollektivtrafiken. Antalet resor med kollektivtrafiken ökar varje år och samtidigt ökar det totala antalet bilar. Däremot har genomsnittlig körsträcka per bil gått ner något senaste året. Marknadsandelen påverkas av satsningar på kollektivtrafik och infrastruktur men också av styrmedel som trängselskatt och avgifter för parkering.

I kollektivtrafikbarometern uppger personer vilka färdsätt som de använde för resor gjorda under en dag. Motoriserade marknadsandelen beräknas genom att dividera antal resor med kollektivtrafik i förhållande till alla resor med motorfordon inklusive kollektivtrafik. Resor med gång och cykel ingår inte.

Kollektivtrafikens marknadsandel har varit 33 procent de senaste tre åren. Ökningen 2017 beror till stor del på förändrad mätmetod vilket gjorde att resultatet hamnade i nivå med måltalet.

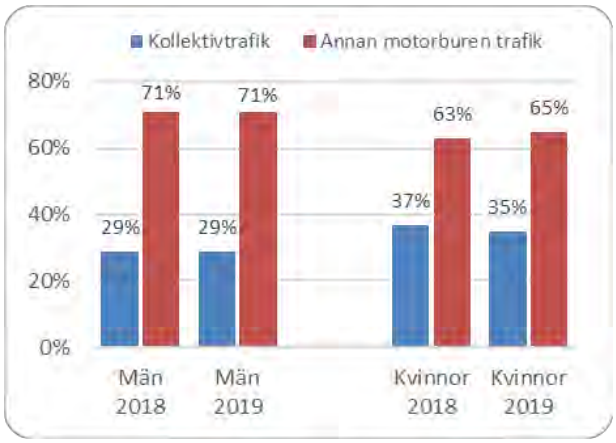


Figur 2 Utveckling av kollektivtrafikens motoriserade marknadsandel
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Det övergripande målet handlar om det hållbara resandets marknadsandel där även gång och cykel ingår. Marknadsandelen för det hållbara resandet var 38 procent 2019, en procentenhet lägre än 2018.

I Göteborgsregionen är kollektivtrafikens marknadsandel totalt 45 procent men det är stor skillnad inom delregionen. Stadstrafikområdet Göteborg/Mölndal/Partille har en andel på 55 procent. I övriga kommuner är andelen i genomsnitt 21 procent. Fördelat på delregion är det statistiska underlaget lite för lågt för att säkert kunna fastställa förändringar. Troligen förklarar det delvis den ökningen som skett i Sjuhärad från 16 till 21 procent under 2019. I både Fyrbodal och Skaraborg har marknadsandelen sjunkit något sedan 2018 och är nu 16 respektive 13 procent.

Marknadsandelen i kollektivtrafiken för kvinnor är 35 procent och för män är den 29 procent. Senaste året har kvinnors andel minskat något medan männens ligger kvar på samma nivå som året innan.



Figur 3 Marknadsandelen i procent för kollektivtrafik respektive annan motorburen trafik för män respektive kvinnor.
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Ö2: Antal resor i kollektivtrafiken

Resandet med kollektivtrafiken har ökat med 76 procent sedan 2006. Under samma period har befolkningen ökat med drygt 11 procent. Under 2019 ökade resandet med knappt 5 procent. Västtrafik bedömer att ungefär en femtedel av årets ökning har skett tidigare, men att det är först nu med det automatiska kundräkningssystemet som dessa resenärer har registrerats. Det vill säga en reell ökning på 4 procent. Resandet har ökat främst inom stadstrafik och stråk. Fördubblingsmålet till år 2025 är 380 miljoner resor. Resandeökningen de senaste åren ligger i fas med att målet är möjligt att nå.



Figur 4 Resandeutvecklingen med Västtrafik mellan år 2006-2019 samt måltal 2020 och mål 2025 (miljoner resor/år)
Källa: Västtrafik

Hur mäter Västtrafik resandet?
Antalet resor mäts i form av delresor, dvs en resa som har ett byte räknas som två resor i statistiken. Idag finns det två källor till resandestatistiken. I tåg- och stadstrafiken finns KRS (automatiskt kundräkningssystem). Mätare finns i fordonen och registrerar hur många som går av och på. Systemet har successivt förts in och nu finns det KRS i stora delar av trafiken. KRS ger underlag för 92 procent av resorna.

Där KRS inte används, registreras resandet genom stämplingar av biljetter. En stämpling är när ett Västtrafikkort hålls upp mot en biljettmaskin ombord. Detta sätt används främst i lokal- och regiontrafik där samtliga resenärer ska stämpla sina biljetter. Biljetter i appen ToGo kan idag inte stämplas i systemet. För dessa resor finns en framtagen modell som beräknar antalet resor på den typen av biljetter där inte KRS används.

Ö3: Antal resor per kategori

I stadstrafiken gjordes 271 miljoner resor under 2019, vilket står för 76 procent av det totala resandet. Resandet i stadstrafiken ökade med 13 miljoner resor under 2019, vilket motsvarar 5 procent. Det är framför allt spårvagnsresorna som har ökat, medan antalet resor med buss har en lägre ökningstakt än tidigare år. Spårvagnstrafiken ökade med 10 miljoner resor 2019, vilket är en ökning med 8 procent jämfört med 2018.

I tätortstrafiken är antal resor i princip oförändrat jämfört med 2018. Kungälv är den tätort som har haft störst resandeökning 2019, med ca 50 000 fler resor. I samband med att det nya resecentret i Kungälv togs i bruk, anpassade Västtrafik flera busslinjer som har resulterat i ett ökat resande. Även i Kungsbacka och Lerum har resandet ökat, kopplat till nybyggnation av framförallt bostäder. I Alingsås har det lokala resandet minskat, trots förändringar inför 2019 med bättre och fler bytesmöjligheter till pendeltågen, snabbare resor och tydligare linjenät. Anslutningstrafiken till tågen har förbättrats. Eftersom resandet inte har ökat som förväntat planerar Västtrafik ytterligare en översyn av trafikutbudet. Resandet har minskat även i Stenungsund, vilket kan bero på problem med framkomlighet och minskad punktlighet på grund av vägarbeten.

I stråken ökade resorna med 6 procent, och 58 miljoner resor gjordes under 2019. Stråken till och från Göteborg har ökat med 13 procent, vilket motsvarar 3 miljoner resor. En förklaring till den registrerade ökningen är det fortsatta införandet av automatiskt kundräkningssystem. Även framkomlighetsproblemen i Göteborg gör att fler väljer buss istället för bil.

Tågtrafiken ökade med 3 procent 2019, vilket är positivt jämfört med tidigare års oförändrade resande. Under 2019 har det varit färre arbeten på järnvägsbanorna, vilket är en bidragande orsak till resandeökningen på exempelvis sträckan Göteborg-Alingsås. Resandeökningen innehåller en viss överflyttning från buss till tåg, vilket gör att busslinjerna i stråken har en lägre resandeökning. Satsningar i tågtrafiken under 2018 och 2019 har också bidragit till det ökade resandet. Resandet med tåg på bland annat sträckan Göteborg-Varberg och Göteborg-Borås har ökat.

I den regionala trafiken utanför stråken gjordes 19 miljoner resor, det vill säga i princip oförändrat jämfört med föregående år. En viss resandeökning finns i den tillköpta skoltrafiken.

Tabell 1 Antal miljoner resor per kategori

Resor (miljoner)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Stadstrafik	212	228	243	258	271	
Tätortstrafik	3	3	3	4	4	
Stråk	46	49	54	55	58	
Landsbygd	17	19	19	19	19	
Specialtrafik	3	3	3	3	4	
Summa	282	303	322	339	355	

Källa: Västtrafik

I Göteborg, Mölndal och Partille finns det många busslinjer med högt resande som är nära kapacitetstaket. I december 2018 utökades kapaciteten för ett antal linjer i Göteborg, vilket lett till fortsatt ökning av antalet resor. Nya trafiklösningar och resmöjligheter behövs som inte går via de centrala delarna av Göteborg. Resandet till och från Mölndal fortsätter att öka starkt beroende på nybyggnation av bostäder med stor inflyttning samt fler företagsetableringar i kommunen. Resandet från Partille har ökat också, delvis beroende på nybyggnation. Stadstrafiken i Borås ökade med 12 procent, delvis på grund av utökningar i trafiken och delvis beroende på att fler resenärer registreras i och med införandet av det automatiska kundräknings-systemet.

Även resandet med stadstrafiken i Uddevalla ökade något. Där har inga förändringar gjorts i trafiken, förutom att elbussar införts under 2019. I Trollhättan-Vänersborg var resandet med sommarlovskort störst i Västra Götaland 2018, därför syns en viss nedgång av resandet under 2019 när den statliga satsningen på fria sommarlovskort tagits bort. I Skövde var resandet oförändrat jämfört med 2018, trots att satsningen på sommarlovskort har upphört, vilket innebär att andra resor har ökat något. Jämfört med några andra städer i Sverige har till exempel Borås ett högre resande än Gävle och Eskilstuna, medan Trollhättan/ Vänersborg ligger något lägre än Gävle men högre än Eskilstuna. Både Uddevalla och Skövde har ett högre resande än både Nyköping och Falun.

Tabell 2 Antal miljoner resor i stadstrafik 2019 samt befolkning i tätorterna

Stadstrafik	2016	2017	2018	2019	Befolkning	Jämförelser	2019	Befolkning
Göteborg/ Mölndal/ Partille	210	225	236	248	597 700	Malmö	45,4	306 000
Borås	8,6	8,7	10	11	73 700	Gävle	6,9	76 900
Trollhättan/ Vänersborg	4,9	5,0	6,8	6,7	73 400	Eskilstuna	6,5	70 300
Uddevalla	2,3	2,3	2,9	2,9	36 000	Nyköping	1,2	33 200
Skövde	2,4	2,4	2,7	2,7	38 100	Falun	2,5	38 500

Källa: Västtrafik, Svensk kollektivtrafik och SCB

Ö4: Bruttokostnad och nettokostnad per resa

Västtrafiks kostnad per resa har varierat måttligt i löpande prisnivå under åren, samtidigt som kostnaden totalt för kollektivtrafiken har ökat. Utvecklingen av kostnad per resa påverkas av hur mycket resandet ökar i förhållande till kostnadsutvecklingen, men också av fördelningen mellan långa och korta resor samt trafikslag. Bruttokostnad per resa avser Västtrafiks totala kostnader fördelat på antalet resor som genomförs i kollektivtrafiken i Västra Götaland. Nettokostnad per resa avser total kostnad minus biljettintäkter, statsbidrag och övriga intäkter fördelat på antalet resor.

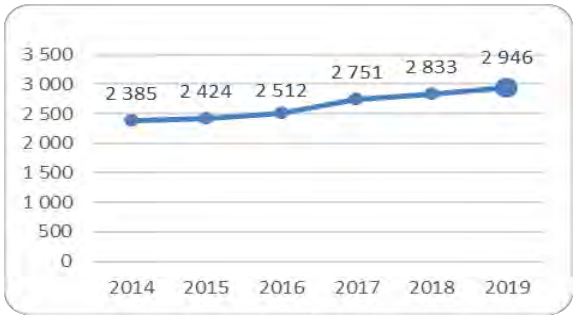
Tabell 3 Brutto- och nettokostnad per resa (kr)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruttokostnad per resa	27	29	28	28	27	27	
Nettokostnad per resa	13	14	14	14	13	13	

Källa: Västtrafik

Ö5: Antal personkilometer med kollektivtrafiken

Under 2019 ökade antalet personkilometer i kollektivtrafiken med 4 procent. Medelreslängden har minskat något. Personkilometer beräknas genom en uppskattad medelreslängd per restyp multiplicerat med antalet resor. Personkilometer redovisas eftersom skillnaden i längd mellan olika resor är stor. Resultatet har delvis påverkats av övergången till automatiskt kundräknings-system som nu visar resor som tidigare har skett utan att ha registrerats.



Figur 5 Antal miljoner personkilometer med kollektivtrafiken.
Källa: Västtrafik

Ö6: Bilinnehav

Tillgång till bil påverkar om individer kan välja att resa med bil eller kollektivtrafik, och därmed utvecklingen av kollektivtrafikens marknadsandel. I Västra Götaland fanns 789 300 personbilar 2019, vilket är 1 600 fler bilar än 2018. Eftersom befolkningen har ökat i högre takt 2019 så är bilinnehavet per 1 000 invånare lägre. I riket har antalet personbilar ökat under 2019 med knappt 0,4 procent, men snittet per 1000 invånare har minskat från 477 till 474. I Västra Götaland fanns det 458 bilar per 1 000 invånare, en minskning från 461. Kvinnor äger 36 procent av bilarna och männen äger 64 procent. Juridiska personer äger närmare en av fem bilar.

Tabell 4 Bilinnehav i Västra Götaland

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bilinnehav per 1000 invånare	452	456	459	463	465	461	458	

Källa: Trafikanalys

Generellt är bilinnehavet högre i glesare områden och lägre i tätare, där kollektivtrafikens utbud och möjligheterna att gå och cykla är större. Bilinnehav påverkas också av parkering vilket oftare är mindre tillgängligt och dyrare i tätare områden. Bilinnehavet per 1 000 invånare är lägst i Göteborg och Partille på 327 respektive 409 bilar. Essunga och Orust har högst med 630 respektive 622 bilar per 1000 invånare.

Ö7: Körsträcka med personbil

Den genomsnittliga körsträckan per personbil var 12 190 kilometer i Västra Götaland 2018. Det ger en total körsträcka på ungefär samma nivå som 2017 eftersom bilinnehavet har ökat. För riket var den genomsnittliga körsträckan 12 040 kilometer per personbil.

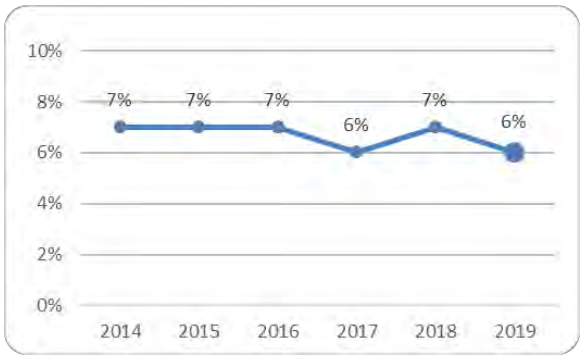
Tabell 5 Genomsnittlig körsträcka i kilometer för personbilar registrerade i Västra Götaland.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Körsträcka i kilometer	12 420	12 390	12 390	12 400	12 250	12 190*		

Källa: Trafikanalys 2018. * ändring av besiktningsregler gör att metoden för att beräkna körsträcka ändrats, för att få en korrekt jämförelsen bakåt i tiden

Ö8: Andel cykelresor

Andelen cykelresor är en viktig del i det hållbara resandet, och i takt med att elcykeln blivit vanligare ökar möjligheten till cykelresor på längre avstånd. Många resor med bil är kortare än fem kilometer, och för dessa resor finns en potential att flytta över en del till cykel och gång. Andel cykelresor mäts med resvaneundersökningen i kollektivtrafikbarometern. Antalet som svarar när det gäller cykelresor och det är därför viktigt att tolka andelen som en indikation snarare än en exakt siffra. Andelen minskade under 2019 och är 6 procent.

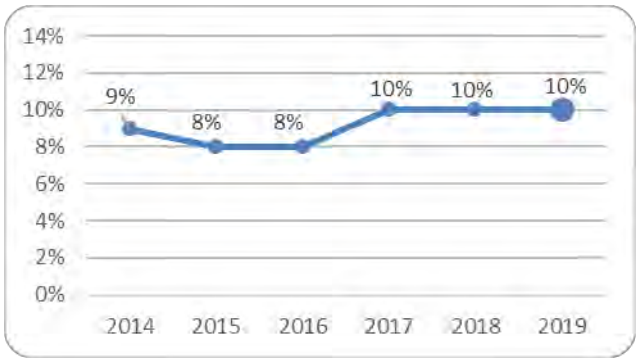


Figur 6 Andel cykelresor av totalt antal genomförda resor
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Västra Götalandsregionen gjorde under 2018 en studie för att undersöka potentialen för invånarna att gå och cykla sin arbetsplats eller skola. Resultatet visar att det finns stor potential för mer hållbara resor. I genomsnitt kan 37 procent av alla invånare i Västra Götaland nå sin arbetsplats inom 30 minuters cykling. I flera kommuner är potentialen ännu större. Resultatet finns presenterat kommunvis i en interaktiv rapport, samt i en webbkarta. I webbkartan visas potentiella belastningsstråk på vägnätet om alla som kan cykla till arbetsplats eller skola på 30 minuter gör det. Mer info på www.vgregion.se/potentialstudie.

Ö9: Andel bilpassagerare

Samåkning är en del i det hållbara resandet. Andelen som reser som bilpassagerare har varit 10 procent de senaste tre åren.



Figur 7 Andel bilpassagerare av totalt antal genomförda resor
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Delmål 1: Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland

Målet handlar om hur kollektivtrafiken möjliggör för invånare att nå olika målpunkter. Utbudet av kollektivtrafik anpassas utifrån samhällsnytta, resurseffektivitet och olika geografiska förutsättningar. Målbild tåg 2035, landsbygdsutredningen och målbilder för pendlingsnaven är strategier som styr utvecklingen av trafiken. Målet mäts med två indikatorer och fyra nyckeltal som ger en bild av tillgängligheten utifrån restid och utbud med kollektivtrafiken. Kostnaden följs eftersom den är avgörande för hur det totala utbudet ser ut.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Utveckling under 2019
Andel invånare med <60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik, ökar (från 84,9 % år 2014)	1.1 Andel invånare med mindre än 60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik	→	Ingen uppgift
Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen är 100 %	1.2. Andel invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen	↑	⇨

	Nyckeltal	Förändring 2014 - 2019	Förändring under 2019
	1.3 Antal fordonskilometer med Västtrafik	↑	↑
	1.4 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov	↑	↑
	1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk	*	→
	1.6 Bruttokostnad och nettokostnad per fordonskilometer	↑	↑

*på grund av nya kriterier i uttag av restider i Google maps är det inte möjlighet att jämföra tillbaka i tiden

⇨ Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2019

1.1 Andel invånare med mindre än 60 min till ett pendlingsnav med kollektivtrafik

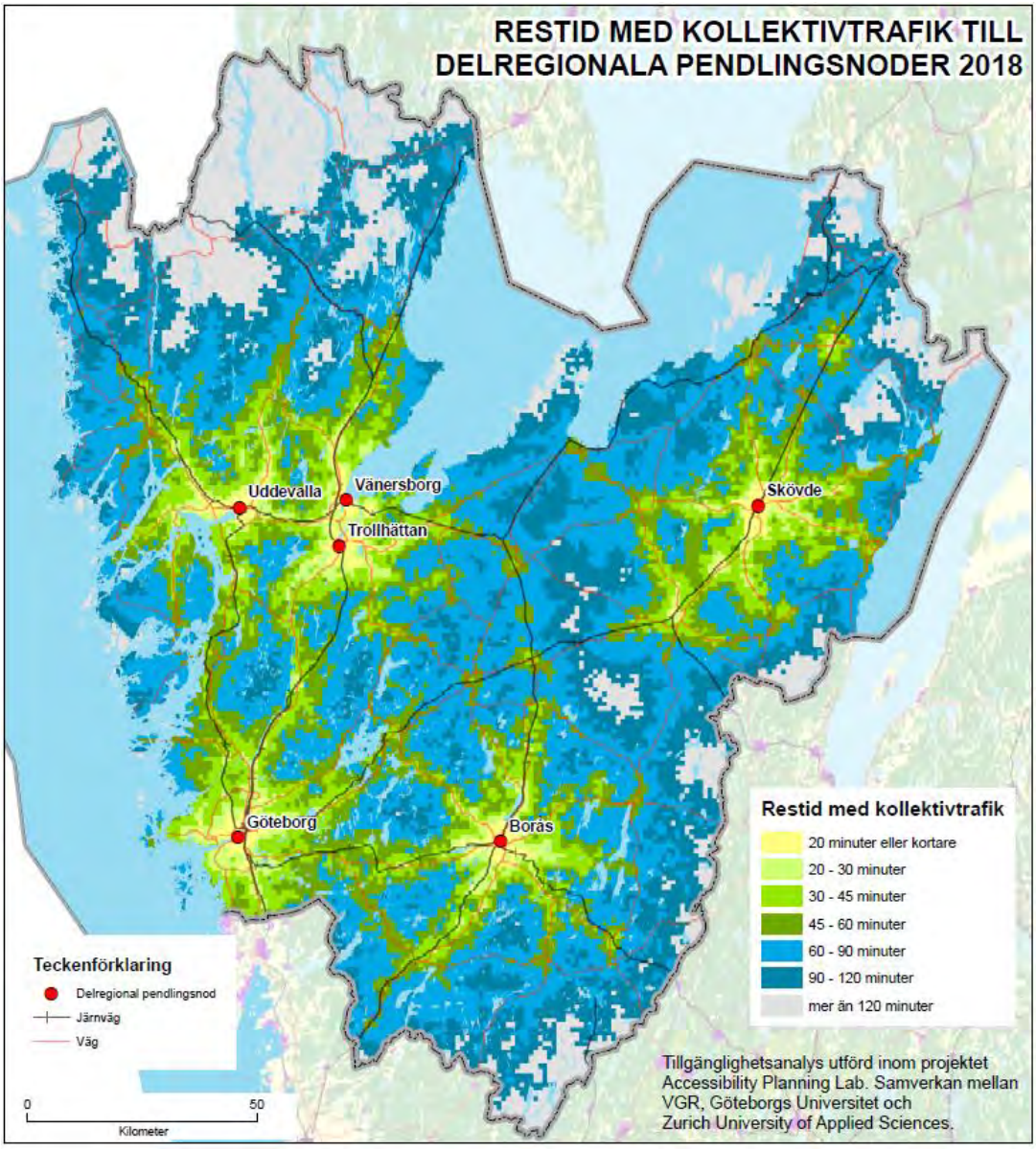
Kartan i figur 8 är samma som i uppföljningen för 2018. Eftersom det är små förändringar mellan enstaka år uppdateras inte kartan varje år. Däremot är andelen uträknad utifrån 2018 års befolkning och det gav en ökning på 0,1 jämfört med 2017. Andelen invånare med mindre än 60 minuter med kollektivtrafik till minst en av de delregionala pendlingsorterna är, med 2018 års tidtabell och befolkning, 85,6 procent. Det är något högre än 2014 då den var 84,9 procent.

Tabell 6 Invånarnas restider med kollektivtrafik till pendlingsnaven

Minuter	0-20	21-30	31-45	46-60	61-90	91-120	Över 120
Antal invånare	473 700	474 700	329 900	184 600	193 400	43 800	9 400
Andel aggregerat	27,7 %	55,5 %	74,8 %	85,6 %	96,9 %	99,4 %	100 %

Källa: Befolkning SCB 2018 (avrundade siffror) och tidtabell 2018

Kartan visar restider från alla rutor (km²) i Västra Götaland till Borås, Göteborg, Skövde, Trollhättan, Vänersborg eller Uddevalla (den som är närmast). Restider under 60 min finns främst i de prioriterade stråken och runt pendlingsnaven. En stor del av Dalsland har längre restid än en timme med kollektivtrafik. Ett område mellan Ulricehamn/ Falköping och Lidköping/ Grästorp har längre restider. Några av dessa områden har närmare till större orter utanför Västra Götaland, vilket inte redovisas i den här kartan. Områden med två timmars restid eller längre finns nära länsgränserna, längs Vänern och kusten samt gränsen till Norge, med undantag för gränsen mot Halland.



Figur 8 Restid till delregionala pendlingsnav i Västra Götaland enligt 2018 års tidtabell.
Källa: Tillgänglighetsanalys Handelshögskolan vid Göteborgs universitet i samverkan med Zurich University of Applied sciences. (Tidtabellen är från Samtrafiken och avser tredje måndagen i september 2018 med ankomst mellan kl 7.00 och 8.30. Befolkningsstatistiken är från 171231.)

1.2 Andel invånare med minst grundutbud

Landsbygdsutredningen från 2014 innehåller riktlinjer för vilken servicenivå som invånarna kan förvänta sig med kollektivtrafiken på landsbygden och i orter upp till 3 000 invånare. Boende utanför tätorter ska ha minst fem resmöjligheter per vardag med närtrafik och boende inom tätorterna finns det tidtabellslagda turer med större utbud ju större tätorten är. I december 2016 var grundutbudet uppnått i hela Västra Götaland. Satsningen på närtrafiken har gjort att resandet med den ökat med närmare 80 procent sedan 2013. Västtrafik har ambitioner om att integrera den anropsstyrda trafiken allt mer med övrig kollektivtrafik på landsbygden, exempelvis genom samordning av biljettsystem, samt att trafiken syns i reseplaneraren eller liknande.

Tabell 7 Andelen invånare med minst grundutbud enligt landsbygdsutredningen

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Andel invånare	63%	i.u.	100%	100%	100%	100%	

Källa: Västtrafik, i.u. ingen uppgift

1.3 Antal fordonskilometer med Västtrafik

Antal fordonskilometer ett sätt att visa det samlade utbudet av kollektivtrafik. Siffran avser hur långt varje kollektivtrafikfordon kör i trafiken, till exempel innebär två sammankopplade tågfordon två fordonskilometer per kilometer.

Mellan 2014 och 2019 har antalet fordonskilometer ökat med 9 miljoner. De senaste åren har ökningstakten varit lägre, delvis beroende på att satsningar i första hand innebär omfördelningar. Det vill säga mindre effektiv trafik ersätts med mer effektiv trafik, vilket kan innebära ett mer attraktivt utbud även om antalet fordonskilometer inte ökar.

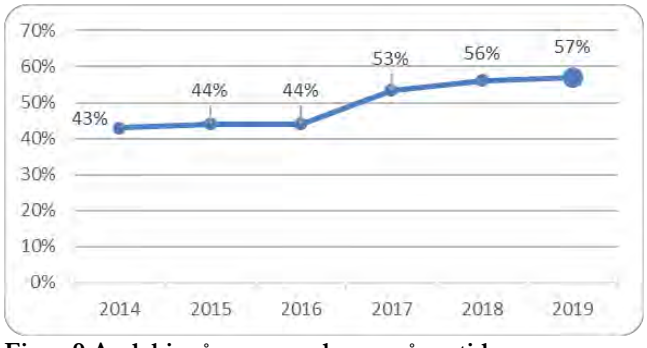
Tabell 8 Antal fordonskilometer med Västtrafik

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal fordonskilometer (miljoner)	142	145	147	149	150	151	

Källa: Västtrafik

1.4 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov

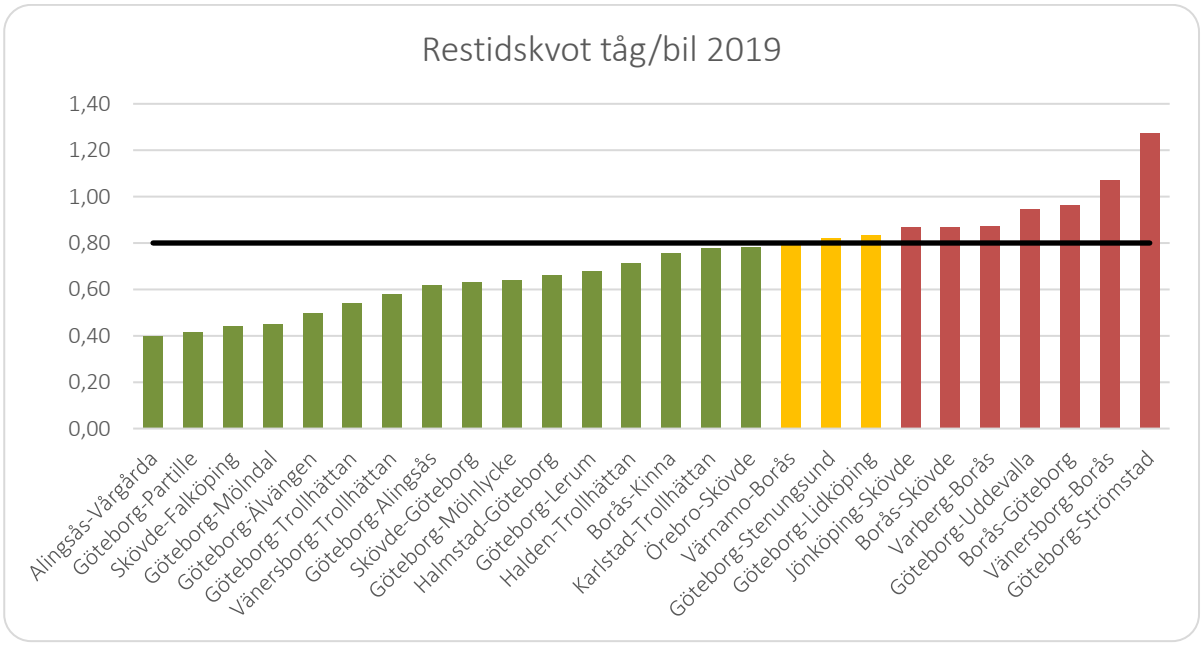
I kollektivtrafikbarometern 2019 svarade 57 procent att de har avgångstider som passar deras resbehov, och andelen har ökat stadigt under hela perioden.



Figur 9 Andel invånare som har avgångstider som passar deras resbehov.
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

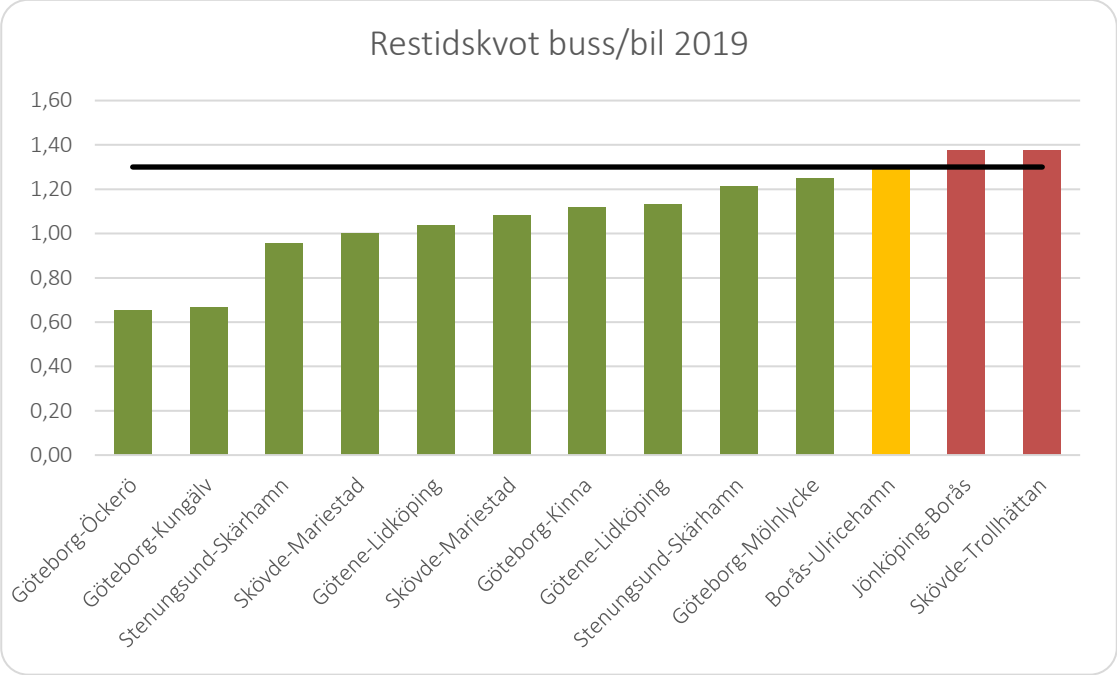
1.5 Restidskvot för tåg respektive buss i prioriterade stråk

En utmaning för kollektivtrafiken är att uppnå restider som konkurrerar med bilen. Restidskvoten styrs till stor del av infrastrukturen för alla trafikslag men för kollektivtrafiken påverkar dessutom antalet stopp vid hållplatser den totala restiden. Målet för tåg är en restidskvot på 0,8, det vill säga 20 procent kortare restid än med bil. För buss är målet en restidskvot på 1,3. Restidskvoterna följs upp i de prioriterade kollektivtrafikstråken och i stora pendlingsrelationer. Uppföljningen sker i första hand av restidskvoten för tåg och bil. Där det inte finns tågtrafik följs restidskvoten mellan buss och bil. Restiderna för både bil och kollektivtrafik är hämtade från Google maps. Restiderna räknas mellan resecentrum eller tågstation i respektive ort. Den lägsta restidskvoten finns generellt mellan orter längs Västra stambanan, och nära Göteborg. Tågen på Norge/Vänerbanan har också låga restidskvoter, både på kortare och längre distanser. Högst restidskvot när det gäller tåg har Göteborg-Strömstad, men även Vänersborg-Borås och Borås-Göteborg har höga kvoter. Jämfört med 2018 har restidskvoten förbättrats bland annat för tåg mellan Göteborg och Älvängen samt mellan Borås och Skövde.



Figur 11 Restidskvoter för tåg i förhållande till bil
Källa: Google maps november 2019

Sträckan Borås-Göteborg har låg restidskvot för bussen. För buss generellt finns de lägsta restidskvoterna framförallt i stråk med busskörfält. Flera bussrelationer i Skaraborg har också låga restidskvoter, till exempel Tibro-Skövde och Skövde-Mariestad. När det gäller Sjuhärad har restidskvoten för Borås-Jönköping förbättrats avsevärt från 1,67 till 1,37.



Figur 11 Restidskvoter för buss i förhållande till bil
Källa: Google maps november 2019

1.6 Bruttokostnad och nettokostnad per fordonskilometer

Den totala kostnadsutvecklingen per fordonskilometer påverkas i hög grad av den allmänna kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken, men också av kostnader som följs av ett utökat trafikutbud. Generellt har utvecklingen av index kopplat till bränsle och personal i trafikavtal en stor påverkan, liksom ökade krav på till exempel miljö och kvalitet i nya trafikupphandlingar. Resandeutvecklingen och därmed incitamentens storlek till trafikföretagen påverkar också kostnaderna.

Utvecklingen av kostnader för spårvagns- och tågtrafiken, samt ökade underhållskostnader för resecentra bidrar till kostnadsutvecklingen. Kostnaderna per fordonskilometer påverkas också av trafikslagens andel av all kollektivtrafik, exempelvis leder en ökad andel tåg till en ökad kostnad per kilometer, men också till fler sittplatser per tur. Sammantaget för 2019 har kostnaderna per fordonskilometer ökat i något lägre takt än genomsnittligt under åren 2014-2018. Det beror på en något lägre kostnadsutveckling i trafikavtalen men också en viss återhållsamhet och prioritering i övrig verksamhet. Nettokostnaden påverkas dessutom av intäkternas utveckling. För 2019 har intäkterna ökat något mer än året innan men har en lägre ökningstakt än kostnaderna. Ett arbete är påbörjats för att förbättra utvecklingen av intäkterna.

Tabell 9 Kostnad per fordonskilometer, brutto respektive netto (kr)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bruttokostnad per fordonskilometer	53	56	59	59	63	64	
Nettokostnad per fordonskilometer	25	27	28	28	30	32	

Källa: Västtrafik

Delmål 2: Attraktiv kollektivtrafik

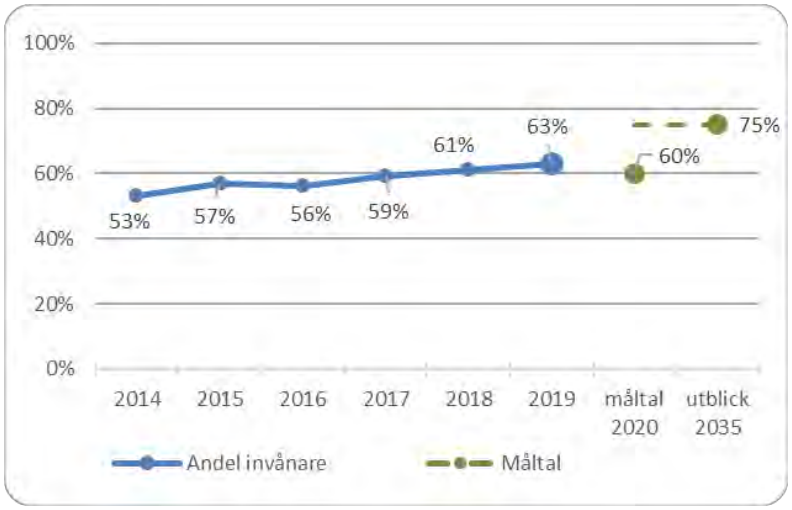
Kollektivtrafikens attraktivitet är handlar om punktlighet, trygghet, enkelhet, bekvämlighet, kvalitet och bemötande. Attraktiviteten mäts genom hur enkelt invånarna anser att det är att resa med Västtrafik, resenärernas nöjdhet och punktlighet.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Utveckling under 2019
Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik är minst 60 %	2.1 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik	↑	↑
Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord är minst 93 %	2.2 Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord	↑	↑
Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik är minst 60 %	2.3 Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik	↑	↑
	Nyckeltal	**Förändring 2014 - 2019**	**Förändring under 2019**
	2.4 Andel turer som är punktliga per trafikslag	↑	↑

Målet är uppnått, pilen visar förändring under 2018

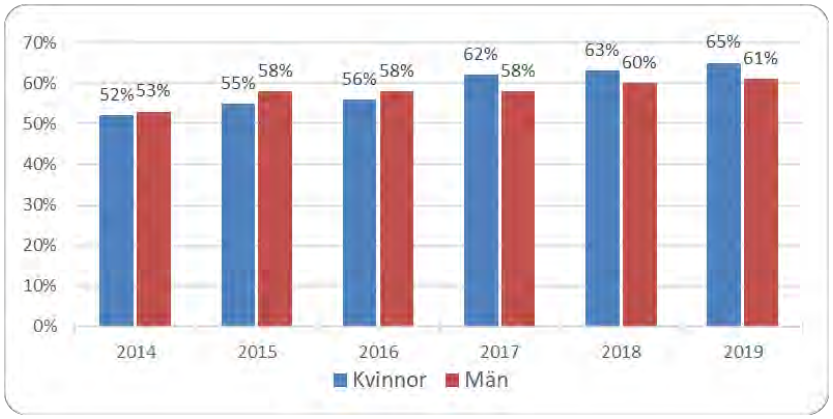
2.1 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik

Under 2019 ansåg 63 procent att det är enkelt att resa med Västtrafik. Delmålet till 2020 är uppnått. Troligen har ökad användning av appen ToGo i huvudsak bidragit till förbättringen, men också Västtrafiks allmänna utvecklingsarbete med kollektivtrafiken. Idag köper privatkunderna 65 procent av sina biljetter i ToGo. Andelen resenärer som upplever att det är enkelt att köpa biljett har också ökat kraftigt de senaste tre åren, från 53 procent till 78 procent.



Figur 12 Andel invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

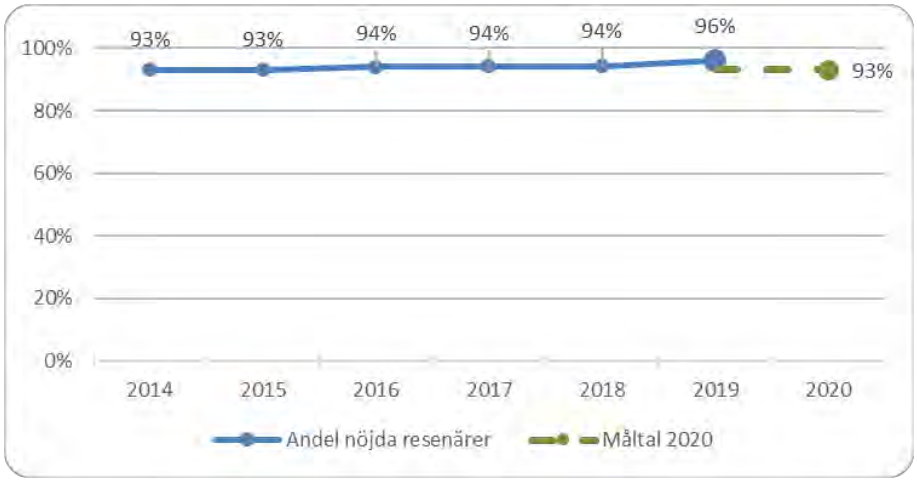
Kvinnor upplever i högre grad än män att det är enkelt att åka med Västtrafik. Delmålet till 2020 är uppnått för både kvinnor och män.



Figur 13 Andel män respektive kvinnor som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

2.2 Andel nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord

Nöjdheten ombord mäts eftersom flera trafikavtal har incitament baserat på nöjdhet. Nöjdheten är hög och 2019 uppgav 96 procent att de var nöjda med sin resa. Skillnaden är stor jämfört med resultat i kollektivtrafikbarometern, där 79 procent svarade att de var nöjda med den senaste resan (differens på 17 procentenheter). En förklaring kan vara att resenärer som reser ofta och regelbundet är överrepresenterade i mätningen ombord. En annan förklaring är att respondenter tenderar att bli mer positiva när man får frågor i mötet med en person jämfört med att svara på frågor i telefon eller skriftligt på webben vid en senare tidpunkt.



Figur 14 Andelen nöjda resenärer med senaste resan mätt ombord
Källa: Västtrafik

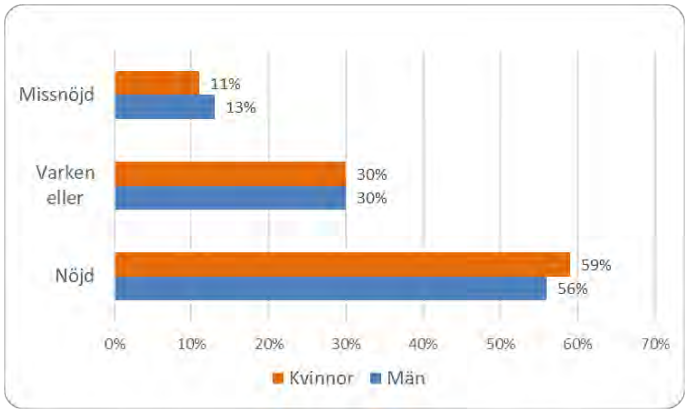
2.3 Andel resenärer nöjda med Västtrafik

Bland resenärerna är 58 procent nöjda med Västtrafik, vilket är en procentenhet högre än förra året. Andelen missnöjda ligger kvar på 12 procent. Nöjdhet generellt påverkas av flera faktorer som varumärket, rapportering i media och sociala medier och egna upplevelser.



Figur 15 Andel resenärer som är nöjda med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Kvinnor är generellt mer nöjda med Västtrafik än män. Skillnaderna mellan könen har minskat något under 2019.



Figur 16 Andel kvinnor och män som är nöjda med Västtrafik 2019
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

2.4 Andel turer som är punktliga per trafikslag

Punktlighet påverkar hur nöjda resenärerna är med sin kollektivtrafikresa och med Västtrafik generellt. Arbetet med punktlighet och framkomlighet, framförallt i stadstrafiken, kräver ett samarbete mellan ansvariga för infrastrukturen, operatörerna och Västtrafik.

Punktligheten har förbättrats under 2019, framförallt i tågtrafiken. Punktligheten är betydligt högre för tåg och fartyg jämfört med buss och spårvagn. I spårvagnstrafiken är punktligheten oförändrad trots ombyggnationerna i Göteborgsområdet. För att förbättra punktligheten i spårvagnstrafiken behöver antalet fordonsrörelser i centrala Göteborg minska. Kollektivtrafiken måste också prioriteras vid ombyggnationer, via prioritet i signaler och egna körfält.

Framkomligheten med Göteborgstrafiken under ombyggnationer är ett prioriterat arbete inom Västtrafik. Punktligheten för busstrafiken som går genom centrala Göteborg blev någon procent sämre under 2019. Det beror på de stora ombyggnationer som pågår i Göteborg och som ger kollektivtrafiken begränsade ytor. Stora bytespunkter är hårt belastade och små incidenter får stora konsekvenser på punktligheten. Busstrafiken i Mölndal och Partille har betydligt bättre punktlighet, den ligger en bit över 80 procent.

Punktligheten för tågtrafiken har förbättrats vilket framför allt beror på att det har varit betydligt färre problem kopplade till upprustning av tåginfrastrukturen under 2019. Det är också ett resultat av bättre samverkan mellan tågoperatörerna, Trafikverket och Västtrafik. De planerade trafikavbrott som har utförts under 2019 har varit bättre planerade och Västtrafik har haft en större samverkan med andra operatörer, bland annat gällande ersättningstrafik.

Tabell 10 Punktlighet per trafikslag år 2014 - 2019

Andel turer som är punktliga							
Trafikslag	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Buss stadstrafik*	79%	80%	79%	77%	76%	77%	
Fartyg**	85%	87%	89%	89%	90%	91%	
Spårvagn	79%	80%	81%	81%	77%	77%	
Pendeltåg	95%	91%	92%	93%	92%	94%	
Regiontåg	92%	90%	90%	93%	91%	93%	

* Gäller stadstrafik i Göteborg, Mölndal och Partille
** Fartygstrafiken gäller endast Styrsöbolaget

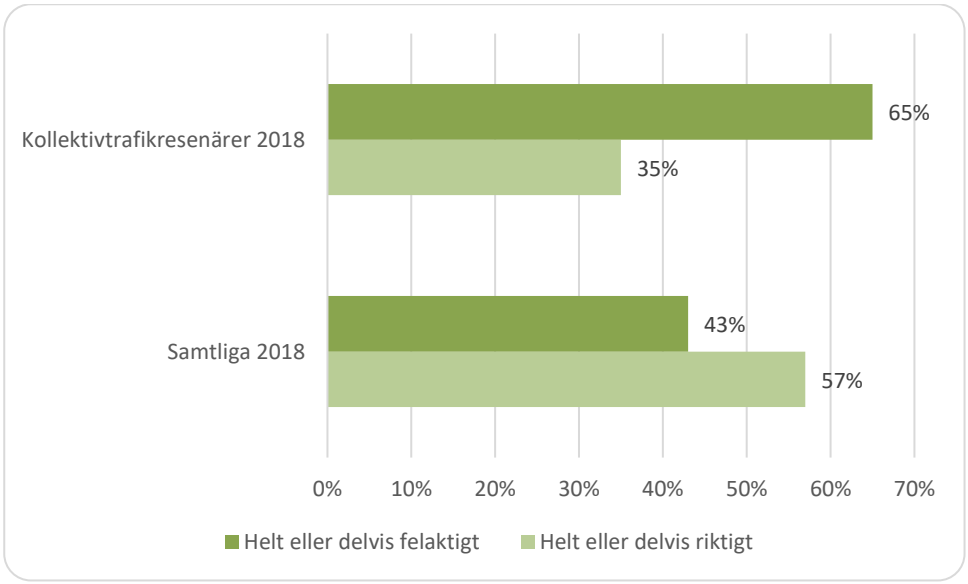
Källa: Västtrafik

2.5 Allmänhetens upplevelse av punktlighet i kollektivtrafiken

SOM-institutet vid Göteborgs universitet gör varje år en studie om Västra Götaland där man bland annat frågar om invånarnas upplevelse av kollektivtrafiken. I undersökningen för 2018 (senast publicerade) ställdes frågan om man bedömer att man kommer i tid när man använder kollektivtrafiken i Västra Götaland. Där ansåg 71 procent av alla respondenter att det är helt eller delvis riktigt vilket är en minskning med en procentenhet sedan tidigare mätning.

Bland kollektivtrafikresenärerna ansåg 75 procent att det är helt eller delvis riktigt, en ökning med 5 procentenheter jämfört med föregående år. Liksom kollektivtrafikbarometern visar undersökningen att de som nyttjar kollektivtrafiken och har en erfarenhetsbaserad upplevelse är något mer positiva än de som inte reser med kollektivtrafiken.

SOM-institutet ställde också en fråga 2018 om man upplever att kollektivtrafiken inte är ett rimligt alternativ i ens vardag. Där svarar 43 procent av alla respondenter att det är helt eller delvis felaktigt vilket alltså innebär att de anser att kollektivtrafiken faktiskt är ett rimligt alternativ medan hela 65 procent av kollektivtrafikresenärerna svarar samma sak. Detta visar också på att de som faktiskt nyttjar kollektivtrafiken är mer positiva än de som inte gör det.



Figur 17 Kollektivtrafik är inte ett rimligt alternativ i min vardag
Källa: Den västsvenska SOM-undersökningen 2018 (senast tillgängliga undersökningen)

Delmål 3: Alla resenärsgrupper beaktas

Kollektivtrafiken bidrar till jämlikhet, delaktighet och social hållbarhet i samhället. Målet är att kollektivtrafiken utformas så att den stöder en inkluderande samhällsutveckling utan diskriminering.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Utveckling under 2019
Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik är minst 72 %.	3.1 Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik.	↓	→
Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning är 100 %.	3.2 Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning.	→	→
Antal hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning är fler än 800.	3.3 Antal prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning.	↑	↑

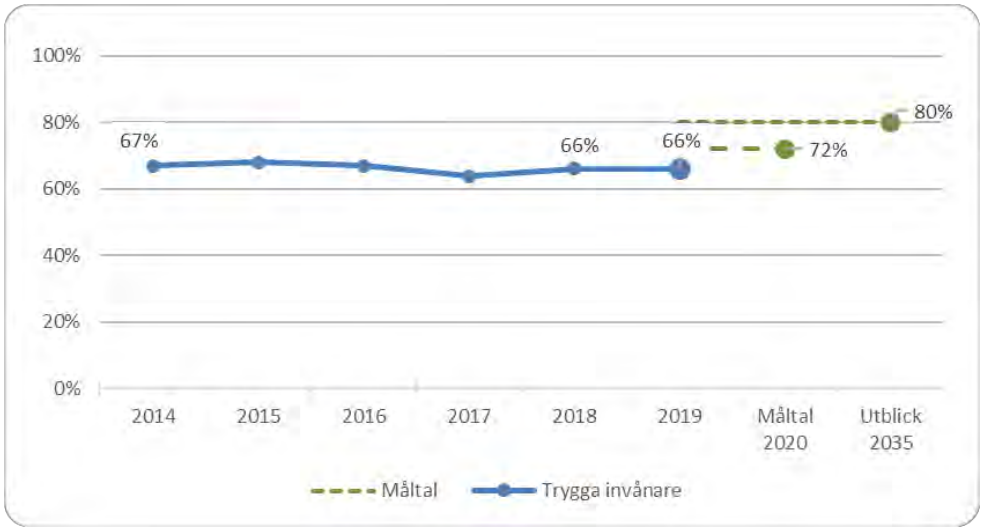
	Nyckeltal	Förändring 2014 - 2019	Förändring under 2019
	3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna.	↑	↑

3.1 Andel invånare som känner trygghet att åka med Västtrafik

Kollektivtrafiken ska vara trygg och säker för invånarna. Trygghet är ett vitt begrepp och utgår från individens upplevelse av kontroll. Det kan handla om allt från att resans alla moment fungerar som planerat till att resenärerna får tydlig information vid förseningar och inställda turer. Belysning är betydelsefullt för att öka tryggheten. En viktig faktor är också närvaron av personal.

Under 2019 har Västtrafik genomfört ett projekt med trygghetsvärdar. Trygghetsvärdarna har rekryterats bland trafikföretagens personal med vana att möta resenärer. De har under fem veckor åkt runt i kollektivtrafiken och vistats på bytespunkter för att vara synliga och kommunicera med både personal och resenärer, i syfte att öka känslan av trygghet. Projektet har genomförts ihop med polisens volontärverksamhet och med stöd från länsstyrelsen. Projektet har rönt mycket positiv uppmärksamhet, både bland personal, resenärer och i media.

Figur 18 visar att andelen invånare som känner sig trygga att resa med Västtrafik ligger på samma nivå över en längre tid och resultat för 2019 är 66 procent.



Figur 18 Andel invånare som känner sig trygga med att åka med Västtrafik
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

I Västtrafiks undersökning om varumärket anger 79 procent 2019 att de alltid känner sig trygga hos Västtrafik. Det är en tydlig ökning från 2017 då resultatet var 74 procent. Resultatet baserades på knappt 4 000 svar. Vaneresenärer är mer trygga med Västtrafik än invånarna i allmänhet enligt kollektivtrafikbarometern. Andelen kvinnor som känner sig trygga är 67 procent jämfört med 65 procent av männen.

Vanligaste konsekvensen av otrygghet och oro är, enligt Brottsförebyggande rådet, att man väljer en annan väg eller ett annat färdsätt. En fjärdedel av befolkningen uppger att de har gjort så mycket ofta eller ganska ofta under det senaste året. Undersökningen visar på stora skillnader mellan kvinnor och män, 32 procent av kvinnorna och 16 procent av männen uppger att de ofta har valt en annan väg eller ett annat färdsätt.

Enligt kollektivtrafikbarometern känner sig 74 procent av de äldre över 65 år trygga att resa med Västtrafik, vilket är betydligt högre än andra åldersgrupper. Tryggast känner sig invånarna i Skaraborg där 70 procent upplever sig trygga med Västtrafik. Även i kranskommunerna till Göteborg är tryggheten hög med 69 procent. Lägst trygghet upplever invånarna i Fyrbodal där nivån har sjunkit från 66 till 62 procent. I Göteborgs stadstrafikområde sjönk nivån något och ligger på 65 procent. I Sjuhärad däremot har andelen trygga ökat från 62 till 65 procent.

Tabell 11 Andel som instämmer i att de känner sig trygga med att resa med Västtrafik

Kategori	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Invånare	67%	68%	67%	64%	66%	66%	
Män	68%	71%	69%	65%	65%	65%	
Kvinnor	66%	66%	65%	63%	67%	67%	
Resenärer	72%	73%	73%	69%	71%	70%	

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2019

Andelen invånare som är trygga med Västtrafik är 66 procent. Det är något sämre än genomsnittet för riket. Lägst andel trygga har Dalarna och Västernorrland med cirka 60 procent. I Skåne och Jönköping ligger andelen trygga runt 62-64 procent. Ett antal län finns i spannet mellan 65 och 70 procent (Stockholm, Blekinge, Halland, Örebro, Västmanland, Gävleborg). Tryggast är invånarna i Norrbotten, Värmland och Gotland med 76 respektive 74 procent för de två sistnämnda.

3.2 Andel fordon anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2019/20, vilket varit konstant sedan 2014. De äldre spårvagnarna är inte är tillgänglighetsanpassade, därför är enbart 70 procent av spårvagnarna anpassade. Vagnarna från 1960-talet kommer att fasas ut i takt med att de nya spårvagnarna kommer.

Alla tåg, fartyg och bussar är anpassade för personer med funktionsnedsättning. De äldsta tågen finns dock inte längre med som anpassade i Västtrafiks reseplanerare trots att de uppfyller kriterierna för funktionshinderanpassning. Det beror på att standarden för plattformshöjden har sänkts med 20 cm och vid dessa stationer får rampen på de äldre tågen en för brant lutning.

3.3 Antal prioriterade hållplatser och terminaler anpassade för personer med funktionsnedsättning

Ansvaret för hållplatser delas mellan Västtrafik och väghållarna (kommunerna på kommunala vägar och Trafikverket på statliga vägar). Cirka 800 hållplats ska anpassas för personer med funktionsnedsättning. En hållplats räknas som fullt ut anpassad när åtta kriterier är uppfyllda. Dessa finns beskrivna i bilaga 2 i strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Hållplatserna har anpassats i olika hög grad och redovisas utifrån grad av anpassning. Grön standard innebär att de flesta kriterier är uppfyllda (realtidsinformation och/eller väderskydd kan saknas). Gul standard innebär att hållplatserna är anpassade minst med kantsten, taktilt stråk och kontrastmarkering. Övriga har röd standard.

Från att knappt hälften hade grön standard 2018, är siffran 63 procent för 2019, se tabellen nedan. Endast en hållplats saknar helt någon form av anpassning. Flera kriterier är uppfyllda på de flesta av hållplatserna, till exempel har 99 procent av hållplatserna belysning, 97 procent har bänk med resningshandtag och 96 procent har väderskydd.

Tabell 12 Sammanställning av status för prioriterade hållplatser 2018 och 2019

	2018	2019
Antal gröna	49%	63%
Antal gula	23%	15%
Antal röda	28%	21%

Källa: Västtrafik

3.4 Kvalitativ analys utifrån de sju diskrimineringsgrunderna

Genomförandet av strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor har fortsatt under 2019. Det innebär bland annat att Västtrafik har påbörjat arbetet med att utveckla arbetssätt som på ett mer systematiskt sätt väger in sociala konsekvenser i trafikupphandlingar. Arbetssättet har testats i förstudien inför trafikupphandling i Tvåstad där förändringsförslag har analyserats utifrån social aspekter.

Västtrafik är remissinstans för kommunala utbyggnadsplaner, såsom planprogram, fördjupade översiktsplaner, detaljplaner och liknande. Det finns en checklista för att kunna göra en likvärdig bedömning av planers påverkan på social hållbarhet kopplat till kollektivtrafik. Där bedöms exempelvis tillgänglighet till hållplats, bebyggelsens närhet till övriga samhälls-funktioner, standard på befintlig hållplats med mera.

Arbetet har fortsatt med att ta fram och testa en modell för sociala konsekvensbedömningar i strategisk planering av kollektivtrafiken. En bedömning av de sociala konsekvenserna av en plan eller ett projekt handlar om att synliggöra olika grupper i planeringen av kollektivtrafiken och att belysa sociala konsekvenser. Syftet är att förhindra eller mildra negativa sociala konsekvenser och lyfta sociala nyttor.

I åtgärdsvalsstudien för metrobuss, ett nytt trafikkoncept inom målbild koll2035, har modellen testats. Syftet var att visa på och förstärka de sociala nyttorna med metrobuss och att mildra potentiella onyttor. På en övergripande nivå är det enkelt att identifiera sociala nyttor med metrobussystemet. Det ger förbättrad tillgänglighet genom snabbare restider och nya reserelationer på tvären med kollektivtrafik. Potentiellt kan det även leda till en överflyttning från bil till kollektivtrafik, vilket är hälsomässigt fördelaktigt, och bidrar till nationella och regionala miljö- och klimatmål. Metrobuss kommer i huvudsak att gå på befintliga motortrafikleder, och metrobuss i sig bedöms inte ge en ökad barriäreffekt. Däremot finns en stor potential att vid stationerna överbrygga den barriär som motortrafikleden innebär. Där den föreslagna sträckningen är förlagd på mindre vägar riskerar metrobuss att innebära en väsentlig barriäreffekt. I övrigt är det på en mer detaljerad nivå som risken för sociala onyttor uppstår, beroende till exempel på hur stationerna utformas.

Delmål 4: Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken

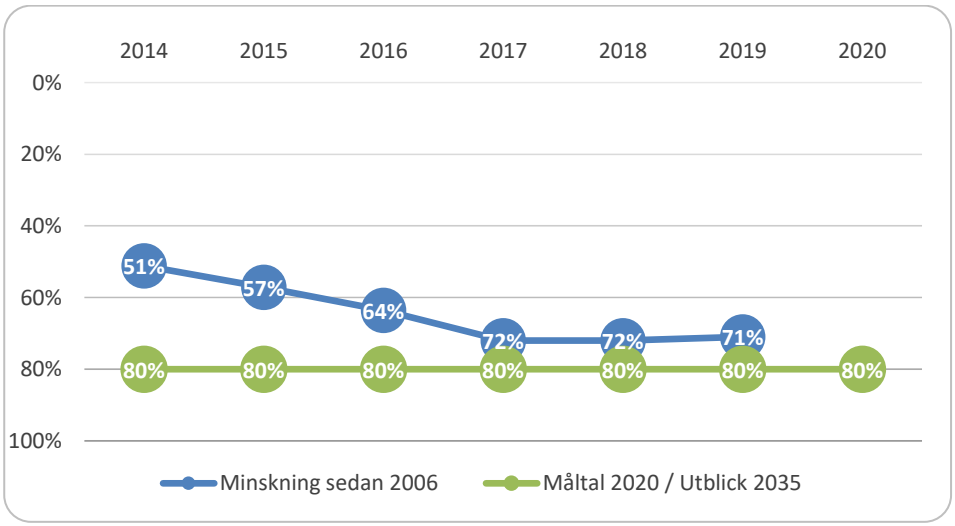
I trafikupphandlingar ställs successivt ökade krav för att fasa ut fossila drivmedel, en minskad energianvändning samt låga nivåer av buller. De sistnämnda är målsatta i miljö- och klimatstrategin för kollektivtrafiken.

Måltal 2020	Indikatorer	Utveckling 2014 - 2019	Utveckling under 2019
Minskning CO_2-utsläpp per personkilometer jämfört med år 2006 är minst 80 %	4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer jämfört med 2006	↑	↓

4.1 Minskning koldioxidutsläpp per personkilometer

Målet är att minska koldioxidutsläppen per personkilometer med minst 80 procent från 2006 till 2020. Figur 19 visar att koldioxidutsläppen för 2019 har minskat med 71 procent sedan 2006 vilket innebär en försämring med en procentenhet jämfört med föregående år. Det beror bland annat på att äldre trafikavtal ställer krav på förnybara drivmedel medan nyare har krav på minskade koldioxidutsläpp. Nivån på utsläpp av koldioxid skiljer sig mellan olika förnybara drivmedel. Möjligheterna att nå målet om 80 procents minskning till 2020 är små.

Förnybara drivmedel, exklusive fartygstrafik, ökade en procentenhet under 2019 och ligger nu på 97 procent (andel per personkilometer). Västtrafik använder förnybar el till tågtrafiken och spårvagnarna. Busstrafiken använder biodiesel och biogas. Idag är 10 procent av bussarna elhybrider eller helt eldrivna. Elbussar är framförallt effektiva i stadstrafik. Det är också där som eldriften kommer till störst nytta när det gäller hälsopåverkande utsläpp och minskade bullernivåer.



Figur 19 Procentuell minskning av koldioxidutsläpp per personkilometer, jämfört med år 2006
Källa: Västtrafik, Frida miljödatabas

Källförteckning

- Brottsförebyggande rådets **Nationella trygghetsundersökning** är en årlig nationell brottsoffer- och trygghetsundersökning vars underlag utgörs av ca 12 000 personer som svarat på frågor om utsatthet för brott, förtroende för rättsväsendet och erfarenheter av kontakter med rättsväsendet.

- **Frida**, miljö- och fordonsdatabas hos Svensk Kollektivtrafik har till syfte att lagra, sammanställa, visa och följa upp information rörande fordon, tillgänglighet, fordonskontroller och avtals- och miljökrav.

- **Kollektivtrafikbarometern** är en branschgemensam kvalitets- och attityd-undersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. I Sverige genomförs ca 70 000 intervjuer löpande per år varav ca 25 000 med personer som reser kollektivt minst en gång i månaden.

- **Den västsvenska SOM-undersökningen** går ut till 6 000 personer mellan 16 och 85 år bosatta i Västra Götaland och Kungsbacka kommun. Frågorna har tonvikt på attityder och beteenden inom områdena offentlig service och medier. SOM-institutet som utför undersökningen är en opartisk undersökningsorganisation vid Göteborgs universitet. Sedan 1986 har SOM-institutet arbetat tillsammans med forskare inom en rad olika forskningsfält för att belysa opinioner och för att förstå svensk samhällsutveckling.

- **Trafikanalys** är en svensk statlig förvaltningsmyndighet. Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet.

- **Västtrafik**, egen statistik.

KSAU § 97 **Dnr KS 2020/120**
Yttrande avseende remiss Målbild Tåg 2028 inklusive storregional busstrafik (KTN 2017-00187)

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna remissvar enligt tjänsteskrivelse daterad 15 maj 2020 till Fyrbodal kommunalförbund gällande förslag till Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik.

Yttrandet innebär i korthet att:
- Färgelanda kommun ser positivt på att utveckla knutpunktsupplägg, då det inkluderar busstrafik ses det som något som kan gynna befolkningstillväxten även i små kommuner,
- möjligheter för utveckling generellt i östra Dalsland om ett tågstopp kommer till i Brålanda till 2028 samt att ett tågstopp i Bäckefors bör starkt övervägas att inrymmas inom ramen för målbild tåg 2028,
- ser gärna ett resonemang på hur knutpunkter mellan busslinjer och tågtrafik ska kunna lösas även omvänt, när man ska åka från större knutpunkter och ut.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att ett tillägg görs i förvaltningens förslag till yttrande när det gäller tågstopp i östra Dalsland enligt följande: ”och att ett tågstopp i Bäckefors bör starkt övervägas att inrymmas inom ramen för målbild tåg 2028”.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt yrkandet och att ett tillägg görs i yttrandet.

Ärendebeskrivning

Förslag till Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik har skickats ut på remiss från Västra Götalandsregionen. Remissen är ett led i att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken där Kollektivtrafiknämnden tagit fram ett förslag till målbild; Målbild tåg 2028 utifrån en utredning av utvecklingen av tågtrafiken. Syftet i målbilden är att stärka järnvägs-utvecklingen och ta fram målsättningar för den storregionala kollektiv-trafiken, oavsett trafikslag.

Beslutsunderlag

Avdelning Samhällsutvecklings tjänsteskrivelse daterad 15 maj 2020.
Förslag Remissvar avseende förslag till Målbild tåg 20208 inklusive storregional busstrafik daterat 15 maj 2020.
Följebrev till remiss Målbild tåg 20208 inklusive storregional busstrafik daterat 6 mars 2020.
Remiss Målbild tåg 20208 inklusive storregional busstrafik.
Målbild tåg 2028 – huvudrapport.

Planingenjören informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

Avdelning samhällsutveckling
Planingenjör
Anna Lena Sörensson
0528-567166
annalena.sorensson@fargelanda.se

Kommunstyrelsen

Remissvar avseende förslag till Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik (KTN 2017-00187)

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna remissvar enligt tjänsteskrivelse daterad 2020-05-15 till Fyrbodal kommunalförbund gällande förslag till Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik.

Yttrandet innebär i korthet att:

- Färgelanda kommun ser positivt på att utveckla knutpunktsupplägg, då det inkluderar busstrafik ses det som något som kan gynna befolkningstillväxten även i små kommuner,
- möjligheter för utveckling generellt i östra Dalsland om ett tågstopp kommer till i Brålanda till 2028 samt även en knutpunkt med tåg i Bäckefors.
- ser gärna ett resonemang på hur knutpunkter mellan busslinjer och tågtrafik ska kunna lösas även omvänt, när man ska åka från större knutpunkter och ut.

Ärendebeskrivning

Förslag till Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik har skickats ut på remiss från Västra Götalandsregionen. Remissen är ett led i att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken där Kollektivtrafiknämnden tagit fram ett förslag till målbild; Målbild tåg 2028 utifrån en utredning av utvecklingen av tågtrafiken. Syftet i målbilden är att stärka järnvägsutvecklingen och ta fram målsättningar för den storregionala kollektivtrafiken, oavsett trafikslag.

Beslutsunderlag

Förslag Remissvar avseende förslag till Målbild tåg 20208 inklusive storregional busstrafik daterat 15 maj 2020.

Följebrev till remiss Målbild tåg 20208 inklusive storregional busstrafik daterat 6 mars 2020.
Remiss Målbild tåg 20208 inklusive storregional busstrafik.
Målbild tåg 2028 – huvudrapport.

Per Wahlén
Tf kommunchef

Anna Lena Sörensson
Planingenjör

Beslutet skickas till:
Fyrbodals kommunalförbund, Helen Tisell
Plan- och byggenheten

Avdelning samhällsutveckling
Planingenjör
Anna Lena Sörensson
0528-567166
annalena.sorensson@fargelanda.se

Helen.tisell@fyrbodal.se

Remissvar avseende förslag till Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik

Bakgrund

Förslag till målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik har skickats ut på remiss från VG Regionen. Remissen är ett led i att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken där Kollektivtrafiknämnden tagit fram ett förslag till målbild; Målbild tåg 2028 utifrån en utredning av utvecklingen av tågtrafiken.

Remissversionen redovisar förslag per stråk för både linjer med tågtrafik respektive busstrafik. För att kunna satsa på utökad tågtrafik behöver även resandet öka. För att öka resandet har man tittat ut i Europa, på Schweiz, som använder ett knutpunktsupplägg för sin kollektivtrafik. Det innebär att man binder ihop landet i knutpunkter och bygger upp infrastrukturen så att tågtrafiken hinner till nästa knutpunkt på ett visst antal minuter. I Sjöbo i Skåne har man infört ett knutpunktsupplägg 2014 och inom ett år såg man en reseökning med 39 %.

Runt Dalsland redovisas de tåglinjer som finns, med tilltänkt station i Brålanda om förutsättningarna finns, samt busstråket Bengtsfors-Uddevalla. I remissversionen föreslås att minska hållplatserna längs busslinjen 730 efter en fördjupad utredning kring dessa, samt anpassning till tåget i Uddevalla som kör mellan Uddevalla – Trollhättan – Göteborg. Bäckefors anses bli en bussknutpunkt i väntan på utvecklad tågtrafik.

Samlade effekter inom storregionala busstråk beräknas öka resandet, men det förutsätter ett utökat driftbidrag för att kunna täcka de kostnader utökad trafik medför.

Remissvar

Färgelanda kommun ser positivt på ett knutpunktsupplägg där även busstrafiken är medräknat. För många kommuner i Dalsland så sker mycket resande med bil. För att skapa attraktiva kommuner även för pendlare krävs

en fungerande och tillförlitlig kollektivtrafik. Kommer det på sikt en tågstation i Brålanda anses busstråket Färgelanda – Brålanda vara en viktig linje för att skapa ett ökat kollektivtrafikresande. Skapas den stationen kan, förutom Bäckefors, även Färgelanda tätort kunna har förutsättningar som en knutpunkt.
Färgelanda kommun anser att, även inom ramen för målbild tåg 2028, man starkt bör överväga att inrymma ett tågstopp för persontåg i Bäckefors, genom att utnyttja befintliga spår och även kommande investeringar i samband med planerad etablering av virkesterminal. Det borde kunna skapa stora möjligheter, inte bara för Färgelanda, utan hela Dalsland vad gäller pendling, miljömedvetna resor och befolkningstillväxt.

I förslaget lyfts knutpunkterna fram för att öka resandet, mot större städer. Det bör även lyftas fram om det sker omvänt, eller vikten av det. Ska man kunna öka befolkningsmängder i småkommuner utan tågförbindelser, genom att trycka på kortare pendlingstider med kollektivtrafik, så är det viktigt med knutpunkter både tur och retur.

Per Wahlén
Tf Kommunchef

Anna Lena Sörensson
Planingenjör

Remiss
Datum 2020-02-28
Diarienummer KTN 2017–00187

Västra Götalandsregionen
Koncernkontoret
Handläggare: Pontus Gunnäs
Telefon: 076-940 28 24
E-post: pontus.gunnas@vgregion.se

Följebrev

Målbild Tåg 2028 inkl. storregional busstrafik

Västra Götalandsregionen, genom Kollektivtrafiknämnden, utreder utvecklingen av tågtrafiken och storregional busstrafik med fokus på delmål 2028 inom Målbild Tåg 2035. Utredningen syftar till att konkretisera utvecklingsstegen för tågtrafiken för att nå uppsatta resandemål om att tredubbla tågresandet till 2035 och att öka attraktiviteten i det storregionala kollektivtrafiksystemet. Resultatet av utredningen således fortfarande en *målbild* och inte en plan. Genomförandet är beroende av årliga budgetförutsättningar och avvägningar gentemot andra angelägna åtgärder för att nå målen i det övergripande trafikförsörjnings-programmet. I utredningen pekas ofinansierade infrastrukturåtgärder ut där ett samarbete mellan Trafikverket, region och kommun kommer krävas för att verkställa målen där år 2028 i flera fall är kort om tid för verkställande.

Utredningen har fokus på genomförbarhet och utgångspunkten är dagens infrastruktur, redan beslutade åtgärder och mindre åtgärder som understiger 100 miljoner kronor. Tidsperspektivet (till år 2028) medger inte några större infrastruktursatsningar som inte redan idag är beslutade. Infrastruktur inom järnvägen bekostas av staten och finansieras via nationell transportinfrastrukturplan. Västra Götalandsregionen bekostar tågtrafiken och genom att samarbeta med Trafikverket, kommuner och kommunalförbund kan en gemensam bild skapas över de kommande åren. Årligen beslutar Trafikverket om mindre trimningsåtgärder (kostnad under 100 miljoner kronor) som kan bidra till en viktig utveckling av tågtrafiken i väntan på större infrastrukturprojekt. För att maximera nyttan är det viktigt att utvecklingsplanerna samplaneras så att infrastrukturen byggs ut där tågtrafiken är tänkt att utökas, och att bostäder lokaliseras kollektivtrafiknära för att öka det hållbara resandet.

Remissen innehåller:

- Målbild Tåg 2028 – Huvudrapport

I huvudrapporten beskrivs ett huvudalternativ till år 2028 där det bästa alternativet presenteras för varje stråk sett till antal resande, ekonomi och genomförbarhet.

Rapporten bifogas. Huvudrapporten tillsammans med underlagsrapport kan också nås via nedanstående länk där även Målbild Tåg 2035 finns att ladda ned:

http://www.vgregion.se/malbildtag

Enligt samverkansformerna mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen ska kollektivtrafikens strategiska frågor hanteras i de delregionala kollektivtrafikråden och därför skickas utredningen nu ut på remiss. Samverkansformerna fastställer också att det är kollektivtrafikråden som är remissinstanser och inte de enskilda kommunerna. Det är därför viktigt att kollektivtrafikråden i remissvaret beskriver sin syn på förslagen inom remitterad utredning. Vi tar gärna emot allmänna synpunkter på utredningen från alla remissinstanser. Därutöver har vi riktat specifika frågor till de delregionala kollektivtrafikråden Trafikverket och grannlänen.

1. Målsättningen i Målbild Tåg 2035 med att tredubbla resandet från 2006 innebär en kraftig utökning av tågtrafiken. För att denna ska få plats på spåren krävs också mer infrastruktur. Ledtiderna från planeringen till beslut och byggande av ny infrastruktur i allmänhet och järnväg i synnerhet är så lång att flera projekt inte hinner bli färdiga i den takt som vi önskar. Det innebär att prioriteringar och avvägningar behöver göras för att nå hög regional måluppfyllelse utifrån givna förutsättningar där kollektivtrafikrådens medverkan har stor betydelse.
    - Hur ser kollektivtrafikråden på de avvägningar som föreslås för att uppnå regional nytta, med ökat resande och potential för överflyttning till ökad andel hållbart resande?

2. För att VGR ska satsa på utökad tågtrafik krävs att resandet ökar. För att nå målen behöver också bebyggelseplaneringen utvecklas så att fler lätt kan välja tåget, genom att bo nära eller enkelt och snabbt kan ta sig till en station.
    - Hur bedömer kollektivtrafikråden att utredningens förslag ligger i linje med samhällsutvecklingen i de olika stråken? Hur ser kommunalförbunden på potentialen att stärka utvecklingen för tågresandet ytterligare genom den kommunala planeringen.

3. I utredningen finns det utpekat en trafik som bedöms få plats på dagens infrastruktur med mindre trimningsåtgärder, uppsnabbade restider osv.
    - Bedömer Trafikverket att utpekade infrastrukturåtgärder är korrekt i relation till föreslagen trafik?

4. Tågtrafiken sträcker sig såväl inom länet som över nation- och länsgränser. Vi tar gärna emot kommentarer från Viken, Värmland, Örebro, Jönköping och Halland angående den gemensamma länsöverskridande trafiken.
    - Hur ser ni på den regionala tågtrafiken mellan våra län och er ambition kring den gränsöverskridande trafiken, kopplat till förslagen i utredningen.

Vi vill ha ert remissvar senast den 30 september 2020. Svaret skickas till kollektivtrafik@vgregion.se. Ange diarienummer; KTN 2017–00187.

För frågor angående remissen hänvisas till: pontus.gunnas@vgregion.se

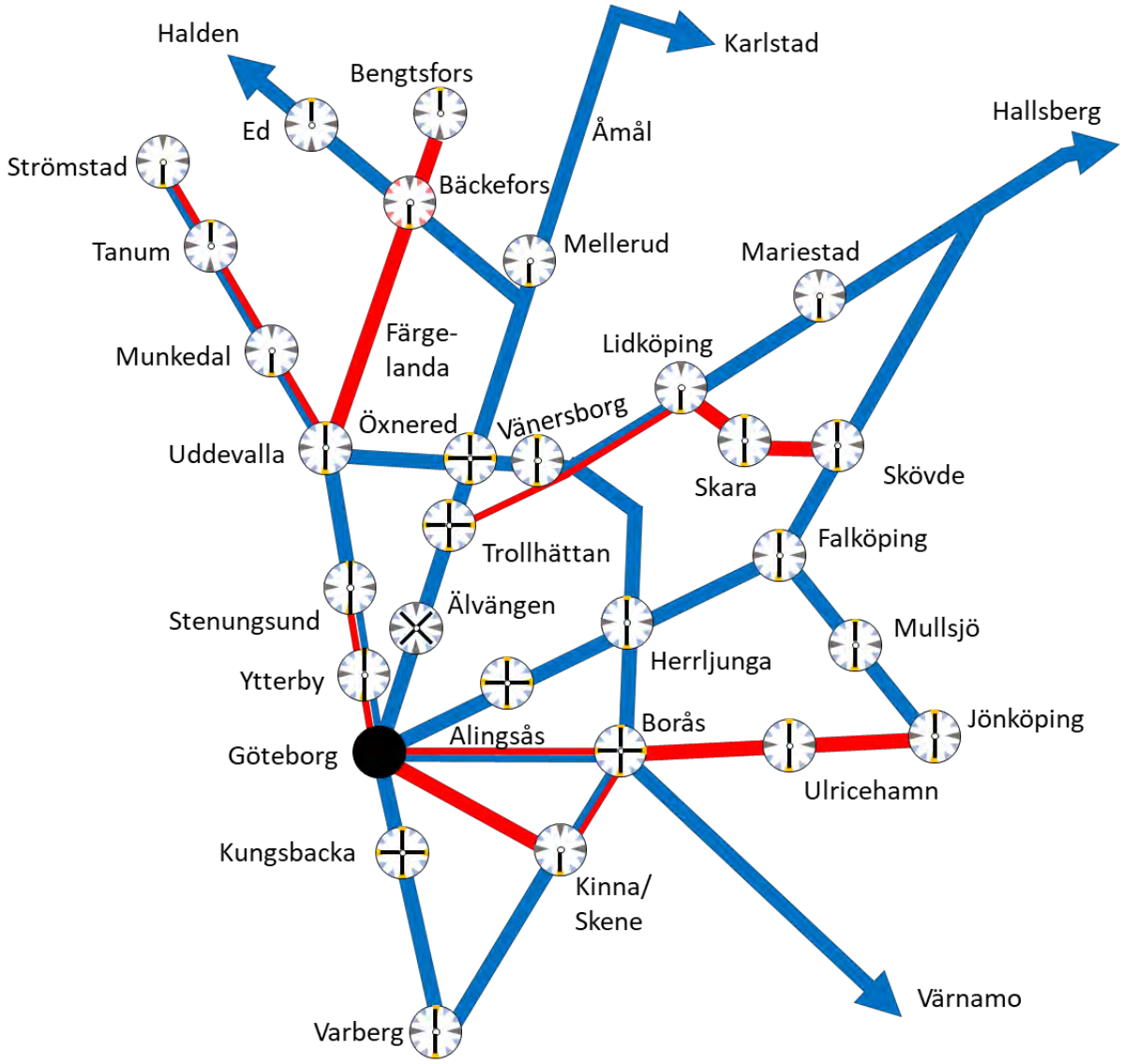
Med vänliga hälsningar

Ulrika Bokeberg
Kollektivtrafik och infrastrukturchef
Västra Götalandsregionen

Sändlista:
1. De fyra delregionala kollektivtrafikråden
2. Västtrafik AB
3. Trafikverket
4. Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jönköpings-, Hallands-, Örebro och Värmlands län.
5. Viken fylkeskommune
6. Länsstyrelsen
7. Västsvenska handelskammaren
8. Resenärsforum, Västsverige
9. Tågoperatörerna och Vy
10. Riksorganisationen Hela Sverige ska leva

Huvudrapport
Målbild tåg 2028

- en konkretisering av Målbild Tåg 2035 inklusive storregional busstrafik



Remissversion

Innehåll

1 Inledning 3
1.1 Syfte 3
1.2 Mål 3
1.3 Ingående stråk 3
2 Förslag per stråk 7
2.1 Västra Stambanan 7
2.2 Jönköpingsbanan 11
2.3 Norge-/Vänerbanan 13
2.4 Älvsborgsbanan 15
2.5 Kinnekullebanan 17
2.6 Viskadalsbanan 19
2.7 Borås-Värnamo 21
2.8 Västkustbanan 22
2.9 Bohusbanan 23
3 Busstråken 24
3.1 Busstråket Borås-Ulricehamn-Jönköping 27
3.2 Busstråket Mark-Göteborg 31
3.3 Busstråket Skövde-Lidköping-Trollhättan 32
3.4 Busstråket Bengtsfors-Uddevalla 34
4 Huvudalternativ 37
4.1 Beräknade effekter av alternativet 37
4.2 Jämförelse med Målbild Tåg delmål 2028 38
4.3 Samlat infrastrukturbehov utöver beslutade planer 40
Metod för att beräkna effekter av trafikförändringar 41

Utredningen har genomförts av Västra Götalandsregionen, avd kollektivtrafik och infrastruktur och Västtrafik:

- Pontus Gunnäs, 0769–402824, pontus.gunnas@vgregion.se
- Markus Gunnervall, 010–4345371, markus.gunnervall@vasttrafik.se

Analyser och rapportskrivande har Trivector Traffic AB bistått med.

1 Inledning

Detta dokument beskriver förslagen som ligger till grund för utveckling av storregional tåg- och busstrafik fram till år 2028, som är en konkretisering av Målbild tåg 2035. På ett antal stråk har varianter på utredningsalternativ analyserats och beräknats. Dessa varianter och mer information finns att läsa i underlagsrapporten *Målbild tåg 2028 - underlagsrapport*. Samtliga beskrivningar av utvecklingssteg i kapitel 2 och 3 är förslag på målsättningar som bedöms möjliga utifrån fysiska förutsättningar, med mindre infrastrukturinvesteringar. Framtagna målsättningar kommer även efter beslutad utredning att kräva ytterligare beslut för att kunna förverkligas:

- Ofinansierad infrastruktur ska hanteras inom nationell transportinfrastrukturplan.
- Trafikens utvecklingstakt styrs av årlig budget och planeringsförutsättningar.

1.1 Syfte

Stärka järnvägsutvecklingen för Västra Götaland med fokus till år 2028 samt att ta fram målsättningar för den storregionala kollektivtrafiken oavsett trafikslag.

1.2 Mål

Målsättningen med arbetet är att konkretisera Målbild Tåg 2035 med fokus på delmål 2028. Målet är att uppdraget ska svara på möjlig utveckling av det storregionala kollektivtrafiksystemet de kommande åren fram till år 2028 och tydliggöra kostnader för infrastruktur, trafikering och effekter på resandet.

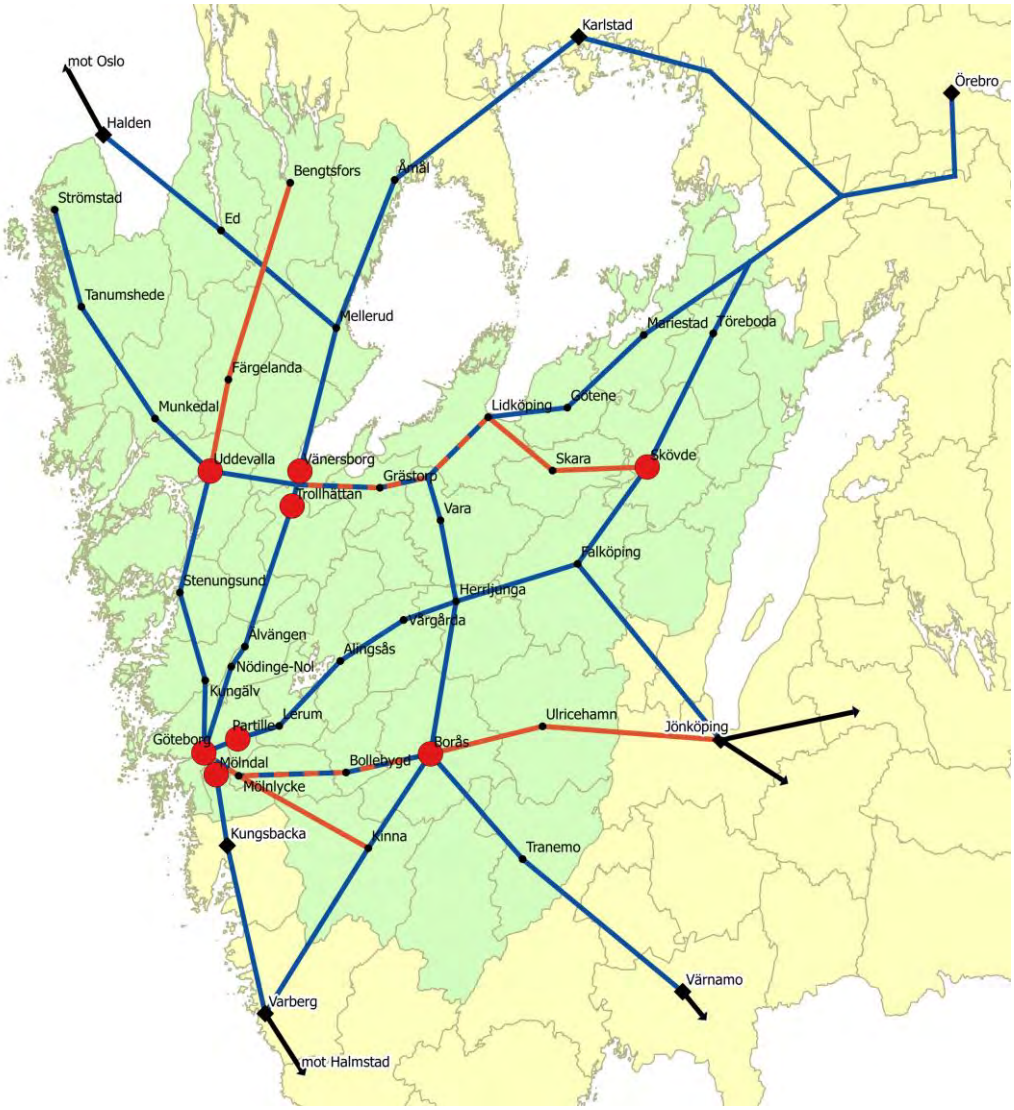
1.3 Ingående stråk

Detta arbete syftar till att se potentiell utveckling i utvalda stråk samt se hur dessa tillsammans bildar ett regionalt nät som knyter samman Västra Götaland.

Samtliga prioriterade stråk i Trafikförsörjningsprogrammet där det finns järnväg ingår i uppdraget. Går det parallell busstrafik utmed järnvägen ska förslagen inbegripa hur dessa samspelar och ger en bra helhet, men för detaljer på linjenivå hur trafiken konkret kan utformas kommer detta som en fördjupning efter beslutad utredning. Utöver järnvägsstråken (blåa i bilden nedan) ingår fyra storregionala busstråk (röda i bilden). Dessa busstråk går genom flera lokala arbetsmarknadsregioner och kommuner och har en regionsammanbindande funktion likt järnvägen.

1.3.1 Förtydligande angående stråket Göteborg-Borås

För stråket Göteborg – Borås finns avsatta medel i nationell plan för att bygga ny järnväg Göteborg – Stockholm, via Borås. Parallellt med detta arbete driver Trafikverket, VGR och berörda kommuner och kommunalförbund arbeten med hur denna järnväg ska trafikeras och utformas. Den nya järnvägen kommer inte vara färdig till år 2028. Järnvägsstråket Göteborg-Borås ingår därför inte i detta arbete, utan sträckan ingår som ett storregionalt busstråk. Busstråket ses som en helhet tillsammans med sträckan Borås-Ulricehamn-Jönköping i väntan på järnväg.

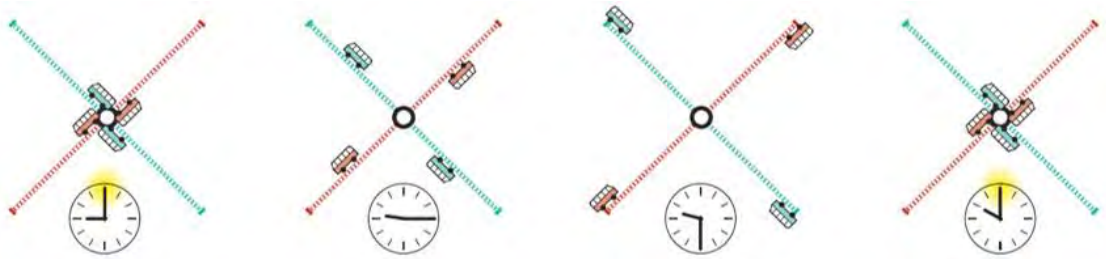


Figur 1-1 *Prioriterade stråk som ingår i utredningen. Blått = järnvägsstråk, rött = busstråk och streckade linjer indikerar överlappande stråk, med både tåg- och busstrafik.*

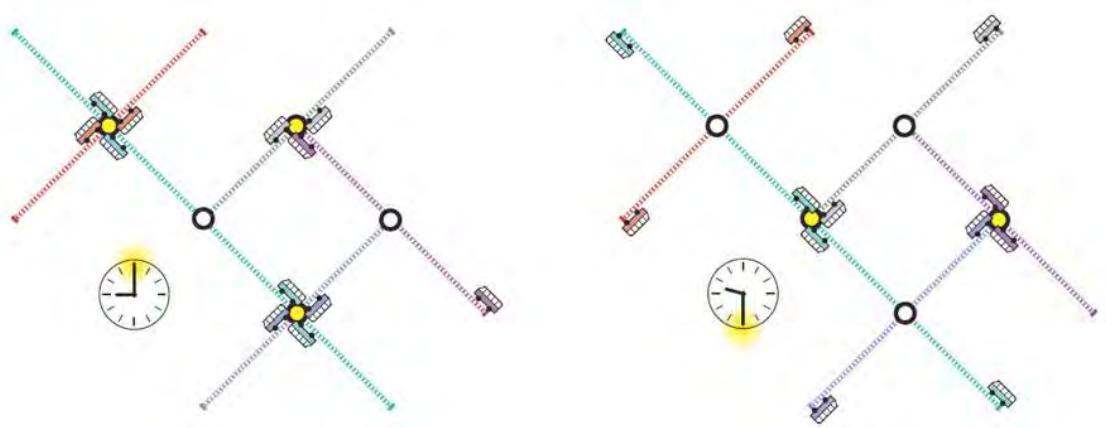
Knutpunktsupplägg

Tågtrafiken har en viktig funktion i att knyta samman länet och tillsammans med storregional busstrafik kan den regionala trafiken bilda ett sammanhållet system som gör det enkelt och attraktivt att resa kollektivt i hela länet.

För att kunna binda samman Västra Götaland på ett effektivt sätt, föreslås ett tankesätt som varit ledstjärnan i uppbyggnaden av det schweiziska tågsystemet, nedan kallat takttrafik. Istället för att fokusera på infrastruktur och fordon har tidtabellen fått vara styrande i planeringen. Utgångspunkten är att binda ihop hela landet i knutpunkter och bygga infrastruktur så att tågtrafiken hinner till nästa knutpunkt på ett visst antal minuter. Tågen som trafikerar i olika riktningar möts vid ett par tillfällen och ambitionen är att detta sammanfaller i knutpunkter. På detta sätt kommer det ett tåg från vardera riktningen in samtidigt och det blir då lätt att anpassa så att bussarna ankommer strax innan tågen och avgår strax efter.



Figur 1-2 Knutpunktstrafik i sin enklaste form, där turerna möts i en knutpunkt vid jämna klockslag[1]



Figur 1-3 I en utbyggd knutpunktstrafik möts turer i flera knutpunkter vid samma klockslag (symmetritiden), vilket ställer krav på att körtiden mellan knutpunkterna, t ex max 30 minuter, 60 minuter etc.

Tack vare detta upplägg har Schweiz Europas högsta kollektivtrafikresande, den bästa punktligheten och det högsta utnyttjandet av bankapaciteten. En utgångspunkt för detta arbete är att få det regionala kollektivtrafiksystemet i Västra Götaland uppbyggt på samma sätt med väl fungerande knutpunkter.

Möjligheter med takttrafik i knutpunktsupplägg

När takttrafik undersökts och utvärderats visar ofta resultaten på 10–15 procentiga resandeökningar i regional trafik jämfört med oregelbundna tidtabeller[2]. I fjärrtrafik är effekten mindre (5–10 %)[3]. Knutpunktsupplägg kan ge ytterligare resandeökningar utöver enbart takttrafik.

Ett knutpunktsupplägg kring Sjöbo i Skåne (med endast busstrafik) infördes under 2014. Efter ett år uppmättes en resandeökning på 39 %, med endast en måttlig utökning av turutbudet[4]. I takttidtabellens första två utvecklingssteg är det framför allt enkelheten som förbättras, medan det tredje steget även innebär nätverkseffekter. En grov uppskattning är att knutpunktsupplägg kan ge lika stora ytterligare resandeökningar som takttrafik. Sammanlagt bör alltså takttrafik med knutpunktsupplägg kunna ge 20–30 % resandeökning. En fördel med knutpunktstrafik, som bör framhållas, är resiliensen. Med

[1] Bild från HiTrans Best Practise Guide, Public transport - planning the networks (2005), bearbetad av Stephan Bösch & Joel Hansson.

[2] Källa: The Benefits and Demand Impacts of Regular Train Timetables. Mark Wardman et al, Institute for Transport Studies, University of Leeds, 2003

[3] Källa: Elasticity Model for Determination of Rail Total Travel Demand. Bo-Lennart Nelldal et al, KTH, 2003

[4] Källa: Pressmeddelande från Skånetrafiken ”Stor succé för knutpunkt Sjöbo”, 2015-09-24.

knutpunktsupplägg får resenären ofta tillgång till flera olika resvägar, vilket innebär att hen lättare kan ta sig runt en eventuell störning.

Begränsningar att se upp med
Knutpunktstrafik förutsätter lång planeringshorisont och målstyrning. För detta är det nödvändigt med en väl genomförd förankring och bred acceptans. Det går inte att ändra planeringsinriktning med kort varsel eller göra tillfälliga efterfrågeanpassningar eftersom det påverkar systemet som helhet. Å andra sidan är trafikuppläggets stabilitet över tiden en del av framgångskonceptet.

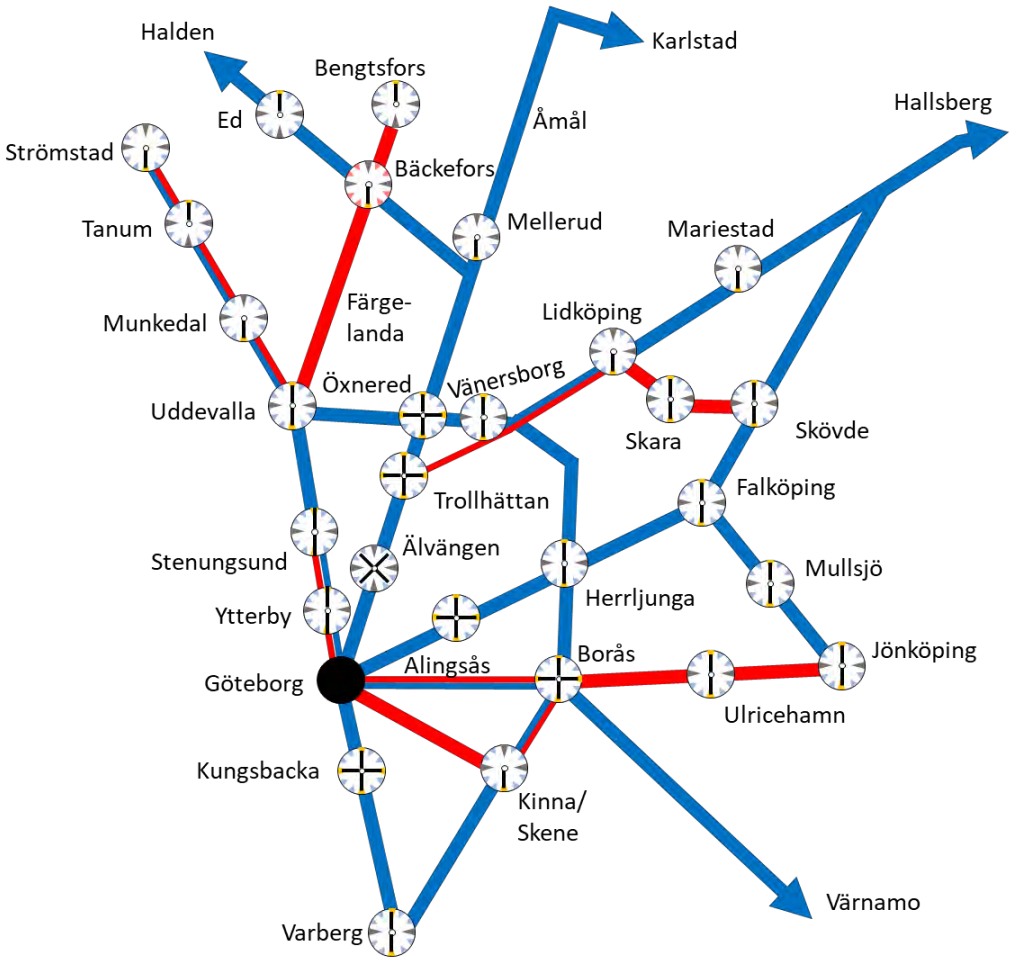
Produktionskostnaderna kan bli större med takttrafik, eftersom enstaka turer med lågt resande inte kan tas bort. Ofta kan det större resandet och därmed högre biljettintäkterna på sikt kompensera för detta. Kortsiktigt blir det dock ofta en puckel med något försämrat företagsekonomiskt resultat, vilket kräver uthållighet för att ta sig igenom.

Det svenska regelverket för tilldelning av kapacitet är ytterligare en begränsning att se upp med, och skulle behöva justeras för att regionala knutpunktsystem ska kunna fungerar riktigt bra och vara stabilt över tid.

Knutpunktsupplägg i Västra Götaland

Nedan illustreras hur Västra Götaland kan sammanflätas i knutpunkter, där cirklarna symboliserar klockor. Ett streck mot klockslaget 12 innebär att tåg och/eller bussar möts runt minuttal 00, ett streck mot ”halv” indikerar att tåg och bussar möts runt minuttal 30.

Förutsatt att trafiken har samma öppettider är det alltså möjligt att nedanstående mönster upprepar sig varje timme, och det är enkelt för resenären att känna igen sig, vilket ger en trygghet i att bytet alltid finns och fungerar.



Figur 1-4 Knutpunktupplägg i Västra Götaland enligt förslag. Cirklarna ska illustrera klockor där tåg och bussar möts runt minuttal 30 om strecket är rakt nedåt. Streckade cirklar indikerar att knutpunkten endast uppstår varannan timme.

2 Förslag per stråk

I detta kapitel beskrivs möjlig förändring per stråk. I denna rapport lyfts det utredningsalternativ per stråk som bedöms bäst svara mot utrednings syfte och mål. Målnivåerna bedöms möjliga utifrån fysiska förutsättningar, med mindre infrastrukturinvesteringar. Trafikens utvecklingstakt styrs sedan av årlig budget och planeringsförutsättningar.

För att läsa mer i detalj om samtliga utredningsalternativ som beräknats, nuläget i trafiken samt hur målsättningen är till år 2028 inom Målbild Tåg 2035 hänvisas till underlagsrapporten ”*Stråkvis genomgång storregional trafik 2028*”.

2.1 Västra Stambanan

Alingsås – Göteborg är ett av Sveriges hårdast belastade dubbelspår. Situationen kompliceras av att tågtrafiken är väldigt blandad; flera fjärrtågsoperatörer, regiontåg, pendeltåg och en omfattande godstrafik. Sträckan är över 4 mil, vilket är längre än andra bandelar med så tät tågtrafik. Kappkörning kan därmed bli ett problem på sträckan, eftersom de olika tågtyperna har olika medelhastighet. Ju längre sträckorna är där tåg med olika hastigheter ska samsas, desto större blir problemen, vilket gör att det finns

kapacitetsbrist även nordost om Alingsås. Många tåg måste idag köras om, särskilt godståg, men även regionala tåg som förbigås av snabbtåg.

Trafikverkets genomförandeplan 2018–2023 innehåller en rad åtgärder på sträckan, som spår- och kontaktledningsbyten, fler förbigångsspår och olika signal- och trimningsåtgärder. Floda och Lerum stationer ska byggas om, Alingsås och Herrljunga är redan ombyggda. Åtgärderna kommer främst att bidra till att trafiken flyter bättre och att felfrekvensen i infrastrukturen minskar. De innebär dock ingen egentlig ökning av kapaciteten på linjen, mer än marginellt.

Krav som bör ställas på arbetet med trafiken på Västra Stambanan är att:

- dagens hårt ansträngda kapacitetssituation förbättras
- resandet kan öka enligt prognoserna i Målbild Tåg 2035 och att även gods- och fjärrtågtrafiken kan ges goda utvecklingsförutsättningar
- ge förutsättningar för god punktlighet och robusthet
- planenliga förbigångar av persontåg mellan Alingsås och Göteborg bör undvikas av restidsskäl
- tågen inte ska behöva ”köra bort tid”

Stort resandebehov i maxtimmen mellan Göteborg-Alingsås

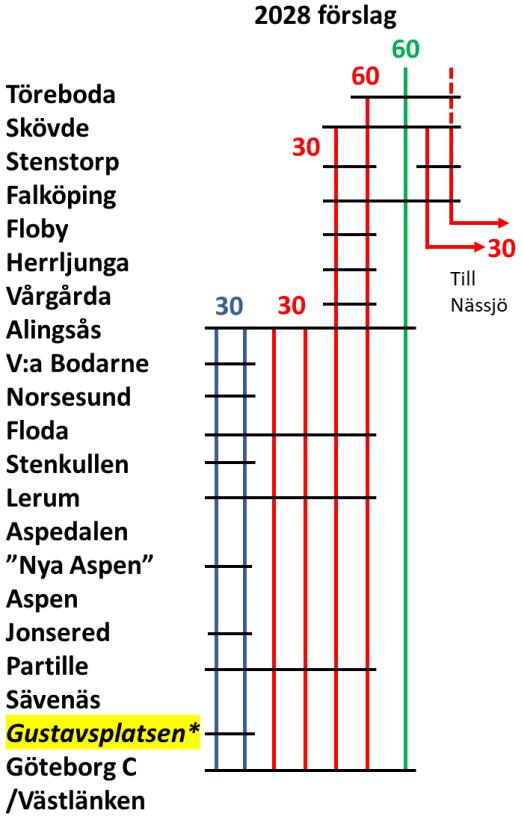
Behovet i högtrafik är stort och i maxtimmen bör det finnas plats för:

- Två godstågskanaler
- Kvartstrafik mellan Alingsås-Göteborg (åtminstone på de större stationerna)
- Ett snabbtåg Stockholm – Göteborg utan uppehåll (körs idag av SJ)
- Ett snabbtåg Stockholm – Göteborg med uppehåll (körs idag av SJ)
- Ett ytterligare snabbtåg Stockholm – Göteborg med uppehåll (körs idag av MTR)
- Ett regionexpresståg Stockholm – Mälardalen – Göteborg (körs idag av SJ)
- Två regiontåg från Göteborg- till antingen Skövde/Falköping/Herrljunga/Kinnekulle

Trafikeringsförslag till 2028

Till 2028 föreslås ett trafikupplägg som möjliggör att trafikera enligt behovet i maxtimmen, samt kvartstrafik till de större stationerna mellan Göteborg-Alingsås. Detta är möjligt genom att snabba upp pendeltågstrafiken genom att inte stanna vid två av dagens 10 uppehåll. Trafikförslaget nedan bygger på att tågen inte stannar i Sävenäs eller i antingen Aspen eller Aspedalen i Lerums tätort. Trafikeringsmässigt är det möjligt att ersätta Sävenäs station med en ny tågstation vid Gustavsplatsen då denna ligger innanför Västlänkens avgränsning och fyrspår och därför inte hamnar i konflikt med fjärrtågen. I Herrljunga och Falköping tillskapas väl fungerande knutpunkter med attraktiva bytestider mellan tågen. Regionexpresstågen har kortare restider än regiontågen och gör uppehåll i Alingsås, Falköping, Skövde och Töreboda. Knutpunkten i Herrljunga anpassas enligt förslaget mellan regiontåg på anslutande järnvägar och fjärrtågen som gör uppehåll där. Trafiken mellan Skövde-Jönköping-Nässjö förlängs till Töreboda med ett par avgångar per

dag. För att öka kapaciteten mellan Göteborg-Alingsås är förslaget att regiontåget gör uppehåll i Partille, Lerum, Floda och Alingsås.
Detta ger en mer renodlad trafikering av Västra Stambanan med en bas på två regiontåg i timmen mellan Skövde-Göteborg där anslutande banor (Älvsborgsbanan, Kinnekullebanan och Jönköpingsbanan) anpassas med attraktiva bytestider i Herrljunga och Falköping för vidare resa på Västra Stambanan.



Sammanfattade effekter:

- +3 milj. resor/år
- Robustare och mer strukturerat system med fasta minuttal och knutpunkter.
- Utökad trafik på samtliga större stationer mellan Göteborg-Alingsås (möjligt med upp till 6 tåg/h)
- Införandet av snabba regionexpresståg (grön i bilden)
- Plats för 2 godståg och 3 fjärrtåg per timme utöver tågen på bilden.
- Kostnaderna för utökad trafik beräknas till 80 % täckas av tillkommande intäkter.
- Slutar trafikera 2 stationer mellan Göteborg-Alingsås
- Skapar resmöjligheter varje timme mellan Göteborg-Kinnekulle, två gånger per timme mellan Göteborg-Jönköping
- 3 tåg/h mellan Skövde/Falköping - Göteborg

Figur 2-1 *Förslag som möter listade krav ovan samt behovet i maxtimmen. Varje streck symboliserar ett tåg/h.*
**Finns en möjlighet tidtabellstekniskt, men behovet behöver utredas vidare och det finns i dagsläget ingen station för resandeutbyte på platsen.*

Infrastruktur kopplat till förslaget

Utredningsalternativet bygger på följande investeringsbehov:

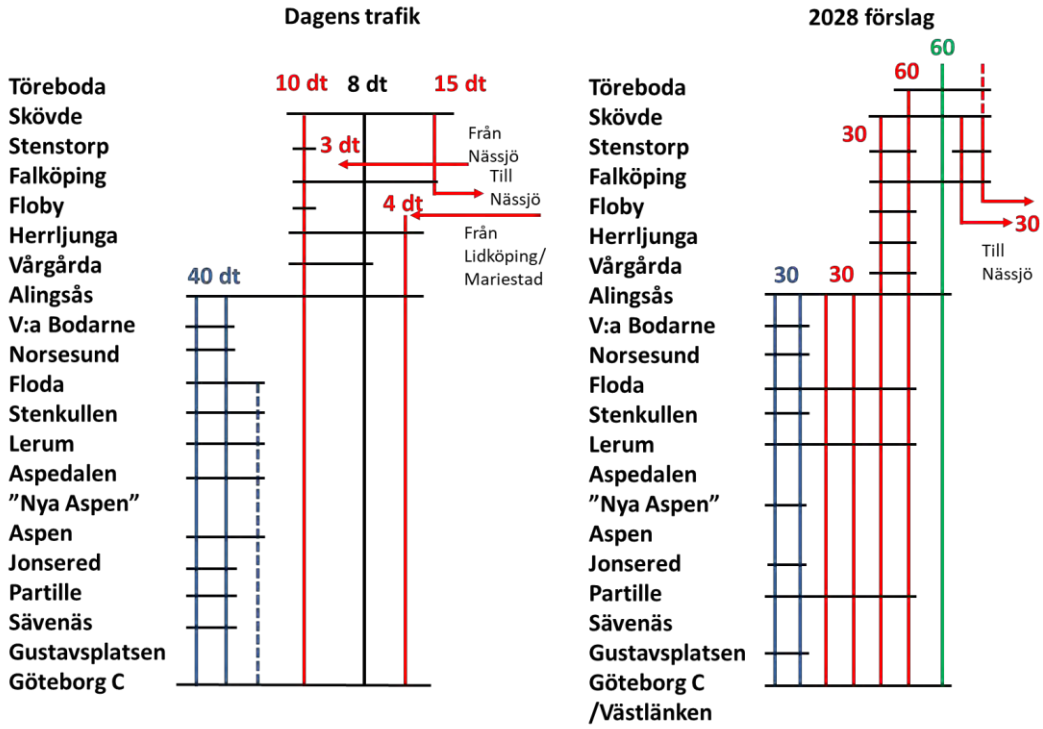
- Trimningsåtgärder så att tågtrafiken kan köra med 3 minuters mellanrum mellan tågen på ett robust sätt på sträckan Alingsås-Göteborg.

Utöver föreslagna åtgärder kan det övervägas om samtliga stationer ska förlängas till 250 meter, d v s samma plattformslängd som i Västlänken. Detta måste inte genomföras för att möjliggöra trafikförslaget år 2028.

2.1.1 Västra Stambanan - förslaget jämfört med idag

Dagens trafik går med ojämna intervall och möter inte resandeefterfrågan i stråket. Förslaget bygger på att strukturera upp regionaltågstrafiken och trafikera Västra Stambanan med jämna intervall och fler turer. Detta för att få ut maximal nytta av varje tur samt att skapa attraktiva bytestider med återkommande mönster i knutpunkterna Herrljunga och Falköping. Utöver

trafiken som kan utläsas i bilden nedan så finns det plats för 3 fjärrtåg och 1–2 godståg per timme.



Genom att snabba upp pendeltågen med färre stationer kan dagens trafik utvecklas. Alingsåspendeln står idag för 70% av totala resandet på Västra Stambanan med Västtrafiks biljetter. Av dessa resorna står Partille, Lerum, Floda och Alingsås för 74 % av resandet på Alingsåspendeln. Detta motsvarar ungefär 50% av totala resandet med Västtrafiks biljetter på Västra Stambanan.

Turutbud

Förslaget som presenteras ovan medger ett kraftigt utökat turutbud från de största pendeltågstationerna Partille, Lerum och Floda som idag har 2 tåg/h med enstaka insatståg på morgon och eftermiddag, där förslaget medger upp till 6 tåg/timme och riktning med hjälp av en kombination av pendeltåg och regiontåg.
Förslaget medger upp till 7 avgångar/h från Alingsås jämfört med dagens 4 avgångar/h. Samtliga stationer mellan Alingsås-Töreboda föreslås få ett högre turutbud än idag.
Trafiken mellan Töreboda/Skövde/Falköping och Jönköping kan med föreslagen trafikering utökas till halvtimmestrafik i högtrafik. Med välanpassade byten i Falköping innebär detta ett utökat turutbud mellan Göteborg-Jönköping.

Restid

Restiden snabbas upp för längre resor från exempelvis Töreboda, Skövde och Falköping genom att regionexpresståget integreras i Västtrafiks system som inte stannar så ofta och utbudet utökas till timmestrafik.
Resor från Alingsås, Floda Lerum och Partille får i och med snabbpendeltåget kortare restid mellan varandra och Göteborg/Västlänken.

Restiden med röda regiontåg i bilden kommer likt dagens tåg trafikera Skövde-Göteborg på cirka 1h 30 min medan regionexpresståget kör samma sträcka på 1 h 15 min. Fjärrtrafiken antas samma trafikeringsmönster likt idag.

I och med föreslagen trafikering skapas nya resrelationer utan byten på Västra Stambanan där exempelvis Partille/Lerum/Floda får direktförbindelse med Herrljunga, Falköping och Skövde.

2.2 Jönköpingsbanan

Sträckan Jönköping-Nässjö är mycket hårt belastad och mötesspåren på stationerna är delvis korta. På några stationer ligger gångväg till plattform i plan.

Trafikverket har påbörjat arbeten på Jönköpingsbanan som förbättrar kapaciteten på sträckan, inklusive hastighetshöjningar på delsträckor. Detta ger möjlighet till mer robust trafik, kortade restider.

För Jönköpingsbanan är det viktigt att kopplingen till Västra Stambanan i Falköping är välanpassad.

Behov på Jönköpingsbanan

Jönköpingsbanan har något enstaka fjärrtåg Jönköping-Nässjö-Stockholm, och domineras istället av region- och godståg. Behovet under maxtimmen på delen Falköping-Jönköping är:

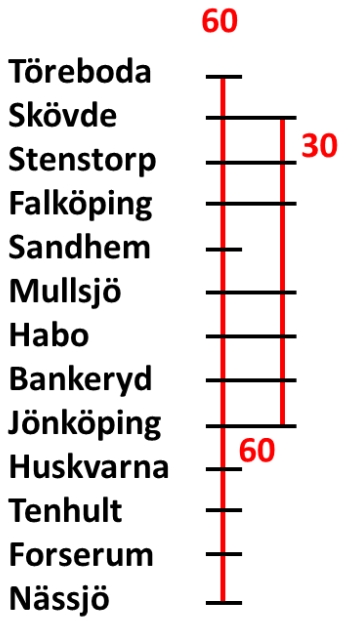
- ett regiontåg Skövde-Nässjö
- ett kompletterande regiontåg Skövde/Falköping-Jönköping under högtrafik
- ett godståg

Delen Jönköping-Nässjö behandlas inte i detalj här. Behovet ur Västra Götalandsperspektiv är ett regiontåg (Töreboda[5])-Skövde-Nässjö varje timme med bra anslutningar till snabbtågen på Södra stambanan, både norr- och söderut.

Trafikeringsförslag till 2028

Förslaget bygger på en tydlig koppling i Falköping till Västra Stambanan. Utöver det är förslaget att köra ett heldagsutbud (d v s ett tåg i timmen från tidig morgon till sen kväll) mellan Skövde och Nässjö. Delen Skövde-Jönköping kompletteras med ytterligare ett tåg från under högtrafiken. Detta innebär två tåg i timmen på sträckan Skövde-Jönköping. Tidtabellsanlysen visar att uppehåll i Sandhem inte ryms för insatstågen, men resbehovet till Sandhem bedöms täckas med timmestrafik som sker med grundutbudet mellan Skövde-Nässjö som då stannar i Sandhem.

[5] Vartannat tåg förlängs till/startar i Töreboda istället för Skövde.



Sammanfattade effekter:

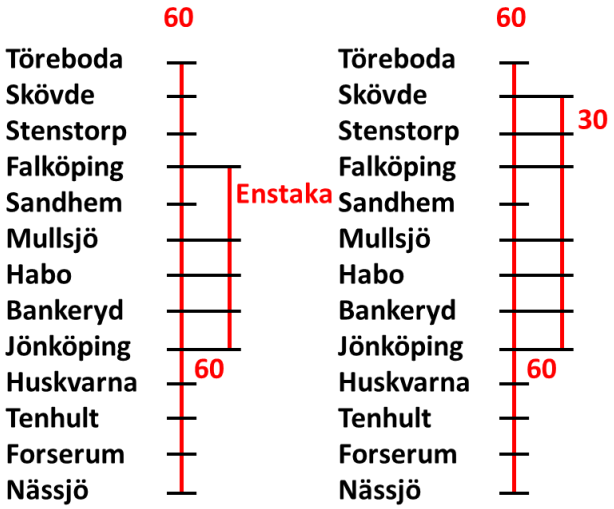
- Genomgående tåg Skövde-Nässjö via Jönköping
- Kompletteras till halvtimmestrafik Skövde-Jönköping.
- Välanpassade byten i Falköping mellan regiontåg, regionexpresståg och fjärrtåg.

Infrastruktur kopplat till förslaget

Föreslagna trafikupplägg går att trafikera med befintlig och beslutad infrastruktur som håller på att genomföras och beräknas färdigt år 2021.

2.2.1 Jönköpingsbanan - förslaget jämfört med idag

Idag Förslag 2028



Tack vare pågående infrastrukturförbättringar på Jönköpingsbanan som beräknas vara färdigt till år 2021 kan trafiken effektiviseras, utökas och trafikeras med jämna intervall. Förslaget innebär att halvtimmestrafik förlängs och utökas mellan Skövde-Jönköping under högtrafiken jämfört med dagens timmestrafik. Genom en utökad trafik på Västra Stambanan kan dessa tåg anpassas för byte i Falköping för vidare resa mot Göteborg 2 gånger per timme under högtrafiken.

2.3 Norge-/Vänerbanan

Resandet har ökat kraftigt sedan den nya linjen Göteborg-Öxnered invigdes och turutbudet i regiontrafiken ökades samtidigt som den nya pendeltågslinjen Göteborg-Älvängen startades. Turutbudet till Göteborg-Karlstad har fördubblats. Trafiken till Oslo ligger kvar med ett mindre utbud, även om några kompletterande turer Göteborg-Halden har tillkommit.

Norge-Vänerbanan är hårt trafikerad, särskilt på den södra delen Göteborg-Öxnered-Skälebol (delningspunkten mot Oslo respektive Karlstad) med flera linjer och olika tågtyper. Knutpunkten har i huvudsak tillräcklig kapacitet för dagens trafik, med undantag för Göteborg-Älvängen där en kappkörningseffekt uppstår, vilket innebär att ett stort antal tåg får förlängd körtid (cirka två minuter). Kappkörningseffekten med 2 minuters tillägg som följd beräknas åtgärdas år 2027 då vändspåret i Älvängen byggs.

Behov på Norge-/Vänerbanan

Den framtida trafikeringen förväntas öka framförallt med fler godståg både på grenen mot Kil när alla delar i utbyggnaden av godstågsstråket väster om Vänern är klart, och mot Norge. Dessutom förväntas utbudet av resandetåg Oslo-Göteborg öka, vilket innebär följande trafik i maxtimmen:

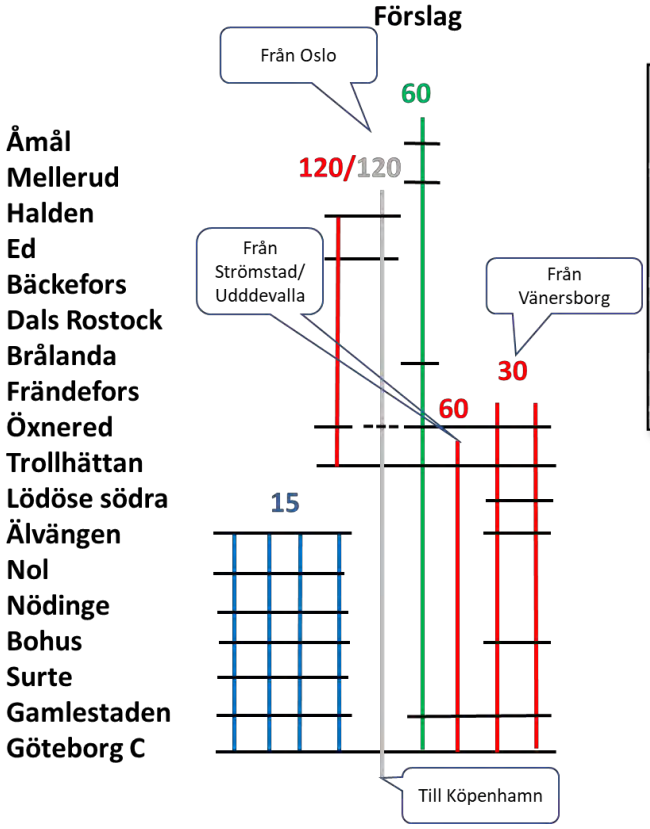
- Fyra pendeltåg Göteborg-Älvängen
- Fyra regiontåg Göteborg-Öxnered, varav två går till Vänersborg, ett till Karlstad och ett till Uddevalla och eventuellt vidare till Strömstad
- Ett fjärrtåg Göteborg-Oslo
- Två-tre godståg

Såväl region- som pendeltåg behöver dubbelkopplas. Tåglängden uppgår då till 160 meter vilket plattformarna mellan Göteborg-Vänersborg klarar av.

Trafikeringsförslag till 2028

Trafikeringsförslaget till 2028 liknar i hög grad dagens, men med ökat antal turer. Tågen från Oslo anpassas i Göteborg för att kunna fortsätta till Köpenhamn. Utbudet Karlstad-Göteborg ökas och går som mest varje timma. Tågen Karlstad - Göteborg får också ett nytt uppehåll i Brålanda som ett första steg mot Västtågsutredningens målsättning. Däremot introduceras inte regiontågslinjen Halden-Trollhättan i ett första steg, då den kräver större infrastrukturinvesteringar.

Tågen Strömstad-Göteborg går via Trollhättan för att korta restiden både från norra Bohusbanan och Uddevalla till Göteborg. Tåget kan därmed köra lika snabbt eller i vissa relationer snabbare än bussen. I Älvängen blir det mycket bra koppling mellan region- och pendeltåg då de stannar vid samma plattform i båda riktningarna. Trollhättan-Göteborg får fyra snabba regiontåg per timme.



Sammanfattade effekter:

- Fler och snabbare regiontåg mellan Trollhättan-Göteborg
- Fjärrtåg från Oslo ankommer Göteborg strax innan fjärrtåg mot Köpenhamn avgår. Det kan alltså vara samma tåg Köpenhamn-Oslo.
- Ny station i Brålanda
- Snabba regiontåg via Trollhättan som fortsätter till Uddevalla/Munkedal.

Infrastruktur kopplat till förslaget

Infrastruktur som finns beslutad i gällande plan:

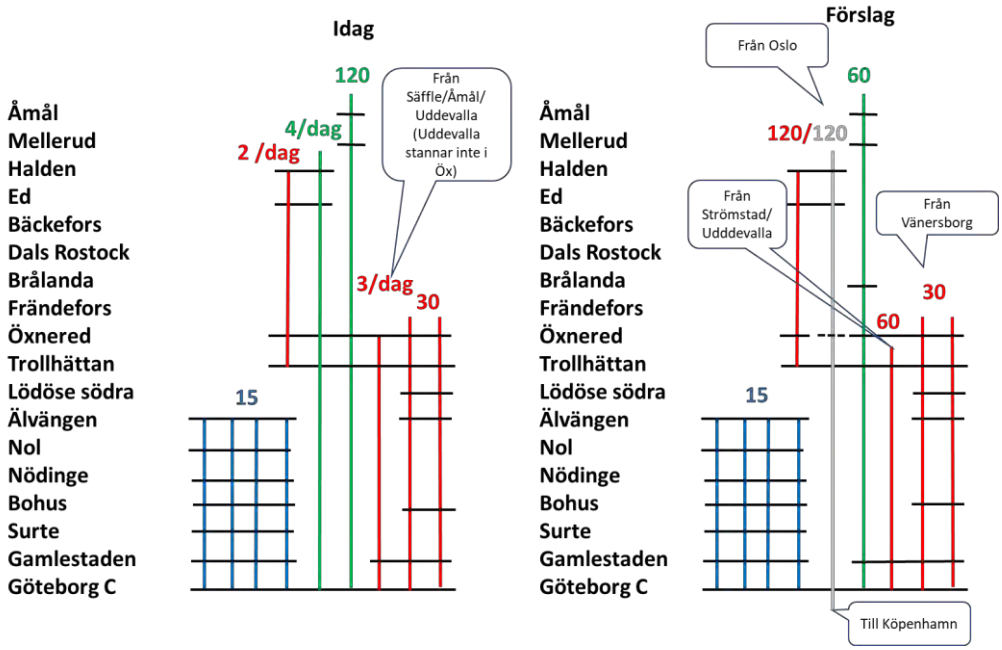
- Ombyggnad av Älvängen med förlängt vändspår

Ny infrastruktur enligt förslag:

- Ny station i Brålanda
  (förutsätter kommunavtal enligt västtågsutredningen)

Utöver föreslagna åtgärder kan övervägas om samtliga stationer Älvängen-Gamlestaden på sikt ska förlängas från 225 m till 250 meter, d v s samma plattformslängd som i Västlänken. Detta måste inte till för att föreslagen trafik ska kunna utföras år 2028.

2.3.1 Norge-/Vänerbanan - förslaget jämfört med idag



Idag går det enstaka turer mellan Göteborg och Uddevalla via Trollhättan. Dessa föreslås utökas och förlängas till Munkedal/Strömstad.
Fjärrtåg från Oslo ankommer Göteborg strax innan fjärrtåg mot Köpenhamn avgår vilket innebär att det kan vara samma tåg hela vägen Köpenhamn-Oslo. Infrastrukturen medger endast ett tåg varannan timme på Norgebanan där spåret delar sig och går vidare till Norge.
Ny station i Brålanda som Karlstadstågen och Västtrafiks tåg Trollhättan-Ed/Halden stannar vid. Karlstadstågen föreslås utökas enligt målbilden till timmestrafik under högtrafik och något fler turer på morgon/kväll. Pendeltågstrafiken ligger i huvudinriktningen ihopkopplade med Kungsbackapendeln vilket skulle innebära fler och längre pendeltåg till Älvängen.

2.4 Älvsborgsbanan

För Älvsborgsbanans del är anslutningarna Herrljunga - Västra Stambanan mycket viktiga och styrande för tidtabellsupplägget. I trafikeringsförslaget har tågen från Borås och Uddevalla anslutning både till regiontåg mot Skövde och snabbtåg till Stockholm. Det kan också bli anslutning i riktning mot Göteborg, vilket är intressant för resenärer från Grästorp, Vara och Ljung.

Tiderna i Herrljunga för att passa anslutande tåg gör att uppehållet där blir långt. Dessutom skulle en genomgående linje orsaka trafikproblem, då Älvsborgsbanans tåg måste korsa stambanan och förslaget bygger därför på att regionaltågslinjen på Älvsborgsbanan bryts i Herrljunga.

Behov på Älvsborgsbanan

Behovet på Älvsborgsbanan är att kunna köra ett regiontåg/timme Uddevalla-Herrljunga. På delsträckan Uddevalla-Trollhättan/Öxnered tillkommer ytterligare ett regiontåg per timme och godståg, mellan Öxnered-Vänersborg tillkommer två regiontåg/timme från Göteborg och mellan Håkantorp-

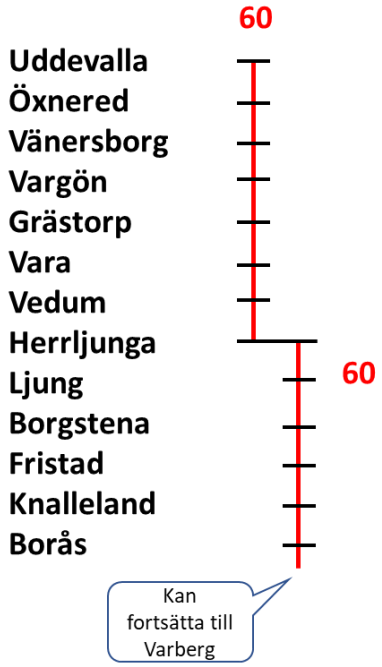
Herrljunga tillkommer ett regiontåg från Kinnekullebanan varje timme. Mellan Herrljunga och Borås är behovet ett regiontåg/timme.

Sträckan Öxnered-Herrljunga-Borås trafikeras normalt sparsamt av godståg men har däremot en viktig roll som omledningssträcka för både snabbtåg och godståg vid problem på Västra Stambanan. Det är därför viktigt att det finns en viss reservkapacitet på denna sträcka.

Plattformar på sträckan Vargön-Knalleland behöver förlängas till minst 85 meter för att passa de nya fordon som gradvis sätts in på linjen.

Trafikeringsförslag till 2028

Trafikeringsförslaget till 2028 är timmestrafik med samma uppehåll för alla tåg. Fördjupad dialog med Herrljunga kommun behövs för att prioritera mellan olika behov och mål. Utredningen har prioriterat kort restid mellan Herrljunga och Borås för att tillskapa bra anslutning mellan regiontåg och övriga tåg i knutpunkten Herrljunga, samt att minska restiden för resande mellan Herrljunga-Borås. För att detta ska vara möjligt behöver hållplatserna Mollaryd och Torpåkra slopas.



Sammanfattade effekter:

- Cirka +0,5 milj. resor/år
- Robustare och mer strukturerat system med fasta minuttal och knutpunkter.
- Kortare restid Uddevalla-Herrljunga samt Herrljunga-Borås
- Knutpunkten i Herrljunga har attraktiva byten till övriga regiontåg samt fjärrtåg till/från Stockholm

Etappvis utbyggnad

I beslutade planer (steg 0):

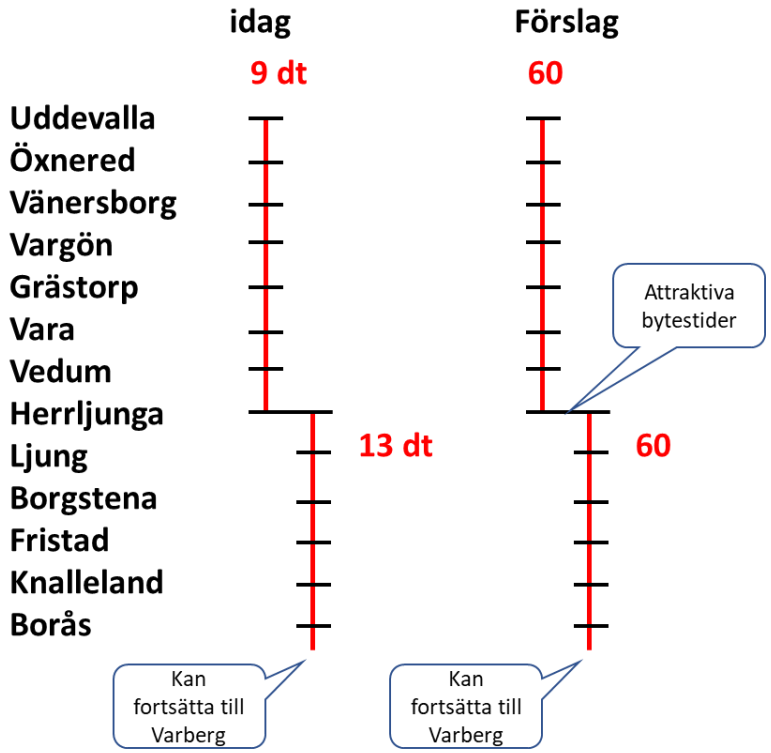
- Spårbyte samt fjärrblockering för att återta hastigheter och upprätthålla dagens standard.
- Ombyggnad av Vänersborgs station för att klara av tre tåg samtidigt.
- Mötesspår vid Borgstena

Utredningsalternativet bygger på följande investeringsbehov (steg 1):

- Höjd hastighet Öxnered-Håkantorp
- Ny växelförbindelse i Håkantorp, egentligen för Kinnekullebans behov, se nedan
- Plattform vid båda spåren i Borgstena

- Förlängda plattformar Vargön-Knalleland till 85 m

2.4.1 Älvsborgsbanan - förslaget jämfört med idag



Dagens trafik på Älvsborgsbanan går med ojämna intervall med målsättningen att erbjuda bytesresor i Herrljunga till tågen på Västra Stambanan. När trafiken på Västra Stambanan stannar i Herrljunga med ojämna intervall sprider sig detta till Älvsborgsbanan. Trafiken på Älvsborgsbanan är i förslaget på många sätt likt dagens trafik, men med fler tåg i jämna intervall. Förslaget innebär taktfast tidtabell och med höjd hastighet på delsträckan Öxnered-Håkantorp kan bytesresor i Herrljunga bättre anpassas. Rent generellt vinner Älvsborgsbanan både från Borås och Uddevalla väldigt mycket på att knutpunkten i Herrljunga förstärks i förslaget för Västra Stambanan. Idag går tågen på Västra Stambanan inte i jämna intervall vilket gör det svårt att passa tågen på Älvsborgsbanan till övriga tåg på stambanan.

2.5 Kinnekullebanan

Kinnekullebanan har varierande efterfrågan utmed sin sträckning och består egentligen av flera linjer med olika resmönster. Förenklat kan det uttryckas att ju längre söderut, desto fler resenärer i tågen där utbudet också är bättre. Från Mariestad och österut är utbudet idag bara fyra dubbelturer per dag. Kinnekullebanans tåg föreslås fortsatt gå till Herrljunga och där byta till tåg mot Göteborg. För att knyta ihop länet och målpunkter i angränsande län är det fördelaktigt att på sikt låta alla tåg vara genomgående hela vägen Örebro-Göteborg, både ur resande- och produktionssynpunkt. För att kunna trafikera Västlänken och uppnå miljömålen i miljö- och klimatstrategin behöver dagens fordon ersättas med ett fossilfritt alternativ, eller om Kinnekullebanan elektrifieras på sikt.

Behov på Kinnekullebanan

Kinnekullebanans behov är att kunna köra ett regiontåg/timme. Dagens godstrafik utgörs av ett tåg några dagar i veckan Gårdsjö-Mariestad och förväntas inte öka.

Trafikeringsförslag till 2028

Trafikeringsförslaget till 2028 är ett tåg per timme Mariestad-Herrljunga där bytet anpassas till tåget mot Göteborg. Trafiken mot Örebro föreslås utökas.



Sammanfattade effekter:

- +0,36 milj. resor/år
- Robustare och mer strukturerat system med fasta minuttal och knutpunkter.
- Resmöjlighet en gång/timme mot Göteborg med byte i Herrljunga
- Majoriteten av tågen föreslås fortsätta till Örebro
- Bussen mellan Trollhättan-Skövde passar till tåget i Lidköping för resa till/från Grästorp/Trollhättan och Skövde.

Etappvis utbyggnad

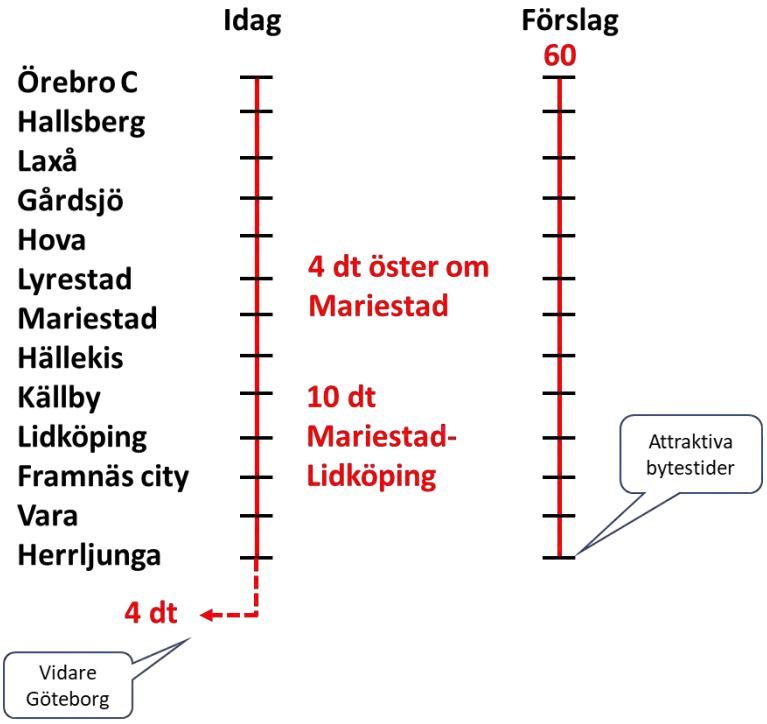
Steg 0:

- Spårbyte för att återta hastigheter
- I samband med spårbytet titta på ny mötesstation i Järpås (detta saknar finansiering)

Steg 1:

- Ny växelförbindelse i Håkantorp där Kinnekullebanan tåg kommer att mötas.

2.5.1 Kinnekullebanan - förslaget jämfört med idag



Jämfört med idag innebär förslaget en utökad och konsekvent trafikering av Kinnekullebanan. Med fasta minuttal och välanpassade byten i Herrljunga till både fjärrtåg mot Stockholm och regiontåg till Göteborg blir trafiken mer attraktiv. Direkttrafik från Kinnekulle till Göteborg är möjligt om fordon införskaffas med samma kapacitet som övriga regiontåg på sträckan. För att få ut så mycket som möjligt av Västra Stambanan går det inte i framtiden att trafikera med ett mindre fordon från Kinnekullebanan som inte stannar på alla stationer på Västra Stambanan. Fördelen med att inte köra genomgående trafik är att fordon kan anpassas efter behov på Kinnekullebanan istället för Västra Stambanan, och det är möjligt att köra fler turer på ett trafikekonomiskt effektivare sätt.

2.6 Viskadalsbanan

Viskadalsbanan har både lokalt resande och viktiga anslutningar i Varberg och Borås. Det är fördelaktigt om tågen kan gå till Herrljunga för att det ska bli bra förbindelser från Marks kommun till Skaraborg och Stockholm.

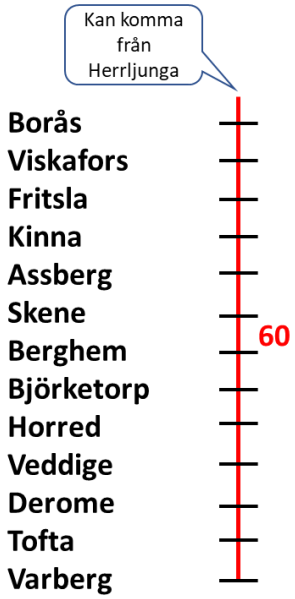
Behov på Viskadalsbanan

Behovet på banan är att kunna köra två regiontåg/timme Borås-Skene och ett tåg/timme Skene-Varberg. Det förekommer normalt ingen godstrafik på linjen, men den har en viktig roll som omledningsbana vid störningar på Västkustbanan och det bör finnas en viss kapacitet för det.

Trafikeringsförslag till 2028

Trafikeringsförslag till 2028 är ett tåg per timme hela sträckan Borås-Varberg som på sikt bör kompletteras med ytterligare tåg Borås-Skene för att kunna köra halvtimmestrafik med tåg och därmed slopa busstrafik på sträckan. Analyser har dock visat att infrastrukturen behöver kompletteras med fjärrblockering och en kortare dubbelspårssträcka för att möjliggöra

halvtimmestrafik Borås-Skene, vilket detta saknar finansiering och inte kommer vara på plats till år 2028. Därför fokuserar förslaget på att återta hastigheter och köra timmestrafik mellan Borås-Varberg. Tidtabellen förutsätter uppehåll på alla stationer och samma körtider för alla tåg.



Sammanfattade effekter:

- Återtar hastigheter för att köra konsekvent timmestrafik.
- Uppsnyggade och längre stationer så att nya regiontåg kan trafikera sträckan

Etappvis utveckling

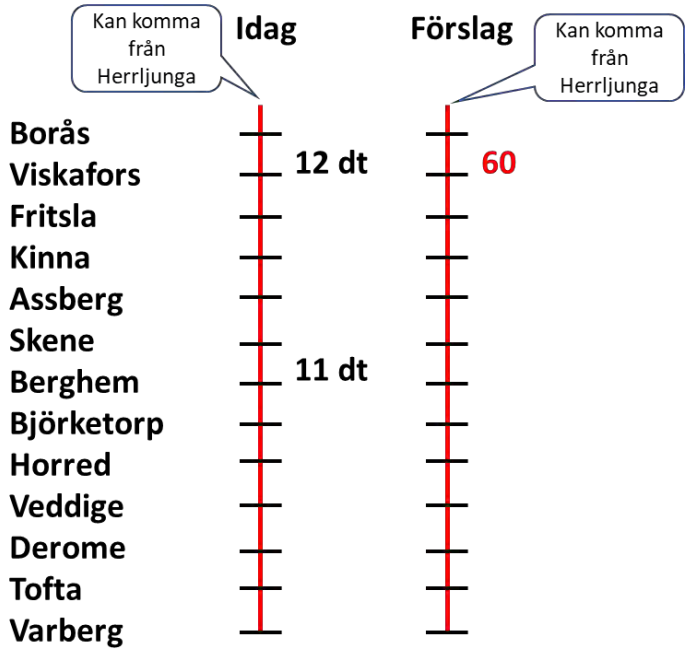
Steg 0 (i beslutade planer):

- Spårbyte
- förlängda plattformar för att få plats med ett 80 m långt regiontåg.
- uppsnyggade stationsmiljöer.

Förslaget:

- Återta hastigheter på järnvägen (110 km/h på flera delsträckor)

2.6.1 Viskadalsbanan - förslaget jämfört med idag



Målsättningen för Viskadalsbanan är dels att förtäta trafiken mellan Skene-Borås och dels att minska restiden mellan Varberg och Borås. I dagsläget går det oregelbunden trafik med varierad frekvens över dygnet. Förslaget innebär en mer konsekvent trafik och fokus ligger på att återta hastigheterna och även höja hastigheten på delsträckor för att få till en attraktiv timmestrafik i ett första steg. Trafiken ska hänga ihop med trafiken mellan Borås-Herrljunga där målsättningen är att trafiken ska vara genomgående Herrljunga-Varberg. Detta erbjuder resenären mer konsekvent trafik med återkommande mönster och möjlighet att resa till Herrljunga för byte till region- och fjärrtåg.

2.7 Borås-Värnamo

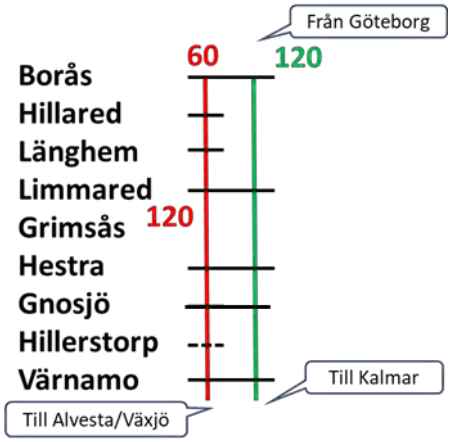
Den här delen av Kust till kust-banan har idag ett litet lokalt resande. En ökning av antalet turer och nya stationer är definierade i Västtågsutredningen.

Behov på sträckan Borås-Värnamo

På sträckan finns på sikt ett behov att kunna köra timmestrafik med regiontåg. Dessutom ska det finnas plats för fjärrtågen Göteborg-Kalmar och godstrafik, vilket kan innebära upp till tre tåg per timme.

Trafikeringsförslag till 2028

Trafikeringsförslag till 2028 är initialt som tätast ett regiontåg/timme Borås-Limmared, vilket gör att en del av busstrafiken på sträckan kan ersättas. Några regiontåg fortsätter till Värnamo/Växjö, främst som komplement till fjärrtrafiken.



Sammanfattade effekter:

- Utökad kapacitet ger möjlighet till ny tåglinje Borås-Limmared
- Öppnandet av två nya stationer i Hillared och Länghem
- Tåget ersätter buss på sträckan Borås-Länghem och erbjuder kortare restider till/från Borås

Etappvis utveckling

Steg 0 (i befintliga planer):

- Spårbyte

Steg 1:

Som mest timmestrafik Borås-Limmared, några få regiontåg fortsätter till Värnamo:

- Ny mötesplats Borås-Hillared
- Nya stationer i Hillared och Länghem

2.7.1 Borås-Värnamo - förslaget jämfört med idag

Idag kör inte Västtrafik/Jönköpings länstrafik några egna tåg mellan Borås och Värnamo. Istället trafikeras stråket av SJ samt busstrafik. Målsättningen är att trafikera sträckan med 10 tåg per dag och riktning och öppna tre nya stationer i Hillared, Länghem och Grimsås. För att detta ska vara möjligt krävs det 3 nya mötesspår på sträckan som vardera kostar ungefär 100 mnkr. Förslaget visar på en möjlig etapputbyggnad av detta förutsatt att ett nytt mötesspår byggs mellan Borås och Hillared. Då är det möjligt att trafikera sträckan Borås-Limmared och stanna i Hillared och Länghem om nya tågstationer byggs i dessa orter.

2.8 Västkustbanan

Västkustbanan har en omfattande trafik med olika tågslag. Det regionala resandet växer snabbt och såväl snabbtågs- som godstrafiken förväntas växa. Godstrafiken på sträckan påverkas främst av att en del av godstrafiken kan komma att läggas om på stråket väster om Vänern där Västkustbanan och den upprustade sträckan Åstorp-Teckomatorp (Söderåsbanan) ingår.

Behov på sträckan Mölndal-Halmstad

Krav som bör ställas är att:

- kapacitetssituationen inte försämras när ny trafik tillkommer
- resandet kan öka enligt prognoserna i Målbild Tåg 2035 och att även gods- och fjärrtågtrafiken kan ges goda utvecklingsförutsättningar
- ge förutsättningar för god punktlighet och robusthet
- tågen inte ska behöva ”köra bort tid”

Stort resandebehov i maxtimmen mellan Göteborg och Varberg

Behovet i högtrafik är stort och i maxtimmen bör det finnas plats för:

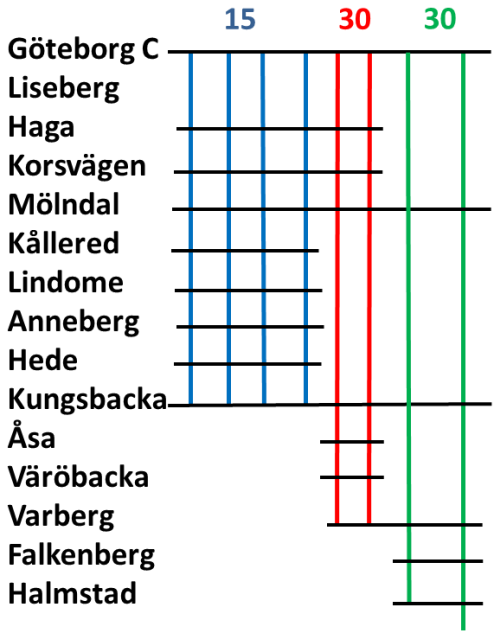
- Två godstågskanaler
- Kvartstrafik på pendeltågen Göteborg-Kungsbacka
- Ett snabbtåg Göteborg-Malmö (körs idag av SJ)
- Ett ytterligare snabbtåg eller annat fjärrtåg Göteborg-Malmö
- Två regionexpresståg Göteborg-Malmö (Öresundståg)
- Två regiontåg Göteborg-Varberg

Söder om Varberg minskar behovet till två godstågs, två snabbtågs- och två regionexpresstågskanaler.

Av resandeberäkningarna framgår det att pendeltågen kommer att behöva trippelkopplas för att klara av kapacitetsbehovet. Dagens X61 som går i pendeltågstrafiken är drygt 70 m långa vilket innebär att pendeltågs-plattformarna behöver vara minst 225 m.

Trafikeringsförslag till 2028

Förslaget bygger på att trafikeringen med regiontåg Göteborg-Varberg ökar till att slutligen gå i halvtimmestrafik. Antalet turer i pendeltågstrafiken och i Öresundståg ökar.



Sammanfattade effekter:

- Utökade öppettider på Öresundståget och regiontåget.
- Fler regionala tåg mellan Varberg-Göteborg som stannar i Åsa och Väröbacka och trafikerar Västlänken.
- Möjlighet att köra längre tåg i och med Västlänkens öppnande.

Denna sträcka utreds av Trafikverket inom åtgärdsvalsstudien (ÅVS) Varberg-Göteborg där både Västra Götalandsregionen/Västtrafik och region Halland/Hallandstrafiken ingår. Denna ÅVS kommer under 2019 för beslut under 2020 att precisera behovet på banan i kort, medellång och lång sikt. Denna utredning avvaktar utkomsten av ÅVS:en.

2.8.1 Västkustbanan - förslaget jämfört med idag

Det är ett expansivt och vältrafikerat stråk där pendeltågstrafiken redan idag går med kvartstrafik. Förslaget innebär utökad kvartstrafik över dygnet samt längre pendeltåg. Öresundstågen trafikerar idag med ett tåg i timmen från Malmö som kompletteras med insatståg från Halmstad. Förslaget innebär att Öresundstågstrafiken utökas till halvtimmestrafik över hela dygnet. I och med att förslaget föreslår att regionaltågstrafiken utökas från Varberg föreslås dessa tåg stanna i Åsa och eventuellt ny station i Väröbacka istället för Öresundstågen. Denna utökning innebär också fler tåg från Kungsbacka.

2.9 Bohusbanan

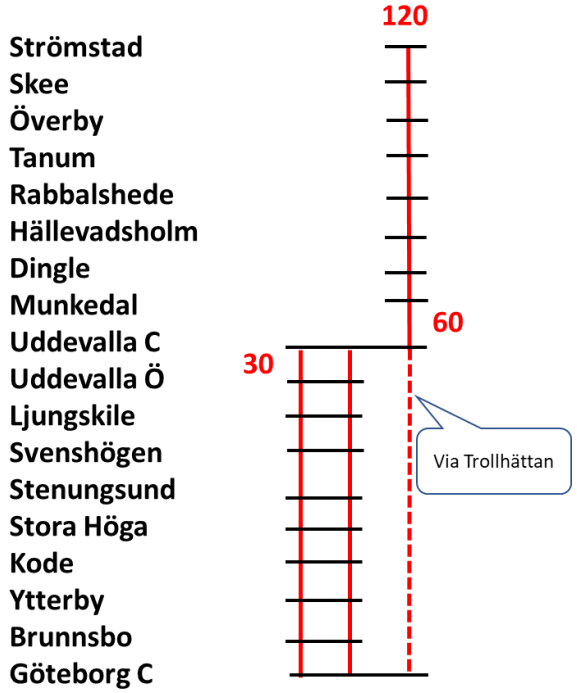
Bohusbanan har både lokala och långväga resenärer med olika behov. Det finns omfattande parallell busstrafik, dels för att restiden med buss är lika kort eller kortare än med tåg, dels för att banans kapacitet inte räcker till för det turutbud som skulle vara nödvändigt för att möta efterfrågan, särskilt på södra delen. På delen Strömstad-Uddevalla är den tekniska standarden på banan dessutom låg.

Behov på sträckan Strömstad-Göteborg

På sträckan Strömstad-Uddevalla finns på sikt ett behov att kunna köra timmestrafik med regiontåg. Mellan Uddevalla och Göteborg är behovet initialt halvtimmestrafik. Mellan Stenungsund och Göteborg finns behov av ytterligare förtätning av trafiken till kvartstrafik. På delen Munkedal-Uddevalla och Stenungsund-Göteborg går även enstaka godståg som fortsatt ska rymmas.

Trafikeringsförslag till 2028

Förslag för trafikering till 2028 är att förändra så att tågen Strömstad-Göteborg går via Trollhättan. Därmed kan restiderna minskas väsentligt och bli konkurrenskraftiga mot busstrafiken från stationerna på norra Bohusbanan och Uddevalla till Göteborg. Tågen på södra Bohusbanan går då Uddevalla-Göteborg och har bra anslutning i Uddevalla för resenärer som har resbehov mellan norra och södra Bohusbanan, inte minst norrifrån till Uddevalla östra.



Sammanfattade effekter:

- Robustare och mer strukturerad trafik med fasta minuttal och knutpunkter på norra Bohusbanan.
- 15 min kortare restid från norra Bohusbanan och Uddevalla till Göteborg genom att regiontåget kör via Trollhättan.
- Halvtimmestrafik Uddevalla-Göteborg via Bohusbanan.
- Ny station i Brunnsbo
- Norra Bohusbanan får direktresa till/från Trollhättan med tåg

Etappvis utveckling

Steg 0 (i befintliga planer):
Södra Bohusbanan

- Ny mötesstation i Grohed söder om Uddevalla för att kunna köra halvtimmestrafik mellan Stenungsund och Uddevalla.
- Dubbelspårssträcka Marieholm och ny station i Brunnsbo.

Norra Bohusbanan

- Kortare spårbyte på delsträcka.

Steg 1:
Södra Bohusbanan

- Förlängda plattformar på södra Bohusbanan till 170 m.

Norra Bohusbanan

- Restiden kortas 2–3 min mellan Tanum-Uddevalla för att tidtabellen ska gå ihop. Konkret handlar det om plankorsningar och röjning för bättre siktförhållanden.

2.9.1 Bohusbanan - förslaget jämfört med idag

Idag går det halvtimmestrafik till Stenungsund och timmestrafik till Uddevalla. Vidare på norra Bohusbanan är trafiken lite tätare till Munkedal där sträckan Munkedal-Strömstad trafikeras varannan/var tredje timme.

Förslaget innebär halvtimmestrafik hela vägen till Uddevalla längs med Bohusbanan. På norra Bohusbanan är förslaget timmestrafik till Munkedal och konsekvent trafik varannan timme Munkedal-Strömstad. Förslaget innebär också att trafiken från norra Bohusbanan trafikerar Uddevalla-Trollhättan-Göteborg. Detta innebär ett tredje tåg per timme från Uddevalla och minskar restiden från norra Bohusbanan och Uddevalla med 15 minuter till Göteborg. Dessutom erhålls direktresa till Trollhättan för dessa orter.

3 Storregionala busstråk

Det storregionala kollektivtrafiksystemet knyter ihop arbetsmarknader och noder i länet. I flera pendlingsrelationer är det i huvudsak tåget som har denna uppgift, men i detta arbete är fyra sträckningar i Västra Götaland där det saknas järnväg utpekade. Där är det istället bussen som har denna uppgift när det handlar om kollektivtrafikresandet (se Figur 1-1 på sid 4). Det finns också exempel på stråk där järnvägen inte är tillräckligt bra för att vara ett fullgott alternativ och därför består kollektivtrafiken i dessa stråk av en kombination av buss och tåg. Det kommer att krävas fördjupade analyser på linjenivå för att avgöra vilka linjer som eventuellt kan ersättas eller läggas om till följd av förslagen i denna utredning.



Figur 3-1 *Linjedragningarna på de busslinjerna som idag har det storregionala uppdraget i de ingående stråken. Linje 730 (Uddevalla-Bengtsfors), linje 1 express (Skövde-Trollhättan), linje 300 (Kinna-Göteborg), Linje 100, 200 och 250 mellan Göteborg-Borås-Ulricehamn-Jönköping.*

3.1 Riktlinjer för storregionala busslinjer

Utgångspunkten är att alla storregionala stråk ska erbjuda samma funktion oavsett om det är buss eller tåg. Det innebär att resenären ska kunna förvänta sig ett tydligare fokus på restider, hållplatser och komfort.

Turutbud och öppettider

Målsättningen för de storregionala busslinjerna är att de ska erbjuda minst en avgång per timme[6] under högtrafik och med fasta öppettider för att vara en del av ett knutpunktsupplägg i länet.

[6] Detta ska betraktas som ett lägsta utbud och flera ingående stråk har redan idag fler turer än så.

Restider och hållplatser
Beträffande restider är målet för de storregionala busslinjerna att restidskvoten inte ska överstiga 1,2 på de delsträckor där bussen knyter ihop större tätorter längs med stråken. Det betyder att bussens restid som mest får överstiga bilens restid med 20 %. För att detta ska vara möjligt kommer dessa linjer inte kunna stanna så ofta och fokus är generellt på att hålla nere restiden genom färre hållplatser och gena linjedragningar. Målet är att hållplatserna som de storregionala busslinjerna stannar vid ska ha väderskydd och realtidsinformation.

Fordon
Bussarna som trafikerar dessa linjer ska erbjuda hög komfort med faciliteter för att resenären ska kunna utnyttja tiden ombord för arbete.

3.1 Busstråket Göteborg-Borås-Ulricehamn-Jönköping

Den storregionala busstrafiken är idag uppdelad på tre linjer; linje 100 mellan Göteborg-Borås, linje 200 mellan Borås-Ulricehamn och linje 250 Ulricehamn-Jönköping. De två sistnämnda är anpassade till varandra med fem minuters övergångstid, vilket gör genomgående resor Borås-Jönköping möjliga. Restiden blir dock ca 30 min längre än de kommersiella expressbussarna på sträckan. Vad gäller bytesresor mellan linje 100 och 200 för t.ex. resor mellan Göteborg-Ulricehamn varierar bytestiderna som ibland hålls nere tack vare täta avgångar, men ibland är dåligt anpassade.

Linje 100 Göteborg-Borås har mycket tät trafik under vardagar med avgångar var femte minut under högtrafik. Under vissa perioder på dagen går det en buss var 20:e minut och på kvällar och helger går det en gång i halvtimmen. Med så tät trafik under vardagar har fasta minuttal spelat ut sin roll, men på lördagar och söndagar är det återkommande mönster där bussen avgår 00 och 30 ifrån Åkareplatsen. Busslinjens karaktär är mycket tät trafik Göteborg-Korsvägen-Delsjömotet-Borås med fokus på restid och få hållplatser. Dagens trafik uppfyller redan uppsatta riktlinjer för storregional trafik.

Linje 200 Borås – Ulricehamn har idag cirka 20-minuterstrafik i högtrafik, 30 min i övrig mellantrafik och 60 min på lördagar. På söndagar går bussen en gång varannan timme och det är idag gles, oregelbunden trafik på kvällar (cirka varannan timme).

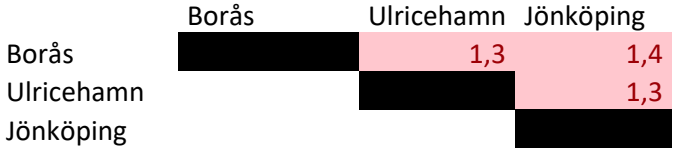
Linjen har i stor utsträckning fasta minuttal, få hållplatser och går gent bortsett från en slinga inom Södra Älvsborgs länssjukhus.

Linje 250 Ulricehamn – Jönköping trafikeras med timmestrafik i högtrafik, ungefär varannantimmestrafik i mellantrafik och glest turutbud i lågtrafik med t ex 4 dubbelturer lördag och söndag.

Tidtabellen är oregelbunden vad gäller frekvensen på avgångar och har bara ibland återkommande avgångstider.

Restidskvot
På delen Göteborg-Borås är restidskvoten 1,18 och är redan under målnivån för storregional busstrafik. För resor längre än Borås, t.ex. Göteborg-Ulricehamn/Jönköping är restidskvoten hög då bytestiderna förlänger restiderna för kollektivtrafiken.

För delen Borås-Jönköping är restidskvoten bäst på delsträckorna Borås-Ulricehamn respektive Ulricehamn-Jönköping. Restiden för hela sträckan mellan Borås-Jönköping inkluderar ett byte och försämrar restidskvoten ytterligare något.



För att nå målnivån på 1,2 på delsträckan Borås-Ulricehamn behöver restiden kortas med 3 min. För delsträckan Ulricehamn-Jönköping behöver restiden kortas 4 minuter. För hela sträckan Borås-Jönköping finns det flera expressbussar som klarar av restidskvoten, men som inte gör några uppehåll på vägen.

3.1.1 Åtgärder för att nå riktlinjer

Stråket har redan idag tydliga inslag av ett storregionalt stråk i bemärkelsen att antal hållplatser är få mellan större tätorter i stråket och linjerna har gena dragningar.

Stråket är, som konstaterats ovan, uppdelat på tre linjer som under årens gång varierat i genomgående linjer och uppdelade linjer. Anledningen till att linjerna är uppdelade idag baserar sig på olika behov på respektive delsträcka. För delen Göteborg-Borås är resandet mycket stort och sträckan trafikeras av stora fordon (dubbeldäckare) som inte fungerar bra i stadstrafik med större behov av låggolv-delar m.m.
För sträckan Borås-Jönköping är det relativt nytt att sträckan delas in i två linjer istället för en genomgående linje. Beslutet bygger i huvudsak på olika behov på delsträckorna och att i samband med att stadsbusstrafiken i Ulricehamn togs bort fick linje 200 ett mer lokalt uppdrag i Ulricehamn innan linjer fortsätter mot Borås. Ett sätt att erbjuda genomgående resenärerna från Jönköping en kortare restid mellan Jönköping-Borås är att dela upp linjen och istället för att åka lokalt i Ulricehamn så kör bussen från Jönköping direkt till busstationen i Ulricehamn där bytet anpassas för vidare färd mot Borås. Då kan istället linjen som startar i Ulricehamn ha ett lokalt uppdrag innan anslutningen från Jönköping för resenärer mot Borås stiger på. Vidare är det inte lämpligt att trafikera lokalt i Ulricehamn med dubbeldäckarna från linje 100.

Målsättningen för detta stråk är inte att slå ihop samtliga linjer till en genomgående linje, utan istället arbeta för att dessa linjer är välanpassade till varandra och för ett utökat samarbete med kommersiella aktörer som kör genomgående trafik på sträckan.

Restiden

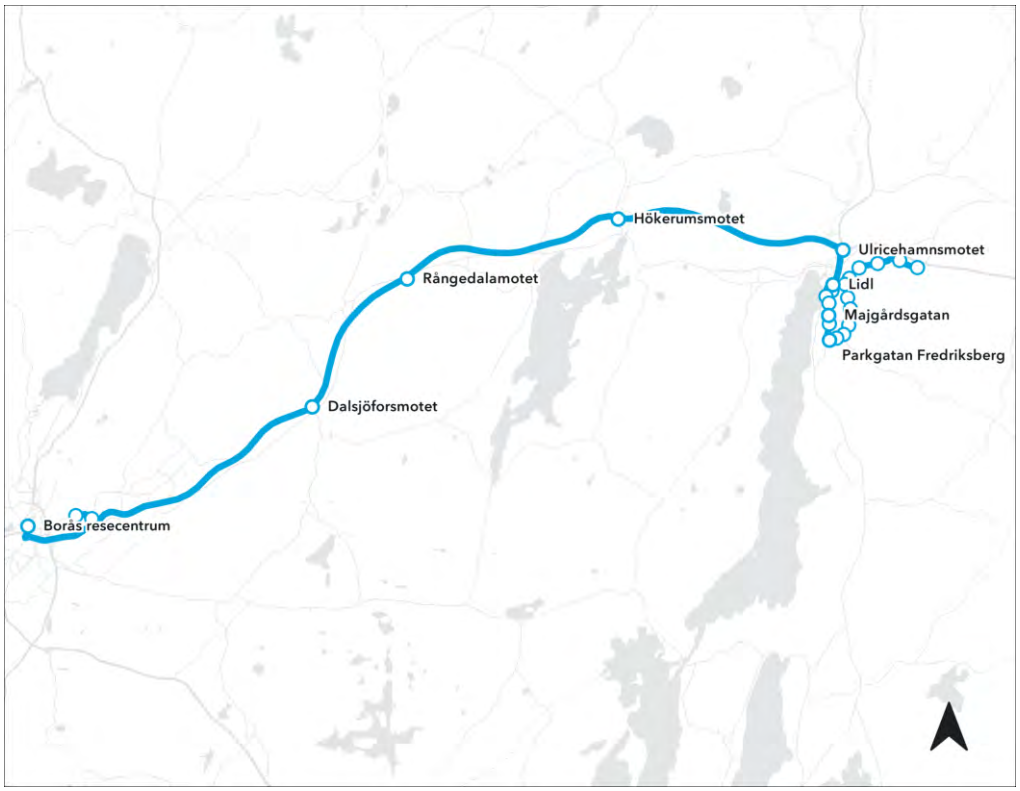
För att nå målnivåerna om restidskvot behöver god framkomlighet säkras och antal hållplatser begränsas.

Beträffande linje 100 mellan Göteborg-Borås har busslinjen inga hållplatser mellan Delsjömotet och Borås och har redan idag en restidskvot under 1,2. Fordon och hållplatser har redan idag storregional karaktär. Linje 100 har mycket tät trafik under högtrafik, men övergången till 20-minuterstrafik under vissa perioder på dagen gör att linjen är svår att anpassa byten till när omkringliggande linjer och tåg går i annan takt. För att få välanpassade byten bör istället turutbudet efter 10-minuterstrafik glesas ut till 15-minuterstrafi, 30-minuterstrafik och sedan timmestrafik. 20-minuterstrafik som det är idag får inte samma återkommande mönster och därför varierar också bytestiderna från övriga linjer där det ibland fungerar väl, och ibland blir långa väntetider.



Figur 3-2 Linjesträckningen för busslinje 100 mellan Göteborg-Borås

Linje 200 mellan Borås och Ulricehamn har en storregional karaktär med lokala inslag där bussen i Borås går via Södra Älvsborgs länssjukhus (SÄS) och har ett lokalt uppdrag inom Ulricehamn.



Figur 3-3 Linjesträckning busslinje 200 mellan Borås-Ulricehamn.

SÄS har en viktig funktions som både mål- och bytespunkt och bör ingå i det storregionala systemet. Även det lokala uppdraget i Ulricehamn påverkar inte det storregionala resandet mellan Ulricehamn-Borås bortsett från en hållplats vid Lidl innan Ulricehamns busstation och en hållplats i Borås som har lokal karaktär snarare än regional där en fördjupad utredning får avgöra om dessa kan slopas som uppehåll på denna linje.

Linje 250 mellan Ulricehamn-Jönköping har en gen linjesträckning men flertalet mindre busshållplatser längs med vägen som inte har storregional karaktär. Busslinjen åker in via Bottnaryd som har en del resor inom Jönköpings län som också kompletteras med skollinjer till Bottnaryds skola. Körvägen är gen och kan svårligen göras kortare. Fördjupad analys behövs för att eventuellt slopa ett antal mindre hållplatser för att korta restiden. Viktigt att fortsatt anpassa byten mellan linje 250 och 200 för att möjliggöra smidiga resor mellan Jönköping-Borås.



Figur 3-4 Linjesträckning för busslinje 250 mellan Ulricehamn-Jönköping.

3.2 Busstråket Mark-Göteborg

Busstrafiken är uppdelad på två linjer, en snabbare (300) som går den genaste vägen Kinna – Göteborg, och en något långsammare (330) som går samma sträcka men kör även in via Sätila. I Högtrafik går linje 330 till Heden i Göteborg, och i lågtrafik går den till Landvetter resecentrum, med anslutning till Röd express för fortsatt resa till Göteborg. Det är linje 300 som i detta stråk har den storregionala uppgiften och behandlas inom detta arbete.

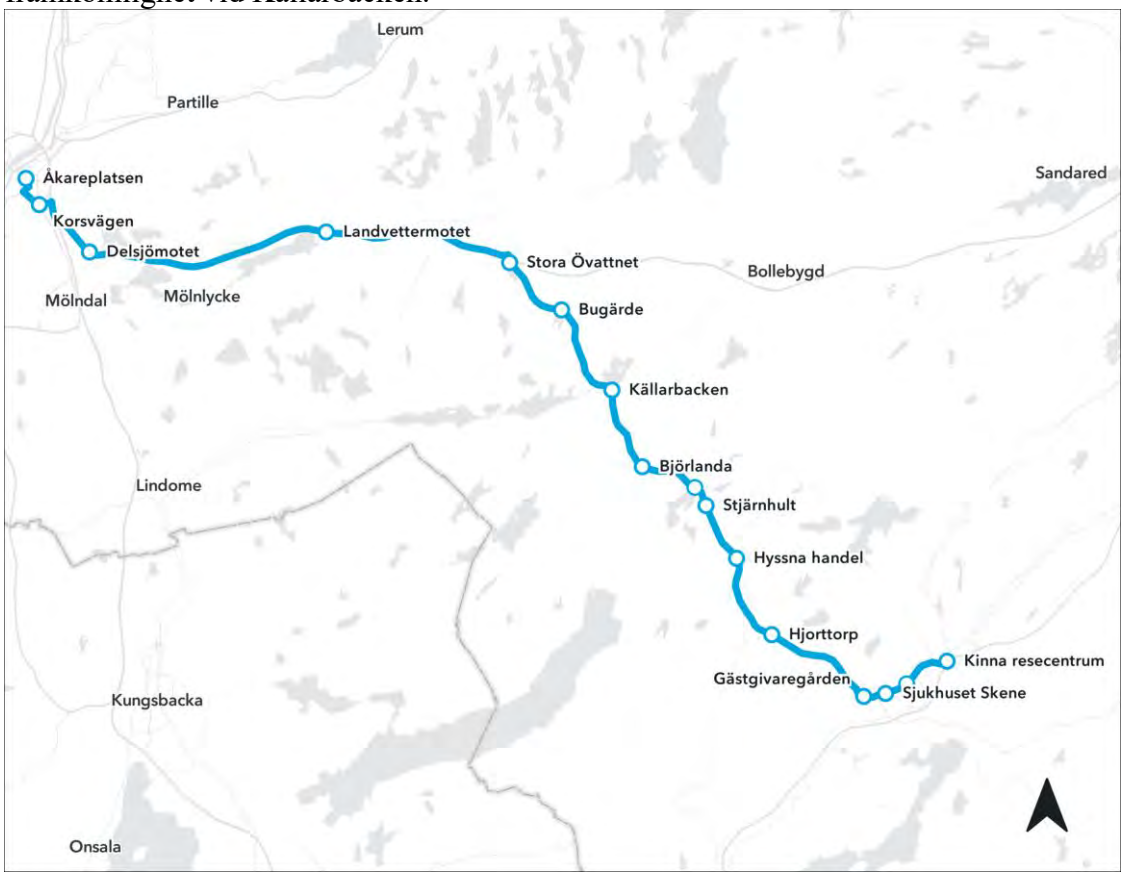
Linje 300 har idag kvartstrafik i maxtimmen som går över till halvtimmestrafik för att sedan bli en buss i timmen i mellantrafik samt på lördagar. På söndagar och kvällar går det en buss varannan timme.
Linjen kör med fasta minuttal, men det är olika minuttal vardag och helg.

Restidskvot
Restidskvoten för linje 300 är god. Däremot är restiden från Kinna strax över en timme (62 min). Ur ett knutpunktsupplägg är det önskvärt om restiden istället var strax under en timme.

3.2.1 Åtgärder för att nå riktlinjer

Eftersom det finns en mer lokal linje (busslinje 330) parallellt på sträckan har redan idag busslinje 300 storregional karaktär som uppfyller mål om restidskvot. Linjen behöver anpassas till tåg mot Varberg i Kinna och i framtiden när tågtrafiken utvecklas mellan Göteborg-Borås bör denna linje ingå i fördjupad utredning av hur linje 300 kan anpassas med t.ex. ett uppehåll vid Landvetter Flygplats. Vid hållplatsen Källarbacken blir bussen

stående där det krävs en vänstersväng ut på väg 156 igen. Förslaget är att införa signalåtgärd eller motsvarande åtgärd som ger bussen prioriterad framkomlighet vid Källarbacken.



Figur 3-5 Linjesträckning för busslinje 300 mellan Kinna-Göteborg.

3.3 Busstråket Skövde-Lidköping-Trollhättan

Busstrafiken består av expressbusslinje 1 mellan Skövde-Skara-Lidköping-Grästorp-Trollhättan som är en snabb linje som följer huvudvägen mellan dessa orter och i högtrafik dessutom har turer som inte går in i Skara respektive Grästorp. Den kompletteras av linje 200 Skövde-Skara-Lidköping som har mer lokal karaktär samt linje 100 Lidköping-Grästorp och 640 Grästorp-Lidköping, som är lokala linjer med ett mycket begränsat utbud. Expressbusslinje 1 har flera uppdrag med pendlingsresor på delsträckor samt en viktigt sammanbindande funktion mellan tåg och buss i Trollhättan, Lidköping och Skövde.

Idag kör expressbusslinje 1 med kvartstrafik i högtrafik mellan Skövde – Lidköping, halvtimmestrafik i mellantrafik och timmestrafik på helger. Kvällstrafiken är glesare och slutar tidigt.

Delsträckan Lidköping – Trollhättan trafikeras med halvtimmestrafik i högtrafik, timmestrafik i mellantrafik samt på lördagar. Under lågtrafik, kvällar och helger så trafikeras denna sträcka med en buss varannan timme.

I basutbudet är det mestadels fasta minuttal i grunden, men med oregelbundenheter i högtrafik och förtätning med direktturer Skövde – Lidköping. Minuttalen i tidtabellen skiljer sig mellan vardagar och helger.

Oftast finns det bra anslutningar i Skövde tack vare högt turutbud med både tåg och buss. Däremot är det bristfälliga anslutningar i Trollhättan, särskilt under låg- och mellantrafik. Normalt finns det inga anslutningar i Grästorp.

Restidskvoter för expressbusslinje 1
Restidskvot där snabbaste vägen med bil jämförs med restiden för buss visas i tabellen nedan. Värt att notera är att snabbaste vägen för bilen inte alltid är samma väg som bussen tar.

Restidskvot	Trollhättan	Grästorp	Lidköping	Skara	Skövde
Trollhättan		1,04	1,21	1,36	1,46
Grästorp			1,09	1,48	1,60
Lidköping				1,00	1,28
Skara					1,24
Skövde					

Jämförs istället restidskvoten mellan bil och buss, förutsatt att bilen reser samma väg som bussen, erhålls följande resultat:

Restidskvot	Trollhättan	Grästorp	Lidköping	Skara	Skövde
Trollhättan		1,04	1,08	1,10	1,12
Grästorp			1,13	1,11	1,15
Lidköping				1,00	1,12
Skara					1,19
Skövde					

Restidskvoten är generellt bra i stråket på delsträckorna mellan ingående orter. Jämförs bussen mot snabbaste restiden för bilen blir kvoten högre för genomgående resor t.ex. hela vägen Trollhättan-Skövde. Detta beror dels på att bussen åker in i varje ort och dels på att bussen står ett par minuter i Lidköping. Jämförs istället restiden med buss och bil då bilisten kör samma väg som bussen så klarar alla relationer en kvot på 1,2. För att kunna erhålla restidskvoten 1,2 i relationen Trollhättan-Skövde eller Grästorp-Skövde måste bussen korta ned restiden med 23 minuter. Det skulle innebära en ny linje som trafikerar direkt mellan dessa orter.

3.3.1 Åtgärder för att nå riktlinjer

Busslinje 1 express har redan idag en storregional karaktär med gena linjesträckningar mellan de större orterna där också restidskvoten når målnivåerna.



Figur 3-6 Linjesträckning för busslinje 1 express mellan Trollhättan-Lidköping-Skara-Skövde.

Med en så lång linjesträckning som det är idag kan det bli problematiskt att tillgodose samtliga behov längs med sträckningen. Målsättningen för denna storregionala linje är att anpassas till tågtrafiken för vidare resa med tåg i Trollhättan, Lidköping och Skövde. Om möjligt ska även byten anpassas mellan buss och tåg i Grästorp. En fördjupad utredning behövs för att svara på om parallella linjer som finns på sträckan kan arbetas in i linje 1 express, eller om det istället behöver kompletteras med någon ytterligare linje för att tillgodose andra behov längs linjesträckningen.

3.4 Busstråket Bengtsfors-Uddevalla

I stråket går det en genomgående regionbuss, buss 730 Uddevalla-Färgelanda-Bengtsfors och några busslinjer av lokal karaktär på delsträckor. Linje 730 följer riksväg 172 och stannar vid alla hållplatser och kompletteras av några lokala linjer med begränsat utbud. Bäckefors är en viktig knutpunkt utmed linjen med samtrafik med linje 700 Ed-Vänersborg.

Idag trafikeras linje 730 med timmestrafik i högtrafik och en buss varannan timme under mellan- och lågtrafik. Bortsett från enstaka undantag trafikeras linjen med fasta minuttal som däremot skiljer sig mellan vardagar och helger. Linjen har idag 93 hållplatser, vilket är mer än en hållplats per kilometer.

Restidskvot

Busslinje 730 har idag bra och gen linjesträckning men många hållplatser. Många hållplatser tillsammans med att vissa turer har en avvikande körsträcka vid Bäckefors gör att bussen inte når en restidskvot på 1,2 idag.

3.4.1 Åtgärder för att nå riktlinjer

Busslinje 730 behöver snabbas upp och för att nå målsättningen behövs köravvikelsen i Bäckefors tas bort och ett antal hållplatser slopas så att 5 minuter sparas. Busslinjen har mer än en hållplats per kilometer och flertalet har inte storregional karaktär. En fördjupad utredning behöver svara på vilka hållplatser som kan slopas som uppehåll på denna storregionala linje.



Figur 3-7 Linjesträckning för busslinje 730 mellan Uddevalla och Bengtsfors.

Busslinje 730 har det huvudsakliga storregionala uppdraget i detta stråk. Denna anpassas till det snabbaste tåget i Uddevalla som kör mellan Uddevalla-Trollhättan-Göteborg. Under vägen behöver även linjen anpassas till tvärgående linjer i Bäckefors för resor mot Ed och Mellerud, och även i Brohögen/Bengtsfors för vidare resa till/från Åmål. Bäckefors blir en bussknutpunkt i väntan på utvecklad tågtrafik.

3.5 Samlade effekter inom storregionala busstråk

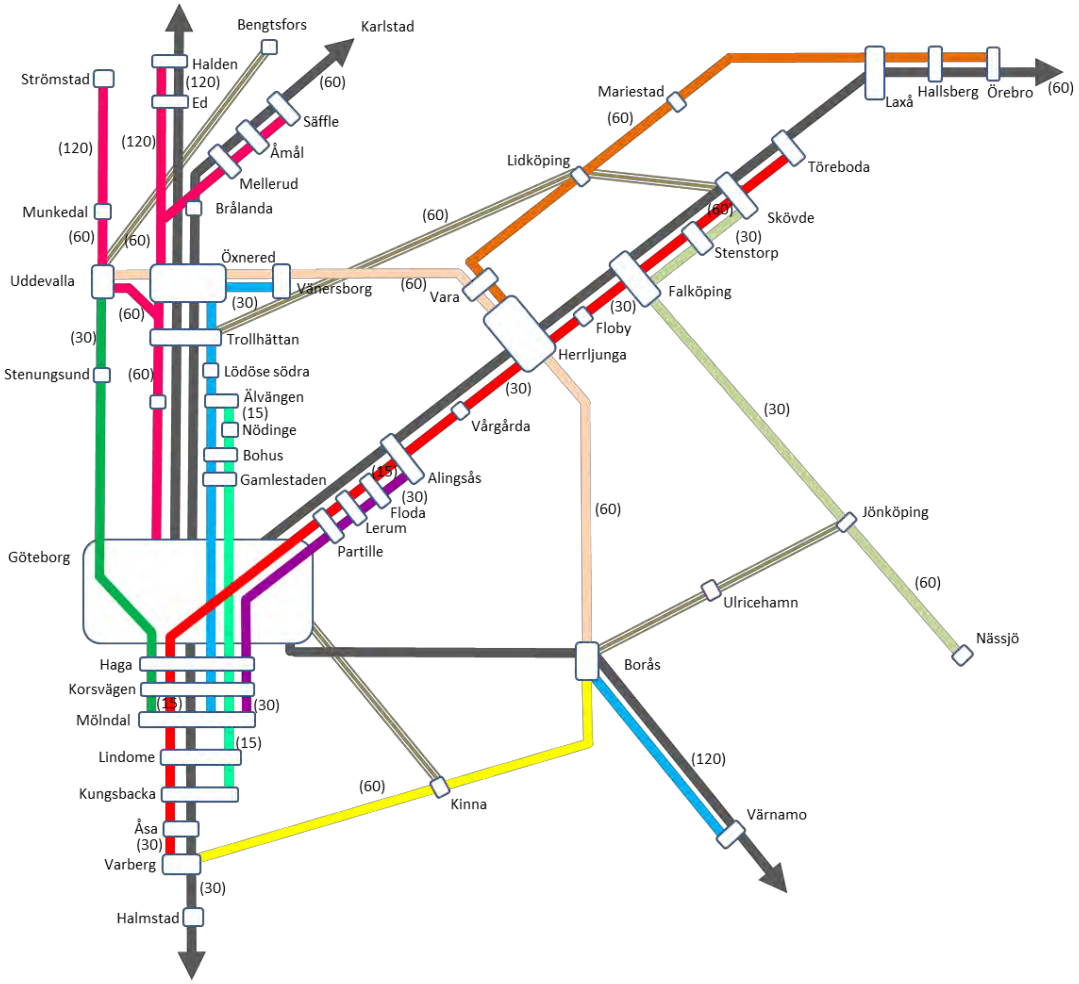
Följande beräkningar bygger på att uppsatta riktlinjer för storregional trafik införs med regelbunden timmestrafik och ibland något uppsnabbade restider. Resandet beräknas då öka från 1,85 miljoner resor/år till 2,2 miljoner resor/år (+350 000 resor/år).

Kostnaden för utökad trafik beräknas till knappt 14 mkr/år där intäkter i form av nya resor beräknas täcka drygt häften. Det innebär utökat driftbidrag på 6–7 miljoner kr/år för storregional busstrafik.

Kostnadstäckningsgraden för analyserade linjer är idag 54%. De turer som läggs till i detta förslag har sannolikt något lägre attraktivitet på tidig morgon och sen kväll, men i gengäld får dessa linjer ett konsekvent knutpunktsupplägg. Sammantaget har dessa effekter antagits ta ut varandra och ökat driftbidrag bygger på detta antagande.

4 Huvudalternativ

Läggs samtliga av ovanstående förslag ihop fås följande bild för den storregionala trafiken. Bilden nedan ska ses som ett möjligt exempel på hur tågtrafiken kan bindas ihop genom Västlänken. Beroende på om identifierat infrastrukturbehov kommer på plats eller inte, kan nedanstående karta behöva ritas om. Målsättningarna per stråk i detta förslag stämmer för varje enskilt stråk, men exakt vilken linje norr om Göteborg som paras ihop med vilken linje söder om Göteborg kan komma att ändras.



Figur 4-1 *Ett möjligt trafikeringsförslag utifrån målsättningen per stråk. Siffrorna indikerar minuter mellan tågen i högtrafik. Målsättningen är att storregionala bussar ska ha minst 60-minuterstrafik, men flera linjer överstiger redan detta idag.*

4.1 Beräknade effekter av alternativet (tågtrafik)

Resandet ökar i takt med tredubblingsmålet

Resandet beräknas öka från dagens 21 miljoner resor per år till knappt 33 miljoner resor år 2028. Det som påverkar resandet mest är ett utökat turutbud, ett sammanhållet knutpunktsupplägg i länet och färdigställandet av Västlänken. Detta resande är i linje med tredubblingsmålet som finns beslutat i Målbild Tåg 2035. Resandet beräknas utifrån elasticitetstal som beräknar ett samband mellan resandeförändringar och förändringar i turutbudet och/eller restiden. Till exempel ger ett utökad turutbud ett högre resande. Detta är ett bra sätt att beräkna mindre förändringar i trafiken, men kommer att underskatta större förändringar när en tåglinje går från få turer till ett stort utbud, eller skapar nya resandekopplingar. I detta förslag finns några sådana exempel, men bedömningen är att helheten har rätt storleksordning.

Ökat regionbidrag för tågtrafiken
Kostnaderna beräknas öka från dagens regionbidrag på 650 miljoner kr/år till 800–900 miljoner kr/år. Vid beräkningar av förändrat trafikupplägg styrs de direkta trafikkostnaderna av hur många tåg som körs och hur långt. Om det är en singelvagn eller ett dubbelkopplat eller trippelkopplat tåg påverkar också kostnaderna.

Kostnaderna är lättare att förutspå, medan intäkterna är betydligt svårare. Kostnaderna beräknas öka med 400 miljoner kr/år enligt förslaget i dialoghandlingen, där ökade intäkter beräknas täcka ungefär hälften av denna ökning (motsvarande 200 miljoner kr/år).

Kostnadstäckningsgraden sjunker något
Idag täcker intäkterna för tågtrafiken ungefär 58 % av kostnaderna. Huvudalternativet i förslaget innebär en utökad tågtrafik i större delen av länet. Störst förändring blir det på de regionala järnvägarna som idag har lågt trafikutbud. Dessa järnvägar kan få upp resandet mycket relativt idag, men kommer sannolikt alltid att ha en lägre kostnadstäckningsgrad jämfört med järnvägar med högre standard och järnväg närmare Göteborg. Av denna anledning är det rimligt att beräkningarna resulterar i en något lägre kostnadstäckningsgrad för tågtrafiken med denna förändring. Beräkningarna resulterar i en förändring från dagens nivå på 58 % till 55 %.

4.2 Jämförelse med Målbild Tåg delmål 2028

Västra stambanan

Resandet förväntas öka med 2 miljoner resor per år och Västra Stambanan får enligt förslaget en mycket bättre trafik. Däremot är behoven väldigt stora på stambanan och även om förslaget i kapitel 2 är betydligt bättre än idag finns en del kompromisser kvar där enstaka snabba tåg får någon minuts tidspåslag, och pendeltågen snabbas upp med färre stationer. Minskad hastighetsblandning ger möjligheter till utökad trafik på kort sikt. Eftersom ny järnväg mellan Göteborg-Borås inte är färdig till 2028 kan inte regiontågen köra Göteborg-Borås-Herrljunga-Skövde som förslaget är i målbilden. Istället finns behovet att ha kvar regiontåg på västra stambanan hela vägen mellan Göteborg-Töreboda. Dessa regiontåg mernyttjas likt tankarna i befintlig målbild genom att göra uppehåll i Partille, Lerum och Floda. Restiden på regiontågen blir därmed lite längre för långväga resor på regiontågen och snabba resor hänvisas till regionexpresståg.

Behovet av ytterligare spår på Västra Stambanan bekräftas av ovanstående.

Bohusbanan

Södra delen av Bohusbanan når målnivåerna i trafik för 2028 efter att pågående byggnation av mötesspår i Grohed blir färdigställt. På sträckan finns behov av att köra två ihopkopplade tågsätt (mult) av kapacitetsskäl och för detta behöver dagens plattformar förlängas till 170 m.

På norra Bohusbanan är målsättningen att kunna köra timmestrafik till Strömstad. Med en uppsnabbning av järnvägen med två minuter är det möjligt att trafikera ett tåg varannan timme via Trollhättan ned till Göteborg och på så sätt nå Trollhättan som målpunkt och korta restiden med 15 min.

För att kunna trafikera med timmestrafik krävs ytterligare hastighetshöjningar på sträckan. Hastighetshöjning som ger 2 minuter kortare restid innebär i praktiken att 11 plankorsningar behöver åtgärdas tillsammans och röjning för bättre siktförhållanden.

Norge-/Vänerbanan

På delen Trollhättan-Göteborg är det mer tåg i detta förslag än i målbilden. Detta beror på den tillkommande linjen Göteborg-Trollhättan-Uddevalla/Munkedal.

På delen Halden-Trollhättan har utredningen tittat på möjlighet att köra 10 regiontåg och öppna 4 nya stationer likt uppdaterad målsättning efter beslut av Västtågsutredningen. Detta är endast möjligt efter kapacitetsökning på sträckan med 4 nya mötesstationer. Detta kostnadsberäknas till 100 miljoner kronor styck, motsvarande 400 miljoner för sträckan. Dessa saknar finansiering och är inte möjliga till år 2028. Istället blir fokus på biljettsamarbete med kommersiella aktörer, där fjärrtågen från Oslo är planerade enligt förslaget att ankomma till Göteborg 10 min innan avgång för fjärrtåg mot Köpenhamn. Detta tåg skulle därmed kunna vara samma tåg som trafikeras Oslo-Köpenhamn.

På Karlstadslinjen nås målnivån och som ett steg mot de långsiktiga målen i väntan på utökad kapacitet mot Norge är förslaget att öppna en ny station i Brålanda som tåget mellan Göteborg-Karlstad då stannar vid.

Älvsborgsbanan

En ny linje mellan Uddevalla och Trollhättan tillkommer. Då elektrifiering och infrastruktur saknas för att trafikera Kinnekulletågen via Trollhättan är förslaget att dessa tåg fortsatt går till Herrljunga/Göteborg likt dagens trafik. I övrigt är samma utbud som målbilden möjligt. I målbilden finns ett förslag att köra tågen från Skövde via Herrljunga, Borås och ny järnväg till flygplatsen och Göteborg. Varken infrastrukturen i Herrljunga eller en ny järnväg till Borås beräknas vara färdig år 2028, varför förslaget fortsatt har tåget från Skövde via Västra Stambanan till Göteborg.

Viskadalsbanan

Målet är att förtäta tågtrafiken mellan Skene-Borås till halvtimmestrafik. Dock visar djupare analys av detta stora infrastrukturkostnader som saknar finansiering. Istället fokuserar förslaget på att återta hastigheter, förlänga plattformar och snygga upp stationsmiljöer för att kunna trafikera ett tåg i timmen på ett attraktivt sätt.

Kinnekullebanan

Istället för elektrifiering och trafikering via Trollhättan till Göteborg är förslaget att anskaffa fossilfria fordon som trafikerar Göteborg-Herrljunga-Lidköping-Örebro. Samtliga tåg på Kinnekullebanan föreslås vara genomgående tåg till Göteborg. De flesta av dessa tåg föreslås även fortsätta till Örebro i andra riktningen.

Kust-till-kustbanan

Delen Göteborg-Borås har en pågående parallell utredning och hanteras inte i detta arbete vad gäller tågtrafiken.

För delen Borås-Värnamo är målsättningen att trafikera 10 tåg per dag och riktning, samt öppna nya stationer i Hillared, Länghem och Grimsås. Detta kräver 3 nya mötesspår som saknar finansiering. Förslaget påvisar istället möjligheten att komma igång genom att bygga ett nytt mötesspår och köra 10 turer/dag och riktning till Limmared. Detta medger öppnandet av Hillared och Länghem, men utökad trafik till Värnamo och ny station i Grimsås kommer i nästa steg (förutsätter kommunavtal enligt Västtågsutredningen avseende station och samhällsplanering, samt reducerad busstrafik).

4.3 Samlat infrastrukturbehov utöver beslutade planer

Infrastrukturbehovet är analyserat utifrån möjligheterna att framföra tågen enligt föreslagen. På vissa sträckor behövs fördjupade utredningar för att ta reda på exakta infrastrukturbehovet, där istället efterfrågad funktion beskrivs. Exempel på detta är hastighetshöjningar för att korta restiden. Det kan ibland röra sig om så enkla lösningar som att anlägga bommar vid plankorsningar, men även om mer kostnadsdrivande åtgärder som att räta ut kurvor m.m. Ökade trafikeringskostnader är inom Västra Götalandsregionens ansvar och regleras av årlig budget. Infrastrukturåtgärderna förutsätter statlig finansiering och stationsåtgärder förutsätter kommunal finansiering.

Västra Stambanan

- Trimningsåtgärder för kapacitet Göteborg-Alingsås (okänd kostnad)
    - Åtgärder och kostnad för detta behöver analyseras vidare.

Norge-/Vänerbanan

- Ny station i Brålanda

(förutsätter kommunavtal enligt Västtågsutredningen avseende station och samhällsplanering)

Älvsborgsbanan

- Hastighetshöjning Öxnered-Håkantorp
- Förlängda plattformar Vargön-Knalleland till 85 m.
- Ny plattform Borgstena

Kust-till-kust delen Borås-Värnamo

- Nytt mötesspår Borås-Hillared
- Ny station Länghem
- Ny station Hillared

(förutsätter kommunavtal enligt Västtågsutredningen avseende station och samhällsplanering, samt reducerad busstrafik)

Södra Bohusbanan

- Förlängda plattformar från 135 m till 170 m

Norra Bohusbanan

- Hastighetshöjning för att korta restiden 2 min mellan Tanum-Uddevalla

Kinnekullebanan
- Ny växel i Håkantorp

Viskadalsbanan
- Återta 110 km/h

Mycket grov indikation på kostnadshärad för ovanstående infrastrukturbehov är 600–1000 miljoner kronor.

Metod för att beräkna effekter av trafikförändringar

Resande

Utgångspunkten är dagens resande i såväl tåg- som busstrafiken som räknas upp till år 2028 med en genomsnittlig befolkningsökning på 1 % per år. Hur eventuella förändringar påverkar detta resandet beräknas med elasticitetsberäkningar:

- Åktidselasticitet -0,6
- Gångtidselasticitet -0,3
- Turutbudselasticitet 0,3

Ovan innebär i praktiken att om åktiden (restiden ombord på tåget, alltså inte från dörren) minskar med 10 %, beräknas resandet öka med 6 %. Till detta tillkommer effekter av konsekvent takttidstabell samt knutpunktsupplägg. Erfarenhet från Skåne och andra länder beräknar effekterna av att gå från helt oregelbunden tidtabell till konsekvent takttidtabell till 12 % ökat resande. Binds systemet dessutom ihop av välfungerande knutpunkter beräknas resandet kunna öka ytterligare 12 %. Effekten av fasta minuttal och knutpunktsupplägg varierar mellan stråken i Västra Götaland och har bedömts olika bra i nuläget. Ett stråk som redan har fungerande knutpunkter och takttrafik beräknas med 0 % tillägg, och ett stråk som går från oregelbunden tidtabell och helt utan fungerande knutpunkter till både takttrafik och fungerande knutpunktsupplägg beräknas med 24 % resandeökning.

VSB (Gbg)-Alingsås-Skövde (otakt → heltakt, oknut → halvknut): 18 %
VSB Alingsåspendeln (halvtakt → heltakt, halvknut → helknut): 12 %
Jönköpingsbanan (halvtakt → heltakt, halvknut → helknut): 12 %
Älvsborgsbanan (otakt → heltakt, oknut → halvknut): 18 %
Kinnekullebanan (otakt → heltakt, oknut → helknut): 24 %
Viskadalsbanan (otakt → heltakt, oknut → helknut): 24 %
Alependeln (heltakt → heltakt, halvknut → halvknut): 0 %
Norge/väner, (Gbg)-Älvängen-Trollhättan (heltakt → heltakt, halvknut → halvknut): 0 %
Norge/väner, norra (otakt → heltakt, oknut → halvknut): 18 %
Bohusbanan, södra (heltakt → heltakt, halvknut → halvknut): 0 %
Bohusbanan, norra (otakt → heltakt, oknut → halvknut): 18 %
VKB (Gbg)-Kungsbacka-Halmstad (heltakt → heltakt, halvknut → halvknut): 0 %

VKB Kungsbackapendeln (heltakt → heltakt, halvknut → halvknut): 0 %

Kostnader

Kostnaderna består av flera olika delar, bl.a. kostnader för infrastruktur där denna utredning i första hand pekar ut ett behov som sedan fördjupas med kostnads- och nyttoberäkningar. I flera fall har dessa redan utretts i andra sammanhang eller så används schablonkostnader för att ge en indikation på kostnadshäraden.

Kostnaden för trafiken ökar i takt med att trafiken ökar. Detta beräknas genom att använda genomsnittlig kostnad per fordonskilometer (fkm). Denna beror på hur många tåg som trafikerar och hur långt tåget kör. Kostnaden beror även på om det är en enkelvagn, dubbelkopplade eller trippelkopplade tåg.

Kostnaden som används är:

- Singel 44 kr/fkm
- Dubbelkopplade tåg (Mult) 77 kr/fkm
- Trippelkopplade tåg 110 kr/fkm

Intäkter

Intäkten speglas bäst av längden på resorna och beräknas utifrån personkilometer (”pkm”, antal resor multiplicerat med genomsnittlig reslängd).

Faktor som används:

- 0,6 kr/pkm

Den totala kostnaden för trafiken beräknas i regionbidrag (kostnader för trafiken minus intäkterna för densamma). I flera stråk trafikeras idag parallell busstrafik för att tågtrafiken inte räcker till eller inte är ett bra alternativ. Ibland är förslaget att förstärka tågtrafiken så att resandebehovet täcks av tåg och då kan busstrafiken slopas.

KSAU § 98 **Dnr KS 2020/122**

Yttrande remiss av Utvärdering - Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland (KTN 2019-00193)

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrande enligt tjänsteskrivelse daterad 19 maj 2020 till kommunalförbund Fyrbodal avseende utvärdering av samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland.

Remissyttrandet innebär i korthet att kommunstyrelsen lämnar följande yttrande:

- Dokumentet kring samverkansformer upplevs tydligt.
- Nuvarande samverkansform i delregionala råden fungerar bra, men det finns behov av informationsmöten om vad man kan påverka, på grund av personalomsättningar som sker på kommunnivå.
- Förslagen på åtgärder som togs fram 2013 bör revideras/uppdateras i samband med utvärderingen, inte bara samverkansformerna.

Ärendebeskrivning

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen ansvaret för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i enlighet med Vision Västra Götaland och det hållbara resandet öka krävs att såväl regionen, Västtrafik och kommunerna som övriga aktörer strävar i en gemensam riktning och samverkar för att åstadkomma bra lösningar.

”Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland” antogs av Västra Götalands 49 kommuners fullmäktige samt Västra Götalandsregionen 2011. Dokumentet är uppdaterat och reviderat enligt beslut i Beredningen för hållbar utveckling, BHU, 31 maj 2016. Formaliaändringar gjordes 13 december 2017 efter remiss i delregionala kollektivtrafikråden i samband med årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet.

Samverkansformerna utvärderades 2013 och utvärderingen ledde till en lista med 21 åtgärder för att stärka dialog och samverkan. BHU har beslutat att en ny utvärdering ska genomföras senast 2020. Vid behov av förändringar rekommenderar BHU kollektivtrafiknämnden att besluta om justeringar i dokumentet Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland.

Beslutsunderlag

Avdelning Samhällsutvecklings tjänsteskrivelse daterad 19 maj 2020.
Förslag Remissvar avseende utvärdering av ”Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland” (KTN 2019-00192) daterat 19 maj 2020.
Följebrev remiss daterat 6 mars 2020.
Remiss ”Utvärdering – samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland daterad 28 februari 2020.
Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland.
Förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan.

Planingenjören informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

Avdelning samhällsutveckling
Planingenjör
Anna Lena Sörensson
0528-567166
annalena.sorensson@fargelanda.se

Kommunstyrelsen

Remissvar avseende utvärdering av ”Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland” (KTN 2019-00193)

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrande enligt tjänsteskrivelse daterad 2020-05-19 till kommunalförbund Fyrbodal avseende utvärdering av samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland.

Remissyttrandet innebär i korthet att kommunstyrelsen lämnar följande yttrande:

- Dokumentet kring samverkansformer upplevs tydligt.
- Nuvarande samverkansform i delregionala råden fungerar bra, men det finns behov av informationsmöten om vad man kan påverka, på grund av personalomsättningar som sker på kommunnivå.
- Förslagen på åtgärder som togs fram 2013 bör revideras/uppdateras i samband med utvärderingen, inte bara samverkansformerna.

Ärendebeskrivning

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen ansvaret för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i enlighet med Vision Västra Götaland och det hållbara resandet öka krävs att såväl regionen, Västtrafik och kommunerna som övriga aktörer strävar i en gemensam riktning och samverkar för att åstadkomma bra lösningar.

”Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland” antogs av Västra Götalands 49 kommuners fullmäktige samt Västra Götalandsregionen 2011. Dokumentet är uppdaterat och reviderat enligt beslut i Beredningen för hållbar utveckling, BHU, 2016-05-31. Formaliaändringar gjordes 2017-12-13 efter remiss i delregionala kollektivtrafikråden i samband med årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet.

Samverkansformerna utvärderades 2013 och utvärderingen ledde till en lista med 21 åtgärder för att stärka dialog och samverkan. BHU har beslutat att en ny utvärdering ska genomföras senast 2020. Vid behov av förändringar rekommenderar BHU kollektivtrafiknämnden att besluta om justeringar i dokumentet Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland.

Beslutsunderlag

Förslag Remissvar avseende utvärdering av ”Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland” (KTN 2019-00192) daterat 19 maj 2020.
Följebrev remiss daterat 6 mars 2020.
Remiss ”Utvärdering – samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland daterad 28 februari 2020.
Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland.
Förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan.

Per Wahlén
Tf kommunchef

Anna Lena Sörensson
Planingenjör

Beslutet skickas till:
Fyrbodals kommunalförbund
Plan- och byggenheten

Avdelning samhällsutveckling
Planingenjör
Anna Lena Sörensson
0528-567166
annalena.sorensson@fargelanda.se

Fyrbodal kommunalförbund

Remissvar avseende utvärdering av ”Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland”

Bakgrund

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen ansvaret för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i enlighet med Vision Västra Götaland och det hållbara resandet öka krävs att såväl regionen, Västtrafik och kommunerna som övriga aktörer strävar i en gemensam riktning och samverkar för att åstadkomma bra lösningar. För att åstadkomma större nytta och effekt av de resurser som satsas på kollektivtrafiken i ett samlat regionalt perspektiv är det viktigt att kommunerna fortsatt tar aktiv del i planering och utveckling av kollektivtrafiken.

”Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland” antogs av Västra Götalands 49 kommuners fullmäktige samt Västra Götalandsregionen 2011. Dokumentet är uppdaterat och reviderat enligt beslut i Beredningen för hållbar utveckling, BHU, 2016-05-31. Formaliaändringar gjordes 2017-12-13 efter remiss i delregionala kollektivtrafikråden i samband med årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet. Samverkansformerna utvärderades 2013 och utvärderingen ledde till en lista med 21 åtgärder för att stärka dialog och samverkan. BHU har beslutat att en ny utvärdering ska genomföras senast 2020. Vid behov av förändringar rekommenderar BHU kollektivtrafiknämnden att besluta om justeringar i dokumentet Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland.

Remissvar

Färgelanda kommun har inga synpunkter på dokumentet ”Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland”. Dokumentet upplevs ta upp de frågor kring formerna runt samverkan som behövs. Att dela upp regionen i delregioner för att samverka är ett smidigt sätt att skapa mindre forum där det är lättare att yttra sig. Man kan också rikta in sig på

mindre delar av regionen i olika frågor för att områdesspecifika frågor kan luftas. Det som hade varit bra är om det kunde ordnas ett informationsmöte om syftet med forum med vad man påverkar, där även kommuncheferna deltar. Det sker personalomsättningar emellanåt så ett sådant möte hade varit bra.

Vad gäller åtgärdsförslagen upplevs dokumentet något utdaterat då man hänvisar till ”kommande” mål som redan finns och i vissa fall redan blivit för gamla. I Färgelanda kommun finns nya tjänstemän som inte hunnit arbeta in sig så därför lämnas inget specifikt yttrande för specifika åtgärdspunkter. Ska dokumentet ”Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland” uppdateras bör även åtgärdslistan göra det.

Per Wahlén
Tf Kommunchef

Anna Lena Sörensson
Planingenjör

Beslutet skickas till:
Fyrbodal kommunalförbund

Från: Jenny Christensen
Till: Barbro Isaksson
Ärende: VB: Remisser kollektivtrafik från Västra Götalandsregionen
Datum: den 7 maj 2020 10:47:55
Bilagor: Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025 remissversion.pdf
Remissbrev trafikförsörjningsprogram.pdf
Följebrev - Målbild Tåg 2028 inkl storregional busstrafik.pdf
Målbild Tåg 2028 - huvudrapport.pdf
Förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan.pdf
Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland.pdf
Utvärderingsbrev - Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland.pdf
Uppföljning 2019.pdf
image001.png

Hej Barbro,
Här kommer Remiss trafikförsörjningsprogram

Med vänlig hälsning,
Jenny Christensen
Näringslivsstrateg
Tel. 0528-567142
Mobil: 070-78 22 953
jenny.christensen@fargelanda.se
Allhemsvägen 5,
458 80 Färgelanda

Färgelanda kommun

Färgelanda kommuns värdegrund:
”Engagerad och företagsam med ett gott bemötande!”
Läs mer om Färgelanda i vår broschyr – klicka här

Från: Helen Tisell <helen.tisell@fyrbodal.se>
Skickat: den 6 mars 2020 14:24
Till: Anders Sanden <anders.sanden@amal.se>; Andreas Knutsson <andreas.knutsson@vanersborg.se>; Anna Lena Sörensson <annalena.sorensson@fargelanda.se>; Anna-Lena Höglund <Anna-Lena.Hoglund@sotenas.se>; annika.karlsson <annika.karlsson@bengtsfors.se>; Aronsson Hammar, Ida <Ida.AronssonHammar@tanum.se>; Borje.Olsson <Borje.Olsson@orust.se>; Christian Nilsson <christian.nilsson@dalsed.se>; Emma Agneman <emma.agneman@trafikverket.se>; Freddie Carlson <Freddie.carlson@mellerud.se>; Göran Carlsson <Goran.ksf.Carlsson@trollhattan.se>; Helene Evensen <helene.evensen@stromstad.se>; Henrik Gustafsson <Henrik.Gustafsson@munkedal.se>; hakan.falck <hakan.falck@trollhattan.se>; Ida Rådman <ida.radman@amal.se>; Jan-Erik Larsson <jan-erik.larsson@lysekil.se>; Jenny Christensen <jenny.christensen@fargelanda.se>; lars.rudstrom <lars.rudstrom@vanersborg.se>; Linn Bragd <linn.bragd@orust.se>; Maria Andersson <Maria.Andersson@bengtsfors.se>; Markus Fjellsson <Markus.Fjellsson@munkedal.se>; mats.tillander <mats.tillander@munkedal.se>; Michael Johansson <michael.johansson@lysekil.se>; Philip Hagström <philip.hagstrom@saffle.se>; Rickard Karlsson <Rickard.Karlsson@orust.se>; Roland Kindslätt <roland.kindslatt@stromstad.se>; Sara Larsson <sara.larsson@bengtsfors.se>; Susanne Jakobsson <Susanne.jakobsson@sotenas.se>; Sven Andersson <sven.andersson@uddevalla.se>

Kopia: Martin Elofsson <martin.elofsson@vgregion.se>; Boel Olin <boel.olin@trafikverket.se>; Erica Kvist <erica.kvist@trafikverket.se>; Felix Stööp Lindgren <Felix.StoopLindgren@vasttrafik.se>; Patrik Alenklint <patrik.alenklint@trafikverket.se>; Malin Kristensson <malin.kristensson@vasttrafik.se>
Ämne: FW: Remisser kollektivtrafik från Västra Götalandsregionen

Hej!
Här kommer remisser från VGR med ett förslag på upplägg om hur vi tillsammans kan jobba med dessa:

6 mars	Utskick till nätverket DKR
27 mars	Kollnätverk
10 april	utkast till inriktning Remissvar till tjänstemän
7 maj	DKR Fyrbodal. Förslag till remissvar – politisk diskussion. Tjänstemännen deltar vid DKR.
19 juni	Sista datum för kommunernas inspel till KF
28 aug	Kollnätverk
24 sep	Beslut remissvar i Fyrbodals direktion
30 sep	Sista datum för remissvar till VGR

Trevlig helg!
Med vänlig hälsning
Helen Tisell
Infrastrukturansvarig

Fyrbodals kommunalförbund

Telefon: 0522-44 08 49
Postadress: Box 305, 451 18 Uddevalla
Besöksadress: Riverside, Museigatan 2, Uddevalla
www.fyrbodal.se
Facebook
Twitter

From: Anna Kronvall <anna.kronvall@vgregion.se>
Sent: Friday, February 28, 2020 11:52 AM
To: info@skaraborg.se; gr@goteborgsregionen.se; Kansliet Fyrbodals Kommunalförbund <kansli@fyrbodal.se>; info@borasregionen.se
Cc: thomas.bostrom@skaraborg.se; Magnus Fredricson <magnus.fredricson@skaraborg.se>; karin.bjorklind@borasregionen.se; Helen Tisell <helen.tisell@fyrbodal.se>; Anna Gustafsson <Anna.Gustafsson@goteborgsregionen.se>
Subject: Remisser kollektivtrafik från Västra Götalandsregionen

Till de delregionala kollektivtrafikråden

Hej!
Västra Götalandsregionen ansvarar för att regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Kollektivtrafiknämnden har under 2019 arbetat fram ett

förslag till nytt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland; Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025.

Kollektivtrafiknämnden har också genomfört en utredning av utvecklingen av tågtrafiken med fokus på delmål 2028 inom Målbild Tåg 2035, kompletterat med storregional busstrafik. Utredningen har lett till ett förslag till målbild; Målbild tåg 2028.

Samverkansformerna för kollektivtrafik i Västra Götaland finns beskrivna i dokumentet ”Samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland”. Beredningen för hållbar utveckling (BHU) har sedan tidigare beslutat att samverkansformerna ska utvärderas senast under 2020. Utvärderingen består i ett antal frågor som kollektivtrafiknämnden önskar svar på. Utvärderingen ligger sedan till grund för eventuella revideringar av samverkansformerna, som i så fall lyfts för ställningstagande i BHU.

Enligt önskemål som framkommit vid tidigare årliga avstämningar av trafikförsörjningsprogrammet skickas kollektivtrafiknämndens remisser samlat till DKR:

- Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021–2025
- Målbild tåg 2028
- Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Var och en av dessa remisser finns bifogade denna e-post. Vi önskar svar på var och en av remisserna senast 30 september 2020 till kollektivtrafik@vgregion.se. Vänligen ange i ämnesraden vilken remiss det gäller.

Bifogat finns även Uppföljning av det regionala trafikförsörjningsprogrammet 2019. I år sker ingen årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet och vi efterfrågar inga synpunkter på uppföljningen, utan den ska ses som information.

Vänliga hälsningar

Anna Kronvall
Västra Götalandsregionen
Koncernkontoret, Kollektivtrafik och infrastruktur
Mobil: 076-940 28 21

Regionens hus
Besöksadress: Bergslagsgatan 2, 411 04 Göteborg
Postadress: Regionens hus, 405 44 Göteborg

Utvärdering
Datum 2020-02-28
Diarienummer KTN 2019-00193

Västra Götalandsregionen
Koncernkontoret
Handläggare: Anna Kronvall
Telefon: 076-940 28 21
E-post: anna.kronvall@vgregion.se

Till delregionala kollektivtrafikråden

Utvärdering av ”Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland”

Bakgrund

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen ansvaret för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i enlighet med Vision Västra Götaland och det hållbara resandet öka krävs att såväl regionen, Västtrafik och kommunerna som övriga aktörer strävar i en gemensam riktning och samverkar för att åstadkomma bra lösningar. För att åstadkomma större nytta och effekt av de resurser som satsas på kollektivtrafiken i ett samlat regionalt perspektiv är det viktigt att kommunerna fortsatt tar aktiv del i planering och utveckling av kollektivtrafiken.

”Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland” antogs av Västra Götalands 49 kommuners fullmäktige samt Västra Götalandsregionen 2011. Dokumentet är uppdaterat och reviderat enligt beslut i Beredningen för hållbar utveckling, BHU, 2016-05-31. Formaliaändringar gjordes 2017-12-13 efter remiss i delregionala kollektivtrafikråden i samband med årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet.

Samverkansformerna utvärderades 2013 och utvärderingen ledde till en lista med 21 åtgärder för att stärka dialog och samverkan. BHU har beslutat att en ny utvärdering ska genomföras senast 2020. Vid behov av förändringar rekommenderar BHU kollektivtrafiknämnden att besluta om justeringar i dokumentet Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland.

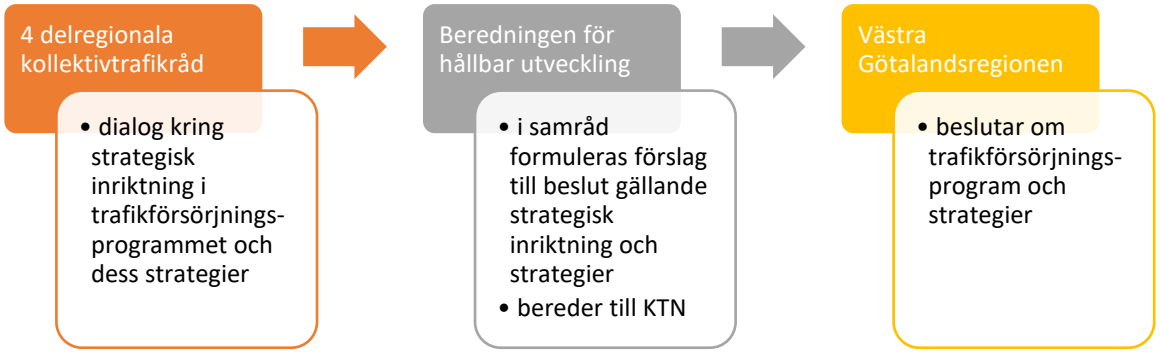
Samverkansformer för kollektivtrafiken

Dokumentet ”Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland” (hädanefter dokumentet) beskriver roller och ansvar, beslutsprocesserna för olika frågor samt formerna för samverkan kring kollektivtrafiken (se bilaga 1).

Samverkan mellan regionen och kommunerna är viktig för att skapa samsyn kring kollektivtrafikens utvecklingsbehov på övergripande nivå, och därmed öka förutsättningarna för en inriktning hand i hand med planering av infrastruktur och samhällsplanering.

De delregionala kollektivtrafikråden är den viktigaste arenan för samverkan om kollektivtrafiken på politisk nivå. De delregionala kollektivtrafikråden är sammansatta av representanter från samtliga ingående kommuner samt regionens kollektivtrafiknämnd. Västtrafiks styrelse är adjungerade. Respektive delregion ansvarar för att fastställa rådets utformning och representation. De delregionala kollektivtrafikråden ansvarar för att i dialog med Västra Götalandsregionen behandla exempelvis den strategiska inriktningen i trafikförsörjningsprogrammet och övergripande strategier för kollektivtrafiken.

Beredningen för hållbar utveckling ansvarar för att i samråd formulera förslag till beslut gällande den strategiska inriktningen i trafikförsörjningsprogram och övergripande strategier för kollektivtrafiken. Beslut tas sedan av regionfullmäktige alternativt kollektivtrafiknämnden.



För de större naven i regionen med omfattande stadstrafik; Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla finns särskilda samverkansavtal som parterna frivilligt kan ingå. Avtalen syftar till att tydliggöra respektive parts ansvar för kollektivtrafikens utveckling i respektive stadstrafikområde samt säkerställa att samråd sker mellan parterna. Därtill tydliggör samverkansformerna ansvaret hos Västtrafik och respektive kommun för kontakter som rör mer detaljerade frågor eller frågor inom en kommun.

Utvärdering av samverkansformer för kollektivtrafik

BHU har beslutat att en utvärdering av ”Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland” ska genomföras senast 2020. Därför sänds denna utvärdering till de delregionala kollektivtrafikråden.

Frågor till de delregionala kollektivtrafikråden

- Hur väl upplever ni att nuvarande samverkan och samarbete fungerar? Är det något som fungerar bättre/sämre? Lyft gärna något/några goda exempel på genomförda förändringar som har förbättrat dialog och samverkan.
- Har ni förbättringsförslag och inspel gällande samarbetsformerna för kollektivtrafik?
- Är respektive parts ansvar och roll tillräckligt tydlig när det gäller kollektivtrafiken i Västra Götaland?
- Hur fungerar dokumentet ”Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland” när det gäller tydlighet och aktualitet? Vad behöver justeras/kompletteras i dokumentet?
- Upplever ni att de förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan mellan kollektivtrafiknämnden, Västtrafik och kommunerna som togs fram 2013 genomförda (se bilaga 2)? Är det någon/några punkter som kvarstår och bör hanteras?

Västra Götalandsregionen vill ha delregionala kollektivtrafikrådens synpunkter senast 2020-09-30 till kollektivtrafik@vgregion.se.

Inkomna synpunkter hanteras under hösten 2020. Vid behov av förändringar rekommenderar BHU kollektivtrafiknämnden att besluta om justeringar i dokumentet Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland.

Kollektivtrafik- och infrastrukturavdelningen

Ulrika Bokeberg
Kollektivtrafik- och infrastrukturchef

Bilagor

- Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland
- Förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan mellan kollektivtrafiknämnden, Västtrafik och kommunerna

Västra Götalandsregionen

2017-12-13

Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland

Antagna av Västra Götalands 49 kommuners fullmäktige samt Västra Götalandsregionen 2011
Dokumentet är uppdaterat och reviderat enligt beslut i Beredningen för hållbar utveckling 2016-05-31. Formaliaändringar 2017-12-13 efter remiss i delregionala kollektivtrafikråden i samband med årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet.

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Innehåll

1. Sammanfattning 3
2. Samverkan kring kollektivtrafikutveckling i Västra Götaland 4
3. Regionens organisation 5
4. Beslutsområden 5
4.1 Operativa frågor/vardagsfrågor 5
4.2 Målbild(er) 6
4.3 Trafikförsörjningsprogram 6
4.4 Övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor 7
4.5 Kommunernas samhällsplanering 7
4.6 Stadstrafik 7
4.7 Tillköp 7
5. Samverkansformer 8
5.1 Vardagskontakter 8
5.2 Regionalt forum 8
5.3 Delregionala forum 9
5.4 Stadstrafikavtal 9
5.5 Övrig samverkan 10
6. Besluts- och förankringsprocesser 10
6.1 Beslutsprocess för regional målbild och Trafikförsörjningsprogram 11
6.2 Beslutsprocess för övergripande strategiska frågor 11
6.3 Beslutsprocess för tillköp 12
7. Revidering av samverkansformerna 13

1. Sammanfattning

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen ansvaret, och därmed beslutsrätten, för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska vara ett effektivt instrument för regional utveckling och utgöra ett reellt medel att nå ett hållbart transportsystem krävs att såväl regionen, kommunerna och Västtrafik som övriga aktörer strävar i en gemensam riktning. Utveckling och planering av kollektivtrafiken är därför fortsatt en gemensam angelägenhet vilket kräver samverkan för att åstadkomma bra lösningar. Detta dokument beskriver de samverkansformer som etableras för att säkerställa det nödvändiga samarbetet mellan kommuner och region gällande kollektivtrafikutvecklingen i Västra Götaland.

En viktig samverkansform mellan kommunerna och Regionen/Västtrafik är de vardagliga kontakterna rörande kollektivtrafiken. Västtrafik har därför stärkt och förtydligat kanalerna för vardagskontakter med kommunerna, bl.a. genom att varje kommun har en särskild kontaktperson.

Politiska samverkansforum har inrättats för att möjliggöra dialog och samråd kring strategiska frågor för kollektivtrafikens utveckling i regionen. Delregionala kollektivtrafikråd har instiftats för dialog mellan delregionernas kommuner och regionen. I BHU förs dialog och samråd mellan delregionerna och Regionen.

Trafikförsörjningsprogrammet utgör i och med den nya lagen det viktigaste måldokumentet för kollektivtrafikutvecklingen i regionen. BHU har i uppgift att i samråd ta fram förslag till strategisk inriktning i Trafikförsörjningsprogrammet, baserat på bland annat långsiktiga målbilder. Ansvaret för att fatta beslut om strategisk inriktning liksom att omsätta inriktningen i trafikåtgärder och trafikplikt ligger på Regionen i rollen som kollektivtrafikansvarig myndighet. BHU ska även enas om förslag gällande andra övergripande strategiska frågor. Att använda samverkansformen i samråd kräver stort ansvarstagande från samtliga parter och ska endast användas vid framtagande av underlag för Regionens beslut gällande de allra viktigaste utvecklingsfrågorna.

De delregionala kollektivtrafikråden ansvarar för att utveckla delregionala målbilder i dialog med Regionen samt att behandla förslag till strategisk inriktning i Trafikförsörjningsprogram och andra strategiska dokument.

För de fyra naven i regionen; Göteborgs stadstrafik (Göteborg, Mölndal, Partille), Trestad (Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg), Skövde i Skaraborg och Borås i Sjuhärad föreslås att samverkansavtal upprättas mellan Regionen och berörda kommuner. Avtalen syftar till att tydliggöra respektive parts ansvar för kollektivtrafikens utveckling i respektive stadstrafikområde samt att säkerställa att samverkan sker.

Samverkansformerna utvärderades 2013 och ledde till en lista med 21 åtgärder. Beredningsgruppen för hållbar utveckling (BHU) har beslutat att en ny utvärdering ska genomföras senast 2020. BHU beslutar om eventuella förändringar.

2. Samverkan kring kollektivtrafikutveckling i Västra Götaland

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen ansvaret, och därmed beslutsrätten, för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i enlighet med Vision Västra Götaland krävs att såväl Regionen, Västtrafik och kommunerna som övriga aktörer strävar i en gemensam riktning och samverkar för att åstadkomma bra lösningar. För kommunerna är det angeläget att ha möjligheter till ett fortsatt inflytande över kollektivtrafiken, såväl vad gäller relativt operativa frågor och bemötandet av resenärer, som beträffande mer långsiktiga och strategiska frågor. För att åstadkomma maximal nytta och effekt av de resurser som satsas på kollektivtrafiken i ett samlat regionalt perspektiv är det viktigt att kommunerna fortsatt tar aktiv del i planering och utveckling av kollektivtrafiken.

De samverkansformer som föreslås i dokumentet utgår från att kollektivtrafiken fortsatt är en gemensam angelägenhet för parterna. Viktiga utgångspunkter är att trafikutbudet så långt möjligt ska planeras utifrån resenärens behov och att kollektivtrafiken ska stödja en utvidgning av dagens lokala arbetsmarknader, dvs. mer utgå från funktionella än administrativa gränser.

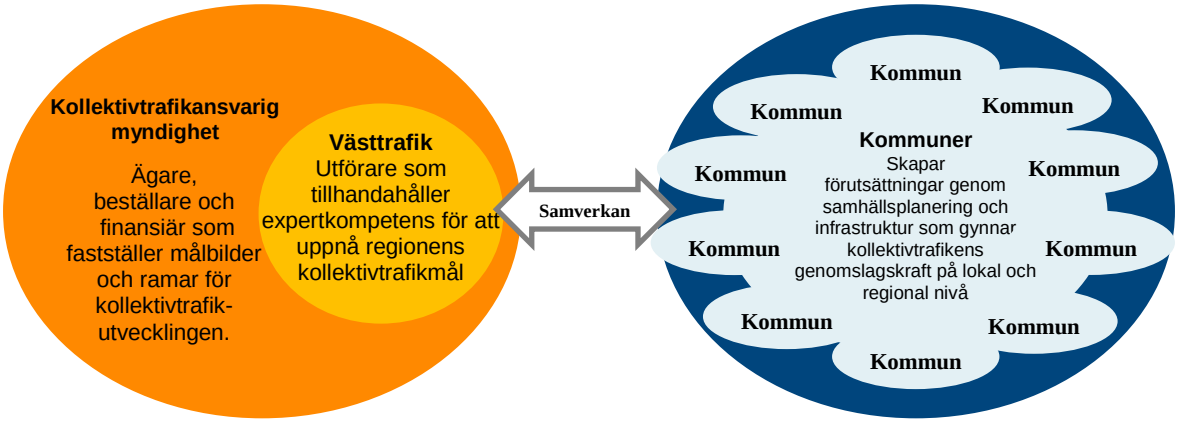


Bild: Illustration av parternas roller

Samverkan mellan Regionen och kommunerna är en viktig framgångsfaktor för att skapa samsyn kring kollektivtrafikens utvecklingsbehov och säkerställa att det går hand i hand med planering av infrastruktur och samhällsplanering. Samverkansformer behöver därför etableras som säkerställer en effektiv och smidig förankrings- och beslutsprocess kring dessa frågor såväl på lokal som på delregional och regional nivå.

Dokumentet beskriver de samverkansformer som etableras för att säkerställa det nödvändiga samarbetet mellan parterna.

3. Regionens organisation

Västra Götalandsregionen är den ansvariga regionala kollektivtrafikmyndigheten. Regionen arbetar enligt styrmodellen att skilja på funktionerna ägare, beställare och utförare. Västtrafik AB ansvarar för genomförandet av kollektivtrafiken.

I enlighet med den nya lagen om kollektivtrafik fattar den ansvariga myndigheten beslut om bl.a. Trafikförsörjningsprogrammet. Ett sådant strategiskt viktigt beslut fattas av regionfullmäktige. Kollektivtrafiknämnden bereder ärenden inför beslut i fullmäktige. Kollektivtrafiknämnden får i praktiken ett beställaransvar och förutsätts också möta kommunernas företrädare i olika samverkansfrågor i den mån detta inte naturligen ligger på utföraren dvs. Västtrafik. I detta dokument finns de samverkansformer där både beställar- och utförarfunktionerna möter kommunerna beskrivna.

En utgångspunkt i arbetet med att förändra organisationen av kollektivtrafiken är att vidareutveckla den politiska strategiska styrningen av Västtrafik, vilket förenklas av att Regionen är ensam ägare. Västtrafik förutsätts styras genom politiska direktiv, men ha ett tydligt handlingsutrymme att inom ramen för ekonomiska ramar och satta mål snabbt kunna agera för att möta resenärernas behov. Detta blir än viktigare i och med att marknaden har öppnats för konkurrens, en marknad vars kundintäkter kollektivtrafiken är beroende av.

När det i dokumentet fortsättningsvis står Regionen avses kollektivtrafikansvarig myndighet och/eller Västtrafik.

4. Beslutsområden

Nedan presenteras vilket inflytande och ansvar de olika parterna har över de viktigaste beslutsområdena inom kollektivtrafiken samt övergripande hur samarbetet mellan de olika parterna kommer att ske.

I beslutsunderlaget förekommer ”i dialog” och ”i samråd” som samverkansformer. Dessa formuleringar styr också graden av inflytande enligt nedan;

- **I samråd** innebär att parterna/gruppen **enas** kring ett förslag till beslut. Samverkansformen kräver en relativt stor insats av parterna och är därför tänkt att användas endast för de viktigaste beslutsområdena.
- **I dialog** innebär en öppen diskussion mellan parterna men det ställs inte krav på att parterna/gruppen skall enas. Vid oenighet är det parten med beslutsrätt som fastställer, alternativt kan gruppens majoritet utgöra parternas/gruppens förslag.

4.1 Operativa frågor/vardagsfrågor

Löpande arbete med operativa frågor, exempelvis trafikdrift, tidtabells- och hållplatsfrågor, marknadsföring och försäljning m.m. sköts främst på tjänstemannanivå genom vardagliga kontakter och avstämningar mellan Västtrafiks- och kommunernas tjänstemän. När det är tillämpligt kan även avstämningar ske med och mellan region- och kommunpolitiker.

Vardagliga kontakter används för att utbyta information kring pågående planeringsprocesser inom Region och kommuner samt att utbyta information kring infrastruktur- och samhällsbyggnadsfrågor samt tillköpsärenden.

4.2 Målbild(er)

Före förändringen av organisationen tog samtliga delregioner fram en delregional långsiktig målbild, med år 2025 som målår. Delregionala tillväxtprogram och kommunernas samhällsplanering ingick som underlag för utarbetandet av målbilderna. Framtagande innefattade en omfattande dialogprocess med relevanta aktörer, såsom angränsande län, trafikverk, näringslivsrepresentanter m.fl.

Västra Götalandsregionen ansvarar för att föra dialog med kommunerna i arbetet med att utarbeta en målbild för länet som helhet. Här utgör de delregionala målbilderna en viktig input.

Målbilderna kan revideras och uppdateras vid behov och utgör underlag för framtagande av strategisk inriktning i kommande Trafikförsörjningsprogram.

4.3 Trafikförsörjningsprogram

Den nya kollektivtrafiklagen (2010:1065) som började gälla 1 januari 2012 innebär att den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet, i ett Trafikförsörjningsprogram, ska fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet utgör i och med den nya lagen det viktigaste måldokumentet för kollektivtrafikens utveckling i regionen. Lagen kräver endast en uppdatering ”vid behov” (§8). För Västra Götaland görs bedömningen att programmet bör tas fram en gång per mandatperiod, vart fjärde år.

Trafikförsörjningsprogrammet har flera syften. Förutom att ange mål för kollektivtrafikens utveckling (inklusive mål och åtgärder för miljö- och funktionshinderanpassning) är Trafikförsörjningsprogrammet underlag för kollektivtrafiknämndens beslut om vilken trafik som ska beläggas med trafikplikt och därmed upphandlas, samt bedöma vilken trafik som kan utföras på kommersiell grund (§10). Programmet kan därmed ses som två delar – en strategisk del som anger mål och inriktning och en del (Trafikplikt och bedömning av kommersiell trafik) som grundas på den strategiska delen. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska enligt lag besluta om båda.

Med strategisk inriktning avses t ex;

- Prioritera mellan målområden för den kommande 4-årsperioden (t.ex. miljö, marknadsandel, tillgänglighet)
- Definiera prioriterade stråk och bytespunkter
- Definiera utgångspunkter/kriterier gällande servicenivå för stråk/ relationer med olika resandeunderlag (landsbygd/tätort osv)

Processen att ta fram den strategiska inriktningen för Trafikförsörjningsprogram bygger på delaktighet från samtliga kommuner genom de delregionala kollektivtrafikråden. Ansvaret att fatta beslut om strategisk inriktning liksom arbetet att omsätta inriktningen i trafikåtgärder och trafikplikt åligger därefter Regionen i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet.

Under den 4-åriga programperioden sker en årlig uppföljning av de mål som satts upp. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikråden lämna formella yttranden genom remiss på förslagen avseende kommande års förbättringar/förändringar.

4.4 Övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor

Med övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor avses t.ex. regionala strategier med betydande påverkan på kollektivtrafikens utformning såsom prisstrategi, miljöstrategi och tågstrategi. Dessa strategier ska sedan också inarbetas i Trafikförsörjningsprogrammet.

Beredningen för hållbar utveckling (se avsnitt 5.2) tar i samråd fram ett förslag till strategisk inriktning som ett underlag för Regionens beslut gällande övergripande kollektivtrafikstrategier.

4.5 Kommunernas samhällsplanering

Kommunerna ansvarar för att hålla Regionen informerad om inriktning och planer för samhällsplanering och infrastruktur som kan få påverkan på hur kollektivtrafiken bör utformas.

För att underlätta samordning mellan samhällsbyggnad och kollektivtrafikens utveckling bör kommuner särskilt överväga ett sådant förfarande gällande översiktsplaner och andra planer som bedöms ha nära koppling till kollektivtrafikens utveckling.

4.6 Stadstrafik

Göteborgs stadstrafik (Göteborg, Mölndal, Partille) är navet i Göteborgsregionen där flest delresor sker, samt flertalet regionala resor börjar och slutar. Trestad (Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg) utgör navet i Fyrbodal, Skövde i Skaraborg och Borås i Sjuhärad/Boråsregionen. Dessa kommuner har omfattande stadstrafik. Det är också här som kollektivtrafikens utveckling är som mest beroende av att infrastrukturåtgärder och annan samhällsutbyggnad går hand i hand med utbyggnaden av kollektivtrafiken. Exempelvis kan det handla om busskörfält, signalprioritering, terminaler, omstigningsplatser, lokalisering av depåer mm. Det finns därmed ett ömsesidigt beroende och behov av fördjupade samråd mellan kollektivtrafikmyndigheten och dessa kommuner, vilket kan säkerställas genom samverkansavtal mellan parterna.

4.7 Tillköp

Kollektivtrafikens utveckling ska i första hand ske genom gemensamma processer. Det innebär att enskilda kommuners önskemål om förändringar i kollektivtrafiksystemet gällande t ex priser och trafikutbud lyfts inom samverkansprocessen för Trafikförsörjningsprogrammet. Vart fjärde år tas ett nytt Trafikförsörjningsprogram fram som anger inriktningen för kollektivtrafikens utveckling kommande programperiod. Under pågående programperiod är Regionens budgetbeslut avgörande för omfattningen av åtgärder.

Kommun som har önskemål om åtgärder som inte är prioriterade enligt målen i Trafikförsörjningsprogrammet kan göra tillköp, så länge ett sådant tillköp är förenligt med målen i Trafikförsörjningsprogrammet och/eller inte är systempåverkande. Det kan också

handla om tillköp för att snabba upp måluppfyllelsen i Trafikförsörjningsprogrammet. Ramverket för tillköp anges i huvudavtalets bilaga 2 Tillköpsprinciper.

Tillköpsprinciperna kräver att de hanteras ansvarsfullt av inblandade parter för att inte riskera att administrativa gränser förstärks samt för att gemensamt värna om enkelheten i systemet gentemot resenärerna i Västra Götaland. Vid prövning inför eventuellt tillköp ska därför analys om tillköpets påverkan på mål och inriktning i Trafikförsörjningsprogrammet ingå.

Kommuns kostnad för tillköp baseras enligt Tillköpsprinciperna på tillköpets ”bedömda nettokostnad”. Det innebär att priset för tillköpet baseras på antaganden och bedömningar som kan vara svåra att mäta och följa upp, bl.a. vad gäller intäktsbortfall. Beroende på tillköpets art är osäkerheten olika stor. Störst är osäkerheten vad avser tillköp av färdbevis. Minst är osäkerheten vad avser tillköp av trafik. Detta bör beaktas av Parterna inför ett beslut.

5. Samverkansformer

Som plattform för samverkan kring kollektivtrafikutvecklingen i Västra Götaland finns beredningen för hållbar utveckling och fyra delregionala kollektivtrafikråd. Forumen har en tydlig uppgift att bereda förslag inför slutligt beslut hos Regionen. För de fyra naven i regionen; Göteborgs stadstrafik, Trestad, Skövde och Borås ska fördjupade samråd ske, t ex genom samverkansavtal. Vidare utgör vardagskontakter mellan kommuner och Västtrafik fortsatt grundbulten i samverkan mellan parterna.

5.1 Vardagskontakter

Västtrafik har inrättat en särskild enhet, team kommun, för kontinuerliga tjänstemannakontakter med kommunerna. Inför större förändringar eller omläggningar av trafik, förs kontakt med företrädare för kommunerna. Tjänstemannadialogen innefattar att;

- Varje kommun ska veta vem från Västtrafik som är ansvarig kontaktperson för kommunen
- Kontaktpersonen ansvarar för att de frågor som kommunen vill lyfta (oavsett om det gäller regional eller lokal trafik) tas om hand och förs vidare till rätt ställe i organisationen om så krävs
- Kontaktpersonen ansvarar för att ha god kännedom om kommunens samhällsbyggnadsplanering mm som är relevant för att erbjuda en effektiv kollektivtrafik som svarar mot medborgarnas behov.
- Kontaktpersonens geografiska ansvarsområde avgränsas så att ändamålsenlig dialog möjliggörs
- Kommunen har ansvar för att dialog förs och att relevant information kommuniceras till den ansvarige kontaktpersonen

5.2 Regionalt forum

Beredningen för hållbar utveckling är forum för möten mellan region- och kommunpolitiker samt berörda tjänstemän för samråd och dialog kring strategiska frågor för kollektivtrafiken i Västra Götaland.

Beredningen för hållbar utveckling ansvarar för att i samråd formulera förslag till beslut gällande den strategiska inriktningen i Trafikförsörjningsprogram och övergripande strategiska frågor.

Beredningsgruppen för hållbar utveckling är sammansatt av representanter från kommunalförbunden samt regionens kollektivtrafiknämnd, regionutvecklingsnämnd, miljönämnd och regionstyrelsen.

Vid behov kan andra aktörer, t ex Trafikverket och representanter från angränsande län/ kollektivtrafikmyndigheter bjudas in.

Mötesintervall där strategiska kollektivtrafikfrågor lyfts styrs främst av processen för Trafikförsörjningsprogrammet.

Översyn eller framtagande av regionala strategier genererar också ett mötesbehov.

5.3 Delregionala forum

De delregionala kollektivtrafikråden har ansvar för att skapa möten mellan kommunpolitiker i respektive delregion. Råden ansvarar för att bjuda in regionpolitiker samt berörda tjänstemän för dialog kring strategiska frågor.

Råden ansvarar exempelvis för att i dialog med Regionen utveckla delregionala målbilder, att behandla den strategiska inriktningen i Trafikförsörjningsprogrammet, att behandla förslag till övergripande strategiska frågor såsom prisstrategi, miljöstrategi och tågstrategi. Med fördel kan man i råden även diskutera andra utvecklingsfrågor, såsom infrastruktur och regionala tillväxtfrågor.

De delregionala kollektivtrafikråden är sammansatta av representanter från samtliga ingående kommuner samt regionens kollektivtrafiknämnd. De delregionala råden ansvarar för att bjuda in berörda tjänstemän. Vid behov kan andra aktörer, t ex Trafikverket och kommuner från angränsande län bjudas in. Kungsbacka, som ingår i Västtrafiks trafikområde bör särskilt beaktas.

Ett delregionalt kollektivtrafikråd har befogenhet att företräda samtliga ingående kommuner och har därmed ansvaret för förankring gentemot dessa.

Mötesintervall styrs främst av processen för Trafikförsörjningsprogrammet. Fler möten kommer att krävas vart fjärde år då ett nytt program ska tas fram, däremellan bedöms att minst två möten per år krävs.

Respektive delregion (och ingående kommuner) ansvarar för att fastställa rådets utformning och representation.

5.4 Stadstrafikavtal

För de fyra naven i regionen; Göteborgs stadstrafik, Trestad, Skövde och Borås finns särskilda samverkansavtal som parterna frivilligt kan ingå. Avtalen syftar till att tydliggöra respektive parts ansvar för kollektivtrafikens utveckling i respektive stadstrafikområde samt säkerställa att samråd sker mellan parterna.

Politiska företrädare för parterna möts ca 2 gånger per år, gärna i anslutning till ett delregionalt kollektivtrafikråd, för ömsesidig dialog och informationsutbyte kring frågor som bedöms relevanta för stadstrafikens utveckling, som en del av stadens utveckling och som en del i kollektivtrafiksystemet som helhet.

5.5 Övrig samverkan

En kommun kan alltid ta direktkontakt med Regionen genom en skrivelse eller muntligen.

Vid behov kan särskilda beredningsgrupper tillsättas för enskilda frågor (t ex stråkstudier), där även kommunpolitiker kan ingå. Kommuner har också möjlighet att enskilt eller i grupp initiera och genomföra utredningar som inspel till antingen de delregionala kollektivtrafikråden, eller direkt till ansvarig nämnd/ beredning inom Regionen.

Det kan också finnas andra frågor än de som nämnts ovan som kan vara relevanta för Regionen att remittera eller ha samråd med kommunerna kring. Ovanstående begränsar inte den möjligheten.

6. Besluts- och förankringsprocesser

Bilden nedan avser att schematiskt illustrera hur kommunerna, genom de delregionala kollektivtrafikråden och beredningen för hållbar utveckling, kan påverka den viktiga beslutsgången från målbilder, via Trafikförsörjningsprogram och budget till de operativa verksamhets- och aktivitetsplanerna för Västtrafik.

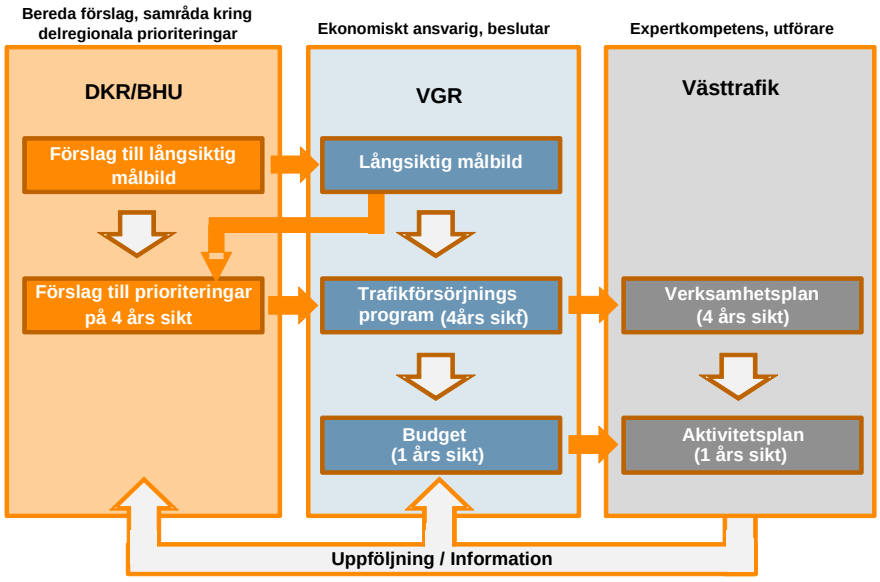


Bild: Övergripande besluts- och förankringsprocess för målbilder, Trafikförsörjningsprogram, budget, verksamhets- och aktivitetsplan.

6.1 Beslutsprocess för regional målbild och Trafikförsörjningsprogram

Respektive delregion har sedan tidigare en långsiktig delregional målbild. Dessa målbilder har utgjort ett viktigt underlag till den regionala målbilden.. Det övergripande regionala perspektivet beaktas och en sammanvägning och prioritering av de delregionala målbilderna sker. Kollektivtrafikansvarig myndighet behandlar och beslutar därefter om den regionala målbilden. Målbilderna kan revideras och uppdateras vid behov och utgör underlag för framtagande av strategisk inriktning i kommande Trafikförsörjningsprogram.

För att säkerställa att parterna aktivt ges tillfälle att bidra i processen att ta fram förslag till strategisk inriktning för Trafikförsörjningsprogrammet behandlar BHU underlaget och enas i samråd kring ett förslag till strategisk inriktning inför Regionens beslut om programmet. Den strategiska inriktningen är en konkretisering och prioritering av den regionala långsiktiga målbilden på fyra års sikt.

Beslut om strategisk inriktning för Trafikförsörjningsprogrammet fattas av kollektivtrafiknämnden efter det att BHU ställt sig bakom den, vart fjärde år. Härigenom möjliggörs en bred demokratisk debatt om programmets inriktning.

Att därefter omsätta mål och strategisk inriktning i de åtgärder och trafikplikt som ska redovisas i Trafikförsörjningsprogrammet är Regionens uppgift.

Under pågående Trafikförsörjningsprogramperiod (”mellanåren”) kommer en årlig remiss till samtliga kollektivtrafikråden att genomföras. I remissen ingår uppföljning av de mål som anges i Trafikförsörjningsprogrammet, samt förslag till inriktning för kommande års verksamhetsförändringar.

6.2 Beslutsprocess för övergripande strategiska frågor

De övergripande strategiska frågorna, såsom prisstrategi, miljöstrategi och tågstrategi, utgör utöver Trafikförsörjningsprogrammet de viktigaste styrande dokumenten för kollektivtrafikutvecklingen i Västra Götaland. I bilden nedan visas besluts- och förankringsprocessen avseende övergripande kollektivtrafikstrategier.

Kommun kan enskilt, eller genom kollektivtrafikråden eller BHU, ge inspel till Regionen rörande behov i övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor. Kollektivtrafiknämnden kan likväl ta initiativ till förändringar. Regionen beslutar om vilka frågor Regionen bedömer behöver utredas och förbereder därefter ett underlag.

Beredningen för hållbar utveckling har ansvaret att formulera ett förslag till beslut i samråd mellan kommuner och Region samt med stöd av och underlag från de delregionala kollektivtrafikråden. Kollektivtrafiknämnden fattar därefter beslut.

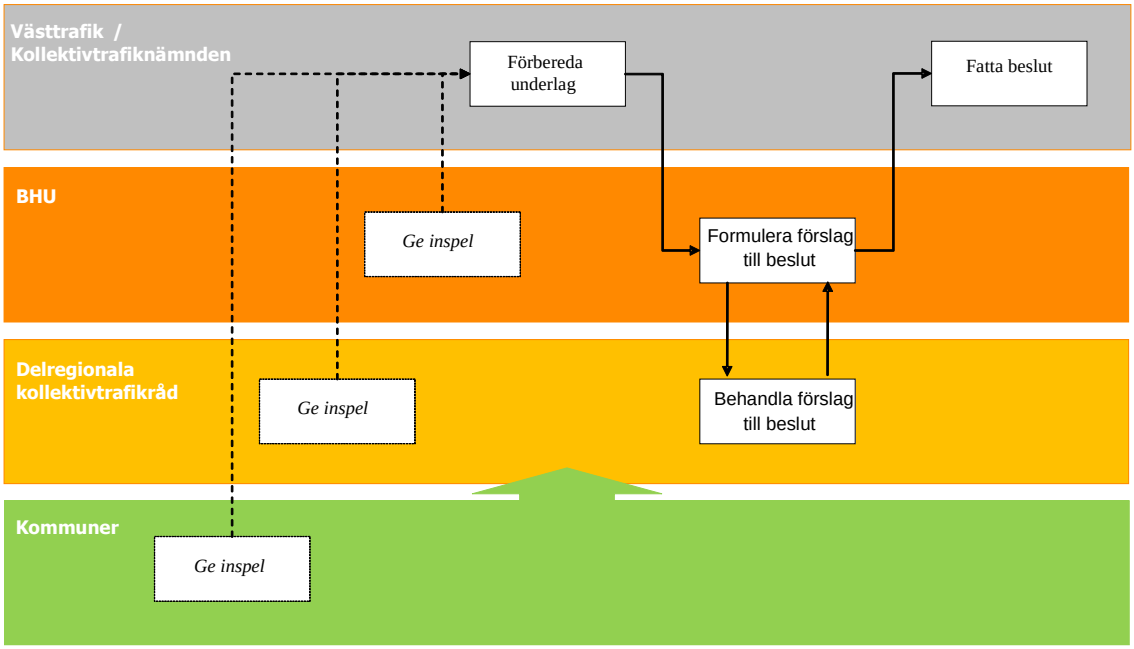


Bild: Besluts- och förankringsprocess för regionala kollektivtrafikstrategier.

6.3 Beslutsprocess för tillköp

Enskilda kommuners önskemål om förändringar i kollektivtrafiksystemet gällande t ex priser och trafikutbud lyfts i första hand inom samverkansprocessen för Trafikförsörjningsprogrammet. Därutöver har kommun möjlighet att göra tillköp i enlighet med Bilaga 2; Tillköpsprinciper.

En kommun kan när som helst lyfta en fråga om tillköp till Regionen. Förfrågan ska analyseras och möjliga konsekvenser prövas gentemot målen i trafikförsörjningsprogrammet. Tillköp som är relativt enkla att bedöma ska kunna prövas i en snabbare process än tillköp som kräver mer utredning och analys. För att underlätta tillköp av färdbevis ska Regionen erbjuda kommun ett standardutbud av tidigare godkända tillköp som bedöms fungera väl, exempelvis enligt praxis som har utvecklats för färdbevis. Genom att begränsa antalet varianter av tillköp kan samtidigt tydligheten gentemot resenärerna främjas.

För tillköp av ny trafik krävs vanligtvis ett beslut hos Regionen i maj/juni för ett införande vid följande skifte för trafikår i december.

Regionen ska tillse att godkända tillköp införs vid första lämpliga tillfälle. Normalt sker införande vid närmast följande skifte för trafikår (december) och prisjustering (januari). För tillköp som inte behöver kopplas till dessa skiften kan Kommun och Region komma överens om annan lämplig tidpunkt för införande. Kollektivtrafiknämnden har delegerat till Västtrafik att hantera frågor om tillköp inom ramen för överenskomna principer.

7. Revidering av samverkansformerna

En ny ansvarsfördelning och kollektivtrafiklagstiftning innebär osäkerheter. Successiva anpassningar av samverkansformerna kan komma att krävas. Beredningsgruppen för hållbar utveckling kan i samråd och efter dialog med de delregionala kollektivtrafikråden föreslå förändringar i samverkansformerna. Beslut fattas därefter av regionen.

Samverkansformerna utvärderades 2013-2014 och ledde till ett 21-punkters åtgärdsprogram. Beredningen för hållbar utveckling har ställt sig bakom att en ny utvärdering ska genomföras senast 2020. Ställningstagandet gjordes vid möte 31 maj 2016 (§81). De ursprungliga Samverkansformerna beslutades genom att 49 kommunfullmäktige och regionfullmäktige ställt sig bakom dem 2011. En första revidering och uppdatering av Samverkansformerna gjordes efter BHUs beslut 2016 (denna rapport).

Förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan mellan kollektivtrafiknämnden, Västtrafik och kommunerna



Detta dokument är tänkt att användas som underlag under dialogdagen den 27 mars. Läs gärna igenom det. Åtgärderna har också tagits upp i de delregionala råden för diskussion.

I oktober 2013 beslutade regionala kollektivtrafikrådet att starta ett arbete med att förbättra dialog och samverkan mellan kommunerna, kollektivtrafiknämnden och Västtrafik.

Vid sammanträdet den 27 februari diskuterade regionala kollektivtrafikrådet tjugo olika åtgärder för att förbättra samverkansformerna. Politiska företrädare från kommunerna, Västtrafik och kollektivtrafiknämnden deltog i diskussionen. En slutsats man kan dra från diskussionen i rådet är att alla parter måste vidta åtgärder för att vi skall uppnå goda samverkansformer i framtiden.

Regionala kollektivtrafikrådet ställde sig positiv till de föreslagna åtgärderna (se efterföljande sidor). Vidare beslutade rådet att översända förslag till åtgärder till de delregionala kollektivtrafikråden för synpunkter, kompletteringar och godkännande.

Regionala kollektivtrafikrådet tar på nytt upp frågan vid sammanträdet den 3 april.

Förslag till åtgärder

Nedan beskrivs åtgärderna i en sammanfattande tabell utifrån tre mål och ansvariga parter.

För respektive part föreslås fem eller sex åtgärder. På efterföljande sidor ges en mer detaljerad beskrivning av åtgärderna.

Text satt i blå box (i den löpande texten på följande sidor) anger en åtgärd för att nå målet.

Mål	Västtrafik	Kommunerna	Kollektivtrafik-nämnden	Kollektivtrafik-råden
Förtydliga roller och mandat	1) Använda kommunerna som en kunskapskälla 2) Tydliggöra och utveckla arenor för att diskutera operativa frågor	6) Utse en ansvarig tjänsteman med tid att bereda frågor inför DKR 7) Tydliggör rådsmedlemmars mandat och roller.	11) Tydliggöra styrmodellen mellan KTN och VT.	17) Tydliggör syftet med kollektivtrafikråden. 18) Tydliggör rådsmedlemmars mandat och roller.
Bedriva en mer effektiv samverkan	3) Genomföra dialogmöte med kommunerna på politisk nivå	8) Förbättra informationsutbytet mellan kommunens tjänsteman och politiker	12) Anpassa förankringsprocesserna till kommunerna 13) Utveckla former för medborgardialoger.	19) Effektivisera DKR- mötena och gör dem mer likartade. 20) Förtydliga remissförfarandet.
Öka förtroendet och förståelsen mellan parterna	4) Ta fram bättre underlag vid trafikförändringar. 5) Stärka kommunteamet samt tydliggöra geografiskt ansvar för trafikutveckling	9) Öka kommunernas inflytande på strategiska dokument 10) Involvera kollektivtrafiken tidigt i samhällsplaneringen	14) Öka dialog och samarbete om trafikförsörjningsprogrammet. 15) Tydliggör vem som har tolkningsföreträde vid målkonflikter. 16) Ansvar att sprida kunskap om kollektivtrafikens organisation.	21) Sprid kunskap om kollektivtrafikens organisation.

Västtrafik

1. Använda kommunerna som kunskapskälla i en strukturerad process

Kommunerna har kunskap om lokala förutsättningar, en kunskap som i större utsträckning bör beaktas och användas av Västtrafik. Löpande sker informations- och kunskapsutbyte via de etablerade kontaktvägarna mellan kommun och Västtrafik. Därutöver behöver Västtrafik säkerställa att information sammanställs från kommunerna minst en gång per år, i samband med uppstart av arbete med ny trafikplan.

I samband med uppstart av arbete med ny trafikplan kommer Västtrafik att begära in skriftlig information från kommunerna. Detta görs samtidigt som Västtrafik bjuder in till inledande dialogmöten om trafikplanen.

Västtrafik kommer att tydliggöra kontaktvägarna mellan kommunerna och Västtrafik, exempelvis genom att ta fram en informationsfolder.

2. Tydliggöra och utveckla arenor för att diskutera operativa frågor

Beslutsmandatet för operativa frågor ligger hos Västtrafik men kommunerna önskar att det tydligare framgår var, när och hur de kan diskutera och påverka operativa frågor.

Västtrafik kommer att tydliggöra de arenor som finns för påverkan genom att tydliggöra processen för att ta fram en trafikplan. En årskalender kommer att tas fram en där det tydligt framgår när och i vilket forum det finns möjlighet för kommunerna att lämna input.

Samtidigt finns önskemål om att dialog och samarbete ska ske mer utifrån funktion, exempelvis landsbygdstrafik, tågtrafik och stadstrafik. Västtrafik avser därför att förstärka dialogen och diskussionerna runt specifika funktioner/teman som berör hela regionen. Det kan till exempel röra stadstrafik och tågtrafik (ett exempel är de dialogmöten om tågtrafik som nu hålls i stormötesform) men också andra typer av funktioner som upphandling och marknadsföring.

Västtrafik kommer, med början under hösten 2014, att bjuda in till särskilda dialogmöten runt specifika funktioner/teman. Därmed skapas ytterligare möjligheter att mötas för att diskutera mer operativa frågor.

3. Genomföra dialogmöten med kommunerna på politisk nivå

I samband med att arbetet med ny trafikplan drar igång bjuder Västtrafik in till inledande dialogmöten med respektive kommun. Inbjudan har tidigare främst vänt sig till kommunens tjänstemän. Eftersom kommunerna nu önskar utökad dialog på politisk nivå, kommer inbjudan framöver att gå även till politiker.

Inbjudan till höstens inledande dialogmöten kommer att skickas till både tjänstemän och politiker i respektive kommun. För att underlätta planeringen kommer Västtrafik att utarbeta och kommunicera ut en mötesplan för höst 2014/vår 2015.

4. Ta fram bättre underlag vid trafikförändringar

Kommunerna efterfrågar ett bättre underlag, i så god tid som möjligt från Västtrafik vid trafikföränd-

ringar. Det gäller framförallt i samband med neddragningar. Bl a efterfrågas resandestatistik nedbrutet på linje, hållplats och tid. Varför görs förändringarna och vilka blir konsekvenserna? Önskemål om den efterfrågade statistiken är inte alltid möjlig att tillgodose med dagens teknik. Västtrafik upphandlar för närvarande ett nytt kundräkningssystem vilket på sikt kan tillgodose en del av kommunernas önskemål. Manuella räkningar är också möjliga vid neddragning av trafik.

I arbetet med att ta fram "trafikplanen" arbetar nu Västtrafik med en mer strukturerad konsekvensanalys, där effekter av samtliga trafikförändringar beskrivs mer i detalj. Det kommer därmed att finnas ett bättre underlag vid dialogen med berörda kommuner. Dialogen ska dessutom ske redan under planeringsfasen. Så god framförhållning som möjligt ska eftersträvas för att möjliggöra åtgärder för att t ex öka resandet på en sträcka.

5. Stärka kommunteamet samt tydliggöra geografiskt ansvar för trafikutveckling

Kommunerna har framfört synpunkter på resursbrist hos Västtrafik. Samtidigt har trafikutvecklarna endast haft ansvar per avtal (trafikföretag), vilket har medfört ett otydligt geografiskt ansvar vad gäller trafikutvecklingen.

Sedan hösten 2013 har kommunteamet förstärkts och nu finns en kommunkoordinator per delregion. Samtidigt har fyra trafikutvecklare fått geografiska ansvarsområden, vilket de inte hade tidigare.

Flera kommuner önskar att Västtrafik förstärker med ytterligare trafikutvecklare som har geografiska ansvarsområden.

Kommunerna

6. Utse en ansvarig tjänsteman med tid att bereda frågor inför DKR

Rådsstrukturen bygger på att frågor är väl förberedda och förankra inför beslut. Tjänstemän i varje kommun måste ta en aktiv del i beredningarna för att den politiska beslutsgången ska fungera.

Kommunen bör utse en ansvarig tjänsteman med "övergripande funktion" och med tid avsatt för att bereda frågor för råden.

7. Tydliggör rådsmedlemmars mandat och roller

Rådsstrukturen är tänkt att spegla BHU-processen för kollektivtrafiken. För att kunna göra det behöver de delregionala råden ges samma funktion som kommunalförbunden när det gäller strategiska kollektivtrafikfrågor. Därmed är det viktigt att kommunen har gett sin representant det tydliga uppdraget och mandatet som samverkansformerna förutsätter. För att råden ska fungera krävs också god närvaro från kommunerna vid de delregionala råden.

Kommunen ansvarar för att säkerställa representation med mandat att företräda kommunen i de delregionala kollektivtrafikråden (ingår i avtalet om samverkansformer kommun/region).

Den delregionala rådsrepresentanten ansvarar för förankringen i den egna kommunen av de frågor som behandlas i råden.

8. Förbättra informationsutbytet mellan kommunens tjänsteman och politiker

Vid tjänstemännens beredningsgruppsmöten diskuteras kollektivtrafikfrågorna lite mer ingående jämfört med i råden. Ett syfte med beredningsgrupperna är att förbereda DKR-mötena. I samband med arbetet med att förbättra samverkansformerna har framkommit att det i många kommuner finns brister i informationsutbytet mellan ansvarig tjänsteman och politiker. Det är angeläget att det finns ett informationsutbyte mellan tjänstemän och ansvariga politiker som sitter i DKR.

Kommunerna bör avsätta tid för ökat informationsutbyte mellan ansvarig tjänsteman och politiker som en förberedelse inför DKR-möten.

De delregionala råden kan överväga att bjuda in handläggargruppen (tjänstemännen) till DKR-mötena.

9. Öka kommunernas inflytande på strategiska dokument

Kommunerna behöver bli mer delaktiga vid framtagandet av strategiska dokument, t ex trafikförsörjningsprogrammet. På så sätt ökar det kommunala inflytandet och ömsesidig förståelse och förtroende. Vid detta arbete företräder den kommunala tjänstemannen inte specifikt sin egen kommun utan sin delregion eller till och med hela Västra Götaland.

Behovet av kommunalt engagemang och resurser är i detta fall projektstyrt. Här handlar det ofta om att man turas om inom kommunkollektivet att medverka mer aktivt i en utsedd arbetsgrupp eller liknande.

Kommunerna tar ansvar för att avsätta projektstyrda resurser för kommunalt engagemang i kollektivtrafikutredningar samt för arbetsgrupper till kommande revidering av trafikförsörjningsprogram.

10. Involvera kollektivtrafiken tidigt i samhällsplaneringen

Det är viktigt att säkerställa att kollektivtrafiken finns med i både den strategiska översiktsplaneringen och i mer detaljerad planering i kommunerna. Att tidigt involvera kollektivtrafikansvariga parter ökar den ömsesidiga förståelsen och ger samtidigt möjlighet att lyfta in vad som ger bäst förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling.

Kommunerna bör samarbeta med Västtrafik och kollektivtrafiknämnden i samhällsplaneringsfrågor i tidiga skeden, (inte bara som remissinstans).

Kollektivtrafiknämnden

11. Tydliggöra styrmodellen mellan KTN och VT

Relationen mellan kollektivtrafiknämnden och Västtrafik behöver tydliggöras mer. Kommunerna behöver mer kunskap om vilka frågor som beslutas var och hur styrningen över Västtrafik ser ut.

Kollektivtrafiknämnden tar fram ett dokument som beskriver styrmodellen mellan nämnd och bolag samt regionstyrelsen. Särskilt i den årliga avstämningen med kommunerna om kommande års inriktning bör detta förhållande förtydligas.

12. Anpassa förankringsprocesserna till kommunerna

Nämnden behöver vara tydlig i hur förankringen av olika dokument förväntas ske, om det är en remiss eller inte samt vilket svar som förväntas tillbaka. Kommunerna har långa beslutsprocesser och det behöver kollektivtrafiknämnden ta hänsyn till.

Kollektivtrafiknämnden tar ansvar för att tydligt ange förankringsprocessers tidplaner och form. Ett årsschema upprättas med planerade processer.

13. Utveckla former för medborgardialog

Medborgardialog är ett sätt att involvera användarna i samhällsprocessen. En sådan dialog kan göras på många olika sätt och i olika format. Den grundläggande tanken är att bättre kunna identifiera vad användarna efterfrågar både nu och i framtiden. Förhållandet mellan invånare och myndigheter håller på att omdefinieras och intensifieras.

Kollektivtrafiknämnden tar ansvar för avvägningar och aktiviteter för medborgardialog kring de frågor som nämnden beslutar om. Medverkan och stöttning från kommunerna är önskvärt. Medborgardialog kommer vara en del av framtagandet av reviderat trafikförsörjningsprogram och en fortsatt viktig fråga att arbeta med.

14. Öka dialog och samarbete om trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska revideras till 2016. Kommunerna och Västtrafik behöver involveras i processen i framtagandet av programmet så att parterna får en så gemensam av syn på kollektivtrafikens utveckling i Västra Götaland som möjligt. Det är viktigt dels för en ökad ömsesidig förståelse men också eftersom samhällsbyggnad och kollektivtrafikens utveckling behöver gå hand i hand. Tidplanen behöver vara utformad så att det finns tid för förankring i kommunerna.

Kollektivtrafiknämnden ger det regionala kollektivtrafikrådet i uppdrag att ansvara för att utarbeta förslag till strategisk inriktning i nästa trafikförsörjningsprogram. Detta bör göras i samband med delregionala workshops och i särskilt utsedda arbetsgrupper.

15. Tydliggör vem som har tolkningsföreträde vid målkonflikter

Målkonflikter är en del av programmets tillämpning. Målen handlar om miljö, resande, marknadsandel, nöjdhet och kollektivtrafik för alla grupper. Kollektivtrafiknämnden har beslutanderätten att göra avvägningar vid målkonflikter.

Kollektivtrafiknämnden för dialog kring övergripande avvägningar mellan mål i kollektivtrafikråden samt i den årliga avstämningen genom remiss till kommunerna.

16. Ansvara för att sprida kunskap om kollektivtrafikens organisation

Det är tydligt att kommuner, regionen och Västtrafik hade olika förväntningar på roller, arbetsformer och ansvar efter skatteväxlingen. Insatser bör göras för att öka kunskapen om kollektivtrafikens nya organisation. Till våren 2015 föreslås att kollektivtrafiknämnden tar initiativ till att politiker från DKR,

RKR och Västtrafik besöker kommunfullmäktige inom sin delregion och informerar om roller, mandat och ansvar, samt för dialog om trafikförsörjningsprogrammet.

Kollektivtrafiknämnden har ansvar för att planera och genomföra en kommunturné med ihop med kommunrepresentanterna i RKR och Västtrafik.

Kollektivtrafikråden

17. Tydliggör syftet med kollektivtrafikråden

Kollektivtrafikråden är forum för att utveckla kollektivtrafiken långsiktigt. Råden ska därmed fokusera på strategiska frågor. Ibland tar frågor av operativ och detaljerad karaktär (som kanske bara berör en kommun) upp för stor del av rådens arbete. Råden bör årligen ha en genomgång av syftet med rådet och vilken typ av frågor som ska prioriteras. Ett gemensamt dokument kan tas fram till stöd för kollektivtrafikråden, i form av en kortfattad arbetsordning.

Nästa arbetsuppgift för råden är uppdateringen av trafikförsörjningsprogrammet

Tjänstemannagruppen utarbetar förslag till gemensam arbetsordning för kollektivtrafikråden som sedan kan beslutas i vart och ett av råden.

Inom ramen för rådens arbete skall det finnas möjlighet att adjungera två politiker från Västtrafiks styrelse. Politikerna i råden har då möjlighet att diskutera strategiska frågor med Västtrafik. Även tjänstemän från Västtrafiks kommunteam bör närvara på råden och bör ha en informationspunkt om övergripande aktuella frågor.

Västtrafiks styrelse har utsett två politiker som kan adjungeras till respektive kollektivtrafikråd (vid behov).

18. Tydliggör rådsmedlemmars mandat och roller

Politiker i de delregionala råden har mandat att företräda sin egen kommun (se kommunens ansvar). De två DKR-politikerna skall ha mandat att företräda sin delregion när de sitter i det regionala rådet. Ibland råder tvivel om att de två DKR-politikerna har detta mandat. Motsvarande tvivel finns även på tjänstemannanivå i Göteborgsområdet där de två DKR-sekreterarna utgörs av kommuntjänstemän. Sekreterarna i övriga tre delregioner har sin anställning på kommunalförbundet.

Frågan om mandat bör lyftas i de delregionala råden och där det finns behov bör beslut tas i att förtydliga mandaten i enlighet med avtalet om samverkansformer kommun/region.

Beslut bör tas i DKR att utse ersättare till de två DKR-politikerna som sitter i regionala kollektivtrafikrådet. Ersättarna går in när ordinarie politiker inte har möjlighet att delta.

19. Effektivisera DKR-mötena och gör dem mer likartade

De fyra delregionala råden bör ha likartade agendor för sina möten, men på dagordningen bör också finnas möjlighet att behandla frågor som är unika och speciella för en delregion. De administrativa rutinerna för framtagning av agendor, utskick, minnesanteckningar mm kan förbättras. Avgränsningen mellan informationsärenden och beslutsärenden bör förtydligas. Mötena utvärderas regelbundet för

ständig utveckling och effektivisering.

Råden uppdrar till tjänstemännen hos kollektivtrafiksekretariatet, DKR-sekreterarna och Västtrafiks kommunteam att förbereda gemensamma agendor till de fyra beredningsgrupperna och till DKR.

DKR-mötena avslutas med en "mötesutvärdering" som leds av ordföranden.

Mall för utvärdering utarbetas av tjänstemännen.

20. Förtydliga remissförfarandet

Årlig uppföljning- och avstämning av trafikförsörjningsprogrammet skall ge underlag för kollektivtrafiknämndens årliga uppdrag till Västtrafik. Varje år skickar kollektivtrafiknämnden ut den årliga uppföljningen- och avstämningen på remiss till respektive kommun. Detta är enda tillfället där kollektivtrafiknämnden remitterar ärenden direkt till enskilda kommuner.

Alla andra strategiska dokument och frågeställningar remitterar kollektivtrafiknämnden till kollektivtrafikråden. Det är då upp till respektive råd om man vill remittera vidare till sina kommuner. De delregionala råden avger ett yttrande för sin delregion. Det skall finnas tillräckligt med remisstid så att kommunerna kan behandla ärendet i kommunstyrelsen.

Ett aktivitetsschema över pågående projekt med beslutsdatum skall finnas tillgängligt på rådens hemsida.

21. Sprid kunskap om kollektivtrafikens organisation

Det är tydligt att kommuner, regionen och Västtrafik hade olika förväntningar på roller, arbetsformer och ansvar efter skatteväxlingen. Insatser bör göras för att öka kunskapen om kollektivtrafikens nya organisation. Till våren 2015 föreslås att politiker från DKR, RKR och Västtrafik besöker kommunfullmäktige inom sin delregion och informerar om roller, mandat och ansvar.

Kollektivtrafiknämnden har ansvar för att planera och genomföra en kommunturné med ihop med kommunrepresentanterna i RKR och Västtrafik.

Dialogmötet den 27 mars är ett steg att öka förståelsen för varandras förutsättningar och villkor samt förtydliga ansvar, mandat och roller.

KSAU § 99 **Dnr KS 2020/61**
Köp av fastigheten Dyrtorp 1:4 samt försäljning av fastigheterna Dyrtorp 1:2 och Dyrtorp 1:3 skifte 2 och 3

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunfullmäktige beslutar att:

– köpa fastigheten Dyrtorp 1:4 för ett markpris på 625 000 kr.

– sälja Dyrtorp 1:2 samt Dyrtorp 1:3 skifte två och tre, för ett markpris på 141 000 kr/ha till nuvarande ägaren till Dyrtorp 1:4.

Köparen ska stå för samtliga övriga kostnader i samband med köpet och säljaren för samtliga övriga kostnader i samband med försäljningen.

Ärendebeskrivning

En förfrågan har inkommit från en fastighetsägare om kommunens intresse av att byta mark.

Den privatägda fastigheten som fastighetsägaren erbjuder kommunen att köpa ligger centralt i Färgelanda och gränsar till kommunägd mark. Fastighetens areal är drygt 5 ha och delar av fastigheten är planlagd.

Fastigheten Dyrtorp 1:4 är värderad av en opartisk värderingsfirma med ett bedömt marknadsvärde på 625 000 kr.

Kommunens områden som föreslås säljas består av fastigheten Dyrtorp 1:2 samt delar av Dyrtorp 1:3, bestående av två mindre skogsområden med en total areal på cirka 9,6 ha. En opartisk värderingsfirma har värderat områdena till 141 000 kr/ha vilket medför ett uppskattat marknadsvärde på 1 360 000 kr. Värderingen baseras bland annat på en ny skogsbruksplan för området.

Beslutsunderlag

Avdelning Samhällsutvecklings tjänsteskrivelse datera 11 maj 2020.
Presentation förslag på markköp och markförsäljning.
Förfrågan om byte av mark, daterad 17 februari 2020.

Ansvarig handläggare informerar.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

Avdelning samhällsutveckling
Handläggare
Sebastian Svensson
0528-56 7163
maria.wagerland@fargelanda.se

Kommunstyrelsen

Köp av fastigheten Dyrtorp 1:4 samt försäljning av fastigheterna Dyrtorp 1:2 och Dyrtorp 1:3 skifte 2 och 3

Beslutsförslag

Kommunfullmäktige beslutar att:

köpa fastigheten Dyrtorp 1:4 för ett markpris på 625 000 kr.

sälja Dyrtorp 1:2 samt Dyrtorp 1:3 skifte två och tre, för ett markpris på 141 000 kr/ha till nuvarande ägaren till Dyrtorp 1:4.

Köparen ska stå för samtliga övriga kostnader i samband med köpet och säljaren för samtliga övriga kostnader i samband med försäljningen.

Ärendebeskrivning

En förfrågan har inkommit från en fastighetsägare om kommunens intresse av att byta mark.

Den privatägda fastigheten som fastighetsägaren erbjuder kommunen att köpa ligger centralt i Färgelanda och gränsar till kommunägd mark. Fastighetens areal är drygt 5 ha och delar av fastigheten är planlagd.

Fastigheten Dyrtorp 1:4 är värderad av en opartisk värderingsfirma med ett bedömt marknadsvärde på 625 000 kr.

Kommunens områden som föreslås säljas består av fastigheten Dyrtorp 1:2 samt delar av Dyrtorp 1:3, bestående av två mindre skogsområden med en total areal på cirka 9,6 ha. En opartisk värderingsfirma har värderat områdena till 141 000 kr/ha vilket medför ett uppskattat marknadsvärde på 1 360 000 kr. Värderingen baseras bland annat på en ny skogsbruksplan för området.

Beslutsunderlag

Presentation förslag på markköp och markförsäljning.
Förfrågan om byte av mark, daterad 17 februari 2020.

Per Wahlén
Tf Kommunchef

Sebastian Svensson
Handläggare

Beslutet skickas till:
Ägaren till Dyrtorp 1:4
Avdelningschefen samhällsutveckling

Från: Maria Wagerland
Till: Barbro Isaksson
Ärende: VB: Dyrtorp
Datum: den 17 februari 2020 14:36:16

För diarieföring!

Från: Gustafsson Stora Torp [mailto [redacted]]
Skickat: den 17 februari 2020 13:32
Till: Maria Wagerland <maria.wagerland@fargelanda.se>; Sebastian Svensson <sebastian.svensson@fargelanda.se>
Ämne: Dyrtorp

Hej Maria och Sebastian
Tackar för ett trevligt möte vi hade ang. markfrågor.
Vi har efter vårt möte kommit fram till ett förslag som ni kan få, vidarebefordra efter behandling till kommunstyrelsen.

Byte av mark enligt förslag:

Bengt Gustafsson avstår till Färgelanda kommun hela Dyrtorp 1:4 omfattande ca 5 ha.

Färgelanda kommun avstår till Bengt Gustafsson hela Dyrtorp 1:2 samt del av Dyrtorp 1:3 (2 st. skogsskiften) omfattande ca 9 ha totalt.

Förvärven sker förslagsvis via fastighetsreglering till tidigare ägda fastigheter, där parterna svarar för sina egna kostnader.

Hör gärna av er om ni har några funderingar.

Mvh Bengt och Georg Gustafsson

Förslag på markköp samt markförsäljning

Förslag på strategiskt markköp

Presentation från Enhet mark och exploatering

2020-03-03 / 2020-05-13

Innehåll – presentation

- Överblick
- Presentation av fastigheterna
- Värderingen
- För området som föreslås köpas
- För området som föreslås säljas

- Frågor



Dyrtorp 1:4

Fastigheten Dyrtorp 1:4 är belägen i sydöstra delen av Färgelanda tätort. Omgivningarna består av villabebyggelse, gatu- och vägmark samt naturmark och Valboån.

Fastighetens totala areal är enligt fastighetsregistret är 50 760 kvm (5, 076 ha)

Detaljplanelagt område

1439-P40	B	20040616
15-STY-1707	B	19611215
15-STY-282	B	19351010
15-STY-817	B	19471108
15-STY-3914	B	19860409



Dyrtorp 1:4 – presentation av skiften

- Skifte 4

Det största skiftet, cirka 26 500 kvm råmark. (2,65 ha)

Delar av området i norr är detaljplanerat och är tänkt att använda som exploateringsmark.

Finns sju stycken föreslagna tomtplatser

- Skifte 5

Utgör ett litet markområde i anslutning till Uddevallavägen – Dyrtorpsvägen – Rykvägen.

- Skifte 6

Detaljplanelagd mark – allmänplats

- Skifte 7

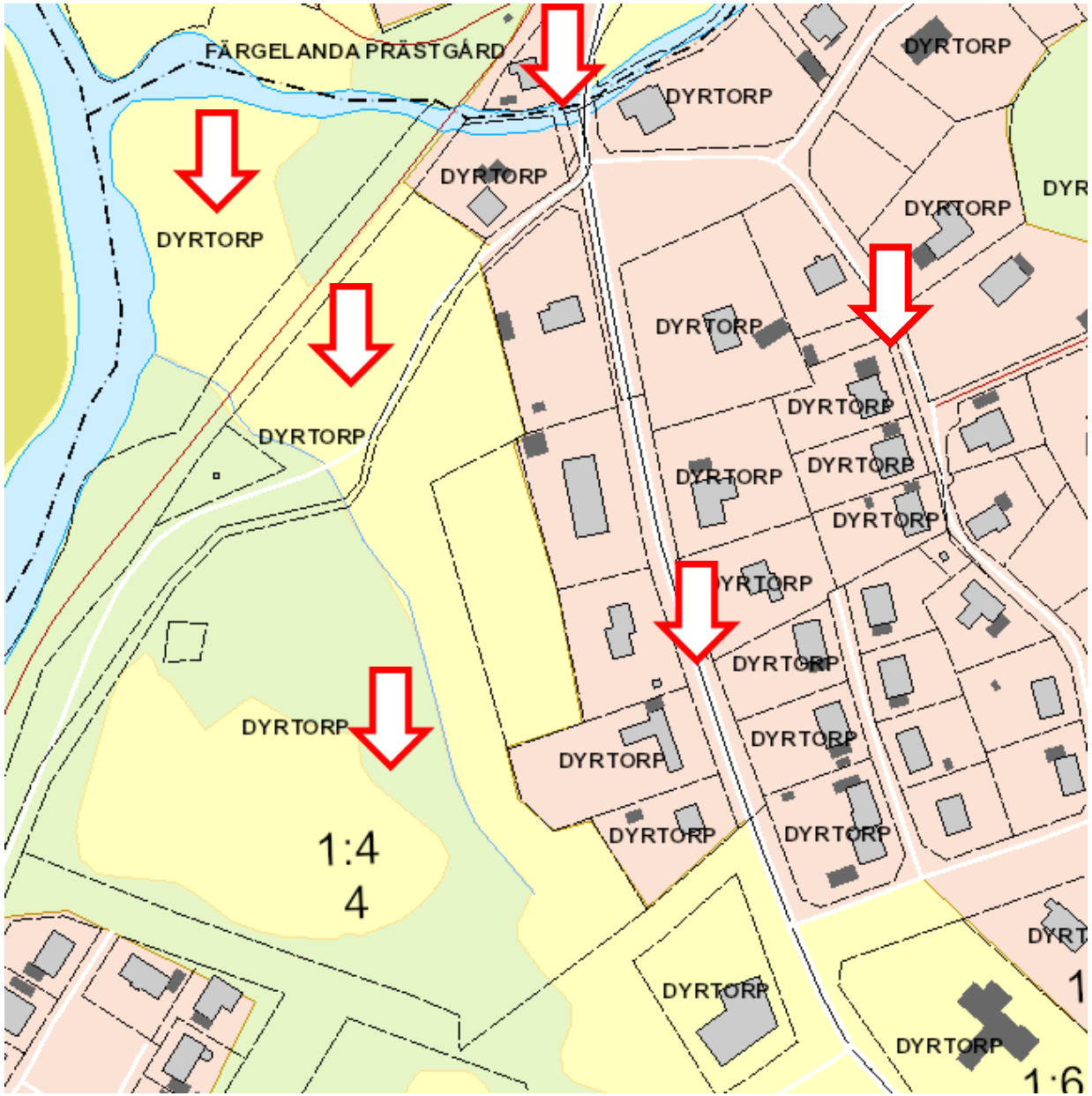
Ett område om cirka 200 kvm detaljplanelagt område – kvartersmark.

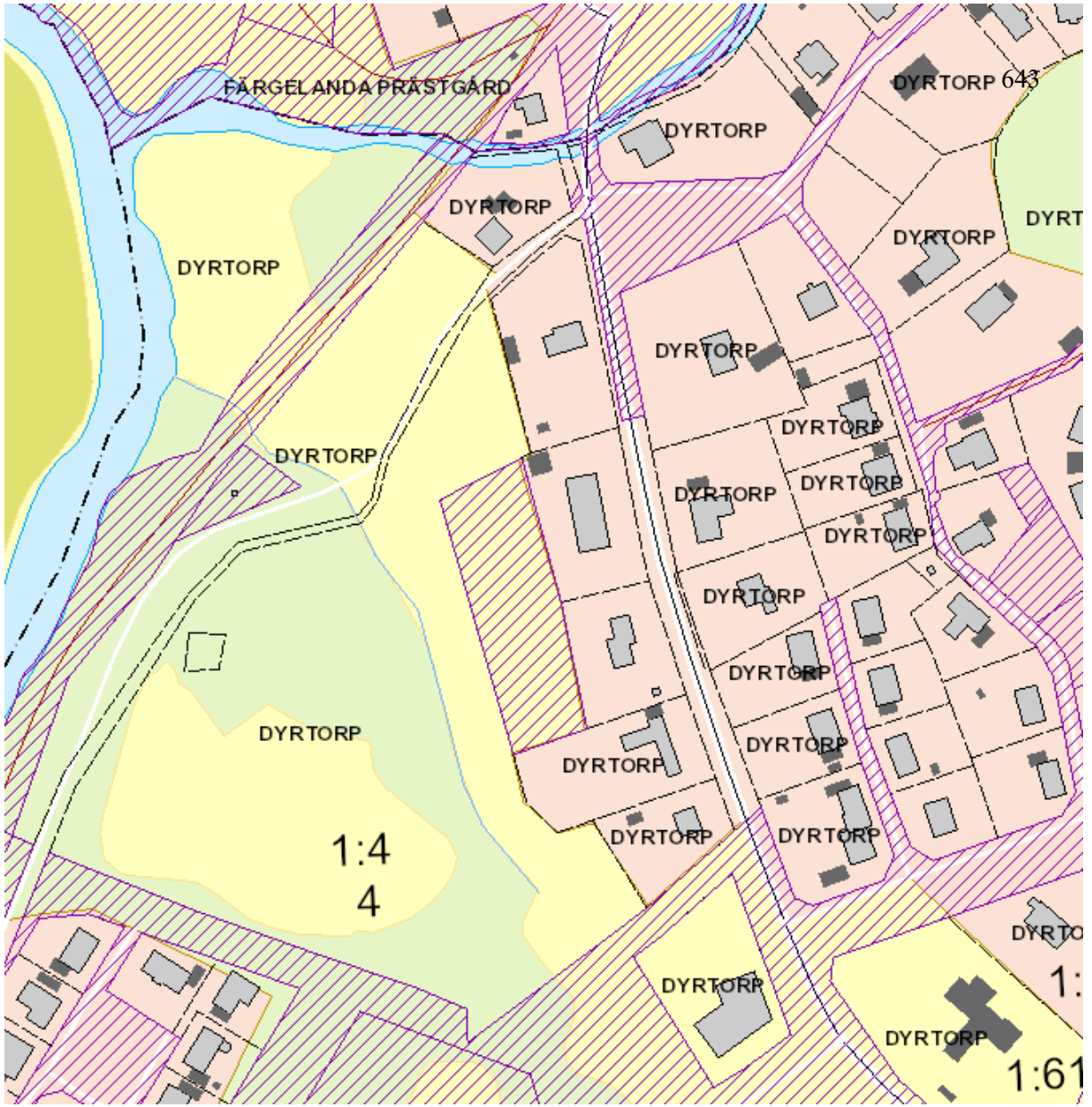
- Skifte 8

Detaljplanelagt området som betecknas som exploateringsmark. Detaljplanen illustrerar ett förslag till 3 stycken tänkta tomtplatser.

- Skifte 9

Omfattar mark i anslutning till Valboån. Delvis sankt och en del sly. Detaljplanelagt området – natur.


FÄRGELANDA PRÄSTGÅRD
DYRTORP
1:4
4


FÄRGELANDA PRÄSTGÅRD
DYRTORP
1:4
4
1:61


DYRTORP
S/242
S/10
1:4
4
2018-05-07
14:36:57+02


DYRTORP
S/242
S/10
1:4
4
2018-05-07
14:36:57+02






Valboån
Rykvägen
Uddevallavägen
Slättvägen
Förkullevägen
172:ans
Preem

Skogsfastigheterna



Dyrtorp 1:2 och del av Dyrtorp 1:3

Fastigheterna är belägna cirka 2 km sydöst om Färgelanda samhälle. Mellan Färgelanda och Stigen. Den vita cirkeln anger området där de är belägna.

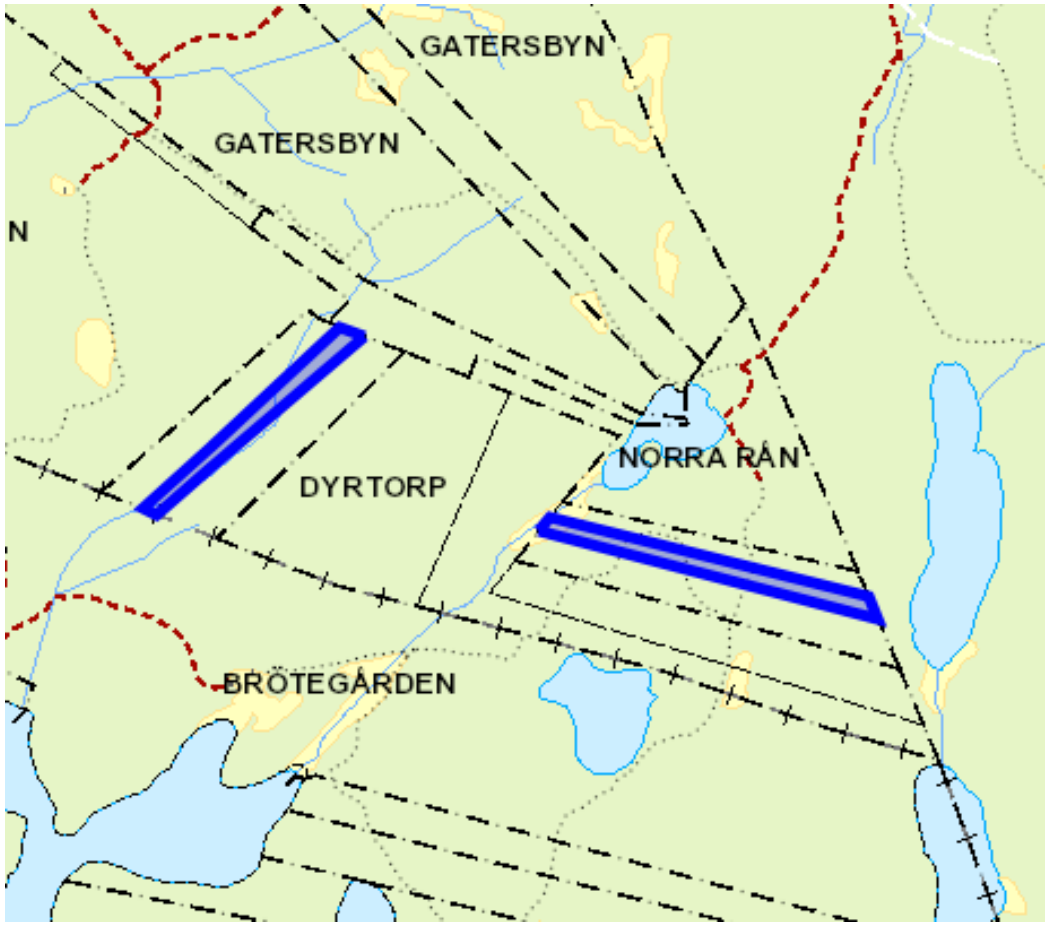


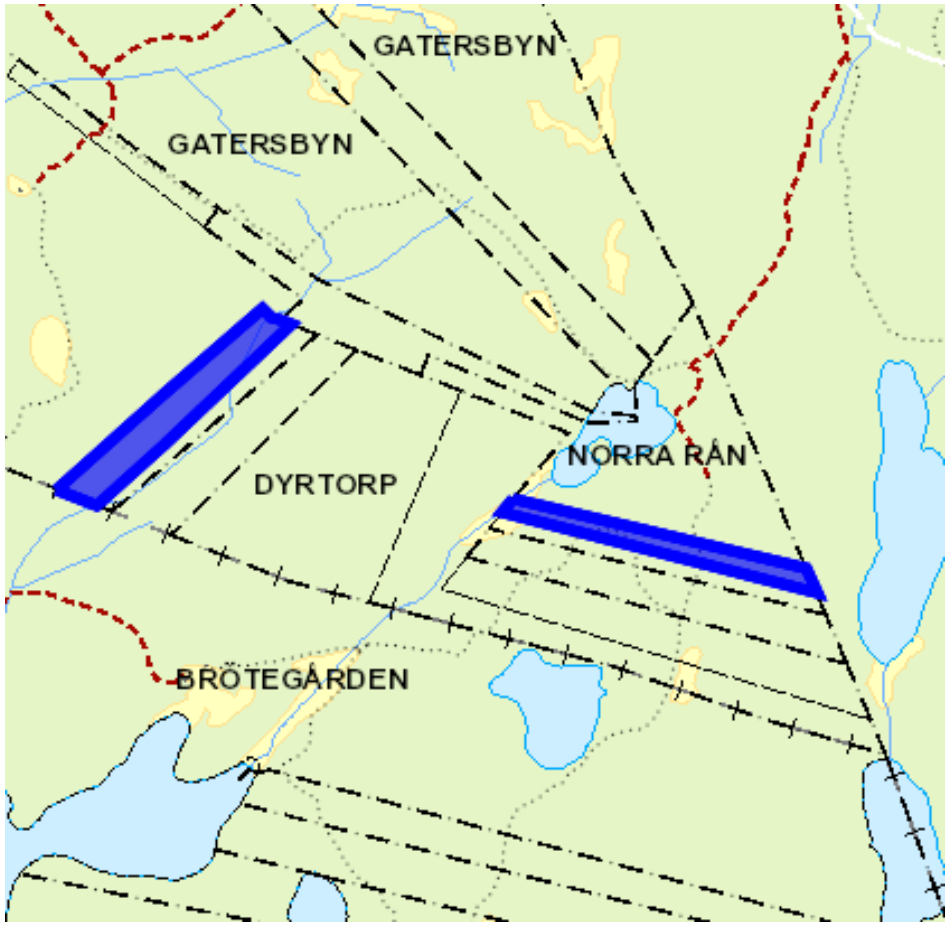
Förslaget på försäljning avser Dyrtorp 1:2

(hela fastigheten) samt del av Dyrtorp 1:3

Totalt fyra stycken skiften.

Kartor över Dyrtorp 1:2 och Dyrtorp 1:3





Dyrtorp 1:2 och del av Dyrtorp 1:3

Skogsskiftena fördelat på areal

Dyrtorp 1:2	Areal (ha)
Skifte 1	1,756
Skifte 2	2,208
Totalt	3,964

Dyrtorp 1:3	
Skifte 2	3,524
Skifte 3	2,148
Totalt	5,672

Skogsskiftenas sammanlagda areal angivet i hektar: 9,636

Värderingen av fastigheterna

Värderingen för de båda fastigheterna har utförts av en opartisk värderare.

Värderaren är auktoriserad värderare enligt Samhällsbyggarna

Värderingen för respektive fastighet

- Dyrtorp 1:4 med de ovan presenterade skiften bedöms till marknadsvärde om:

625 000 kr

Skifte	Typ	Areal	Kr/kvm	Värde
4	Råmark	26 500	15	397 500
4+8	Exploateringsmark	6 000	33	200 000
7	Marginell kvartersmark	200	40	8 000
4+5+6+7+9	Allmän Plats, väg, natur mm	18 060	1	18 060
		50 760	12	**623 560**

Dyrtorp 1:2 och del av Dyrtorp 1:3

För värderingen av skogsbestånden har marknadsvärdet bedömts till 141 000 kr/ha.

Vilket för de aktuella områdena blir:

141 000 x 9,636 = 1 358 676

Bedömt marknadsvärde 1 360 000 kr

Frågor?

Tf. Mark- och exploateringschef

Per Wahlén

per.wahlen@fargelanda.se

0528-567105

Handläggare Plan- och Byggenheten/ Mark- och exploatering

Sebastian Svensson

sebastian.svensson@fargelanda.se

0528-567165

KSAU § 104 **Dnr KS 2020/48**

Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun, revidering

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna revideringen av ”Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun”.

Ärendebeskrivning

Syftet med riktlinjerna är att klargöra ansvarsnivåerna och ramarna för folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun. Riktlinjerna ska användas som stöd vid folkhälsoarbetet och förtydliga berördas ansvar.

Enligt avtalet med norra hälso- och sjukvårdsnämnden om gemensamma folkhälsoinsatser ska ett dokument som tydliggör de medverkandes ansvar i folkhälsorådet finnas. Detta ska revideras i samband med en ny avtalsperiod. Den nya avtalsperioden började 1 januari 2020, därav denna revidering.

Beslutsunderlag

Kommunchefens stabs tjänsteskrivelse daterad 27 januari 2020.
Förslag till Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun.
Folkhälsorådets beslut 1 april 2020 § 26.

Folkhälsostrategen informerar.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

2020-01-27

Kommunchefens stab
Folkhälsostrateg
Lillan Fahlstedt
0528-567126
lillan.fahlstedt@fargelanda.se

Kommunstyrelsen

Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun

Folkhälsorådets beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna revideringen av ”Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun”.

Ärendebeskrivning:

Syftet med riktlinjerna är att klargöra ansvarsnivåerna och ramarna för folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun. Riktlinjerna ska användas som stöd vid folkhälsoarbetet och förtydliga berördas ansvar.

Enligt avtalet med norra hälso- och sjukvårdsnämnden om gemensamma folkhälsoinsatser ska ett dokument som tydliggör de medverkandes ansvar i folkhälsorådet finnas. Detta ska revideras i samband med en ny avtalsperiod. Den nya avtalsperioden började 2020-01-01, därav denna revidering.

Per Wahlén
Tf. Kommunchef

Lillan Fahlstedt
Folkhälsostrateg

Beslutet skickas till:
Folkhälsorådet

FÄRGELANDA KOMMUN

Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun

UTKAST

Dnr: KS 2020/48

Beslutad i kommunstyrelsen 2020-XX-XX § XX
Den senaste versionen finns tillgänglig på Färgelandas webbplats www.fargelanda.se

Syftet med dessa riktlinjer är att klargöra ansvarsnivåerna och ramarna för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun. Riktlinjerna skall användas som stöd vid arbetet och förtydliga berördas ansvar.

Utgångspunkter för folkhälsorådet

Folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun utgår ifrån ett avtal mellan Färgelanda kommun och Västra Götalands regions norra hälso- och sjukvårdsnämnd. Avtalet avser samverkan och samfinansiering av en folkhälsostrateg och folkhälsoinsatser i Färgelanda kommun.

Avsikten med avtalet är att underlätta det tvärsektoriella samarbetet för att få ett bättre resursutnyttjande och större genomslagskraft i folkhälsoarbetet. Folkhälsoarbetet ska innehålla långsiktiga, målinriktade och organiserade hälsofrämjande och preventiva insatser riktade till befolkningsgrupper eller hela samhället. Insatserna skall utgå från prioriterade insatsområden som i sin tur utgår från lokala behov. De områden som folkhälsorådet arbetar med ska bland annat ha stöd i kommunens mål- och resursplan, norra hälso- och sjukvårdsnämndens mål- och inriktningsdokument och Sveriges nationella målområden för folkhälsan.

Enligt avtalet ska det finnas en aktuell arbetsordning, i Färgelanda kallat ”Riktlinjer för folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun”. Denna ska ses över i samband med ny avtalsperiod.

Deltagare i folkhälsorådet

I folkhälsorådet ingår:

- Tre förtroendevalda från kommunstyrelsen. En av dessa utses som folkhälsorådets ordförande.
- Två förtroendevalda från norra hälso- och sjukvårdsnämnden. En av dessa utses som folkhälsorådets vice ordförande.
- Kommunchef och sektorchefer.
- Representant från Närhälsan.
- Folkhälsostrateg.

Folkhälsorådet har möjlighet att bjuda in andra aktörer som är aktuella för folkhälsoarbetet i kommunen att delta på rådets sammanträden.

Förtroendevalda från kommunen har ersättare, om en ledamot är förhindrad att närvara vid ett sammanträde skall hen kalla ersättare samt meddela ordförande och folkhälsostrategen om detta.

Folkhälsorådets presidium

Folkhälsorådets presidium består av ordförande, vice ordförande och folkhälsostrateg. Presidiet ska sammanträda senast 7 dagar innan folkhälsorådets sammanträde. Presidiet kan ges mandat av folkhälsorådet att fatta beslut i vissa frågor.

UTKAST

Ansvarsnivåer och rollfördelning

Kommunstyrelsen
Folkhälsorådet lyder organisatoriskt under kommunstyrelsen och kommunstyrelsen ansvarar för det övergripande folkhälsoarbetet. Kommunens förtroendevalda i folkhälsorådet utses av kommunstyrelsen.

Folkhälsorådet
Folkhälsorådet har en ledande samordnande funktion för folkhälsofrågor och är initiativtagare, förslagsställare och rådgivare till kommunstyrelsen.

Folkhälsorådet ska arbeta för att folkhälsofrågor ska integreras i kommunens politiska och strategiska arbete, till exempel i kommunens mål och resursplan. Rådet ska arbeta för att ett folkhälsoperspektiv läggs på övergripande styrande dokument som till exempel kommunens mål- och resursplan och bokslut.

Folkhälsorådet sammanträder fyra alternativt fem gånger per år. Mötesplan fastställs vid årets sista sammanträde för nästkommande år.

Förtroendevalda i folkhälsorådet
Ordförande ansvarar för dagordningen och kallelser. Kallelsen ska skickas senast 7 dagar innan sammanträdet.

De förtroendevalda ansvarar att informera om folkhälsorådets arbete till respektive nämnd eller styrelse. De ansvarar även för att lyfta, medvetengöra andra samt diskutera ur ett folkhälsoperspektiv i politiska ärenden där det är lämpligt.

Sektorchefer
Samtliga aktörer i folkhälsorådet ansvarar för att integrera folkhälsoperspektiv i sin respektive verksamhet och synkronisera det med aktuella mål.

Sektorcheferna ansvarar för att initiera och informera om folkhälsorådets prioriterade insatsområden inom respektive sektors ledningsgrupp. De har det övergripande ansvaret för folkhälsoarbetet inom respektive sektor.

Folkhälsostrategen
Folkhälsostrategen lyder direkt under kommunchefen och är rådgivande tjänsteperson till förtroendevalda och kommunens verksamheter inom folkhälsoarbetet.

UTKAST

Folkhälsostrategen är folkhälsorådets sekreterare. Folkhälsostrategen handlägger ärenden till folkhälsorådet, tar emot ansökningar om projektmedel och skriver tjänsteutlåtande som stöd till beslut för de förtroendevalda. Folkhälsostrategen ska vara behjälplig vid frågor om ansökningar till folkhälsorådet.

Folkhälsostrategen ansvarar för att ta fram förslag på prioriterade insatsområden, ekonomisk redovisning samt under året följa upp de insatser som blivit beviljade medel. Vidare ansvarar folkhälsostrategen för att årligen sammanställa en uppföljning av folkhälsoavtalet. Uppföljningen ska lämnas till norra hälso- och sjukvårdsstyrelsen och kommunstyrelsen.

Ekonomi

Folkhälsorådets ekonomi regleras i samarbetsavtalet mellan norra hälso- och sjukvårdsnämnden och Färgelanda kommun. Parterna svarar gemensamt för finansiering av folkhälsoarbetet, det vill säga lön- och omkostnader för folkhälsostrateg samt folkhälsoinsatser. Fördelningsprincipen är hälften vardera för norra hälso- och sjukvårdsnämnden och kommunen.

Sammanträdesarvoden och eventuella övriga ersättningar till ledamöterna i folkhälsorådets ersätts av respektive verksamhet. När folkhälsorådet beslutar att ledamöter skall delta i kurser, konferenser, seminarier etc. så bekostar folkhälsorådet eventuella anmälnings- och deltagaravgifter.

Folkhälsorådet beviljar medel till projekt och insatser med tidigt förebyggande eller hälsofrämjande karaktär. Beslut om vilka insatser som får medel tas av de förtroendevalda i folkhälsorådet.

Ansökan om projektmedel till folkhälsorådet skall beredas inom respektive sektor eller nämnd och skrivas under av sektorchefen, det är en fördel om en insats sker genom samverkan mellan flera verksamheter, nämnder och/eller sektorer. Ansökan till folkhälsorådet skall ske via aktuell ansökningsblankett. För projekt och insatser som löper över flera år skall medel i första hand beviljas från respektive års budget. Folkhälsorådet beviljar inte medel retroaktivt, medel till det som anses som ordinarie verksamhet eller vad som faller inom ramen för kommunens bidragsnormer för föreningar.

Folkhälsorådet ska besluta om kommande års budget senast 1/12.

UTKAST

Fr § 26 **Dnr KS 2020/48**
Riktlinjer för folkhälsoarbetet

Folkhälsorådets beslutsförslag
Kommunstyrelsen beslutar att godkänna revideringen av "Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun".

Ärendebeskrivning
Syftet med riktlinjerna är att klargöra ansvarsnivåerna och ramarna för folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun. Riktlinjerna ska användas som stöd vid folkhälsoarbetet och förtydliga berördas ansvar.

Enligt avtalet med norra hälso- och sjukvårdsnämnden om gemensamma folkhälsoinsatser ska ett dokument som tydliggör de medverkandes ansvar i folkhälsorådet finnas. Detta ska revideras i samband med en ny avtalsperiod. Den nya avtalsperioden började 2020-01-01, därav denna revidering.

Beslutsunderlag
Riktlinjer för folkhälsoarbetet
Folkhälsostrategens tjänsteskrivelse daterad 2020-01-27
Folkhälsostrategen informerar

KSAU § 106 **Dnr KS 2020/25**
Redovisning av obesvarade motioner maj 2020

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunfullmäktige beslutat att lägga redovisningen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Enligt kommunfullmäktiges arbetsordning ska obesvarade motioner redovisas två gånger om året, vår och höst. Kommunfullmäktige kan i samband med detta avskriva motioner från vidare handläggning.

Motioner som ännu inte besvarats (4 maj 2020)

Dnr KS 2019/133
Motion om upprustning av scenen på torget samt inköp av marknadsbord [Kerstin Fredriksson (S)]
Anmäld i KF 2019-04-10

Dnr KS 2019/178
Motion gällande fritidsgårdar [Inger Bäcker (V)]
Anmäld i KF 2019-06-19

Dnr KS 2019/212
Motion om att påverka Trafikverket att upprätta rastplatser i Färgelanda kommun [Kerstin Fredriksson (S)]
Anmäld i KF 2019-09-11

Beslutsunderlag

Kanslienhetens tjänsteskrivelse daterad 4 maj 2020.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

Kanslienheten
Nämndsekreterare
Barbro Isaksson
0528-567145
0766-35 29 65
barbro.isaksson@fargelanda.se

Kommunstyrelsen

Redovisning av obesvarade motioner maj 2020

Beslutsförslag

Kommunfullmäktige beslutat att lägga redovisningen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Enligt kommunfullmäktiges arbetsordning ska obesvarade motioner redovisas två gånger om året, vår och höst. Kommunfullmäktige kan i samband med detta avskriva motioner från vidare handläggning.

Motioner som ännu inte besvarats (4 maj 2020)

Dnr KS 2019/133
Motion om upprustning av scenen på torget samt inköp av marknadsbord [Kerstin Fredriksson (S)]
Anmäld i KF 2019-04-10

Dnr KS 2019/178
Motion gällande fritidsgårdar [Inger Bäcker (V)]
Anmäld i KF 2019-06-19

Dnr KS 2019/212
Motion om att påverka Trafikverket att upprätta rastplatser i Färgelanda kommun [Kerstin Fredriksson (S)]
Anmäld i KF 2019-09-11

Per Wahlén
Tillförordnad kommunchef

KSAU § 108 Dnr KS 2020/104
Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030 (RS 2018-05444), fortsatt handläggning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att partierna inkommer med eventuella inspel till yttrande senast 1 augusti och i övrigt notera informationen till protokollet.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att arbetsutskottet beslutar föreslå kommunstyrelsen besluta att partierna inkommer med eventuella inspel till yttrande senast 1 augusti och i övrigt notera informationen till protokollet.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt yrkandet.

Ärendebeskrivning

Den regionala utvecklingsstrategin är en övergripande strategi för det gemensamma regionala utvecklingsarbetet i Västra Götaland. Det förslag på strategi som kommunen fått på remiss ska, från och med 2021, ersätta den befintliga regionala utvecklingsstrategin Västra Götaland 2020. Strategin innehåller mål och prioriteringar fram till 2030.

Förslaget har arbetats fram i bred dialog under 2019 med representanter för kommuner, kommunalförbund, näringsliv, det civila samhället, myndigheter, akademi med flera. Inspelen från dialogerna har varit ett viktigt underlag för remissutgåvan, tillsammans med kunskapsunderlag om tillståndet i och utvecklingen av Västra Götaland samt lärdomar från nuvarande strategi.

Remissperioden sträcker sig till 30 september och arbetsutskottet diskuterar fortsatt handläggning av remissen.

Beslutsunderlag

Följebrev samt remiss Regional utvecklingsstrategi – Västra Götalandsregionen 2021-2030, daterad 6 april 2020.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

2020-04-06

Diarienummer RS 2018–05444

Remiss – Regional utvecklingsstrategi Västra Götaland 2021–2030

Den regionala utvecklingsstrategin är en övergripande strategi för det gemensamma regionala utvecklingsarbetet i Västra Götaland. Det förslag på strategi som går ut på remiss ska, från och med 2021, ersätta den befintliga regionala utvecklingsstrategin Västra Götaland 2020. Strategin innehåller mål och prioriteringar fram till 2030.

Förslaget har arbetats fram i bred dialog under 2019 med representanter för kommuner, kommunalförbund, näringsliv, det civila samhället, myndigheter, akademi med flera. Inspelen från dialogerna har varit ett viktigt underlag för remissutgåvan, tillsammans med kunskapsunderlag[1] om tillståndet i och utvecklingen av Västra Götaland samt lärdomar från nuvarande strategi.

Mer information om hur förslaget på regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030 tagits fram, finns på www.vgregion.se/samtalvg2030

Vi är medvetna om att utvecklingen av covid-19 påverkar era verksamheter och har därför förlängt remissperioden till **30 september**. Vi hoppas att ni har möjlighet att svara på remissen.

Så svarar ni

Västra Götalandsregionen önskar svar på remissen senast den 30 september 2020. Svaret skickas in i wordformat (döpt med er organisations namn) till regionstyrelsen@vgregion.se. Ange diarienummer RS 2018–0544 och organisationens namn i ämnesraden. Ange även kontaktperson för ert remissvar.

Svaret ska utgå från strategins huvudrubriker och vara så kortfattat och konkret som möjligt. Ta upp både det som ni ser som styrkor i strategin och det ni tycker behöver ändras. Motivera kortfattat. Vi önskar att ni beaktar följande i era svar:

- Vad är er samlade uppfattning om strategiförslaget och dess relevans?
- Vad tycker ni om målet *Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart samhälle*?

[1] Regionrapporten *”Vår bästa tid är nu”* 2018 och uppföljaren *”Var det bättre förr?”* 2020.

- Fångar urvalet av långsiktiga prioriteringar de utmaningar som är viktigast för gemensamma insatser framåt?
- Fångar de tvärsektoriella kraftsamlingarna de viktigaste områdena för gemensamma insatser för de kommande fyra åren?
- Hur ser ni på de vägledande principerna och hur de kan bidra till strategins genomförande?
- Samarbete mellan aktörer är nödvändigt för ett framgångsrikt genomförande av strategin. Hur tycker ni att strategin ska genomföras? Hur kan er organisation bidra?

Så behandlas synpunkterna

Västra Götalandsregionen sammanställer och behandlar de inkomna synpunkterna efter att remissperioden är slut. Vi presenterar en samlad bild av remissvaren på www.vgregion.se/rus-remiss. Under hösten 2020 tar vi fram en uppdaterad version av strategin som behandlas i beredningen för hållbar utveckling (BHU)[2] och regionstyrelsen. Beslut om strategin tas på regionfullmäktige våren 2021.

Synpunkter i remissvaren kommer även tas till vara i Västra Götalandsregionens programskrivning av nya EU-program inom sammanhållningspolitiken för perioden 2021–2027 och i arbetet med att ta fram en strategi för innovation/smart specialisering.

Remisshandlingar

- Missiv med frågor och sändlista (det här brevet)
- Remissversion Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030
- Bilaga 1. Förutsättningar för hållbar regional utveckling i Västra Götaland
- Bilaga 2. Strategisk inriktning för uppföljning och utvärdering av den regionala utvecklingsstrategin
- Bilaga 3. Så tog vi fram strategin – utgångspunkter, process och vägval

Ovanstående handlingar finns tillgängliga på www.vgregion.se/rus-remiss.

[2] Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är en gemensam beredning mellan Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden i Västra Götaland.

Presentation av förslaget

I slutet av april/början av maj kommer vi att arrangera ett digitalt möte för att presentera förslaget och ge möjlighet att ställa frågor. Datum och anmälningslänk kommer att läggas upp på www.vgregion.se/rus-remiss.

Ett presentationsmaterial om förslaget på regional utvecklingsstrategi, finns tillgängligt för alla som vill använda det, på www.vgregion.se/rus-remiss.

Frågor

Har du frågor är du välkommen att kontakta Maria Jakobsson, 0707-23 23 87, maria.v.jakobsson@vgregion.se.

Vi ser fram emot att ta del av era remissvar!

Ann-Sofi Lodin
Regiondirektör

Helena L Nilsson
Regionutvecklingsdirektör

Sändlista

Västra Götalands 49 kommuner
Boråsregionens kommunalförbund[1]
Business Region Göteborg[1]
Fyrbodals kommunalförbund[1]
Göteborgsregionens kommunalförbund[1]
Skaraborgs kommunalförbund[1]

Almi Företagspartner Väst AB
Arbetsförmedlingen
Balthazar Science Center
Boverket
Chalmers
Coompanion Fyrbodal[2]
Coompanion Göteborg[2]
Coompanion Sjuhärad[2]
Coompanion Skaraborg[2]
CSR Västsverige
Dalenium Science Center
Drivhuset[3]
Energimyndigheten
EDCS
ESF-rådet
Företagarna Västra Götaland
Göteborgs universitet
Göteborgsregionen social ekonomi
Havs- och vattenmyndigheten
Hela Sverige ska leva Göteborg
Hela Sverige ska leva Fyrbodal
Hela Sverige ska leva Sjuhärad
Hela Sverige ska leva Skaraborg
Hushållningssällskapet Västra Götaland
Högskolan Borås
Högskolan Skövde
Högskolan Väst
Innovatum
Johanneberg Science Park
Jordbruksverket
Jämställdhetsmyndigheten
Kungsbacka kommun
Lindholmen Science Park
LO-distriktet i Västsverige
LRF Västra Götaland
Länsstyrelsen i Västra Götaland
Molekylverkstan Science Center
Navet Science Center
Oslo kommune
Region Halland
Region Jönköping
Region Skåne
Region Stockholm
Region Värmland
Region Örebro
RF SISU Västra Götaland
Riksantikvarieämbetet
RISE
Sahlgrenska Science Park
Samordningsförbunden i Väster
Samrådet för nationella minoriteter
Samrådet för funktionshinder
Samrådet för hbtq
Samrådet för mänskliga rättigheter
Samrådet för barnrätt
Science Park Borås
Science Park Skövde
Skogsstyrelsen
Skoopi Göteborgsregionen
SLU i Skara
Social ekonomi Fyrbodal
Social ekonomi Sjuhärad
Sociala Ekonomins Nätverk i Skaraborg
Svenskt näringsliv Västra Götaland
Sveriges kommuner och regioner (SKR)
Svinesundskommittén
TCO
Tillväxtverket
Trafikverket
Ung företagsamhet[4]
Unionen
Universeum science center
Vinnova
Vision Västra Götalandsregionen
Viken fylkeskommune
Västra Götalands bildningsförbund
Västsvenska handelskammaren
YH myndigheten

[1] Kommunalförbunden ombeds att svara med utgångspunkt i det delregionala perspektivet.

[2] Vi önskar samberett svar från Coompanion

[3] Vi önskar samberett svar från Drivhusen

[4] Vi önskar ett samberett svar från Ung företagsamhet

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030

REMISSVERSION

Innehåll

Strategins mål: Västra Götaland är ett föredöme för omställning 6

Förutsättningarna i Västra Götaland är goda 7

Samhällsutmaningar som drivkraft 7

Ett samlat och strategiskt regionalt utvecklingsarbete 8

Fyra långsiktiga prioriteringar 9

Bygga kompetens – för bättre kompetensförsörjning och livslångt lärande 10

Stärka innovationskraften – för ett konkurrenskraftigt näringsliv i framkant 12

Knyta samman Västra Götaland – för hållbar och förbättrad tillgänglighet 14

Öka inkluderingen – för tillit och sammanhållning 16

Fyra tvärsektoriella kraftsamlingar 18

Fullföljda studier 19

Digitalisering 19

Elektrifiering 20

Cirkulära affärsmodeller 20

Fem vägledande principer 22

Vi tar tillvara olika platsers förutsättningar och möjligheter 22

Vi ökar invånarnas delaktighet och inflytande 22

Vi experimenterar för att lära, skala upp och implementera 23

Vi talar med gemensam röst 23

Vi är modiga och förändringsorienterade ledare 23

Genomförande – från vad till hur 24

Dialog och samverkan 25

Kunskap och lärande 26

Verktyg och resurser 26

3

Tillsammans för en hållbar utveckling

Alla som bor och verkar i Västra Götaland ska kunna leva ett gott liv. Nyckeln till Västra Götalands långsiktiga attraktivitet och konkurrenskraft är vår gemensamma förmåga att vara innovativa och ställa om till ett hållbart samhälle.

Den regionala utvecklingsstrategin ska bidra till Västra Götalands utveckling. Den beskriver mål och prioriteringar för områden där takten i omställningen behöver öka fram till 2030. Den fokuserar på områden som utvecklas genom samarbete mellan organisationer och sektorer samt samverkan mellan lokal, regional, nationell och internationell nivå. För att ställa om till ett hållbart Västra Götaland behöver vi möta ett antal samhällsutmaningar parallellt. Ingen kan lösa dessa utmaningar på egen hand, men tillsammans kan vi bidra till ett hållbart samhälle.

Aktörer som bidrar till genomförandet av strategin är näringslivet och dess organisationer, länets 49 kommuner och fyra kommunalförbund, akademi och forskningsinstitut, civilsamhället, Västra Götalandsregionen samt länsstyrelsen och andra statliga myndigheter. Vi har olika ansvar, resurser och kunskaper, och strategin är plattformen för vår samverkan och för ett kraftfullt genomförande.

Så här läser du den regionala utvecklingsstrategin

Strategin består av ett mål, fyra långsiktiga prioriteringar, fyra tvärsektoriella kraftsamlingar och fem vägledande principer:

- **Strategins mål pekar ut riktningen fram till 2030** och handlar om behovet av att ställa om Västra Götaland till ett hållbart samhälle. Målet konkretiserar vad en sådan omställning innebär ur ett ekonomiskt, ett ekologiskt och ett socialt perspektiv.
- **De långsiktiga prioriteringarna** gäller fram till 2030 och beskriver de fyra viktigaste områdena för gemensamma insatser för att klara omställningen till ett hållbart samhälle.
- **De tvärsektoriella kraftsamlingarna** gäller fyra år i taget och revideras en gång per mandatperiod. Syftet med kraftsamlingarna är att förstärka arbetet med de långsiktiga prioriteringarna genom riktade resurser och samverkan.
- **De fem vägledande principerna** ska vägleda oss när vi genomför strategin genom att dels inspirera och utmana i den dialog och samverkan som sker, dels utveckla våra arbetssätt.



Figuren beskriver den regionala utvecklingsstrategins beståndsdelar och hur de förhåller sig till varandra. Strategin har ett mål, fyra långsiktiga prioriteringar och fyra tvärsektoriella kraftsamlingar. Den innehåller också fem vägledande principer för genomförandet.

Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart samhälle.

Strategins mål: Västra Götaland är ett föredöme för omställning

Nyckeln till ett långsiktigt konkurrenskraftigt och attraktivt Västra Götaland, är vår gemensamma förmåga till innovativ omställning inom en rad områden. Strategins mål pekar ut riktningen för Västra Götalands utveckling till 2030 och det formuleras enligt följande: Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart samhälle.

Med ett hållbart samhälle menar vi att Västra Götaland är robust och sammanhållet, jämlikt och öppet samt fossiloberoende och cirkulärt.



Robust och sammanhållet

I det robusta Västra Götaland kan samhället möta både kända och oförutsedda utmaningar och vända dessa till möjligheter. Näringslivet har hög konkurrenskraft och en internationell erkänd förmåga att hantera tekniska utvecklingssprång, kompetensförsörjning och ekonomiska förändringar. Det finns en god beredskap att möta effekterna av ett förändrat klimat och andra omvälvande händelser. Ett sammanhållet Västra Götaland kännetecknas av hållbar och förbättrad tillgänglighet och ett välfärdssystem med en god demokratisk förankring som gör att invånarna känner sig trygga. Varje människas potential blir sedd och förverkligad.

Jämlikt och öppet

I det jämlika och öppna Västra Götaland deltar varje människa i samhället på jämställda och jämlika villkor. Samhället är inkluderande och transparent, och invånarna känner sig delaktiga. Olika platsers förutsättningar tas tillvara och det finns ett samspel och utbyte mellan platser. Det öppna Västra Götaland är integrerat med omvärlden och har ett rikt utbyte nationellt och internationellt. Genom goda relationer och samarbete med våra grannregioner bidrar vi till en hållbar utveckling både lokalt och globalt.

Fossiloberoende och cirkulärt

I det fossiloberoende och cirkulära Västra Götaland är den privata och offentliga sektorn föregångare som inspirerar och påverkar både det nationella och det internationella miljö- och klimatarbetet. Fossila bränslen och material ersätts med resurseffektiva och biobaserade produkter och tjänster. I ett fossiloberoende och cirkulärt Västra Götaland kan och vill invånarna göra hållbara val och bidra med kreativa lösningar som begränsar miljö- och klimatpåverkan.

Förutsättningarna i Västra Götaland är goda

Västra Götaland har 1,7 miljoner invånare och består av 49 kommuner. Länet är stort till ytan och består av landsbygd, små och stora tätorter och städer. Västra Götaland har stora naturresurser med vatten, skogar och jordbruksmark, där det rika natur- och kulturlivet, den långa kuststräckan och de många sjöarna bidrar till attraktionskraft i länets alla delar.

Västra Götalands fyra regionala kärnor är Göteborg, Borås, Skövde och Trollhättan-Vänersborg-Uddevalla som samtliga är betydelsefulla utifrån läge, storlek och funktion. Samtidigt samspelar länets alla platser i ett ömsesidigt utbyte med omgivningen, utifrån sina olika förutsättningar och möjligheter.

Västra Götaland är en öppen och internationellt konkurrensutsatt ekonomi som ofta påverkas tidigt av konjunktursvängningar i omvärlden. Sedan finanskrisen 2008 har sysselsättningen vuxit kraftigt, med en koncentration till urbana områden. Tack vare globalt verksamma företag, lärosäten, starka forskningsmiljöer samt välutvecklade strukturer för entreprenörskap och innovation är Västra Götaland ledande inom kunskap, forskning och utveckling. Västsverige är en av de regioner i världen som satsar mest på investeringar i forskning och utveckling i förhållande till ekonomins storlek.

Tillverknings- och tjänsteföretag inom fordon, life science och kemi är internationellt konkurrenskraftiga, där kvalificerade företags- och IT-tjänster, byggverksamhet och besöksnäring är de delar av ekonomin som växer snabbast. Andra starka och unika branscher som har stor betydelse i Västra Götaland är livsmedel, textil och mode, handel, möbler, film, dataspel, logistik, maritima verksamheter, flyg och rymd. (Läs mer om Västra Götalands förutsättningar i bilaga 1.)

Samhällsutmaningar som drivkraft

Västra Götaland har ett bra utgångsläge men vi behöver samtidigt möta ett antal regionala och globala samhällsutmaningar. Klimatfrågan och att begränsa den globala uppvärmningen är den mest omfattande utmaningen. Stora system ska ställas om. Komplexiteten i flera av samhällsutmaningarna gör att innovativa lösningar behöver arbetas fram gemensamt och tvärsektoriellt utifrån Västra Götalands förutsättningar och styrkor. Näringslivet är viktigt för att bidra till utvecklingen av hållbara produkter och tjänster som är globalt konkurrenskraftiga.

Strategin tar sin utgångspunkt i följande samhällsutmaningar:

- Effekterna av klimatförändringarna blir allt mer allvarliga och den biologiska mångfalden är hotad. Det ställer krav på att minska klimatpåverkande utsläpp inom bland annat transportsektorn.
- Industrin är starkt internationellt beroende och den globala konkurrensen ökar. Utvecklingen inom digitalisering, automatisering och artificiell intelligens innebär behov av nya kompetenser.
- Det finns en brist på arbetskraft inom privat och offentlig sektor, som riskerar att förvärras som följd av åldrande befolkning. Samtidigt saknar många arbete.
- Invånarnas tillgång till arbete och samhällsservice skiljer sig allt mer åt beroende på var i länet de bor.
- De socioekonomiska klyftorna och boendesegregationen ökar. Många invånare känner sig inte delaktiga i samhället.
- Många barn och unga lämnar grundskolan och gymnasiet utan godkända betyg. En större andel yngre än äldre är inte nöjda med livet och alltför många lider av psykisk ohälsa.

Ett samlat och strategiskt regionalt utvecklingsarbete

Med utgångspunkt i Västra Götalands förutsättningar och samhällsutmaningar ska vi bygga ett hållbart samhälle där vi ligger i framkant.

De kommande årens arbete behöver fokusera på ett begränsat antal områden för att utveckla nya arbetsmetoder som leder till konkreta och varaktiga förändringar. Strategin pekar därför ut fyra långsiktiga prioriteringar där förändringstakten behöver öka. Samtidigt behöver det breda regionala utvecklingsarbetet fortsätta.

Det regionala utvecklingsarbetet i Västra Götaland är omfattande, strategiskt och långsiktigt. Det omfattar utveckling inom kultur och upplevelser, föreningsliv, kompetensförsörjning, näringslivsutveckling, forskning och innovation, miljö och klimat och internationella samarbeten. Det omfattar även samhällsplanering av infrastruktur, bredband, kollektivtrafik och platsers utveckling samt arbete med folkhälsa, jämställdhet och mänskliga rättigheter.

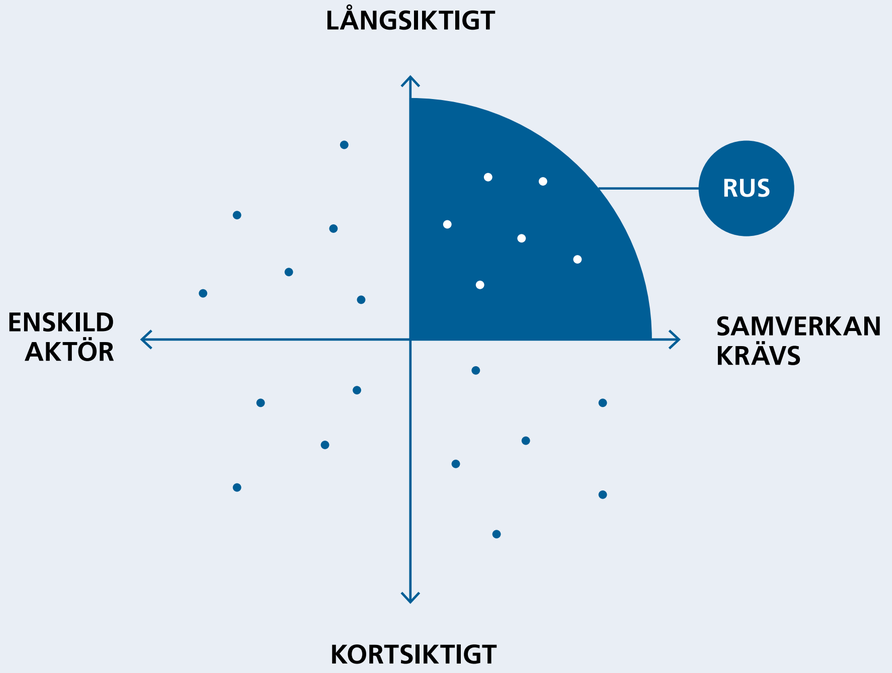
Mångfalden av människor och etablerade samarbetsmiljöer ger oss resurser och förutsättningar att bygga stabila strukturer och omsätta kunskap i hållbara lösningar. Det regionala utvecklingsarbete som kännetecknar Västra Götaland är en styrka för att åstadkomma en innovativ omställning till ett hållbart samhälle.

Fyra långsiktiga prioriteringar

Strategin pekar ut fyra långsiktiga prioriteringar fram till 2030:

- **Bygga kompetens**
  – för bättre kompetensförsörjning och livslångt lärande
- **Stärka innovationskraften**
  – för ett konkurrenskraftigt näringsliv i framkant
- **Knyta samman Västra Götaland**
  – för hållbar och förbättrad tillgänglighet
- **Öka inkluderingen**
  – för tillit och sammanhållning

Prioriteringarna beskriver de fyra viktigaste områdena där vi behöver samverka och göra gemensamma insatser för att klara av att ställa om Västra Götaland till ett hållbart samhälle. Det är områden där förändringstakten måste accelerera eller där den gemensamma beredskapen för att klara ett antal banbrytande förändringar behöver stärkas.



Strategin prioriterar områden som är långsiktigt strategiskt viktiga för Västra Götalands utveckling och där det behövs samverkan och gemensamma insatser för att klara av att ställa om till ett hållbart samhälle.

Bygga kompetens – för bättre kompetensförsörjning och livslångt lärande

Att bygga kompetens handlar om att tillgången till kunskap och kompetens är avgörande för att samhället ska utvecklas. Utbildning och arbete är grunden för att människor och företag ska växa, men omställningen kräver också att vi lär och agerar utifrån ny forskning. När behoven av kompetens snabbt förändras blir möjligheterna till livslångt lärande allt viktigare.

Det finns flera utmaningar i att möta framtidens arbetsmarknad. För att Västra Götaland ska bli fossiloberoende och cirkulärt krävs nya kompetenser. Den pågående digitaliseringen och automatiseringen förändrar behovet och fördelningen av arbetsuppgifter. Utbildning, kompetensförsörjning och det livslånga lärandet behöver prioriteras. Vi behöver arbeta systematiskt med kompetensväxling utifrån arbetsmarknadens behov.

Matchningen mellan utbud och efterfrågan på kompetens underlättas av en större arbetsmarknad och genom samarbeten mellan utbildningsanordnare, arbetsförmedlingen, arbetsgivare och branschföreträdare. Arbeten med högre utbildningskrav har under en längre tid koncentrerats till urbana områden och många nyckelkompetenser finns i dag på en global arbetsmarknad. För att klara konkurrensen om kompetenser och arbetskraft måste Västra Götaland vara en attraktiv plats att bo och verka på. Genom att vidga arbetsmarknaden över region- och landsgränser ökar möjligheten att hantera och klara omställningen.

När vissa yrken förändras eller försvinner och andra uppstår behövs nya sätt att arbeta med livslångt lärande och bildning. Det gäller exempelvis fortbildning, kompetensutveckling, validering och strategisk kompetensförsörjning. Här behövs bredd och spets inom universitet och högskolor samt utbildning vid folkhögskolor och bildning vid studieförbund och föreningar. De gymnasiala och eftergymnasiala utbildningarna behöver snabbare anpassa och utveckla sätt att möta de förändringar vi står inför. Arbetsmarknaden behöver bli mer jämställd. Det behövs ett aktivt arbete för att minska könsstereotypa utbildnings- och yrkesval och anpassa utbildningarna så att de blir attraktiva för fler invånare.

Flera olika insatser krävs för bättre matchning och därmed ökad sysselsättning. Det handlar om vidareutbildning och kompletteringsutbildning för personer vars utbildningsbakgrund och kompetens inte möter kraven på arbetsmarknaden. Det handlar också om att validera kunskap och kompetens, särskilt bland nyanlända invånare. Samtidigt behöver både det offentliga och det privata arbetslivet bli bättre på att ta tillvara mångfalden av arbetskraft.

Såväl den privata som den offentliga sektorn bromsas av arbetskraftsbrist. Det kan leda till att företag flyttar sin verksamhet ut ur landet och att den offentliga sektorn inte klarar sina uppdrag. Enskilda företag har behov av både kvalificerad arbetskraft och att utbilda befintlig personal. I dag saknas bland annat lärare och specialistsjuksköterskor, läkare, vård- och omsorgspersonal, ingenjörer, programmerare, rörmokare, kockar och lantbrukare. Efterfrågan på kompetens inom flera stora yrkesgrupper förväntas dessutom stiga snabbare än utbudet, samtidigt som många går i pension och andelen personer i arbetsför ålder minskar.

Exempel på långsiktigt viktiga insatser för att bygga kompetens

- Kompetensomställning för att möta teknikskiften och arbetsmarknadens förändrade behov
- Förbättra matchningen på arbetsmarknaden
- Ta tillvara och utveckla hela arbetskraftens kompetens och underlätta utsatta gruppers etablering på arbetsmarknaden

Stärka innovationskraften – för ett konkurrenskraftigt näringsliv i framkant

Att stärka innovationskraften handlar om att utveckla idéer med potential att skynda på omställningen och skapa värde i privat och offentlig sektor. Det omfattar insatser för ett ökat entreprenörskap och nyföretagande, att stimulera de mindre företagens innovationskraft, satsningar på internationellt starka kluster och utvecklade test- och demonstrationsplattformar.

Västra Götaland har lång erfarenhet av nära samarbete mellan forskningsintensiv industri, akademi, forskningsinstitut och offentlig sektor. Det gör oss attraktiva som internationell samarbetspart och som plats för etableringar och investeringar. Genom att tydligt rikta offentliga satsningar mot hållbarhet bidrar vi till globala mål samtidigt som Västra Götaland vinner konkurrensfördelar.

Samverkan och kunskapsöverföring blir allt viktigare när traditionella branscher vävs samman på nya sätt. De mindre företagens innovationsförmåga och snabba rörlighet bidrar till ökad förändringstakt samt till nya produkter och tjänster på marknaden. Genom fortsatta satsningar på forsknings- och innovationsmiljöer kan små och stora företag mötas och skapa större värden i samverkan med akademi, offentlig sektor och andra organisationer. Tillgången till nätverk är viktig för tillväxt i nya företag och för att de ska stanna i Västra Götaland.

I Västra Götaland finns fyra särskilt kunskapsintensiva områden där näringslivet har hög internationell konkurrenskraft och tillväxtpotential:

- **Hållbar industri** rymmer bland annat produktion, nya material, digitalisering och cirkulära affärsmodeller.
- **Hälsa och life science** inbegriper utveckling av läkemedel, medicinteknik, välfärdsteknik och innovationer inom hälso- och sjukvård, med fokus på precisionshälsa och digitalisering.
- **Bioekonomi** omfattar de blå och gröna näringarna med resurser kopplade till vatten, skog och jord, till exempel livsmedel och grön kemi.
- **Framtidens mobilitet** samlar styrkan i fordon- och flygindustri och inkluderar persontransporter samt logistik, inklusive elektrifiering och ökad tillgång till nya typer av tjänster.

Vi behöver hela det dynamiska systemet – alltifrån stora kunskaps- och exportintensiva företag, underleverantörer och tjänsteföretag till bredden av innovativa små och medelstora företag. De entreprenöriella inslagen i skola, högre utbildning och forskning är viktiga delar för att långsiktigt stärka företagsamhet och kapacitet för förnyelse.

Den växande besöksnäringen och de kreativa näringarna är viktiga för en hållbar utveckling i hela länet och för att Västra Götaland ska behålla sin attraktionskraft. Förutsättningarna för att dessa näringar bidrar till mer hållbara konsumtionsmönster, till exempel genom att erbjuda upplevelser lokalt, är goda. Samtidigt behöver besöksnäringens aktörer inom såväl privat som offentlig sektor agera gemensamt för att öka andelen hållbara jobb och minska näringens miljö- och klimatpåverkan.

Test och demonstration av innovationer i både pilotform och verklig miljö är ett sätt att hantera olika perspektiv, komplexitet och risker. Det förenklar möjligheten att skala upp, minskar tiden till praktisk användning och kan forma en tidig hemmamarknad för globalt framväxande lösningar.

Nya innovationer måste dock integrera teknik och affärsmodeller med etik, lagar och regler. Offentlig sektor behöver efterfråga och driva på olika satsningar inom innovation. Här kan offentlig-privat samverkan driva på omställningen genom att attrahera kompetenser och kapital för utveckling och produktion. Även sociala innovationer är viktiga i ett hållbart samhälle. Alla sektorer behöver bidra till nya lösningar som gör att människor mår bra och känner sig trygga och delaktiga i vardagen.

Innovationskraften ökar när mångfald och jämställdhet betraktas som konkurrensfördelar och när invånarnas delaktighet och kreativitet tas tillvara. Ett aktivt deltagande i europeiska samarbeten kan synliggöra och sprida våra exempel internationellt och ge oss inspiration och kunskap vidare i arbetet.

Exempel på långsiktigt viktiga insatser för att stärka innovationskraften

- Utveckla och nyttiggöra idéer med potential att öka takten i omställningen.
- Stimulera entreprenörskap och hållbar tillväxt i små och medelstora företag.
- Utveckla insatser inom hållbar industri, hälsa och life science, hållbar mobilitet och bioekonomi.

Strategi för innovation och smart specialisering
Att identifiera och prioritera områden med potential för internationell konkurrenskraft och hållbar utveckling, så kallad smart specialisering, har en central roll i EU:s regionalpolitik. Alla europeiska regioner ska ha en strategi för smart specialisering för att ta del av strukturfondsprogrammens medel. Med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin tar Västra Götalandsregionen fram en separat strategi för smart specialisering för de kommande åren.

Knyta samman Västra Götaland – för hållbar och förbättrad tillgänglighet

Att knyta samman Västra Götaland handlar om att öka närheten mellan olika delar i länet men också med grannregioner, övriga Sverige och andra länder. Vi vill göra det möjligt för människor och företag att nå varandra och att ha ett utbyte med omvärlden. Samhällsplanering är en viktig del av framtidens lösningar. Den fysiska och digitala infrastrukturen behöver utvecklas tillsammans med bebyggelse-planering och tjänsteutveckling.

Ett öppet, sammanhållet och fossiloberoende Västra Götaland är ett transporteffektivt samhälle där nödvändiga transporter samordnas och koordineras, möjligheterna att pendla till utbildning och arbete förbättras och tillgången till service och kultur utvecklas. Vår geografiska struktur med flera kärnor bidrar till en robust utveckling i hela länet. Vi verkar dessutom i en global omvärld, där inte minst samverkan inom EU är viktig för att lösa klimatutmaningarna. Förutsättningarna för en stark mega-region ökar genom att vi utvecklar infrastrukturen med grannregioner, till exempel i stråket Oslo till Hamburg.

Järnvägen fortsätter att vara grunden i ett hållbart transportsystem för både gods- och personresor, men det krävs stora investeringar för att öka järnvägsnätets kapacitet och flytta över transporter från väg till järnväg. Det sätter fokus på vår gemensamma förmåga att hitta nya finansieringslösningar, liksom att länets kommuner och Västra Götalandsregionen fortsatt står enade när det gäller att prioritera investeringar i infrastruktur. Skandinaviens största hamn ligger i Göteborg och sjöfarten är avgörande för svensk export, import och konkurrenskraft. Västra Götaland är därmed Sveriges transport- och logistikcentrum och har stora möjligheter att utveckla, demonstrera och sprida hållbara lösningar för transport och logistik.

Den regionala samhällsplaneringen behöver vidareutvecklas och samordnas för att bättre hantera långsiktiga utmaningar inom exempelvis transporter, bebyggelse-planering, energiförsörjning och klimatanpassning. Lokalisering av verksamheter, bostäder och service kan bidra till mer jämlika villkor för invånarna och minska klimatpåverkan. Förutsättningarna för att resa hållbart är beroende av invånarnas geografiska tillgänglighet till olika platser. Lösningarna måste därför anpassas till geografiska skillnader och olika behov hos invånare och företag. Med riktade investeringar och information om hållbara resmöjligheter kan det hållbara resandet öka. Det finns en stor potential i att öka gång- och cykelresorna för de kortare vardagsresorna. Den fysiska planeringen och gestaltad livsmiljö ska utvecklas i samverkan. Människans behov ska vara utgångspunkt för hur livsmiljöer utformas.

För att åstadkomma en hållbar stads- och landsbygdsutveckling behöver vi fortsätta att utveckla metoder för lokal platsutveckling. Det möjliggör att ta tillvara olika platsers specifika förutsättningar för en hållbar lokal ekonomisk tillväxt. Platsutveckling handlar om att företag, kommun och föreningsliv ska samverka. En utgångspunkt är kulturarvet och den historia som utgör platsens identitet. En samverkan runt platsen gör det möjligt att hitta synergier mellan politikområden och underlättar utveckling inom bland annat offentlig och kommersiell service.

Digitaliseringen kan stimulera ökad resurseffektivitet och utveckling av smarta tekniklösningar, tjänster och affärsmodeller. System för citylogistik med eldrivna och självkörande fordon behöver utvecklas, liksom effektiva noder för byte mellan transportslag i hela länet. Mobilitetstjänster för personresor i olika former är i en tidig utvecklingsfas. Det krävs satsningar både för tjänsteutveckling och för att ändra användarnas beteendemönster.

Utbyggnaden av bredband behöver fortsätta för att invånare och företag i hela Västra Götaland ska kunna bidra till och ta del av utvecklingen. Bredband och mobiltäckning är en förutsättning för digitalisering av många tjänster. Det gör det möjligt att arbeta på distans, vilket gör att vissa resor kan undvikas. Det i sin tur är bra ur miljö- och klimatperspektiv.

Exempel på långsiktigt viktiga insatser för att knyta samman Västra Götaland

- Samverkan inom regional fysisk planering
- Utveckla transportinfrastrukturen och öka andelen hållbart resande
- Fortsatt utbyggnad av bredband i hela länet
- Ökad samverkan nationellt och internationellt

Öka inkluderingen – för tillit och sammanhållning

Att öka inkluderingen handlar om att förbättra förutsättningarna för invånare som står långt ifrån arbetsmarknaden att försörja och utbilda sig. Det handlar också om att öka människors tillit till varandra, till samhället och till demokratin.

Potentialen hos varje människa behöver tas tillvara för att vi ska kunna skapa ett jämlikt och sammanhållet Västra Götaland. Arbetet bör vägledas av människors villkor, rättigheter och behov och utgå från invånarnas olika förutsättningar till inflytande och delaktighet. Tilliten mellan människor och till samhället i stort är grunden för en fungerande demokrati.

De socioekonomiska klyftorna och boendesegregationen måste minska. Det krävs även åtgärder för att säkerställa att inga invånare känner sig utestängda från möjligheten att delta i samhällslivet på samma villkor som andra. Det är också nödvändigt med insatser för att alla ska ta del av den digitala utvecklingen – inte minst handlar det om att stärka invånarnas medie- och informationskunnighet.

Förutsättningarna att delta i samhällslivet varierar beroende på var man bor samt på ursprung, utbildning, ålder, kön, fysiska och psykiska funktionsnedsättningar och en rad andra faktorer. Personer med låg utbildningsnivå har till exempel generellt sett sämre hälsa än högutbildade, och utrikes födda har en längre väg in på arbetsmarknaden än inrikes födda.

Tillsammans behöver vi förbättra möjligheterna för fler människor att arbeta och ha en egen försörjning. Det kräver större fokus på bland annat utbildning, språkkunskaper och validering. Dessutom stärks invånarnas livskvalitet och möjlighet till arbete med tillgången till sociala nätverk och mötesplatser. Kultur- och föreningslivet bidrar till möten mellan människor, ökar tilliten och känslan av samhörighet i samhället och är en brygga mellan människor och myndigheter.

Minskade hälsoklyftor och bättre möjligheter till utbildning för barn, unga och vuxna är viktiga beståndsdelar i ett robust och öppet Västra Götaland. Tidiga insatser för att ge barn och unga goda förutsättningar att klara grundskolan och gymnasiet betyder mycket för deras välmående och möjlighet till framtida försörjning och god hälsa.

Det ska vara enkelt att delta i omställningen till ett hållbart Västra Götaland utifrån givna förutsättningar, såväl i landsbygd som i tätorten och på platserna däremellan. Boendet och den offentliga miljön har stor betydelse för att motverka utanförskap och segregation. Tillgång till bostäder är en välfärdsfråga och det är även en förutsättning för regional utveckling. Det är viktigt att skapa attraktiva och stimulerande livsmiljöer, både för dem som lever och verkar där och för besökare. Tillgången till kommunikationer behöver möta invånarnas behov, samtidigt som klimatpåverkan måste minska.

Exempel på långsiktigt viktiga insatser för att öka inkluderingen

- Ge fler möjlighet till utbildning och egen försörjning
- Skapa förutsättningar för större samhörighet och tillit mellan människor och till samhället
- Stärka barn och ungas möjligheter till en bra start i livet

Fyra tvärsektoriella kraftsamlingar

Strategin innehåller även tvärsektoriella kraftsamlingar. De fyra som gäller de första fyra åren är:

- **Fullföljda studier**
- **Digitalisering**
- **Elektrifiering**
- **Cirkulära affärsmodeller**

Kraftsamlingarna ses över och revideras vid behov en gång per mandatperiod. Kraftsamlingarna ska stärka arbetet inom de fyra långsiktiga prioriteringarna. En kraftsamling innebär att extra fokus läggs på stärkt samverkan och samordnat utvecklingsarbete inom området och att extra resurser riktas dit under perioden.

Fullföljda studier

Barn och unga ska ha de bästa förutsättningarna för en bra start i livet. En kraftsamling för fullföljda studier ger stora och långsiktiga vinster för såväl individen som samhället. För att komma framåt i arbetet krävs att parter med olika ansvarsområden, resurser och perspektiv samarbetar för att nå resultat.

Skolan är en viktig plats för barn och ungas utveckling, men ansträngningarna för att fler ska gå ut skolan med godkända betyg har hittills inte varit tillräckliga. Andelen barn och unga som går vidare från grund- och gymnasieskolan med fullständiga betyg måste öka kraftigt.

Förutsättningarna att klara skolan påverkas av bland annat föräldrarnas utbildningsnivå, inkomst och bakgrund. Stödet kan därför behöva anpassas utifrån livssituationen för respektive barn. Stödet behöver också ta hänsyn till flickor och pojkars olika förutsättningar. Det krävs även insatser för att förbättra barns och ungas psykiska hälsa, eftersom den psykiska hälsan har stor påverkan på möjligheterna att lyckas i skolan.

Insatserna bör fokusera på de tidiga levnadsårens betydelse för skolresultat, fysisk och psykisk hälsa samt framtida deltagande i arbetslivet. Genom tidigt stöd till familjer för att främja språkutveckling, läsning och rörelseglädje kan vi skapa bättre förutsättningar för barnen i skolan.

Skolan behöver bli bättre på att utjämna skillnader genom stöd till elever med sämre förutsättningar. Barnhälsovård, elevhälsa och sjukvård behöver samarbeta för en god och jämlik hälsa och för att främja barnens fysiska och psykiska välmående. Unga vuxna som inte fullföljt grundskolan och gymnasiet behöver få ytterligare en chans till utbildning, via exempelvis folkhögskola eller vuxenutbildning.

FN:s barnkonvention ska omsättas från teori till praktik. Det handlar bland annat om att systematiskt göra barn delaktiga i frågor som berör och engagerar dem, och om att barn ska känna till sina rättigheter. Det handlar också om att barnets bästa ska beaktas i alla frågor som rör dem och barn ska få möjlighet att utvecklas utifrån sina förutsättningar.

Digitalisering

Digitaliseringen genomsyrar både privat och offentlig sektor. Rätt använd kan digitaliseringen bidra till att öka företagens konkurrenskraft, effektivisera offentliga verksamheter och bidra till lösningar för ett fossiloberoende samhälle. Viktiga utvecklingsområden finns bland annat inom automation i tillverkningsindustrin och välfärdsteknik i omsorg och hälso- och sjukvård.

Teknikutvecklingen bär på en stor innovationspotential. Samtidigt saknas tillräcklig digital kompetens och möjligheter att utveckla, testa och demonstrera nya lösningar. För att nyttja möjligheterna krävs att privat och offentlig sektor drar åt samma håll. Utbildning, fortbildning och kompetensväxling måste samspela för att möta förändringarna i industrin, där vissa yrken i dag fasas bort medan andra kommer till. Digitaliseringen ger till exempel ett ökat behov av kompetens inom programmering.

Den offentliga sektorns möjligheter att effektivisera och utveckla sin service genom digitalisering är stor. Ett exempel är arbetet med vårdinformationsmiljöer inom hälso- och sjukvården. Digitaliseringen kan även skapa bättre förutsättningar för invånarna att få tillgång till information, få inflytande i och vara delaktiga i samhällsutvecklingen. Det är samtidigt viktigt att bryta det digitala utanförskapet och ge alla jämlika förutsättningar att delta.

Den snabba utvecklingen av artificiell intelligens (AI) förväntas göra ett betydande avtryck på en mängd olika områden, men AI kräver samtidigt stora mängder data med hög kvalitet. Tillgången på öppna data, digital information som fritt kan användas, bidrar till digital utveckling och innovation. Samtidigt ökar behovet av att ta hänsyn till bedömningar av risk, etik och sårbarhet, bland annat kopplat till personlig integritet.

Elektrifiering

Elektrifieringen av industrin och transportsektorn är en viktig del i arbetet för att minska klimatpåverkan. Den är samtidigt en av vår tids största industriella omställningar. För att omställningen ska lyckas krävs tillgång till rätt kompetens i alla led, både inom nya och befintliga kompetensområden.

Elektrifiering handlar om att utveckla hållbara lösningar inom flera olika samhällssektorer. Den nya tekniken behöver internationellt konkurrenskraftiga miljöer och labb för forskning, test och demonstration. Innovationsupphandling är ett verktyg för att produkter och tjänster ska kunna utvecklas och tillverkas. Offentlig-privat samverkan och finansiering är en framgångsfaktor för sådana satsningar. Hemmamarknaden fungerar som en språngbräda för näringslivet att öka exporten till andra länder.

I fysisk planering på kommunal och regional nivå behöver hänsyn tas till behov och förutsättningar för elproduktion och eldistribution. Produktionen av icke fossil energi är inte tillräcklig för att klara det framtida behovet vid en omfattande elektrifiering. Vi behöver planera för att lokalisera ny inhemsk förnybar elproduktion och lagring. Elnätens distributionskapacitet behöver också byggas ut för att möta den stigande lokala efterfrågan på eleffekt. För att elektrifiera transportsystemet behöver vi prioritera att bygga ut laddinfrastruktur. Samhället behöver planera för och säkerställa en elförsörjning som möter behov och förväntningar på leveranssäkerhet och fossiloberoende.

Cirkulära affärsmodeller

Produkter och tjänster som baseras på förnybar energi och råvaror från jord, skog och vatten är nyckeln till att bryta beroendet av olja och andra fossila resurser. Samtidigt måste metaller och material som inte kan ersättas med biobaserade råvaror cirkuleras tillbaka in i produktionen.

För att skapa en biobaserad och cirkulär ekonomi krävs en resurseffektiv utvinning och produktion som inte äventyrar den biologiska mångfalden trots att uttaget av biomassa ökar. Det krävs också nya affärsmodeller som fokuserar på lönsamhet och långsiktig ekonomisk hållbarhet. Genom att näringslivet satsar på klimatanpassade produkter, bränslen, material och produktionsprocesser och testar dessa i nya affärsmodeller, öppnas många möjligheter för andra samhällssektorer att både haka på och driva processen vidare.

Nya biobaserade innovationer behöver utvecklas och testas i stor skala, vilket ställer krav på strategiska satsningar samt på en gemensam och effektiv planering. Värdekedjor och materialflöden måste vara transparenta för att möjliggöra dels att graden av återanvändning är hög i flera led, dels att skadliga ämnen undviks. Samtidigt behöver vi stimulera en ökad efterfrågan på biobaserade och cirkulära produkter och tjänster. Där kan offentlig sektor vara en föregångare genom att ställa krav, upphandla och bidra till att skapa miljöer för att utveckla, testa och demonstrera nya affärsmodeller.

Genom användardriven affärsutveckling, exempelvis tjänstedesign, underlättar och stimulerar vi en hållbar konsumtion och livsstil. Här finns ett stort engagemang från det civila samhället att delta i förändringen. Det civila samhället, kulturlivet och folkbildningen kan inspirera och öka invånarnas förmåga att ställa om till en hållbar livsstil, bland annat genom att öka intresset för återbruk, delning och klimatsmarta designlösningar.

Så bidrar strategin till genomförandet av Agenda 2030

I arbetet med Sveriges implementering av Agenda 2030 och FN:s 17 globala hållbarhetsmål läggs stor vikt vid den lokala och regionala nivåns betydelse. Vårt samlade regionala utvecklingsarbete bidrar till samtliga 17 globala hållbarhetsmål.

Den regionala utvecklingsstrategin bidrar till en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. Till höger visas en preliminär bedömning av vilka Agenda 2030-mål som har starkast koppling till mål och prioriteringar i strategin. En fördjupad hållbarhetsbedömning kommer att göras parallellt med remissbehandlingen av förslaget till strategi, för att tydliggöra hur dess genomförande och uppföljning ska bidra till att uppfylla Agenda 2030-målen. Resultatet av hållbarhetsbedömningen kommer vara ett underlag tillsammans med inkomna remissvar inför beslutet om den slutliga strategin.

När strategin följs upp och utvärderas kommer Västra Götalandsregionen bland annat att använda indikatorer som bygger på nyckeltal för kommuners och regioners genomförande av Agenda 2030. Agenda 2030 poängterar att samverkan, delaktighet och transparens är förutsättningar för ett framgångsrikt genomförande och för det övergripande målet att ingen ska lämnas utanför. På samma sätt kräver den regionala utvecklingsstrategin kontinuerlig dialog, delaktighet och ett gemensamt ansvar, där samverkan och partnerskap över sektorer och mellan aktörer är en förutsättning. I strategin föreslås fem vägledande principer som ett sätt att integrera Agenda 2030 i genomförandet av strategin. De speglar bland annat värdet av att öka invånarnas delaktighet och inflytande över samhällsutvecklingen samt av att ta tillvara olika platsers förutsättningar och möjligheter för att klara omställningen till ett hållbart samhälle.



Fem vägledande principer

Strategin pekar ut fem principer som ska vägleda oss i vår dialog och samverkan för genomförande av strategin:

- **Vi tar tillvara olika platsers förutsättningar och möjligheter**
- **Vi ökar invånarnas delaktighet och inflytande**
- **Vi experimenterar för att lära, skala upp och implementera**
- **Vi talar med gemensam röst**
- **Vi är modiga och förändringsorienterade ledare**

Principerna ska hjälpa oss att ta tillvara möjligheterna i hela Västra Götaland genom att de inspirerar och utmanar oss i nya arbetssätt. De ska hjälpa oss att vidga perspektiven, öka delaktigheten, uppmuntra oss att gå före och våga prova det outforskade. De vägledande principerna är även ett sätt att integrera Agenda 2030 i genomförandet.

Vi tar tillvara olika platsers förutsättningar och möjligheter

Västra Götaland är ett stort län med en stor variation av möjligheter och utmaningar, kopplade till olika platsers förutsättningar. Denna variation ska tas tillvara, vilket förutsätter att vi synliggör olika behov av utveckling. Vi behöver ha en funktionell samverkan över territoriella gränser och politikområden som utgår från de frågor som ska hanteras. Det kan innebära att invanda och administrativa gränser behöver utmanas. Kulturlivet som förenande kraft bidrar till att brygga över gränser. Genom samverkan mellan orter som har olika styrkor och funktioner kan utveckling ske både lokalt och i Västra Götaland som helhet.

Vi ökar invånarnas delaktighet och inflytande

För att förändringsarbetet ska bli långsiktigt hållbart behöver invånarna ha möjlighet att vara delaktiga, ha inflytande och kunna bidra till samhällsutvecklingen. Rätten till delaktighet gäller även barn och unga, som ska få möjlighet att delta efter sina egna förutsättningar i frågor som berör dem. Att vara inkluderade främjar människors hälsa och stärker demokratin. Ett sätt att öka människors delaktighet och synliggöra olika perspektiv är interkulturell dialog. Vi verkar tillsammans för att så många som möjligt ska få möjlighet att delta i genomförandet av strategin och göra sina röster hörda. Först då kan vårt arbete bidra till Agenda 2030:s övergripande mål att ingen ska lämnas utanför.

Vi experimenterar för att lära, skala upp och implementera

Genom att experimentera och skapa test- och demonstrationsplattformar möjliggör vi lärande och innovationskraft för hållbar utveckling. Genom nya arbetssätt, metoder och samverkansformer skyndar vi på utvecklingen inom områden där förändringstakten behöver öka. Behovet av att fatta goda och snabba beslut under allt större osäkerhet ökar även behovet av att prova olika sätt att hantera beslutsprocesser under kontrollerade former.

Att ta risken att misslyckas är en del i lärandet. Samtidigt ska vi ta tillvara det som redan fungerar bra. Då mobiliserar vi för att förverkliga och sprida hållbara lösningar och skala upp insatser som bidrar till att öka omställningstakten.

Vi talar med gemensam röst

När vi talar med gemensam röst lyssnar omvärlden. Det finns en lång tradition av att offentlig sektor, näringsliv, akademi och det civila samhället agerar tillsammans i Västra Götaland, med grannregioner och i andra internationella samarbeten. Gemensamma ståndpunkter kräver dialog, tillit och förtroende. Därför är det viktigt att de aktörer som bidrar till samhällsutvecklingen i Västra Götaland enkelt kan mobilisera och enas i att gemensamt påverka och utveckla strategiska frågor nationellt och internationellt. Här är nätverk och samverkansarenor viktiga delar. Genom att tala gemensamt synliggör vi att Västra Götaland är en motor för Sveriges utveckling.

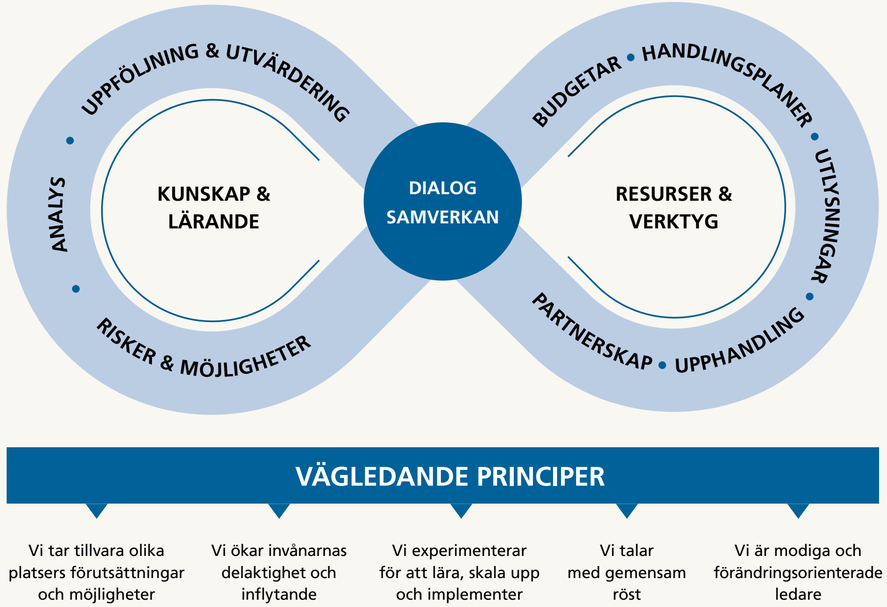
Vi är modiga och förändringsorienterade ledare

Stora förändringar kräver mod. För att öka takten i omställningen krävs gemensamt ledarskap, delat ansvar och strategisk samverkan. Vi behöver vara modiga, kreativa och förändringsorienterade och utveckla arbetssätt som hjälper oss i svåra prioriteringar. Vi behöver synliggöra, diskutera och hantera synergier och målkonflikter. Samsyn, fokus och uthållighet är nycklar för långsiktiga resultat, men det behövs också tillit och mod att ifrågasätta det invanda och beredskap för att hantera det oväntade.

Genomförande – från vad till hur

Parallellt med att förslaget på strategi är på remiss fortsätter dialogen och planeringen av hur strategin ska genomföras utifrån de konkretiseringar, resurser och verktyg som behövs. Det kan till exempel handla om understrategier, budgetar och andra finansieringsformer, mötesplatser, partnerskap, påverkansarbete och gemensam kommunikationsstrategi. Här önskas inspel från remissinstanserna i hur ni kan bidra till strategins genomförande.

För att genomföra strategin behövs dialog och samverkan, kunskap och lärande samt resurser och verktyg. För att prioriteringarna i strategin ska få genomslagskraft behöver personella och ekonomiska resurser avsättas i budgetar och i planer för genomförandet. Vi behöver konkretisera insatser i form av till exempel understrategier och överenskommelser.



Bilden illustrerar genomförandet i form av tecknet för evighet. I centrum finns vår kontinuerliga dialog och samverkan. Kunskap och lärande samspelar och växelverkar med de insatser som vi gör med hjälp av våra olika resurser och verktyg. De vägledande principerna i figurens bas vägleder oss i genomförandet.

Dialog och samverkan

Grunden för att strategin ska få genomslag är ett stort engagemang under hela genomförandet. Vi har alla olika mandat och resurser till vårt förfogande men ansvaret är delat. För att vi ska lyckas måste arbetet genomsyras av kontinuerlig dialog, delaktighet och gemensamma mötesplatser. Det krävs samverkan och partnerskap över och mellan sektorer, och det krävs samverkan som kopplar ihop styrningen på flera nivåer – kommunal, regional, nationell och EU.

Med stöd av de vägledande principerna och med utgångspunkt i de utvärderingar, uppföljningar och analysunderlag som tas fram kring strategin ökar möjligheterna till en gemensam rörelse framåt. Det är också genom dialog och samverkan som vi kan hantera de målkonflikter som kan uppstå om en positiv utveckling på ett område innebär en negativ på ett annat.

Befintliga dialog- och samverkanforum är en viktig grund i genomförandet, tillsammans med politiska samtal mellan regional och kommunal nivå. Västra Götalandsregionens årliga konferens Framtid Västra Götaland är en arena för kunskap, dialog och samverkan för genomförandet av strategin. Men vi behöver även skapa nya mötesplatser och samverkansformer.

Västra Götalandsregionen ansvarar för att samordna olika insatser för att genomföra strategin samt kontinuerligt utvärdera och följa upp arbetet med strategin.

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är ett politiskt samverkansorgan mellan Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden i frågor om hållbar utveckling. Styrning och prioriteringar inom den regionala utvecklingsstrategin bereds genom samrådsdiskussioner i BHU, inför beslut i regionfullmäktige.

Kunskap och lärande

Genomförandet av strategin ska utgå från aktuell kunskap om och analys av Västra Götalands utveckling samt länets utmaningar och styrkor i en föränderlig omvärld. Genom kontinuerlig risk- och omvärldsanalys bygger vi upp en gemensam beredskap och förmåga att hantera både kända och okända risker och möjligheter.

De gemensamma insatser som görs ska följas upp och utvärderas i förhållande till strategins mål och prioriteringar (se bilaga 2 – Strategisk inriktning för uppföljning och utvärdering av den regionala utvecklingsstrategin). Enligt förordningen (2017:583) ska strategin ses över minst en gång varje mandatperiod. I samband med översynen planeras en utvärdering som ligger till grund för beslut om eventuella justeringar i strategin.

Kunskapsunderlag och risk- och omvärldsanalys skapar, tillsammans med uppföljning och utvärdering, ett underlag för gemensamt lärande och behovsmotiverade prioriteringar i arbetet framåt.

Verktyg och resurser

Strategins genomförande behöver konkretiseras i form av till exempel understrategier, handlingsplaner och överenskommelser. Det krävs även att strategins prioriteringar avspeglas i fördelningen av resurser. Omfattningen på åtgärder och insatser behöver matcha utmaningarna, och det är därför nödvändigt att arbeta för ökade ekonomiska resurser, från nationell och internationell nivå till Västra Götaland. EU:s finansiella instrument återfinns bland annat i de program som styrs av EU:s sammanhållningspolitik, jordbrukspolitik och forskningspolitik.

Genom offentlig upphandling går det att rikta betydande resurser för att stödja omställningen. Innovationsupphandling är ett annat instrument för att utveckla nya produkter och tjänster. Exempel på verktyg och resurser för att genomföra strategin är våra olika personella och ekonomiska resurser, mål- och styrdokument, budgetar och verksamhetsplaner, överenskommelser, upphandling, utlysningar av projektmedel och idéburna offentliga partnerskap.

Så hänger det ihop

Den regionala utvecklingsstrategin är vår gemensamma strategi för den regionala utvecklingen i Västra Götalands län.

Strategin har sin grund i det uppdrag som Västra Götalandsregionen har från regering och riksdag att utarbeta och fastställa en regional utvecklingsstrategi för länet, samt samordna genomförandet och uppföljningen av strategin. Uppdraget finns i lagen om regionalt utvecklingsansvar (2010:630).

Den regionala utvecklingsstrategin ska vägleda kommuner, kommunalförbund, näringsliv, akademi och forskningsinstitut, det civila samhället samt länsstyrelse och andra statliga myndigheter i det gemensamma arbetet med regional utveckling. Strategin styr, tillsammans med regionfullmäktiges budget, Västra Götalandsregionens satsningar på regional utveckling.

Strategin tar sin utgångspunkt i Vision Västra Götaland – Det goda livet, där det goda livet förutsätter en hållbar utveckling i tre dimensioner – den ekonomiska, den sociala och den ekologiska. Dessa tre dimensioner är beroende av varandra och förstärker varandra.

Den regionala utvecklingsstrategin bidrar till det regionala genomförandet av internationella och nationella utvecklingsstrategier. På global nivå finns Agenda 2030 med 17 globala hållbarhetsmål. På europeisk nivå finns sammanhållningspolitiken och tillväxtstrategin Den gröna given med mål och åtgärder för klimatneutralitet fram till 2050. På nationell nivå finns Strategin för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2020, där en ny nationell strategi ska tas fram 2020.

Den regionala utvecklingsstrategin samspelar även med tre andra regionala måldokument som är antagna av regionfullmäktige. De ska tillsammans bidra till att uppfylla den gemensamma Vision Västra Götaland – Det goda livet. Dessa måldokument är strategi för hälso- och sjukvårdens omställning i Västra Götalandsregionen och det nationella uppdraget att ta fram regionalt trafikförsörjningsprogram och regional kulturplan.

Den regionala utvecklingsstrategin kommer att genomföras genom exempelvis den regionala klimatstrategin Klimat 2030, Regional transportinfrastrukturplan, den digitala agendan Smart region Västra Götaland samt den länsövergripande strategin för jämställdhetsintegrering Jämställt Västra Götaland 2019–2020.

Kulturstrategi Västra Götaland och regional kulturplan 2020–2023 innehåller ett antal områden som särskilt skapar synergier för hållbar utveckling och som bygger på tvärsektoriell samverkan. Dessa områden är gestaltad livsmiljö, medie- och informationskunnighet, folkbildning, kultur och hälsa, idrott, kulturella- och kreativa näringar och platsutveckling samt läsfrämjande. En fördjupad beskrivning och prioriteringar inom respektive område finns att läsa i kulturstrategin.

Trafikförsörjningsprogrammet är ett övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Goda möjligheter till studie- och arbetspendling, bostadsbyggande, infrastrukturutveckling samt lokalisering av verksamheter och service skapar tillsammans med kollektivtrafiken en grund för ett hållbart Västra Götaland. Kollektivtrafiken ska planeras både utifrån att minska transporternas påverkan på miljön och med hänsyn till dem som är beroende av en fungerande kollektivtrafik. Trafikförsörjningsprogram för år 2021–2025 är under framtagande.

Strategi för hälso- och sjukvårdens omställning i Västra Götalandsregionen berör flera områden som bidrar till hållbar regional utveckling och som bygger på tvärsektoriell samverkan. Det handlar bland annat om digitalisering, innovation, hälsa och life science, kompetensförsörjning och förebyggande folkhälsoarbete.

Mötesanteckningar från Ägarsamråd NÄRF

Datum och tid:	Tisdag den 17 mars 2020, kl. 9:00 – 10.30
Plats:	Mötet hölls via Skype/teams med anledning av Coronaläget.
Närvarande:	
Morgan E Andersson	Mellerud
Anna Granlund	Mellerud
Michael Melby	Mellerud
Bodil Bramfors	NÄRF
Hans Därnemyr	NÄRF
Monica Hansson	NÄRF/Trollhättan
Dan Jonasson	Trollhättan
Ulrika Strandroth Frid	Trollhättan
Paul Åkerlund	Trollhättan
Benny Augustsson	Vänersborg
Bo Carlsson	Vänersborg
Gunnar Lidell	Vänersborg
Thomas Sannemalm	Vänersborg
Tobias Bernhardsson	Färgelanda
Ulla Börjesson	Färgelanda
Kristina Olsson	Färgelanda

Dagordning

Tobias Bernhardsson öppnade mötet och hälsade alla välkomna. Upprop förrättades utifrån anmälningslista.

1. **Val av sekreterare för mötet**
   Kristina Olsson valdes som sekreterare för mötet.
2. **Val av justerare**
   Paul Åkerlund valdes som justerare.
3. **Förbundchefen informerar om aktuella frågor**
   - Covid-19 – En mängd beslut har fattats för att minimera risken att NÄRF:s personal kontamineras. Pandemiplan finns. Analysgrupp träffas regelbundet. Stopp för besök och utbildningar på brandstationen. Lunch äts på stationen. Semester beviljas ej fram tom sista maj. Samverkan och informationsmöten med kommuner och NU-sjukvården. Ansökt om att få använda skyddsmask 90.
   - Förstudie på gång kring hur ytterligare samverkan med Mitt Bohuslän (RMB) kan ske.

- Försöker ena kommunerna i Fyrbodal att samverka.
- Malin Husar är anställd som kommunikatör. Börjar tidigare pga. Corona-läget. Börjar idag som timanställd under mars.

4. **Bokslut och verksamhetsberättelse 2019**
   - Bodil Bramfors föredrog Årsredovisningen utifrån powerpointpresentation. Refererade även från revisionsberättelsen. Resultat: 3022 tkr. Bl.a. större avvikelser kommenterades.
   - Monica Hanson kommenterade 2019 som ett spännande och utvecklingsinriktat år. Samarbetet med RMB är positivt, bättre än väntat. Hon tackade även för gott samarbete och bra ägardialog.
5. **Budgetförutsättningar 2021**
   - Föreslagen uppräkning av medlemsbidraget grundar sig på diskussion avseende budgetförutsättningar i de ingående kommunerna vid beredningsmöte, 2020-02-12. Kristina Olsson informerade från beredningsmötet om att det råder olika ekonomiska situationer och att man hunnit olika långt i budgetprocesserna i de ingående kommunerna. Utifrån dessa förhållanden, utskickad konsekvensanalys och SKR:s PKV index, 2,8 %, fördes diskussioner. Beredningsmötet landade i en uppräkning av medlemsbidraget med 2,5 procent. Ägarsamrådet fortsatte dessa diskussioner. Ägarsamrådet rekommenderade slutligen direktionen att låta räkna upp medlemsbidraget med 2,4 %.
6. **Information om behov av förändring av Förbundsordning**
   - Hans Därnemyr informerade kring gjorda förändringsförslag. Ändringar gäller bland annat hänvisningar till nya rätta lagrum. Den stora nya delen handlar om punkt 16, Krisberedskap. Detta helt i linje med utskick som SKR gjort. Ägarsamrådet beslutade att skicka förslag på reviderad förbundsordning till kommunerna för ställningstagande.
7. **Övriga frågor**
   Önskemål framfördes om att tidigare inplanerat datum för nästa ägarsamråd skulle ändras. Nästa ägarsamråd beslutades i stället bli torsdag den 15 oktober kl. 13.30 på Brandstationen i Högsäter.

Tobias Bernhardsson tackade deltagarna och förklarade mötet avslutat.

Kristina Olsson
Sekreterare

Tobias Bernhardsson
Ordförande

Paul Åkerlund
Justerare

Färgelanda kommun

2020-03-18

Ungdomsråd

Plats och tid:, Centrumhuset konferensrum, onsdag den 18 mars 2020 klockan 15.40-16.50

Beslutande:
Tova Wikström, Ordförande
Mirabella Eliasson, sekreterare
Simon Björkman, instagramansvarig
Abdul Nishwati, ledamot

Övriga närvarande:
Lillan Fahlstedt, folkhälsostrateg
Jeanette Hansson, samordnare fritidsgården t.o.m. § 9

Godkändes på ungdomsrådets möte 2020-03-25

[redacted]

Lillan Fahlstedt

Färgelanda kommun

2020-03-18

Ungdomsråd

UR § 8
Protokoll från föregående möte

Protokoll från förra mötet godkänns.

Färgelanda kommun

2020-03-18

Ungdomsråd

UR § 9
Besök av samordnare fritidsgården

Ungdomsrådet har bjudit in samordnaren för fritidsgården till dagens möte för att diskutera lovaktiviteter.
Ungdomsrådet diskuterar möjliga aktiviteter för ungdomar i Färgelanda kommun under sommarlovet. Samordnaren för fritidsgården informerar att mycket är oklart just nu på grund av köpstopp i kommunen och att det ej är klart om Socialstyrelsen kommer ge medel för sommarlovsaktiviteter i år eller inte.

Ungdomsrådet bjuder in samordnaren för fritidsgården till ungdomsrådet möte den 22 april för fortsatt diskussion.

Färgelanda kommun

2020-03-18

Ungdomsråd

UR § 10
Rekrytering av ungdomar till ungdomsrådet

Flera av ungdomarna går i årskurs 9 och de är osäkra på om de kommer fortsätta i ungdomsrådet till hösten. De har lyft frågan hur nya ungdomar ska rekryteras till ungdomsrådet så att det finns kvar.

Folkhälsostrategen informerar om att hon bjudit in sig till elevrådet på Valboskolan 7-9 i maj för att informera om ungdomsrådets arbete. I början av höstterminen finns en plan att besöka klasserna under mentorstiden för att rekrytera fler ungdomar till ungdomsrådet.

Färgelanda kommun

2020-03-18

Ungdomsråd

UR § 11
Sveriges Ungdomsråds årsmöte

Ungdomsrådets beslut
Ungdomsrådet beslutar att inte skicka någon representant från Färgelanda ungdomsråd till årsmötet för Sveriges ungdomsråd.

Ärendebeskrivning
Sveriges ungdomsråd har skickat ut en inbjudan till deras årsmöte den 27-29 mars i Stockholm. På årsmötet väljs förtroendevalda till Sveriges ungdomsråd och riktningen för organisationen sätts.

Färgelanda kommun

2020-03-25

Ungdomsråd

Plats och tid: Kommunhuset, Beredskap, onsdag den 25 mars 2020 klockan 15.30-16.15

Beslutande:
Eric Karlsson, Ordförande
Mirabella Eliasson, sekreterare
Simon Björkman, instagramansvarig
Noah Clemens, ledamot

Övriga närvarande:
Lillan Fahlstedt, folkhälsostrateg

Godkändes på ungdomsrådets möte 2020-04-22

[redacted]

Lillan Fahlstedt

UR § 12
Protokoll från föregående möte

Protokoll från förra mötet godkänns.

UR § 13
Sommarlovsaktiviteter
Ungdomsrådet diskuterar förslag på sommarlovsaktiviteter. Detta ska tas upp på nästa möte där samordnaren för fritidsgården deltar.

Förslag på sommarlovsfest datum fredag 12/6

Kanske att man har två olika fester för yngre och äldre då man endast har artist på de äldres fest, då de yngre kanske inte uppskattar det lika mycket.

Ifall köpstoppet upphävs så vill vi gärna hjälpa fritidsgården med pengar till en resa till Skara sommarland alternativt Liseberg till ca 25 personer.

Sportturnering ex brännbollsturnering eller fotbollsturnering.

UR § 14

Datum med de förtroendevalda

Ungdomsrådet föreslår antingen 6/5 eller 20/5 som datum för möte med de förtroendevalda i kommunen. Ungdomsrådet ber folkhälsostrategen kolla detta med de förtroendevalda.

Färgelanda kommun

2020-04-22

Ungdomsråd

Plats och tid: Kommunhuset, Beredskap, onsdag den 22 april 2020 klockan 15.30-16.15

Beslutande:
Tova Wikström, ordförande
Eric Karlsson, vice ordförande
Mirabella Eliasson, sekreterare
Noah Clemens, ledamot
Abdul Nishwati, ledamot

Övriga närvarande:
Lillan Fahlstedt, folkhälsostrateg

Godkändes på ungdomsrådets möte 2020-05-20

[redacted]

Lillan Fahlstedt

UR § 15
Protokoll från föregående möte

Protokoll från förra mötet godkänns.

UR § 16
Sommarlovsaktiviteter

Ungdomsrådet skulle idag ha fått besök av samordnaren för fritidsgården för att diskutera sommarlovsaktiviteter men hon har förhinder. Ungdomsrådet sammanställer en lista utifrån aktiviteterna man pratade om på förra mötet och ber folkhälsostrategen lämna det till samordnaren.

Ungdomsrådet diskuterar hur corona påverkar möjligheten att anordna sommarlovsfest och aktiviteter under sommarlovet. Några av de förslag som ungdomsrådet diskuterade på förra mötet kanske ej går att genomföra. Ungdomsrådet pratar också om hur köpstoppet i kommunen påverkar möjligheten att använda budgeten till sommarlovsaktiviteter.

Färgelanda kommun

2020-05-20

Ungdomsråd

Plats och tid: Kommunhuset, Mellanrummet, onsdag den 20 maj 2020 klockan 15.30–16.00

Beslutande:
Tova Wikström, ordförande
Eric Karlsson, vice ordförande
Mirabella Eliasson, sekreterare
Simon Björkman, instagramansvarig
Noah Clemens, ledamot
Abdul Nishwati, ledamot

Övriga närvarande:
Lillan Fahlstedt, folkhälsostrateg

Godkändes av Tova Wikström 2020-05-20

[redacted]

Lillan Fahlstedt

Färgelanda kommun

2020-05-20

Ungdomsråd

UR § 17
Protokoll från föregående möte

Protokoll från förra mötet godkänns.

Färgelanda kommun

2020-05-20

Ungdomsråd

UR § 18
Avslutning

Ungdomsrådet har sitt sista möte för terminen.

Folkhälsorådet

Plats och tid: Beredskap, Färgelanda kommunhus, onsdag 1 april klockan 10.00-11.35

Beslutande:
Robert Yngve (KD), norra hälso- och sjukvårdsnämnden, ordförande
Kenneth Carlsson (L), Färgelanda kommun, deltar via telefon
Birgitta Mehamedi Örn (C), Färgelanda kommun
Urban Henriksson (S), Färgelanda kommun

Övriga närvarande:
Lillan Fahlstedt, folkhälsostrateg
Anna Gunnervik, barn- och utbildningschef
Johan Lundh, socialchef
Edgardo Varas, vårdcentralchef Närhälsan Färgelanda

Eventuella jäv anges i respektive paragraf

Utses att justera: Urban Henriksson (S) Paragrafer 21-31

Underskrifter

Ordförande: [redacted]
Robert Yngve (KD)

Justerare: [redacted]
Urban Henriksson (S)

Sekreterare: [redacted]
Lillan Fahlstedt

Fr § 21 Mötets öppnande

Kenneth Carlsson (L) öppnar mötet. Då han deltar via telefon på dagens möte går Robert Yngve (KD) in som ordförande för dagens möte.

Fr § 22
Val av protokolljusterare

Urban Henriksson (S) väljs till protokolljusterare.

Fr § 23
Genomgång och godkännande av dagordningen

Ordförande går igenom dagordningen, efter ärende "Riktlinjer för folkhälsoarbetet" läggs det in ett informationsärende från den pågående insatsen "Välkommen på middag".

Fr § 24
Genomgång av protokoll från föregående möte

Ordförande går igenom protokollet från föregående möte.

Fr § 25
Diskussion om deltagare på folkhälsorådet

Folkhälsorådets beslut
Folkhälsorådet beslutar att ge folkhälsostrategen i uppdrag att ta fram ett förslag gällande deltagare på folkhälsorådet till nästa möte.

Ärendebeskrivning
På folkhälsorådets möte 2020-01-20 § 15 beslutade folkhälsorådet att ge folkhälsostrategen i uppdrag att se över hur andra folkhälsoråd arbetar med deltagande från externa parter. Folkhälsostrategen har tagit fram en skriftlig beskrivning över hur de andra folkhälsoråden i närområdet är organiserade.

Fr § 26 **Dnr KS 2020/48**
Riktlinjer för folkhälsoarbetet

Folkhälsorådets beslutsförslag
Kommunstyrelsen beslutar att godkänna revideringen av "Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun".

Ärendebeskrivning
Syftet med riktlinjerna är att klargöra ansvarsnivåerna och ramarna för folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun. Riktlinjerna ska användas som stöd vid folkhälsoarbetet och förtydliga berördas ansvar.

Enligt avtalet med norra hälso- och sjukvårdsnämnden om gemensamma folkhälsoinsatser ska ett dokument som tydliggör de medverkandes ansvar i folkhälsorådet finnas. Detta ska revideras i samband med en ny avtalsperiod. Den nya avtalsperioden började 2020-01-01, därav denna revidering.

Beslutsunderlag
Riktlinjer för folkhälsoarbetet
Folkhälsostrategens tjänsteskrivelse daterad 2020-01-27
Folkhälsostrategen informerar

Fr § 27 **Dnr KS 2019/324**

Information från Välkommen på middag

Folkhälsorådets beslut

Folkhälsorådet beslutar att inför nästa folkhälsoråd ska deltagare i folkhälsorådet presentera förslag på hur medlen kan fördelas och användas. Folkhälsorådet tar beslut hur medlen ska användas på nästa folkhälsoråd.

Ärendebeskrivning

Projektansvarig för insatsen "Välkommen på middag" har informerat folkhälsostrategen att de räknat på en för hög kostnad för Vuxenskolan i sin insats. De hade räknat på en kostnad på ungefär 70 000 kronor men det kommer bli ungefär 20 000 kronor. Det finns således 50 000 som ej är fördelade till en specifik kostnad inom ramen för insatsen. Projektansvarig frågade folkhälsostrategen om de fick använda medlen till något annat inom ramen för insatsen Folkhälsostrategen meddelade att de är välkomna med en uppdaterad ansökan gällande hur medlen ska användas till folkhälsorådets nästa möte i juni.

Folkhälsorådet diskuterar andra insatser som skulle kunna vara ett alternativ för hur medlen används.

Fr § 28
Insatser 2021 - Inriktningsdiskussion

Folkhälsorådet påbörjar diskussionen gällande insatser och fördelning av medel för 2021. Detta ska vara en återkommande punkt på folkhälsorådets möten fram till att beslut tas på folkhälsorådet i november.

Folkhälsorådets prioriterade insatsområden för 2021 är: det tidiga livets villkor, kunskaper, kompetenser och utbildning, levnadsvanor samt kontroll inflytande och delaktighet.

Fr § 29
Information – Folkhälsostrateg

Folkhälsoforum
Folkhälsostrategen informerar från folkhälsoforum som var den 6e mars på Bohusgården i Uddevalla.

Lupp 2020
Folkhälsostrategen informerar att kommunen anmält sitt deltagande i årets Lupp-undersökning. Lupp (lokal uppföljning av ungdomspolitiken) är ett verktyg för att ta reda på hur ungas livssituation ser ut lokalt.

Frågorna i enkäten ger svar på hur unga i kommunen ser på inflytande och demokrati, situationen i skolan, möjligheten till arbete, sin egen hälsa och trygghet, sin fritid, och hur de ser på sin egen framtid.

Utbildning barnkonventionen
Folkhälsostrategerna i Dalsland hade planerat för en gemensam utbildning om barnkonventionen den 27 mars, den fick ställas in på grund av covid-19. Folkhälsostrategerna har planerat för ett nytt datum, den fjärde september, detta kan dock komma att ändras beroende på hur pandemin utvecklar sig. Varje kommun har möjlighet att skicka upp till 15 personer och en personlig inbjudan kommer skickas ut.

Fr § 30
Information – Norra hälso- och sjukvårdsnämnden
Kenneth Carlsson (L) och Robert Yngve (KD) informerar från senaste mötet med norra hälso- och sjukvårdsnämnden.

Sociala investeringsmedel
Kenneth Carlsson (L) vill lyfta sociala investeringsmedel och ställer frågan vem som bevakar det i Färgelanda kommun. Socialchefen informerar om att han och folkhälsostrategen bevakar frågan men avvaktar utformning av eventuell insats och ansökan tills beslut gällande besparingar i kommunen fattas.

Årshjul för folkhälsoarbete i norra hälso- och sjukvårdsnämnden
Kenneth Carlsson (L) och Robert Yngve (KD) informerar om hur norra hälso- och sjukvårdsnämnden kommer att arbeta med folkhälsa de närmaste fyra åren.

Fr § 31
Övriga frågor

Covid -19
Folkhälsorådet diskuterar covid-19, hur det påverkar kommunen och vårdcentralen nu under pandemin men också hur det kommer påverka hälsan i befolkningen på lång sikt.

Färgelanda kommun

2020-04-20

Brottsförebyggande rådet

Minnesanteckningar förda vid möte med Brottsförebyggande rådet, arbetsgrupp

Plats och tid: Färgelanda kommunhus, Beredskap, måndag 20 april klockan 13.00-14.30

Närvarande:
Kenneth Carlsson (L), ordförande, via länk
Tony Bengtsson, kommunpolis
Hans Därnemyr, förbundschef NÄRF, via länk, t.o.m. kl. 14.00
Lillan Fahlstedt, folkhälsostrateg
Wiveca Forsberg Doyle, rektor Valboskolan 7-9, t.o.m. kl. 14.00
Carina Holmqvist, IFO-chef, via länk
Elisabet Niklasson, säkerhetssamordnare
Anna-Karin Stråle, Svenska kyrkan Färgelanda

Skrev anteckningarna:

[redacted]

Lillan Fahlstedt
Folkhälsostrateg

Godkända 2020-04-23 via epost av:

Kenneth Carlsson (L)

1. **Genomgång av dagordningen**

   Ordförande går igenom dagordningen.

2. **Genomgång av minnesanteckningar från senaste mötet med arbetsgruppen (2020-02-03)**

   Minnesanteckningarna från föregående möte med arbetsgruppen läses igenom.

3. **Aktuellt i verksamheterna**

   IFO
   IFO-chefen informerar att öppenvårdsenheten kommer att stå utanför Systembolaget i samband med Valborg likt de gjort tidigare år.

   Vidare informerar IFO-chefen att man inom fritidsgårdsverksamheten diskuterar hur sommarlovsaktiviteterna ska organiseras om folkhälsomyndighetens råd kvarstår över sommaren. Finns en risk att inställda sommarlovsaktiviteter leder till en ökad social oro och problematik hos ungdomar. Folkhälsostrategen tillägger att detta är något som också diskuteras tillsammans med ungdomsrådet och att de ska träffa samordnaren för fritidsgården för att diskutera detta.

   Arbetsgruppen för BRÅ diskuterar kommunfullmäktiges beslut om att avveckla fritidsgården och utbildningsnämndens uppdrag om en alternativ fritidsgård. Det finns en farhåga från arbetsgruppen att detta kan leda till en ökad social oro och problematik bland ungdomar i kommunen. Arbetsgruppen beslutar att återkomma till denna diskussion till hösten när det står klart vad utbildningsnämndens förslag blir.

   Valboskolan 7-9
   Rektorn för Valboskolan 7-9 informerar att det har varit mycket oro kring covid-19 och eventuell skolstängning bland eleverna men detta har lugnat sig nu. För att minska oron hos elever och vårdnadshavare har flera åtgärder genomförts bland annat ges daglig information via Unikum. I dagsläget har oron istället fokuserats till skolavslutningen och det gäller framförallt elever i årskurs 9 som brukar ha en avslutningsmiddag. Arbetsgruppen diskuterar de två möjligheterna

gentemot varandra, att hålla i en skolavslutning för niorna under kontrollerade former gentemot att inte hålla i något och risken för att eleverna anordnar något eget där alkohol förekommer. Rektorn informerar om att beslut om detta kommer tas längre fram.

Vidare har man på skolan genomfört flera åtgärder för att minska risken för smitta bland annat i matsalen där man exempelvis delar ut maten och man uppmuntrar även till att vara ute så mycket som möjligt på raster och en del lektioner.

Svenska kyrkan
Personalen inom kyrkan märker av en del oror hos framförallt de äldre och de som bor ensamma. Prästerna arbetar för att försöka bemöta denna oro via telefon. Under veckan kommer de starta igång med promenader för äldre utomhus.

Vidare har kyrkan erbjudit handling av matvaror för personer i riskgrupp, från och med denna vecka samarbetar de med kommunen i denna fråga.

Barngrupperna har varit pausade under en period men kommer att börja starta upp igen nu.

Polisen
Kommunpolisen sitter för närvarande med i polisens stab som arbetar med covid-19. Polisen vill gärna ha in information om bland annat hur kommuner ser på skolavslutningar och hur restauranger följer folkhälsomyndighetens rekommendationer. Folkhälsostrategen och säkerhetssamordnaren som sitter i kommunens arbetsgrupp för covid-19 noterar detta och kommer föra en dialog med kommunpolisen kring detta.

Polisen har fått information om att det varit oroligt i centrum under en tid och har arbetat för att öka närvaron i Färgelanda kommun.

NÄRF
Förbundschefen informerar om de åtgärder man vidtagit från räddningsförbundets sida under pågående pandemi vilket bland annat innefattar att inga externa utbildningar hålls och att stationerna är stängda för besökare utifrån.

I övrigt får de mindre uppdrag för tillfället. De märker bland annat av att trafiken är lugnare då det är färre trafikolyckor.

4. Handlingsplan BRÅ 2020-2022 Dnr 2019/315

- EST
Arbetet med att implementera metoden EST skulle ha påbörjats nu under maj. Folkhälsostrategen, säkerhetssamordnaren och kommunpolisen informerar detta har pausats och kommer att påbörjas när ny samhällsutvecklingschef är på plats.

- Nattvandrare
Under föregående möte med BRÅ arbetsgrupp (2020-02-03) lyftes frågan om nattvandrare, något som även ingår i BRÅS handlingsplan. Arbetsgruppen beslutade att intresset för detta skulle undersökas bland medborgarna i kommunen och information har lagts upp på kommunens hemsida och Facebook.

BRÅ har fått in några intresseanmälningar men beslutar att avvakta med att starta igång på grund av rådande pandemi. Under hösten får frågan lyftas igen. Folkhälsostrategen tar kontakt med personerna som sagt sig vara intresserade av att nattvandra och förklarar situationen.

5. Övriga frågor

Inga övriga frågor.

Västvatten

Datum
2020-04-02

Dnr 2020/005

Handläggare:
Madelene Ahl
Tfn: 0522-63 88 04

Protokoll nr 2 för styrelsemöte 2020-04-02 – Västvatten AB

Tid: Torsdag 2 april 2020, kl 09.00-09.45
Plats: Telefonmöte

Närvarande ordinarie:
Jens Borgland (M), ordförande
Roland Mattsson (M), vice ordförande
Anna-Lena Heydar (S)
Christer Börjesson (SD)
Per-Arne Brink (S)
Ann-Marie Jacobsson (C)
Bengt Svedberg (M) ersätter Peter Höög, (S)
Hilbert Eliasson (S)

Närvarande suppleanter:
Mattias Johansson (C)
Linda Wighed (M)
Stig-Arne Helmersson (C)

Närvarande fackliga representanter/suppleant:
Mattias Bergström

Närvarande tjänstemän:
Peter Johansson

§ 1 **Mötet öppnas av Jens Borgland**

§ 2 **Upprop förrättas**

§ 3 **Dagordningen godkänns**

§ 4 **Protokollet justeras av Hilbert Eliasson**

§ 5 **Föregående protokoll godkänns och läggs till handlingarna**

§ 6 **Gemensam Information**
- Presentation av ny ordförande i Sotenäs Vatten AB
- Information – Corona
- Inkomstdeklaration (2016-2018)
- Kommande styrelsemöten

Handläggare:
Madelene Ahl
Tfn: 0522-63 88 04

§ 7 Beslut – Kommunikationspolicy

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse, Dnr 2020/062

Styrelsen beslutar

att fastställa Kommunikationspolicy

§ 8 Beslut – Frångå Riktlinjer för fakturering och kravhantering, Västvatten AB

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse, Dnr 2015/057

Styrelsen beslutar

att frångå ordinarie Riktlinjer för fakturering och kravhantering, kapitel 5 gällande riktlinjer för kravhantering, detta pga rådande omständigheter kring Covid-19.
Gäller tom 24 september 2020 eller tills annat beslut tas.

§ 9 Information
- Presentation av ny vice ordförande
- Ägarsamråd – datum

§ 10 Information från VD

§ 11 Övriga frågor

§ 12 Mötet avslutas

[redacted]
Jens Borgland (ordförande)

[redacted]
Hilbert Eliasson (justerare)

[redacted]
Peter Johansson, VD (sekreterare/justerare)

Protokoll fört vid Årsstämma 2020-04-29 *per capsulam* – Färgelanda Vatten AB, org nr 556901-9630

Tid: Onsdag 29 april 2020

§ 1 **Årsstämmans öppnande**
Ann-Marie Jacobsson hälsade de närvarande välkomna och öppnade årsstämman.

§ 2 **Val av ordförande för stämman**
Till ordförande för stämman valdes Ann-Marie Jacobsson.

a) Godkännande om utomståendes närvaro vid stämman.

§ 3 **Upprättande och godkännande av röstlängd**
Närvarande på stämman var aktieägaren Färgelanda kommun genom sitt befullmäktigade ombud Kenneth Carlsson som företräder samtliga aktier (2500 st) i Färgelanda Vatten AB.

Övriga närvarande:
Peter Johansson, VD
Ann-Marie Jacobsson, ordförande

§ 4 **Val av protokollsjusterare**
Till protokollsjusterare för årsstämmans protokoll valdes ordförande Ann-Marie Jacobsson och ägarombud Kenneth Carlsson.

§ 5 **Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad**
Årsstämman fann att stämman blivit utlyst i enlighet med bolagsordningen.

§ 6 **Godkännande av dagordning**
Årsstämman beslutade att godkänna föreslagen dagordning.

§ 7 **Framläggande av årsredovisningen, revisionsrapporten och lekmannarevisorernas granskningsrapport**
Rubricerade handlingar hade utsänts till de berörda.

§ 8 **Beslut om**
a) fastställelse av resultat- och balansräkning
b) dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt fastställda balansräkningen
c) ansvarsfrihet för styrelseledamöter och verkställande direktören

Årsstämman beslutar

att tillstyrka styrelsens förslag till resultat- och balansräkningen per 31 december 2019 sådan den upptagits i årsredovisningen.

att bolagets vinst eller förlust disponeras enligt styrelsens förslag, den fastställda balansräkningen

att bevilja styrelsen och verkställande direktören ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2019

§ 9 Fastställande av arvoden åt styrelsen, revisorn och lekmannarevisorerna med suppleanter

För alla ledamöter och ersättare gäller "Bestämmelser om arvoden och andra ersättningar till förtroendevalda i Färgelanda kommun".

Till externt anlitad auktoriserad revisor utgår arvode enligt avtal.

§ 10 Val av revisor och revisorssuppleant

Stämman beslutar

att utse Ernst & Young till revisor för mandatperioden 2018-2021, Hans Gavin är huvudansvarig och Bjarne Fredriksson är revisorssuppleant.

§ 11 Fastställande av kommunfullmäktige i Färgelanda utsedda styrelseledamöter, ersättare, lekmannarevisorer och lekmannarevisorsersättare

Stämman fastställer

av Färgelanda kommunfullmäktige för mandatperioden 2019-2022 utsedd styrelse samt lekmannarevisor samt ersättare:

Ann-Marie Jacobsson (C)	ordförande
Peter Höög (S)	vice ordförande
Håkan Melin (c)	ledamot
Urban Henriksson (S)	ledamot
Bengt Svedberg (M)	ledamot
Bernt Johansson (L)	ledamot
Karl-Erik Segersax (SD)	ledamot
Sven Selstam (C)	ersättare
Suzanna Sandberg (C)	ersättare
Hans-Göran Palmqvist (M)	ersättare
Jenny Johansson (S)	ersättare
Owe Quick (SD)	ersättare
Eivor Johansson (C)	lekmannarevisor
Thomas Glue (C)	lekmannarevisorssuppleant

§ 12 **Annat ärende som ankommer på årsstämman enligt aktiebolagslagen, bolagsordningen eller ägardirektiv**
Inga ärende anmälda

§ 13 **Årsstämmans avslutande**
Årsstämman förklaras avslutad

Vid protokollet

[redacted]
Peter Johansson, VD

Justeras:

[redacted]
Ann-Marie Jacobsson, ordförande

[redacted]
Kenneth Carlsson, ägarrepresentant

PROTOKOLL **VALBOHEM AB**

STYRELSEMÖTE Nr 2, 2020-04-14

PLATS Hedekasvägen 2, Färgelanda

TID 18.00 - 20.00

NÄRVARANDE

Ann Blomberg	(AB)	(C)	Ordförande	N
Jörgen Andersson	(JA)	(SD)	Vice ordförande	F
Tony Bratt Nilsson	(TBN)	(S)	Ledamot	N
Bengt Svedberg	(BS)	(M)	Ledamot	F
Eva Nör	(EN)	(S)	Ledamot	F
Ingo Asplund	(IA)	(L)	Ledamot	F
Marianne Olsson	(MO)	(C)	Ledamot	N
Hans Sprung	(HS)	(-)	VD	N
Farah Mohammud	(FM)	(C)	Ersättare	F
Sven Selstam	(SS)	(C)	Ersättare	F
Hans-Göran Palmqvist	(HGP)	(M)	Ersättare	N
Owe Quick	(OQ)	(SD)	Ersättare	N
Michael Holster	(MH)	(V)	Ersättare	N
Åke Högberg	(ÅH)	(L)	Ersättare	F
Andreas Karlsson	(AK)	(S)	Ersättare	F

Närvarande N Frånvarande F

Jörgen Andersson ersattes under mötet av Owe Quick.
Bengt Svedberg ersattes under mötet av Hans-Göran Palmqvist.
Eva Nör (S) ersattes under mötet av Michael Holster (V).

DISTRIBUTION

Ledamöter
Ersättare
Revisor
Lekmannarevisor
Kommunalråd
Kallelse och distribution av protokoll sker via e-mail där så finns, annars med post.

§ 1 Mötets öppnande Mötet öppnades av Ordföranden Ann Blomberg som hälsade alla välkomna.

§ 2 Justerare Till justerare valdes Marianne Olsson som tillsammans med Ordföranden justerar protokollet.

§ 3 Dagordning Dagordningen godkändes.

§ 4 Föregående protokoll Protokollet godkändes och lades till handlingarna.

§ 5 Anmälningar information/styrelse/inkomna brev

§ 6 Övriga rapporter samt VD information

- Status outhyrda lägenheter samt bostadskö redovisades.
- Genomfört, pågående samt under året kommande underhåll redovisades.
- Status rörande nybyggnation/planprocess Färgelanda Prästgård 1:77 redovisades.
- Personal/arbetsmiljö redovisades.
- VD informerade om kommande omsättningar av lån.
- Nya rutiner kopplade till Corona-viruset redovisades.

§ 7 Ekonomisk rapportering

VD redovisade ej reviderat bokslut för 2019.

§ 8 Beslutsärenden

Styrelsen beslutade att ge vd i uppdrag att skicka framställan till kommunfullmäktige, Färgelanda kommun, om försäljning av fastigheterna Dagsholm 3:3 och Ellenö 4:3. VD ges även i uppdrag att upprätta uppdaterad lista över budgetöverskjutande investerings/underhållsbehov.

§ 9 Övrigt

Alternativ för interaktiva styrelsemöten diskuterades.
Valbohems nya bostads-app presenterades.
En kallelse till telefonmöte om reviderat bokslut skickas ut.

§10 Nästa sammanträde

Nästa styrelsemöte är planerat till den 16/6 kl 18.00.

Underskrifter

Ordförande [redacted]
.....
Ann Blomberg

Sekreterare [redacted]
.....
Hans Sprung

Justerare [redacted]
Marianne Olsson

Arbetsmarknadsgruppen
2020-05-05

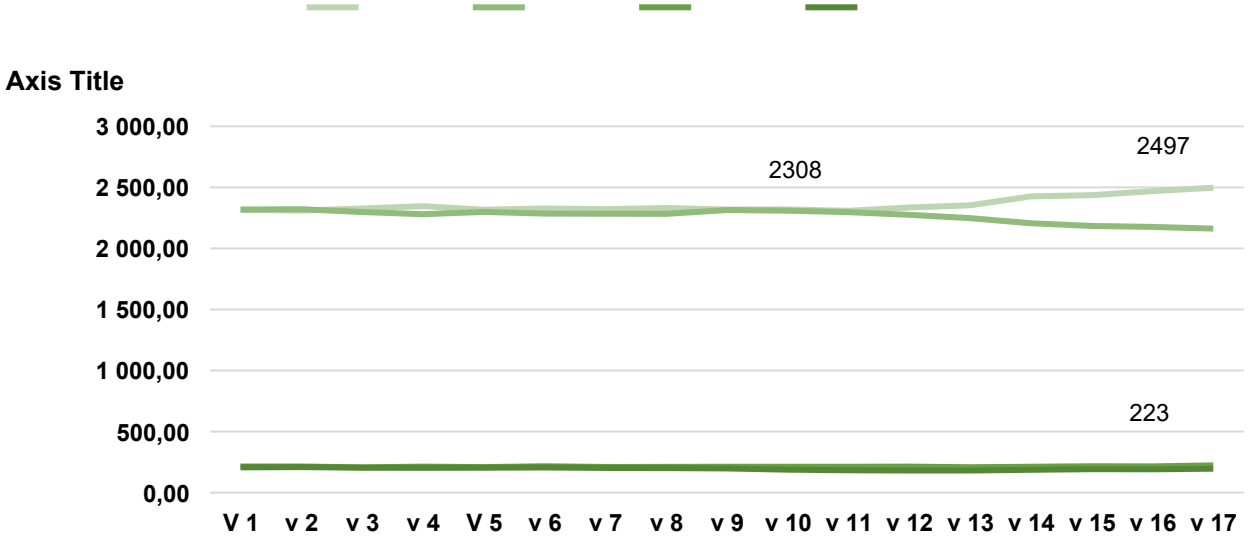
ARBETSFÖRMEDLINGEN
SWEDISH PUBLIC EMPLOYMENT SERVICE

Arbetslöshetsstatistik mars 2020

Uddevalla	andel	antal	förändring	VG	Riket
arbetslösa	8,6	2386	0,4	6,9	7,6
utrikesfödda	25,1	1368	-0,9	17,7	19
ungdomar	6,8	174	2,2	6,1	7,1
utrikesfödda	24,1	127	-0,3	21,2	22,4

Färgelanda	andel	antal	förändring	VG	Riket
arbetslösa	6,8	210	0,9	6,9	7,6
utrikesfödda	25	88	-1,5	17,7	19
ungdomar	3,6	10	-0,1	6,1	7,1
utrikesfödda	27,3	9	-2,4	21,2	22,4

Arbetslöshet per vecka.



+ 180 sedan Vecka 1 2020

+ 9 sedan Vecka 1 2020

- Förläning av Introduktionsjobb och Extratjänster.

Den totala tiden förlängs från 24 månader till 36 månader. Om beslutet tar slut under 2020 (from 1 maj-31 dec) så kan det förlängas med 12 månader till totalt 36 månader.

	Uddevalla	Färgelanda.
Introduktionsjobb	18	1
Extratjänst	17	5

- Förlängning av start av eget.

Nya beslut får tas på 12 månader istället för 6 månader. Pågående beslut får förlängas upp till 12 månader.

	Uddevalla	Färgelanda.
Start av eget	10	1

- Förlängning av Nystartsjobb.

(ännu ej klart) Föreslås bli förlängda med 12 månader till totalt 36 månader.

- Kollegor lokalt lånas ut till PDM – personligt distans möte.
- Vi förlänger tiden för att få ett planeringssamtal från 10 dagar till 15 för att hinna med.

- Fokus läggs lokalt på att anvisa till Rusta & matcha för stöd i jobbsökandet.
- Fokus läggs på att få ungdomar i UGA till en aktivitet

  (Yrkes och studiemotiverande kurs, Folkhögskolans studiemotiverande kurser)

1. **Justerare:** Benny Augustsson, Vänersborg

BESLUTSÄRENDEN

2. **Äskande från revisionen**
Information av Jeanette Lämmel, förbundsdirektör.

Direktionen beslutar
att godkänna en höjning av revisionens budget enligt skrivelsen för budgetår 2021 men inte för innevarande år.

3. **Verksamhets- och kvartalsrapport Q1 2020**
Information av Jeanette Lämmel, förbundsdirektör.

Direktionen beslutar
att godkänna kvartalsredovisningen för kvartal 1 2020. Baserat på informationen ser direktionen i nuläget ingen anledning att vidta några åtgärder.

4. **Ärende från Västkom: Inriktningsdokument för organiserat integrerat arbete mellan VGR-kommuner och VGR för personer med psykisk ohälsa, missbruk och beroende.**
Information av Titti Andersson, teamchef Välfärdsutveckling.

Direktionen beslutar
att rekommendera kommunerna att fatta beslut om inriktningsdokument för organiserat integrerat arbete mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen för personer med psykisk ohälsa, missbruk och beroende.

5. **Ärende från Västkom: Förlängning av överenskommelse mellan VGR-kommuner och VGR om samverkan vid in- och utskrivning från sluten hälso- och sjukvård.**
Information av Titti Andersson, teamchef Välfärdsutveckling.

Direktionen beslutar
att anta rekommendera kommunerna att fatta beslut om förlängning av Överenskommelsen mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från sluten hälso- och sjukvård till och med 2021-12-31.

INFORMATIONS- OCH ANMÄLNINGSÄRENDEN

6. **Inriktningsförslag avseende Regional plan för transportinfrastrukturen 2018-2029.**

Information av Kristina Jonäng, ordförande, Regionutvecklingsnämnden, Västra Götalandsregionen mfl.

Direktionen beslutar
att anteckna informationen till protokollet.

7. Nuläge ”Val av bränslestrategi” – avsiktsförklaring för att utveckla biogasen i Fyrbodal
Information av Kristina Jonäng, ordförande, Regionutvecklingsnämnden, Västra Götalandsregionen.

Direktionen beslutade
att anteckna informationen till protokollet.

8. Regional fysisk planering
Information av Kristina Jonäng, ordförande, Regionutvecklingsnämnden, Västra Götalandsregionen.

Direktionen beslutade
att anteckna informationen till protokollet.

9. Kommunernas klimatlöften
Information av Kristina Jonäng, ordförande, Regionutvecklingsnämnden, Västra Götalandsregionen samt Lisbeth Schultze, länsöverdirektör, Länsstyrelsen i Västra Götalands län.

Direktionen beslutade
att anteckna informationen till protokollet.

10. Granskningsrapport och revisionsberättelse 2019
Information av Jeanette Lämmel, förbundsdirektör.

Direktionen beslutar
att anteckna informationen till protokollet
att översända revisionsberättelse och granskningsrapport gällande årsredovisningen för information till kommunerna.

11. Nuläge verksamhetsplan och budget 2021–2023
Information av Jeanette Lämmel, förbundsdirektör och Morgan Ahlberg, kommunikationsansvarig.

Direktionen beslutar
att anteckna informationen till protokollet.

12. Aktuella projektansökningar

Information av Jeanette Lämmel, förbundsdirektör.

Direktionen beslutar
att anteckna informationen till protokollet.

13. Aktuella Delegationsbeslut
Information av Martin Carling, förbundsordförande.

Direktionen beslutar
att anteckna informationen till protokollet

14. Tema Mål 7 och 8 i verksamhetsplan: Välfärd
Information av Titti Andersson, teamchef Välfärdsutveckling

Direktionen beslutar
att anteckna informationen till protokollet

15. Slutrapport projekt ”En skola för alla” (SKA-projektet)
Information av Henrik Erlandsson, verksamhetsutvecklare Hälsokällan.

Direktionen beslutar
att anteckna informationen till protokollet

16. Uppföljning Covid-19-situationen.
Information av Jeanette Lämmel, förbundsdirektör.

Direktionen beslutar
att anteckna informationen till protokollet

17. Ärenden kopplade till Beredningen för hållbar utveckling (BHU), Västkom och Samrådsorganet (SRO).
Information av Martin Carling, förbundsordförande och Jeanette Lämmel, förbundsdirektör.

Mötet diskuterade ett förslag till omprioritering rörande väg 678 deletapp Bratteröd-Grohed samt Förbifart Grästorp. Mötet gav ordförande i uppdrag att tacka ja till dessa omprioriteringar.

Direktionen beslutar
att anteckna informationen till protokollet

18. Övriga ärenden
Inga övriga ärenden.

19. Nästa möte

Nästa direktionsmöte äger rum den 18 juni i Uddevalla.

Återstående möten under 2020
24 september Strömstad
29 oktober Uddevalla
10 december Trollhättan

/Anteckningar Morgan Ahlberg

Meddelanden KS 2020-06-04

Utskriftsdatum: 2020-05-27 **Utskriven av:** Barbro Isaksson Dnr: KS 2020/12

Diarieenhet: Kommunstyrelsen
Riktning: Alla
Datum: 2020-03-17 - 2020-05-27
Notering: Meddelande KS 20200604

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
2020.490	I	KS 20200311 § 42 Redovisning och bokslut 2019	Kristina Olsson
2020-03-20		Bengtsfors kommun	Ekonomienheten
KS 2020/52		Redovisning och bokslut 2019	
2020.535	U	Ungdomsråd 20200318 protokoll	Lillan Fahlstedt
2020-03-26			
2020.617	U	Mötesanteckningar Ägarsamråd NÄRF 20200317	Kristina Olsson
2020-03-17			Ekonomienheten
2020.623	U	Folkhälsorådet 20200401 Protokoll	Lillan Fahlstedt
2020-04-01		Folkhälsorådet	Kommunledningskontoret
2020.625	I	Utredning av arbetsmiljö med inriktning på trakasserier och kränkningar i Färgelanda kommun	Per Wahlén
2020-04-14		Human & Heart AB	Administration/HR enheten
KS 2020/83		Färgelanda Kommun Återredovisning utredning om kränkande särbehandling	
2020.631	I	Statliga bidrag till lokala naturvårdsprojekt i Västra Götalands län 2020 (501-15843-2020), inget rörande Färgelanda kommun	Barbro Isaksson
2020-04-15		Länsstyrelsen Västra Götalands län	Dalslands miljö och energiförbund
2020.633	I	Västvatten AB 20200402 Protokoll	Tobias Bernhardsson
2020-04-15		Västvatten AB	Kommunledningskontoret
2020.643	U	Beslut KS 2020-04-15 Mål- och resursplan 2021-2023, besparingsförslag för en ekonomi i balans inför 2021	Barbro Isaksson
2020-04-15			Kanslienheten

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
KS 2020/29		Mål- och resursplan 2021-2023 inklusive finansiella mål, skattesats samt budget 2021, flerårsplan för åren 2022 och 2023 med angivna kommunbidrag för kommunstyrelsen, nämnderna, investeringsutrymme, låneram för perioden med anvisning och uppdrag till kommunstyrelsen och nämnder samt taxor och avgifter 2021	
2020.656	I	Personalföreträdare kommunstyrelsen från 20200401	Per Wahlén
2020-04-17		Kommunal	Kommunledningskontoret
KS 2019/162		Personalföreträdare i kommunstyrelsen och nämnder	
2020.674	I	Projekt - Tillväxtmedel Fyrbodal, Beslutsunderlag och beslutsprotokoll - kompetenskluster i Dalsland	Jenny Christensen
2020-04-21		Fyrbodal	Kommunledningskontoret
KS 2020/75		Förstudiemedel avseende KiD, Kompetenskluster i Dalsland	
2020.691	U	Ungdomsrådet 2020-03-25 Protokoll	Lillan Fahlstedt
2020-04-23		Ungdomsrådet	Kanslienheten
2020.694	U	Brottsförebyggande rådets arbetsgrupp 2020-04-20 Minnesanteckningar	Lillan Fahlstedt
2020-04-23		Brottsförebyggande rådet	Kanslienheten
2020.696	I	Valbohem AB Styrelseprotokoll 2020-04-14	Barbro Isaksson
2020-04-23		Valbohem AB	Kanslienheten
2020.725	U	Beslut KF 2020-04-15 Ändring i kommunfullmäktiges arbetsordning samt reglementet för respektive kommunstyrelsen, bygg- och trafiknämnden, socialnämnden och utbildningsnämnden avseende deltagande på distans vid sammanträde	Oskar Engdahl
2020-04-22			Kommunledningskontoret
KS 2020/86		Ändring i kommunfullmäktiges arbetsordning samt reglementet för respektive kommunstyrelsen, bygg- och trafiknämnden, socialnämnden och utbildningsnämnden avseende deltagande på distans vid sammanträde	
2020.729	U	Beslut KF 2020-04-15 Planeringsförutsättningar för Mål- och resursplan 2021-2023	Oskar Engdahl
2020-04-22			Ekonomienheten

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
KS 2020/29		Mål- och resursplan 2021-2023 inklusive finansiella mål, skattesats samt budget 2021, flerårsplan för åren 2022 och 2023 med angivna kommunbidrag för kommunstyrelsen, nämnderna, investeringsutrymme, låneram för perioden med anvisning och uppdrag till kommunstyrelsen och nämnder samt taxor och avgifter 2021	
2020.791	I	Budget 2021 Dalslands Miljö- och energiförbund, DMEF	Kristina Olsson
2020-05-05		DMEF Dalslands Miljö- och Energiförbund	Ekonomienheten
KS 2020/119		Budget 2021 Dalslands Miljö- och energiförbund, DMEF	
2020.802	I	Arbetsmarknadsgruppen 20200505 presentation	Tobias Bernhardsson
2020-05-05		Arbetsförmedlingen	Kommunledningskontoret
2020.827	I	Färgelanda Vatten AB Årsstämma 20200429	Kristina Olsson
2020-05-06		Färgelanda Vatten AB	Ekonomienheten
2020.908	I	Direktionsmöte Fyrbodals kommunalförbund 20200507 i korthet	Tobias Bernhardsson
2020-05-08		Fyrbodals Kommunalförbund	Kommunledningskontoret
2020.912	I	Tillstånd för uppvisning med fordon på väg Diarienummer 258-5465-2020	Per Wahlén
2020-05-18		Länsstyrelsen Västra Götaland	Avdelning samhällsutveckling
2020.950	I	Tillägg SN § 14 Besparing inom hemtjänsten för en ekonomi i balans vid ingången av 2021	Johan Lundh
2020-05-20		Socialnämnd	Omsorg
KS 2020/29		Mål- och resursplan 2021-2023 inklusive finansiella mål, skattesats samt budget 2021, flerårsplan för åren 2022 och 2023 med angivna kommunbidrag för kommunstyrelsen, nämnderna, investeringsutrymme, låneram för perioden med anvisning och uppdrag till kommunstyrelsen och nämnder samt taxor och avgifter 2021	
2020.951	I	Beslut SN 2020-05-18 28 Tillägg SN § 14 2020 Besparing inom hemtjänsten för en ekonomi i balans vid ingången av 2021	Johan Lundh
2020-05-20		Socialnämnd	Omsorg
KS 2020/29		Mål- och resursplan 2021-2023 inklusive finansiella mål, skattesats samt budget 2021, flerårsplan för åren 2022 och 2023 med angivna kommunbidrag för kommunstyrelsen, nämnderna, investeringsutrymme, låneram för perioden med anvisning och uppdrag till kommunstyrelsen och nämnder samt taxor och avgifter 2021	
2020.958	I	Ungdomsrådet 20200422 protokoll	Lillan Fahlstedt

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
2020-05-22		Ungdomsrådet	Kommunledningskontoret
2020.959	I	Ungdomsrådet 20200520 protokoll	Lillan Fahlstedt
2020-05-22		Ungdomsrådet	Kommunledningskontoret

Delegeringsanmälan

Utskriftsdatum: 2020-05-27 **Utskriven av:** Barbro Isaksson Dnr KS 2020/11

Diarieenhet:	Kommunstyrelsen
Beslutsfattare:	Alla
Kategori:	Alla
Beslutsinstans:	Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum:	2020-06-04
Sekretess:	Visas ej

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	**Avsändare/Mottagare**	**Beslutsfattare**
Ärendenummer	**Ärendemening**	**Kategori**
		Ansvarig
2020.581	Tilldelningsbeslut Projektering av anslutning till E-arkiv avseende Evolution (och Ciceron) med ArkivIT AB	Per Wahlén §
2020-04-02	ArkivIT AB via Vänerborgs kommun, Upphandling	Per Wahlén
KS 2020/100	Projektering av anslutning till E-arkiv avseende verksamhetssystem	
		Marie Svensson
2020.589	Projektavtal VITAL - för den goda hälsan (Ärende-ID 20202391) inom Interreg Sverige-Norge projektperioden 20190601--20220531	Per Wahlén §
2020-04-09	Högskolan Väst	Per Wahlén
KS 2020/101	Projektavtal VITAL - för den goda hälsan (Ärende-ID 20202391)	
		Johan Lundh
2020.602	Uppdragsavtal avseende tillköp av färdbevis (seniorkort), uppdaterade allmänna och specifika villkor (61-30-17)	Per Wahlén §
2020-04-06	Västtrafik AB	Per Wahlén
KS 2020/103	Uppdragsavtal avseende tillköp av färdbevis (seniorkort), uppdaterade allmänna och specifka villkor	
		Elisabeth Söderberg
2020.610	Godkännande av anställning av handläggare 30% 20200305-20200620, sektor Barn och utbildning	§
2020-03-06		
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Anna Gunnervik
2020.611	Godkännande av anställning Kockar och ekonomibiträden tim 20200401-210331	Per Wahlén §
2020-03-31		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Malin Eriksson
2020.612	Godkännande av anställning Vårdbiträde 50% 20200427-20200719 Håvestensgården	Per Wahlén §

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
2020-04-06		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Jan-Åke Berglund
2020.613	Godkännande av anställning Vårdbiträde 98,75% 20200525-20200816 Håvestensgården	Per Wahlén §
2020-04-06		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Jan-Åke Berglund
2020.614	Godkännande av anställning lärare 100% Vuxenutbildningen 20200701-20201231	Per Wahlén §
2020-04-07		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Mona Jonsson
2020.615	Godkännande av anställning Lärare tim Vuxenutbildningen 20200401-20210331	Per Wahlén §
2020-04-07		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Mona Jonsson
2020.616	Godkännande av anställning Lärare SFI tim Vuxenutbildningen 2020040-20210331	Per Wahlén §
2020-04-07		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Mona Jonsson
2020.626	Godkännande av anställning av Undersköterska 75% 20200803-20210803, Hemtjänsten	Per Wahlén §
2020-04-14		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Maria Fryckberg
2020.629	Avtal avseende Projektering anslutning till e arkiv av Evolution; ArkivIT AB	Per Wahlén §
2020-04-15	ArkivIT AB via Vänerborgs kommun, Upphandling	Per Wahlén
KS 2020/100	Projektering av anslutning till E-arkiv avseende verksamhetssystem	
		Marie Svensson
2020.646	Personuppgiftsbiträdesavtal avseende E-arkiv med IT-Fabriken Sverige AB	§
2020-04-16	IT-Fabriken Sverige AB	
KS 2020/47	Personuppgiftsbiträdesavtal avseende E-arkiv	
		Henrik Röste
2020.651	Godkännande av anställning som medicinskt ansvarig sjuksköterska 20201001 tv 100%	Per Wahlén §
2020-04-15		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Johan Lundh

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
2020.655	Redovisning av utbetalning av aktivitetsbidrag ht-2019	Lehnida Huric §
2020-04-17		Lehnida Huric
KS 2019/9	Ansökan Lokalt aktivitetsstöd 2019 (inkomna handlingar 2019)	
		Lehnida Huric
2020.657	Beslut gällande årligt anslag för Bohusläns Föreningsarkiv; avslag	Lehnida Huric §
2020-04-17	Bohusläns Föreningsarkiv	Lehnida Huric
KS 2020/97	Ansökan om anslag/bidrag 2020	
		Lehnida Huric
2020.660	Godkännande av anställning som Lärare 1-7 50% 20200616 tv Bruksskolan	Per Wahlén §
2020-04-17		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Fredrik Höggärde
2020.661	Godkännande av anställning som Elevassistent 100% 20200616-20201231 Bruksskolan	Per Wahlén §
2020-04-17		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Fredrik Höggärde
2020.662	Godkännande av anställning som Intermittenta lärare och övrig personal, tim vid behov 20200401-20210331 Bruksskolan	Per Wahlén §
2020-04-17		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Fredrik Höggärde
2020.663	Godkännande av anställning som Resurspersonal 20200401-20210331 tim Förskolor Färgelanda tätort	Per Wahlén §
2020-04-17		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Christina Nilsson
2020.664	Godkännande av anställning som lärare i textilslöjd 100% 20200810 tv grund- och särskolor	Per Wahlén §
2020-04-17		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Anna Kindberg
2020.665	Godkännande av anställning som Socialpedagog 100% 20200810-20201218 Högsäters skola	Per Wahlén §
2020-04-17		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Anna Kindberg
2020.666	Godkännande av anställning som Områdesassistent 70% 20200701-20201231 Skoladministrationen	Per Wahlén §
2020-04-17		Per Wahlén

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Anna Kindberg
2020.667	Godkännande av anställning som Extraresurs tim 20200301-20210228 Högsäters skola och grundsärskolan	Per Wahlén §
2020-04-17		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Anna Kindberg
2020.670	Avtal avseende Inkassotjänster och kravhantering 20200417-20230416 med Visma Financial Solutions AB (UH-2019-86) (gemensamt Dals-Ed, Bengtsfors, Mellerud samt Dalslands Miljö- och energiförbund)	Kristina Olsson §
2020-04-17	Visma Financial Solutions AB	Kristina Olsson
KS 2020/107	Avtal avseende Inkassotjänster och kravhantering 20200417-20230416 med Visma Financial Solutions AB	
		Kristina Olsson
2020.672	Godkännande av anställning som Barnskötare 100% 20200403-20200703 Förskolor Norr och Söder	Per Wahlén §
2020-04-20		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Maria Olsson
2020.679	Beslut att avslå Ansökan om bidrag till DHB Västra 2020	Lehnida Huric §
2020-04-21	DHB Västra Distriktsorganisationen för döva och hörselskadade barn samt barn med språkstörning i västra Sverige	Lehnida Huric
KS 2020/102	Ansökan om bidrag 2020	
		Lehnida Huric
2020.680	Beslut att avslå ansökan om verksamhetsbidrag 2020 till Brottsoffer Bohus-Norra Älvsborg	Lehnida Huric §
2020-04-21	Brottsofferjouren Bohus Norra-Älvsborg	Lehnida Huric
KS 2020/88	Brottsofferjouren Bohus Norra-Älvsborg ansökan om bidrag för 2020	
		Lehnida Huric
2020.682	Beslut om anläggningsbidrag Högsäters Tennisklubb	Lehnida Huric §
2020-04-21		Lehnida Huric
KS 2020/4	Ansökan anläggningsbidrag 2020	
		Lehnida Huric
2020.689	Förlängning av ABT-avtal (Adress, Byggnad och Övrig topografi) (507-2008/1489) 20200101-20221231	Per Wahlén §
2020-04-23	Lantmäteriet, Division Geodata	Per Wahlén
KS 2020/110	Förlängning av ABT-avtal (Adress, Byggnad och Övrig topografi)	
		Per Wahlén

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
2020.736	Godkännande av anställning av resurspersonal vid ord personals sjukdom 0-100% 20200401-20210331 Förskolor i norr och söder	Per Wahlén §
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Maria Olsson
2020.737	Godkännande av anställning Förskollärare 50% 20200810-20210609 Höjdens skola	Per Wahlén §
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Pär Allvin
2020.738	Godkännande av anställning av modersmålslärare/studiehandledare 50% 20200616-20210609 Bruksskolan	Per Wahlén §
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Fredrik Höggärde
2020.739	Godkännande av anställning av en grundlärare med inriktning fritidshem 100% 20200801 tv Valboskolan	Per Wahlén §
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Pär Allvin
2020.740	Godkännande av anställning av två grundlärare med inriktning fritidshem 50% 20200801-20201231 Valboskolan	Per Wahlén §
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Pär Allvin
2020.741	Godkännande av anställning av tre grundlärare med inriktning fritidshem 100% 20200801 tv Höjdenskolan	Per Wahlén §
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Pär Allvin
2020.742	Godkännande av anställning av lärare 75% 20200810-20210611 Valboskolan, Bruksskolan	Per Wahlén §
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Pär Allvin
2020.743	Godkännande av anställning av lärare 50% 20200810-20210611 Valboskolan, Höjdenskolan	Per Wahlén §
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Pär Allvin
2020.745	Godkännande av anställning av speciallärare 40% 20200810-20210611 Valboskolan 4-6	Per Wahlén §

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Pär Allvin
2020.746	Godkännande av anställning av elevassistent 10%0 20200813-20210609 Höjdenskolan	Per Wahlén §
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Pär Allvin
2020.747	Godkännande av anställning av elevassistent 75% 20200813-20201218 Valboskolan 4-6	Per Wahlén §
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Pär Allvin
2020.748	Godkännande av anställning av elevassistent 100% 20200813-20201218 Valboskolan 4-6	Per Wahlén §
2020-04-27		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Barbro Isaksson
2020.760	Tilläggsavtal avseende hyresrabatt perioden 20200401-20200630 i och med Covid-19, Cafe Heta Bönan	Per Wahlén §
2020-04-21	Café Heta Bönan	Per Wahlén
KS 2020/108	Rabatt på lokalhyror till följd av Covid-19	
		Jenny Christensen
2020.761	Beslut avseende Ansökan om föreningsbidrag 2020 - ansökan avslås; Personskadeförbundet RTP Lokalföreningen i Norra Älvsborg	Lehnida Huric §
2020-04-28	Personskadeförbundet RTP	Lehnida Huric
KS 2020/115	Ansökan om föreningsbidrag 2020	
		Lehnida Huric
2020.762	Tilläggsavtal avseende hyresrabatt perioden 20200401-20200630 med anledning av Covid-19; Färgelanda Modebutik AB	Per Wahlén §
2020-04-21	Färgelanda Modebutik AB	Per Wahlén
KS 2020/108	Rabatt på lokalhyror till följd av Covid-19	
		Jenny Christensen
2020.763	Tilläggsavtal avseende hyresrabatt perioden 20200401-20200630 med anledning av Covid-19; C L Thai	Per Wahlén §
2020-04-21	C L Thai	Per Wahlén
KS 2020/108	Rabatt på lokalhyror till följd av Covid-19	
		Jenny Christensen
2020.764	Tilläggsavtal avseende hyresrabatt perioden 20200401-20200630 med anledning av Covid-19; Frisör Alltiklipp Färgelanda AB	Per Wahlén §
2020-04-21	Frisör Alltiklipp Färgelanda AB	Per Wahlén

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
KS 2020/108	Rabatt på lokalhyror till följd av Covid-19	
		Jenny Christensen
2020.765	Hyresavtal avseeende Div Konica Minolta Bizhub perioden 20200601-20230831 (50208002); Gibon Trestad AB	Per Wahlén §
2020-04-27	Gibon Trestad AB	Per Wahlén
KS 2020/116	Hyresavtal avseeende Div Konica Minolta Bizhub perioden 20200301-20230531	
		Jonas Berggren
2020.771	Godkännande av anställning av AIL-lärare 50% 20200810-202106 Högsäters skola	Per Wahlén §
2020-04-29		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Anna Kindberg
2020.772	Markupplåtelseavtal avseende elektrisk starkströmsanläggning, Dyrtorp 1:3, ny anslutning Dyrtorp 1:128 (NIS271818)	Maria Wagerland §
2020-04-30	Vattenfall Eldistribution AB	Maria Wagerland
KS 2019/287	Godkännande inför ombyggnad av elnät; Dyrtorp 1:128	
		Maria Wagerland
2020.826	Utbetalning av aktivitetsbidrag för ht-2019	Lehnida Huric §
2020-05-06		Lehnida Huric
KS 2020/9	Ansökan Lokalt aktivitetsstöd 2020	
		Lehnida Huric
2020.839	Fullmakt till kommunarkivarien Uddevalla kommun och stadsarkivarien Trollhättans Stad avseende Gemensamt avrop av tjänster som rör mer än en kommun avseende E-arkiv utifrån ingångna avtal med IT FAbriken Sverige AB samt Ida Infront AB	Tobias Bernhardsson §
2020-05-05		Tobias Bernhardsson
KS 2019/383	Samverkansavtal för E-arkiv Väst	
		Barbro Isaksson
2020.840	Godkännande av anställning av barnskötare 60% 20200803-20201231, Höjdens förskola	Per Wahlén §
2020-05-05		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Christina Nilsson
2020.841	Godkännande av anställning av barnskötare 100% 20200803-20201231, Håvestens förskola	Per Wahlén §
2020-05-05		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Christina Nilsson
2020.850	Godkänd anställning av förskollärare 100% 20200704-20201231, Ödeborgs förskola	Per Wahlén §
2020-05-08		Per Wahlén

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Maria Olsson
2020.851	Köpekontrakt Färgelanda Gatersbyn 1:120 med tillträdelse 20200518, Bruin Fastigheter AB	Tobias Bernhardsson §
2020-05-12	Bruin Fastigheter AB	Tobias Bernhardsson
KS 2019/39	Försäljning av fastigheten Färgelanda Gatersbyn 1:120 (Livsmedelscenter i Väst/"Björnhuset")	
		Victor Gustavsson
2020.855	Godkännande av anställning fritidshemspersonal 100% 20200706-20200731	Per Wahlén §
2020-05-12		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Pär Allvin
2020.856	Godkännande av anställning Lärare 4-6 100 % 20200810--20200301	Per Wahlén §
2020-05-12		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Pär Allvin
2020.916	Tilläggsavtal Testarkiv Ida Infront	Per Wahlén §
2020-05-14	Ida Infront AB	Per Wahlén
KS 2019/383	Samverkansavtal för E-arkiv Väst	
		Barbro Isaksson
2020.922	Godkännande av anställning av Projektledare FVM 100% 20200901-20231231	Per Wahlén §
2020-05-19		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Johan Lundh
2020.923	Godkännande av anställning av Förste socialsekreterare 100% 20200801 tv, IFO	Per Wahlén §
2020-05-19		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Carina Holmqvist
2020.924	Godkännande av anställning av Socialsekreterare 50% 20200601, IFO	Per Wahlén §
2020-05-19		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Carina Holmqvist
2020.955	Uppsägning av avtal SOS Alarm Färgelanda Gatersbyn 1:120 (Björnhuset), uppsagd på grund av ägarbyte	Per Wahlén §
2020-05-20	SOS Alarm	Per Wahlén
KS 2020/136	Uppsägning av avtal SOS Alarm Färgelanda Gatersbyn 1:120	
		Johan Karlsson

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
2020.980	Fullmakt Vänersborgs kommun förnyad konkurrensutsättning (FKU) avseende Anslutning och arkivering av kommunernas verksamhetssystem inom skola och omsorg	Per Wahlén §
2020-05-25	Vänersborgs Kommun	Per Wahlén
KS 2020/100	Projektering av anslutning till E-arkiv avseende verksamhetssystem	
		Marie Svensson
2020.985	Godkännande av anställning av extra resurs två personal 20200703-20210331; Förskolorna i Färgelanda	Per Wahlén §
2020-05-26		Per Wahlén
KS 2020/37	Godkännande av ansökan om anställning 2020	
		Christina Nilsson

Benämning	Bef fr o m	Bef t o m	Avtal	Anställningsform	Delegat
Barnskötare	2020-04-02	2020-07-03	Månadsanställd (AB)	Vikariat (3)	Maria Olsson

Kommunstyrelsens personalutskott

Datum och tid: Måndag 23 mars 2020, kl. 13:00-15.20
Plats: Kommunkontoret, konferensrum Beredskap

Beslutande:
Tobias Bernhardsson (C) ordf.
Ulla Börjesson (S)

Övriga närvarande:
Se nästa sida

Eventuella jäv och ersättares tjänstgöring vid jäv anges i respektive paragraf

Utses att justera: Ulla Börjesson

Justeringsplats och tid: Kommunkontoret 2020-03-25 kl.17.00 Paragrafer 6-13

Underskrifter

Ordförande: *Tobias Bernhardsson*
Tobias Bernhardsson

Justerare: *Ulla Börjesson*
Ulla Börjesson

Sekreterare: *Barbro Isaksson*
Barbro Isaksson

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Beslutsorgan: Kommunstyrelsens personalutskott
Sammanträdesdatum: 2020-03-23
Anslaget sätts upp: 2020-03-27
Anslaget tas ned: 2020-04-20

Protokollet förvaras på kommunkontoret

Underskrift *Barbro Isaksson*
Barbro Isaksson

Övriga närvarande:
Per Wahlén, tillförordnad kommunchef §§ 6-12
Eivor Lindahl, tillförordnad HR-/administrativ chef
Josefine Saksgaard, HR-strateg § 10
Barbro Isaksson, sekreterare
Jenny Christensen, näringslivsstrateg, § 13
Anna Gunnervik, utbildningschef, § 13
Mita Granbeck, Lärarförbundet, § 13
Anna Olofsson, Vision, § 13
Kristina Ström, Lärarnas Riksförbund, § 13

Innehållsförteckning

§ 6	Förändring på dagens föredragningslista		4
§ 7	Personalutskottets arbets-uppgifter från 2020 – fortsatt arbete med Fokusområden samt eventuell arbets-beskrivning	Dnr KS 2019/354	5-6
§ 8	Händelserapportering arbetsmiljö 2019	Dnr KS 2020/69	7
§ 9	Utvärdering av central bemanningsenhet inom Färgelanda kommun	Dnr KS 2020/73	8-9
§ 10	Personalbokslut 2019	Dnr KS 2020/7	10
§ 11	Redovisning av godkända anställningar	Dnr KS 2020/37	11
§ 12	Övriga ärenden		12
§ 13	Rekrytering av kommunchef	Dnr KS 2019/396	13

KSPU § 6
Förändring på dagens föredragningslista

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att under punkten Övriga ärenden ta upp följande:

- Krislägesavtal
- Tvisteförhandling.

Personalutskottet beslutar även att redovisningen av medarbetarenkät/ undersökning 2019 utgår från dagens sammanträde och redovisas på kommande sammanträde med kommunstyrelsen istället.

_____

KSPU § 7 **Dnr KS 2019/354**

Personalutskottets arbetsuppgifter från 2020 - fortsatt arbete med fokusområden samt eventuell arbetsbeskrivning

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att uppdra åt kommunchefen att ta fram förslag till kompetensförsörjningsstrategi till personalutskottets sammanträde i september.

Personalutskottet beslutar att ytterligare handling som beskriver utskottets arbetsuppgifter inte arbetas fram.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att personalutskottet beslutar att uppdra åt kommunchefen att ta fram förslag till kompetensförsörjningsstrategi till personalutskottets sammanträde i september.

Propositionsordning

Personalutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att personalutskottet beslutat enligt yrkandet.

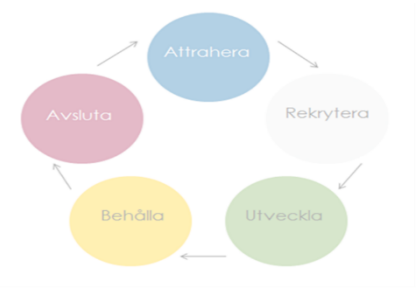
Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutar 26 februari 2020, § 27, att godkänna föreslaget årshjul för personalutskottets arbete och att utskottets fokusområde under 2020 ska vara strategisk kompetensförsörjning med särskilt fokus på ”Employer branding” och medarbetarengagemang.

Uppföljning av arbetet ska ske i personalutskottet under senare delen av 2020. Uppföljning och förslag till fokusområden för utskottets arbete 2021 kommer att överlämnas för beslut till kommunstyrelsen i januari 2021.

Vid kommunstyrelsens sammanträde efterfrågar Linda Jansson (M) en arbetsbeskrivning för personalutskottet och ordföranden meddelar att denna fråga tas med till personalutskottet för vidare diskussion, vilket sker där ledamöterna inte anser att ytterligare handlingar kring utskottets arbetsuppgifter är nödvändiga.

Tillförordnad HR-/administrativ chef presenterar ett tänkt arbete när det gäller kompetensförsörjning med förslag på strategier utifrån *”kompetensförsörjningssnurran”*



med följande fem steg:

1. Kompetensförsörjningsstrategi *(med utgångspunkt i Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) strategier inklusive kompetenshjulets aktiviteter)*
2. Framtagande av metodstöd till verksamheter
3. Kompetensförsörjningsplaner (*verksamhetsanpassade, metodstöd som underlag*)
4. Kompetensförsörjningsplan *(kommunövergripande)*
5. Uppföljning/revidering

Beslutsunderlag

Snabbkoll – Förenklad nulägesanalys daterad 23 mars 2020.
Kommunstyrelsens beslut 26 februari 2020 § 27.
Skrivelsen ”Strategisk kompetensförsörjning – förslag till personalutskottets fokusområden 2020” daterad 13 januari 2020.
Förslag årshjul KSPU 2020.

Beslutet skickas till
Tillförordnad kommunchef
Tillförordnad HR-/administrativ chef
Diariet

KSPU § 8 **Dnr KS 2020/69**
Händelserapportering arbetsmiljö 2019

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att dagens information avseende händelse-rapportering 2019 inklusive analys presenteras på kommunstyrelsens sammanträde i april.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att personalutskottet beslutar att dagens information avseende händelserapportering 2019 inklusive analys presenteras på kommunstyrelsens sammanträde i april.

Propositionsordning

Personalutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att personalutskottet beslutat enligt yrkandet.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen har som arbetsgivare det övergripande arbetsmiljö-ansvaret enligt arbetsmiljölagen. Personalutskottet kommer att följa upp den händelserapportering kring arbetsmiljö som sker.

Tillförordnad HR-/administrativ chef informerar om statistiken för 2019 med viss jämförelse med 2018. Analys av materialet är inte klart ännu.

Antalet tillbud har ökat något jämfört med 2018 (138 stycken jämfört med 102 stycken 2018) medan olycksfall och färdolycksfall minskat (30 stycken jämfört med 34 2018 respektive två stycken jämfört med tolv 2018).

_____

Beslutet skickas till
Tillförordnad kommunchef
Tillförordnad HR-/administrativ chef
Diariet

KSPU § 9 **Dnr KS 2020/73**
Utvärdering av central bemanningsenhet inom Färgelanda kommun

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att uppdra åt kommunchefen att utreda hur en bemanningsverksamhet optimalt kan fungera i kommunen och presentera detta i samband med utvärderingen av heltidsresan i september 2020.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att personalutskottet beslutar uppdra åt kommunchefen att utreda hur en bemanningsverksamhet optimalt kan fungera i kommunen och presentera detta i samband med utvärderingen av heltidsresan i september 2020.

Propositionsordning

Personalutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att personalutskottet beslutat enligt yrkandet.

Ärendebeskrivning

Personalutskottet diskuterar under 2019 arbetet med central bemanningsenhet i Färgelanda kommun och beslutar vid sitt sammanträde 21 oktober 2019 (punkt 7) att en redovisning av konsekvenser av inrättandet av bemanningsenheten sker vid personalutskottet i mars 2020.

Arbetet med heltidsresan startade efter kommunstyrelsebeslut 31 maj 2018 att heltid ska vara norm i Färgelanda kommun (detta utifrån central överenskommelse mellan Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Kommunal avseende heltid som norm), och är en anledning till skapandet av en central bemanningsenhet. En diskussion fördes i kommunchefens ledningsgrupp under 2018 om att skapa en centraliserad bemanningsfunktion i någon form. En sektor hade redan denna funktion, men att samordna arbetet för alla sektorer sågs som en besparingsåtgärd då kostnaderna för timanställning i kommunen var höga. Grundidén var att kunna se en helhet och utnyttja den av heltidsprojektets skapade resurstiden och timanställningarna på ett mycket mer effektivt sätt.

På grund av kommunens ekonomiska läge beslutar kommunstyrelsen den 26 februari i år, § 26, att godkänna personalutskottets lagda uppdrag,

20 januari 2020 § 3, att arbetet med Heltidsresan utvärderas och framtiden för arbetet beskrivs inklusive konsekvenser om ett stopp av arbetet skulle ske samt att pausa i arbetet med införandet av heltid som norm i Färgelanda kommun, (beslutat 29 mars 2017 § 57), till dess att utvärdering av arbetet med ”heltidsresan” har presenterats.

Avslutande av Bemanningsenheten är ett av de förslag som förvaltningen presenterar för Budgetberedningen i besparingshänseende.

Förvaltningen föreslår att utvärderingen av bemanningsenheten sker parallellt med utvärderingen av Heltidsresan och att de båda utvärderingarna presenteras för personalutskottet i september. Utvärderingen är viktigt att göra även om en besparing sker, då det kan bli aktuellt i framtiden med liknande verksamhet där utvärderingen kommer att vara ett viktigt underlag.

Beslutsunderlag

Administration/HR-enhetens tjänsteskrivelse daterad 4 mars 2020.

Tillförordnad HR-/administrativ chef informerar.

Beslutet skickas till
Tillförordnad kommunchef
Tillförordnad HR-/administrativ chef
Diariet

KSPU § 10 **Dnr KS 2020/7**
Personalbokslut 2019

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

I kommande Årsredovisning 2019 för Färgelanda kommun ingår personalbokslutet för året som presenteras för personalutskottet.

En diskussion förs kring avslutningssamtal, dess genomförande och analys av dessa.

Beslutsunderlag

Administration/HR-enhetens tjänsteskrivelse daterad 16 mars 2020.
Personalredovisning 2019, utdrag ur kommande Årsredovisning 2019 för Färgelanda kommun.

HR-strategen informerar.

Beslutet skickas till
Diariet

KSPU § 11 **Dnr KS 2020/37**
Redovisning av godkända anställningar

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att lägga redovisningen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutar 20 november 2019 § 249 att vid nyanställning respektive återanställning på vakant tjänst sker anställning efter godkännande av kommunchef. Beslutet gäller fram till och med 31 december 2020 och kan då komma att omprövas.

I samband med redovisningen den 20 januari 2020, § 2, beslutar Personalutskottet att uppdra åt förvaltningen att sammanställa statistik över ansökningarna för att kunna se tidsperioder, form av anställning, sysselsättningsgrad m m.

Redovisning av beslutade anställningar sker till personalutskottet för perioden 14 januari-13 mars 2020.

Beslutsunderlag

Redovisning och statistik avseende anställningar perioden 14 januari 2020-13 mars 2020.

Beslutet skickas till
Diariet

KSPU § 12
Övriga ärenden

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

- Krislägesavtal;
  Centrala parter har tecknat krislägesavtal med berörda arbetstagar-organisationer utifrån pågående Coronasituation. De uppmanar kommunala och regionala myndigheter att teckna lokala kollektivavtal. Krislägesavtalet innebär att arbetsgivaren får utövade befogenheter bland annat avseende arbetsrätt innebärande att den anställde kan få andra arbetsuppgifter, utökad arbetstid per vecka samt förändringar av dygnsvila och veckovila. Förhandlingar pågår med arbetstagar-organisationerna.

- Tvisteförhandling (dnr KS 2020/90);
  Arbetstagarorganisationen Vision har begärt tvisteförhandling avseende uppsägning av anställd.

Beslutet skickas till
Tillförordnad HR-/administrativ chef
Diariet

KSPU § 13 **Dnr KS 2019/396**
Rekrytering av kommunchef

Kommunstyrelsens personalutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att erbjuda anställning till en av de sökande till arbetet som kommunchef.

Kommunstyrelsen delegerar till kommunstyrelsens ordförande att överenskomma om anställningsvillkoren och fatta beslut om anställning.

Ärendebeskrivning

Ordföranden informerar om aktuellt läge i rekrytering av kommunchef och en diskussion förs med representanterna från arbetstagarorganisationerna samt direkt underställd personal. Parterna är eniga om att gå vidare med aktuell kandidat.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

Kommunstyrelsens personalutskott

Datum och tid: Måndag 25 maj 2020, kl. 13:00-15.00
Plats: Kommunkontoret, konferensrum Beredskap

Beslutande:
Tobias Bernhardsson (C) ordf.
Ulla Börjesson (S)

Övriga närvarande:
Per Wahlén, tillförordnad kommunchef
Eivor Lindahl, HR-/administrativ chef
Linda Larsson, vik HR-specialist
Anna Olofsson, huvudskyddsombud Vision, § 18
Barbro Isaksson, nämndsekreterare

Övriga närvarande, se respektive paragraf

Eventuella jäv och ersättares tjänstgöring vid jäv anges i respektive paragraf

Utses att justera: Ulla Börjesson

Justeringsplats och tid: Kommunkontoret 2020-05-28 kl.08.00 Paragrafer 14-23

Underskrifter
Ordförande: *Tobias Bernhardsson*
Tobias Bernhardsson

Justerare: *Ulla Börjesson*
Ulla Börjesson

Sekreterare: *Barbro Isaksson*
Barbro Isaksson

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Beslutsorgan: Kommunstyrelsens personalutskott
Sammanträdesdatum: 2020-05-25
Anslaget sätts upp: 2020-05-29
Anslaget tas ned: 2020-06-22

Protokollet förvaras på kommunkontoret

Underskrift *Barbro Isaksson*
Barbro Isaksson

Innehållsförteckning

§ 14	Ändring på dagens föredragningslista		3
§ 15	Händelserapportering arbetsmiljö 2019 inklusive analys	Dnr KS 2020/69	4
§ 16	Covid-19 ur ett personal-perspektiv, information		5
§ 17	Medarbetarenkät/ undersökning 2019 och åtgärder utifrån resultatet	Dnr KS 2019/407	6-7
§ 18	Framställan enligt Arbets-miljölagens 6 kap 6a § och framtagen handlings-plan, samtal med skydds-ombud för Vision	Dnr KS 2019/298	8
§ 19	Samarbete med företags-hälsovården, information		9
§ 20	Riktlinjer för rekryte-ring samt Rutin för chefsrekrytering, diskussion	Dnr KS 2020/130	10
§ 21	Redovisning – God-kännande av ansökan om anställning 2020	Dnr KS 2020/37	11
§ 22	Uppskattning av personal	Dnr 2020/140	12
§ 23	Övriga ärenden		13

KSPU § 14
Ändring på dagens föredragningslista

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att lägga till följande ärende till dagens sammanträde:

- Uppskattning av personal.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att personalutskottet tar upp frågan om uppskattning av personalen.

Propositionsordning

Personalutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att personalutskottet beslutat enligt yrkandet.

_____

KSPU § 15 **Dnr KS 2020/69**
Händelserapportering arbetsmiljö 2019 inklusive analys

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Personalutskottet beslutar 23 mars 2020 § 8 att dagens information avseende händelserapportering 2019 inklusive analys presenteras på kommunstyrelsens sammanträde i april. Detta kommer att ske vid kommunstyrelsens sammanträde i juni då sammanträdet i april ställdes in.

Beslutsunderlag

Händelserapportering Färgelanda kommun 2019-01-01—2019-12-31 inklusive analys.

HR-specialisten redogör för analysen samt förslag till åtgärder.

_____

Beslutet skickas till
HR-specialist
Diariet

KSPU § 16
Covid-19 ur ett personalperspektiv, information

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Covid-19 har inneburit åtgärder även utifrån personalperspektivet.

Medicinskt ansvarig sjuksköterska informerar, bland annat kring tester av personal.

Verksamheterna fungerar bra, viss sjukskrivning bland personalen i starten av pandemin men det har förbättrats. Den oro som fanns bland anställda har lugnats, bland annat utifrån informationsinsatser av ansvariga för Covid-19-arbetet i kommunen.

I Personalhandboken finns information specifikt kring Covid-19 som klargör vad du som chef ska göra med anledning av pandemin.

_____

KSPU § 17 **Dnr KS 2019/407**
Medarbetarenkät/undersökning 2019 och åtgärder utifrån resultatet

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

I oktober 2019 genomfördes Färgelanda kommuns årliga medarbetarenkät vars huvudsakliga syfte är att kartlägga, bedöma och åtgärda förbättrings-områden i den psykosociala arbetsmiljön, förebygga riskfaktorer och utveckla friskfaktorer. Enkäten är således en del i det systematiska arbetsmiljöarbetet och ska vara ett underlag för dialog och identifiering av förbättrande åtgärder. Resultatet redovisades för kommunstyrelsen den 23 mars 2020 § 52.

Inför det fortsatta arbetet har respektive verksamhetsområde fått sina resultat distribuerade ut till samtliga enheter där cheferna fått i uppdrag att analysera resultatet tillsammans med arbetsgrupperna och arbeta fram prioriterande områden av förbättrande respektive främjande karaktär, som de ska fortsätta arbeta vidare med under 2020. Som stöd i det fortsatta arbetet med resultatet har samtliga chefer fått ta del av en metodguide med instruktioner och praktiska övningar som syftar till att underlätta arbetet av prioriterande områden. HR-enheten har även erbjudit stöttning med presentation av resultatarbetet.

För att uppnå ett framgångsrikt resultat krävs en rad åtgärder vilket är ett omfattande arbete som fordrar insatser från hela organisationen. Strategier och arbetsprocesser behöver framarbetas, implementeras och upprätthållas i alla led för att uppnå framgång. En rad åtgärder har påbörjats eller ligger inom planeringen för 2020:

- Nya riktlinjer och rutiner vid rekrytering.
- Förbättrad introduktion.
- Utbildning inom organisatorisk och social arbetsmiljö.
- Kompetensförsörjningsstrategi.
- Nya riktlinjer och rutiner om kränkande särbehandling.
- Införande av SAM-modul i Stratsys.

Beslutsunderlag

Redogörelse av åtgärder medarbetarenkät 2019, daterad 17 maj 2020.

Vikarierande HR-specialist informerar.

Beslutet skickas till
Diariet

KSPU § 18 Dnr KS 2019/298
Framställan enligt Arbetsmiljölagen 6 kap 6a § och framtagen handlingsplan, samtal med skyddsombud för Vision

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att anteckna dagens samtal till protokollet.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen antar den 20 november 2019 § 248, framtagen handlingsplan utifrån den Framställan enligt AML:s 6 kap § 6a som inlämnats till kommunstyrelsen. Grunden till handlingsplanen är det svar som kommunstyrelsen lämnar på framställan.

I samband med personalutskottets beredning av ärendet den 18 november 2019 punkt 4, beslutar utskottet att bjuda in skyddsombudet till utskottets sammanträde i maj 2020 för att diskutera arbetets fortskridande.

Visions huvudskyddsombud deltar och en diskussion förs kring arbetet.

Utbildning kring det systematiska arbetsmiljöarbetet har påbörjats och resterande del är framskjuten på grund av Covid-19 men kommer att genomföras då möjlighet ges igen.

Ordföranden kommer att bjuda in till en tillitsdelegation innan juni månads utgång som en start på det fortsatta arbetet. Till mötet inbjuds representanter för samtliga partier i kommunfullmäktige, tillförordnad kommunchef och kommande kommunchef samt dennes ledningsgrupp och representanter från arbetstagarorganisationerna.

Beslutsunderlag

Handlingsplan utifrån Framställan enligt Arbetsmiljölagens 6 kapitel § 6a mot kommunfullmäktige/kommunstyrelsen daterad 18 november 2019.

Beslutet skickas till
Utskottets ordförande
Visions huvudskyddsombud
Diariet

KSPU § 19
Samarbete med företagshälsovård, information

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Vikarierande HR-specialist informerar om det samarbete som finns med företagshälsovården kring Covid-19 och stöd till chefer.

_____

KSPU § 20 **Dnr KS 2020/130**
Riktlinjer för rekrytering samt Rutin för chefsrekrytering, diskussion

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att anteckna dagens diskussion till protokollet.

Ärendebeskrivning

Med anledning av medarbetarenkäten 2019 har ett antal åtgärder tagits fram där arbetet är påbörjat eller ska påbörjas under året. En av dessa gäller riktlinjer och rutiner vid rekrytering.

För att kvalitetssäkra, effektivisera, förtydliga och förenkla Färgelanda kommuns rekryteringsarbete är nya riktlinjer och rutiner för rekrytering under utveckling. Färgelanda kommun ska uppfattas som en attraktiv arbetsgivare och därmed är det av vikt att det finns en enhetlighet i rekryteringsarbetet och ett stöd för att hitta rätt kompetens och säkerställa att rekrytering sker på ett effektivt och strukturerat sätt.

Ett förslag har arbetats fram av förvaltningen och personalutskottet har materialet för diskussion.

Beslutsunderlag

UTKAST Riktlinjer för rekrytering samt Rutin för chefsrekrytering.

Vikarierande HR-specialist informerar och utskottet diskuterar materialet.

_____

Beslutet skickas till
Tf HR-/administrativ chef
Diariet

KSPU § 21 **Dnr KS 2020/37**
Redovisning - Godkännande av ansökan om anställning 2020

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att lägga redovisningen till handlingarna.

Utskottet uttalar vikten av fortsatt restriktivitet vid anställningar med hänsyn till kommunens ekonomi och att andra former av lösning beaktas innan eventuell anställning godkänns.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutar 20 november 2019 § 249 att vid nyanställning respektive återanställning på vakant tjänst sker anställning efter godkännande av kommunchef. Beslutet gäller fram till och med 31 december 2020 och kan då komma att omprövas.

I samband med redovisningen den 20 januari 2020, § 2, beslutar Personalutskottet att uppdra åt förvaltningen att sammanställa statistik över ansökningarna för att kunna se tidsperioder, form av anställning, sysselsättningsgrad m m.

Redovisning av beslutade anställningar sker till personalutskottet för perioden 14 januari-13 mars 2020. Utskottet diskuterar de tjänster inom sektor Utbildning som finns publicerade i kommunens rekryteringsverktyg.

Beslutsunderlag

Redovisning och statistik avseende anställningar perioden 16 mars 2020-17 maj 2020.

Tillförordnad kommunchef informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunchefens ledningsgrupp
Diariet

KSPU § 22 **Dnr KS 2020/140**
Uppskattning av personal

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Personalutskottet beslutar att uppdra åt kommunchefen att ordna någon form av uppskattning till personalen för det utmärkta arbete de utför för kommunen.

Finansiering sker inom kommunstyrelsens ofördelade medel.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att personalutskottet beslutar att uppdra åt kommunchefen att ordna någon form av uppskattning till personalen för det utmärkta arbete som de utför för kommunen.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att personalutskottet beslutat enligt yrkandet.

Ärendebeskrivning

2020 har krävt mycket av personalen på grund av bland annat Covid-19, mindre personal och en ansträngd ekonomi för kommunen. Någon form av uppskattning bör ske innan sommarens semesterperioder startar.

_____

Beslutet skickas till
Tf kommunchef
Ansvarig ekonom
Diariet

KSPU § 23
Övriga ärenden

Kommunstyrelsens personalutskotts beslut

Några övriga ärenden behandlas inte.

_____

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Datum och tid: onsdag 22 april 2020, kl. 09:00-16.10
Plats: Kommunkontoret, konferensrum Beredskap, respektive Furåsen, stora salen

Beslutande:
Tobias Bernhardsson (C) ordf.
Linda Jansson (M)
Ulla Börjesson (S)

Närvarande ej tjänstgörande ersättare:
Kenneth Carlsson (L), deltar via länk på distans
Urban Henriksson (S) ej beslutsdelen § 68

Övriga närvarande:
Se nästa sida

Eventuella jäv och ersättares tjänstgöring vid jäv anges i respektive paragraf

Utses att justera: Ulla Börjesson

Justeringsplats och tid: Kommunkontoret 2020-04-27 kl.13.00 Paragrafer 65-72

Underskrifter

Ordförande: *Tobias Bernhardsson*
Tobias Bernhardsson

Justerare: *Ulla Börjesson*
Ulla Börjesson

Sekreterare: *Barbro Isaksson*
Barbro Isaksson

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Beslutsorgan: Kommunstyrelsens arbetsutskott
Sammanträdesdatum: 2020-04-22
Anslaget sätts upp: 2020-04-28
Anslaget tas ned: 2020-05-20

Protokollet förvaras på kommunkontoret

Underskrift *Barbro Isaksson*
Barbro Isaksson

Övriga närvarande:
Jan Öhman (M), ordförande bygg- och trafiknämnden, kl 09.00-10.00 del av § 66 samt via länk på distans kl 13.00-15.45 §§ 67-72, ej beslutsdelen § 68
Håkan Gusteus (L), ordförande socialnämnden, kl 10.00-11.00 del av § 66 samt kl 13.00-15.45 §§ 67-72, ej beslutsdelen § 68
Christina Svedberg, förste vice ordförande socialnämnden, via telefon kl 10.00-11.00 del av § 66 samt via länk på distans kl 13.00-15.45 §§ 67-72, ej beslutsdelen § 68
Sandra Hallberg(C), ordförande utbildningsnämnden, kl 11.10-15.45 del av § 66-§ 72, ej beslutsdelen § 68
Karl-Erik Segersax (SD), §§ 67-72, kl 13.00-16.10
Inger Bäcker (V), §§ 67-72, kl 13.00-16.10
Edgardo Varas (S), andre vice ordförande socialnämnden, kl 13.00-15.45 §§ 67-72, ej beslutsdelen § 68
Johan Andréasson, ekonom, §§ 67-72, ej beslutsdelen § 68
Katrin Axberg, ekonom, §§ 67-72, ej beslutsdelen § 68
Jonas Berggren, IT-chef, §§ 67-72, ej beslutsdelen § 68
Lars Bäcker, ekonom, §§ 67-72, ej beslutsdelen § 68
Anna Gunnervik, barn- och utbildningschef, del av § 66 samt §§ 67-72, ej beslutsdelen § 68
Johan Lundh, socialchef, del av § 66 samt §§ 67-72, ej beslutsdelen § 68
Kristina Olsson, ekonomichef, §§ 67-72, ej beslutsdelen § 68
Karl Fors, Västkom, § 71
Per Wahlén, tf kommunchef, ej beslutsdelen § 68
Barbro Isaksson, nämndsekreterare, ej beslutsdelen § 68

Dialog och beslutssammanträde
Information och beslut i ärende §§ 65-66 kl 09.00-12.00
(ärende 1 på föredragningslistan)

Beslutssammanträde
Information och beslut i ärenden §§ 67 och 69-72 (ärende 2 och 4-6 på föredragningslistan) kl 13.00-15.45

Partigemensam överläggning kl 15.45-16.05

Beslutssammanträde
Beslut i ärenden § 68 (ärende 3 på föredragningslistan)
kl 16.05-16.10

Innehållsförteckning

§ 65	Ändringar på dagens föredragningslista		5
§ 66	Presidiedialoger med nämnderna		6
§ 67	Ekonomiskt nuläge, information	2020/5	7
§ 68	Mål- och resursplan 2021-2023 - preliminära ramar 2021, presentation av nämndernas synpunkter	2020/29	8
§ 69	Årsredovisning 2019, ekonomisk prognos kvartal 1 2020 samt MRP 2021-2023, fortsatt process	2020/7	9
§ 70	Aktuell information avseende Covid-19		10
§ 71	Framtidens vårdinformationsmiljö (FVM), aktuell information från Västkom	2020/53	11
§ 72	Övriga ärenden		12

KSAU § 65
Ändringar på dagens föredragningslista

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att lägga till följande ärenden:

- Aktuell information avseende Covid-19
- Framtidens vårdinformationsmiljö (FVM), aktuell information från Västkom

_____

KSAU § 66 **Dnr KS 2019/368**
Presidiedialoger med kommunens nämnder

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att lägga dagens diskussioner till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Arbetsutskottet genomför separat dialog med presidierna i bygg- och trafiknämnden, socialnämnden respektive utbildningsnämnden samt ansvarig sektorchef.

Vid samtalen diskuteras nämndarbetet, utmaningar och möjligheter inför 2021-2023, förhållandet mellan kommunstyrelsen och respektive nämnd när det gäller ärendeberedning samt frågor som respektive nämnd vill lyfta.

Bygg- och trafiknämndens ordförande informerar även om nämndens arbete med Fördjupade översiktsplaner i Färgelanda och Högsäter.
Nämnden har också skickat en fråga vidare till kommunstyrelsen avseende trafiksituationen vid Höjdenskolan som han redogör för. Det finns även en fråga kring belysningsstolpar korsningen Stora Torp. Kommunstyrelsen har inte behandlat dessa frågor ännu.

Med socialnämnden och utbildningsnämnden diskuteras även den ekonomiska situationen inom respektive nämnds verksamhetsområden i form av farhågor, utmaningar och möjligheter. Båda nämnderna ser utmaningar i att klara en ekonomi i balans utan ytterligare verksamhets-förändringar. Båda nämnderna tar också upp förhållandet kommunstyrelsen och nämnden utifrån aspekten handläggning av ärenden.

Ordföranden tackar respektive nämnds representanter för en bra dialog.

_____

Beslutet skickas till
Diariet

KSAU § 67 **Dnr KS 2020/5**
Ekonomiskt nuläge, information

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Ekonomichefen redogör för kommunens ekonomiska situation och det preliminära resultatet i kommande årsredovisning för 2019. Arbetet pågår med ekonomisk rapport per kvartal 1 med helårsprognos för 2020.

_____

Beslutet skickas till
Diariet

KSAU § 68 **Dnr KS 2020/29**

Mål- och resursplan 2021-2023 - preliminära ramar 2021, presentation av nämndernas synpunkter

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att genomföra nästa budgetberedning den 13 maj kl 14.00.

Ärendebeskrivning

Arbetsutskottet beslutar 16 januari, § 24, att uppdra åt nämnderna, kommunstyrelsen och kommunfullmäktiges presidium att inkomma med plan och konsekvenser av ekonomiska ramar för 2021 och 2022 utifrån MRP 2020-2022 senast 10 april 2020.

Kommunstyrelsen (§ 74) och kommunfullmäktige (§ 36) har 15 april, beslutat om besparingar inom kommunens verksamheter för en ekonomi i balans vid utgången av 2020.

Det preliminära resultatet 2019 redovisas för kommunstyrelsens respektive socialnämndens och utbildningsnämndens verksamheter liksom de förutsättningar och utmaningar som föreligger ekonomiskt inför 2021-2023.

Tillförordnad kommunchef, socialchefen respektive barn- och utbildningschefen informerar.

_____

Beslutet skickas till
Budgetberedningen
Diariet

KSAU § 69 **Dnr KS 2020/7**

Årsredovisning 2019, ekonomisk prognos kvartal 1 2020 samt MRP 2021-2023, fortsatt process

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Mot bakgrund av det datahaveri som skedde i slutet av 2019 avseende ekonomisystemet har årsredovisningen för 2019 försenats. Nu pågår arbetet med att iordningställa årsredovisningen, den ekonomiska rapporten för kvartal 1 med helårsprognos 2020 samt Mål- och resursplanen för 2021-2023. Mot bakgrund av detta kommer socialnämndens, utbildningsnämndens, kommunstyrelsens arbetsutskott och kommunstyrelsens sammanträden att senareläggas i maj månad.

Ekonomichefen informerar om fortsatt process för respektive dokument.

_____

Beslutet skickas till
Kommunchefens ledningsgrupp
Ekonomichefen
Ansvariga ekonomer
Kommunens revisorer
Diariet

KSAU § 70
Aktuell information avseende Covid-19

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Tillförordnad kommunchef informerar om aktuellt läge avseende Covid-19.

_____

KSAU § 71 **Dnr KS 2020/53**

Framtidens vårdinformationsmiljö (FVM), aktuell information från Västkom

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutar 15 april, § 29, att godkänna att Färgelanda kommun avropar och ingår avtal om införande av Framtidens Vårdinformationsmiljö, option 1, 2 och 3. Kommunfullmäktige delegerar till kommunstyrelsen, genom beslut i arbetsutskottet senast 30 april 2020 fatta slutgiltigt beslut om avrop.

Västkoms enhetschef för digital verksamhetsutveckling informerar om aktuell status i arbetet med införandet av systemet.

Beslutet skickas till
Diariet

KSAU § 72
Övriga ärenden

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Några övriga frågor behandlas inte.

_____

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Datum och tid: onsdag 29 april 2020, kl. 13:00-15.00
Plats: Kommunkontoret, konferensrum Beredskap

Beslutande:
Tobias Bernhardsson (C) ordf.
Kenneth Carlsson (L) deltar på distans via länk, tjg ersättare för Linda Jansson (M)
Ulla Börjesson (S)

Närvarande ej tjänstgörande ersättare:
Urban Henriksson (S)

Övriga närvarande:
Per Wahlén, tf kommunchef
Dovile Radzeviciute, Postnord AB, via länk på distans, § 74
Henrik Ishihara, Postnord AB, via länk på distans, § 74
Barbro Isaksson, nämndsekreterare

Eventuella jäv och ersättares tjänstgöring vid jäv anges i respektive paragraf

Utses att justera: Ulla Börjesson

Justeringsplats och tid: Kommunkontoret 2020-04-29 kl. 15.15 Paragrafer 73-75

Underskrifter

Ordförande: *Tobias Bernhardsson*
Tobias Bernhardsson

Justerare: *Ulla Börjesson*
Ulla Börjesson

Sekreterare: *Barbro Isaksson*
Barbro Isaksson

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Beslutsorgan: Kommunstyrelsens arbetsutskott
Sammanträdesdatum: 2020-04-29
Anslaget sätts upp: 2020-04-30
Anslaget tas ned: 2020-05-22

Protokollet förvaras på kommunkontoret

Underskrift *Barbro Isaksson*
Barbro Isaksson

Innehållsförteckning

§ 73	Framtidens vårdinformationsmiljö (FVM)	2020/53	3 - 4
§ 74	Postnord AB informerar om förändrad verksamhet		5
§ 75	Övriga frågor		6

KSAU § 73 Dnr KS 2020/53
Framtidens vårdinformationsmiljö (FVM), delbeslut

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att avropa option 1 från leverantören Cerner Sverige AB och teckna samverkansavtal med Västra Götalandsregionen.

Arbetsutskottet beslutar att avropa option 2 från leverantören Cerner Sverige AB och teckna samverkansavtal med Västra Götalandsregionen.

Arbetsutskottet beslutar att hos Västra Götalandsregionen begära anstånd med beslut om option 3 till den 13 maj 2020.

Arbetsutskottet beslutar att uppdra åt kommunchefen att återkomma med aktuella uppgifter kring finansieringen av option; investering, drift, bemanning av projektledare m m till sammanträdet den 13 maj.

Yrkanden

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att arbetsutskottet beslutar att avropa option 1 respektive option 2 från leverantören Cerner Sverige AB och teckna samverkansavtalet med Västra Götalandsregionen samt att hos Västra Götalandsregionen begära anstånd med beslut avseende option 3 till den 13 maj 2020. Han yrkar även att kommunchefen får i uppdrag att återkomma med uppgifter kring finansieringen av option; investering, drift, bemanning av projektledare m m till sammanträdet den 13 maj.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkanden. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt yrkandena.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutar 15 april, § 29, bland annat att godkänna att Färgelanda kommun avropar och ingår avtal om införande av Framtidens Vårdinformationsmiljö, option 1, 2 och att för option 3 i första hand begära anstånd till att lämna beslut med hänvisning till pågående pandemi och i andra hand följa kommunstyrelsens beslutsförslag.

Kommunfullmäktige delegerar till kommunstyrelsen, genom beslut i arbetsutskottet senast 30 april 2020 fatta slutgiltigt beslut om avrop.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del den 25 mars 2020 § 42, under förutsättning att kommunfullmäktige fattar nödvändiga beslut, att bemyndiga kommunstyrelsens ordförande Tobias Bernhardsson att för Färgelanda kommuns räkning underteckna handlingar avseende Avrop kommunala optioner Millennium, avtal med Cerner Sverige AB, Samverkansavtal samt Drift- och förvaltningsavtal med Västra Götalandsregionen.

Diskussioner förs kring finansieringen av option 3; investering, drift, bemanning av projektledare m m.

Beslutsunderlag
Kommunfullmäktiges beslut 15 april 2020 § 29.
Tjänsteskrivelse daterad 9 april 2020
Kommunstyrelsens beslut 25 mars 2020 § 42.

Beslutet skickas till
Västra Götalandsregionen
Socialnämnden
Utbildningsnämnden
IT-strateg
Socialchefen
Ansvarig ekonom
Diariet

KSAU § 74
Postnord AB informerar om förändrad verksamhet

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna

Ärendebeskrivning

Postnord AB informerar via länk på distans om sin verksamhet och framtida förändringar.

_____

KSAU § 75
Övriga frågor

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Några övriga frågor behandlas inte.

_____

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Datum och tid: onsdag 13 maj 2020, kl. 13:00-16.40
Plats: Kommunkontoret, konferensrum Beredskap samt via Go To Meeting på distans

Beslutande:	**Närvarande ej tjänstgörande ersättare:**
Tobias Bernhardsson (C) Ordf.	Kenneth Carlsson (L) deltar
Linda Jansson (M)	via länk på distans
Ulla Börjesson (S)	Urban Henriksson (S)

Övriga närvarande:
Se nästa sida

Eventuella jäv och ersättares tjänstgöring vid jäv anges i respektive paragraf

Utses att justera: Ulla Börjesson

Justeringsplats och tid: Kommunkontoret 2020-05-13 kl. 17.00 Paragrafer 76-79

Underskrifter

Ordförande: *Tobias Bernhardsson*
Tobias Bernhardsson

Justerare: *Ulla Börjesson*
Ulla Börjesson

Sekreterare: *Barbro Isaksson*
Barbro Isaksson

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Beslutsorgan: Kommunstyrelsens arbetsutskott
Sammanträdesdatum: 2020-05-13
Anslaget sätts upp: 2020-05-15
Anslaget tas ned: 2020-06-05

Protokollet förvaras på kommunkontoret

Underskrift *Barbro Isaksson*
Barbro Isaksson

Övriga närvarande:
Per Wahlén, tillförordnad kommunchef
Katrin Siverby, kommande kommunchef
Jan Öhman (M), ordförande bygg- och trafiknämnden, från kl 14.00 § 78 deltar via länk Go To Meeting
Håkan Gusteus (L), ordförande socialnämnden, från kl 14.00 § 78 deltar via länk Go To Meeting
Christina Svedberg (M), förste vice ordförande socialnämnden, från kl 14.00 § 78 deltar via länk Go To Meeting
Sandra Hallberg (C), ordförande utbildningsnämnden, från kl 14.00 § 78 deltar via länk Go To Meeting
Tommy Larsson (S), vice ordförande utbildningsnämnden, från kl 14.00 § 78 deltar via länk Go To Meeting
Jörgen Andersson (SD), från kl 14.00 § 78 deltar via länk Go To Meeting
Inger Bäcker (V), från kl 14.00 § 78
Anna Gunnervik, barn- och utbildningschef, från kl 14.00 § 78, deltar fysiskt och via länk Go To Meeting
Johan Lundh, socialchef, från kl 14.00 § 78, deltar fysiskt och via länk Go To Meeting
Kristina Olsson, ekonomichef, från kl 14.00 § 78, deltar fysiskt och via länk Go To Meeting
Barbro Isaksson, nämndsekreterare

Information
Information i ärenden §§ 76-77 (ärende 1-2 på föredragningslistan) kl 13.00-13.25

Egna överläggningar genomförs kl 13.25-13.40

Beslutssammanträde
Beslut i ärenden §§ 76-77 (ärende 1-2 på föredragningslistan) kl 13.401-14.00

Informations- och beslutssammanträde
Diskussion och beslut i ärenden § 78-79 (ärende 3-4 på föredragningslistan)
kl 14.00-16.40

Innehållsförteckning

§ 76	Framtidens vårdinformationsmiljö, beslut avseende Option 3	2020/53
§ 77	Svar avseende kommande beslut om eventuellt föreläggande utifrån inkommen begäran om prövning enligt 7 kap 7 § AML (dnr 2019/072787)	2019/298
§ 78	Mål- och resursplan 2021-2023	2020/29
§ 79	Övriga ärenden	

KSAU § 76 **Dnr KS 2020/53**
Framtidens vårdinformationsmiljö, beslut avseende Option 3

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att avropa option 3 från leverantören Cerner Sverige AB och teckna samverkansavtal med Västra Götalandsregionen.

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att utöka investeringsramen med 1.155.000 kr för att finansiera införandet.

Yrkanden

Linda Jansson (M) yrkar att arbetsutskottet beslutar att avropa Option 3 med utökning av investeringsram med 1.155.000 kr. Arbetsutskottet föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige att besluta att utöka investeringsramen med 1.155.000 kr för att finansiera införandet.

Ulla Börjesson (S) yrkar att arbetsutskottet beslutar att avstå från att avropa option 3.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Linda Janssons (M) respektive Ulla Börjessons (S) yrkanden. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt Linda Janssons (M) yrkanden.

Ärendebeskrivning

Arbetsutskottet beslutar 29 april, § 73, att avropa option 1 och 2 och teckna samverkansavtal med Västra Götalandsregionen. Arbetsutskottet beslutar också att hos Västra Götalandsregionen begära anstånd med beslut om option 3 till den 13 maj 2020, vilket beviljas, samt att uppdra åt kommunchefen att återkomma med aktuella uppgifter kring finansieringen av option; investering, drift, bemanning av projektledare m m till sammanträdet den 13 maj (beslutet fattas genom delegation till kommunstyrelsen från kommunfullmäktige den 15 april 2020, § 29).

Kommunstyrelsen beslutar för egen del den 25 mars 2020 § 42, under förutsättning att kommunfullmäktige fattar nödvändiga beslut, att bemyndiga kommunstyrelsens ordförande Tobias Bernhardsson att för Färgelanda kommuns räkning underteckna handlingar avseende Avrop kommunala optioner Millennium, avtal med Cerner Sverige AB, Samverkansavtal samt Drift- och förvaltningsavtal med Västra Götalandsregionen.

Utifrån givet uppdrag avseende finansiering av option 3 presenteras följande:

Preliminära kostnader för Option 3 för Färgelanda beräknas till:
- 413.000:- implementationskostnad
- 220.000:- engångskostnad för licens
- 5.000:- supportkostnad Cerner per år
- 350:- per ärende som läggs till VGR IT
- 435.000:-/år i drift, förvaltning till VGR IT

Tillkommande kostnader för implementation:
- Verksamhetsexperter som anställs av projektet och denna kostnad debiteras enligt befolkningsfördelning (40% av15st heltid)
- Förstärkning av fiberanslutning från HUB i Mellerud
- Intern säkerhet Färgelanda IT
- 575.000:-/år Implementationsansvarig*
- 575.000:-/år Projektledare***
- 250.000:-/år Övriga resurser inom projektet**

*Obligatorisk tjänst samtliga kommuner – implementationsansvarig.
**Behov kommer att finnas av en projektledare inom kommunen som kan driva delprojekt operativt. I Färgelandas fall kan eventuellt denna roll drivas av implementationsansvarig, men höjd bör tas för toppar i projektet.
***Övrig kommunspecifika roller.

Sammanställning investering och ram

Sammanställning investering och ram

Fasta kostnader för implementation

Licenskostnad Option 1, engångs	15.000:-
Licenskostnad Option 2, engångs	25.000:-
Licenskostnad Option 3, engångs	220.000:-
Supportkostnad Cerner, 10 år (1-3)	100.000:-
Implementeringskostnad Option 1	40.000:-

Implementeringskostnad Option 2	110.000:-
Implementeringskostnad Option 3	420.000:-
Summa fasta kostnader	**930.000:-**

Resurskostnader

Implementations-/projektledare	575.000:-/år
Specialister internt	250.000:-/år
Kostnader interna resurser	**825.000:-/år**

Verksamhetsexperter externt **200.000:-**

Driftskostnader (ramökning)

Drift och förvaltning VGR IT	435.000:-/år

I projektets investering kan fasta kostnader, samt externa verksamhetskonsulter tas in. Därtill implementerings-/projektledare.

I fallet ”Fasta kostnader” + externa verksamhetskonsulter räknas in landar investeringen på ungefär **1.130.000:-** (investeringsramen är 1.7 MSEK)

Utökar man scoopet till att innefatta implementerings-/projektledare (575.000x36mån=1.725.000) landar investeringen på ungefär **2.855.000**:-, alltså en ökning av ramen med **1.155.000:-**

Avskrivning för immateriella anläggningstillgångar är oftast fem år, men om det finns särskilda omständigheter och är förenligt med god redovisningssed kan det tillämpas längre tid. Detta projekt är minst 10 år och samverkas med Region och kommuner, vilket gör att det borde klassas som särskilda omständigheter.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens beslut 29 april 2020 § 73.
Underlag för beräkning av kostnader – Option 3 FVM daterat 11 maj 2020.
Begärt anstånd hos Västra Götalandsregionen.
Förslag till avtal avseende Avrop Kommunal option daterat 12 juni 2019.
Förslag till Samverkansavtal mellan Västra Götalands läns landsting och Samtliga kommuner i Västra Götalands län, daterat den 12 juni 2019.

IT-strategen informerar.

_____

Beslutet skickas till
Västra Götalandsregionen (fvm@vgregion.se)
Socialnämnden
Utbildningsnämnden
IT-strateg
Socialchefen
Ansvarig ekonom
Diariet

KSAU § 77 Dnr KS 2019/298
Svar avseende kommande beslut om eventuellt föreläggande utifrån inkommen begäran om prövning enligt 7 kap 7 § AML (dnr 2019/072787)

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att ställa sig bakom framtagen skrivelse ”Färgelanda kommuns och skyddsombudets för Vision synpunkter på Arbetsmiljöverkets tilltänkta krav på kommunen” daterat 12 maj 2020, och översända dennaa till Arbetsmiljöverket.

Ärendebeskrivning

Arbetsmiljöverket genomförde den 18 februari 2020 en inspektion i kommunen utifrån inkommen begäran från skyddsombudet för Vision i Färgelanda kommun om meddelande av föreläggande eller förbud enligt 7 kap 7 § Arbetsmiljölagen (AML). Bakgrunden till begäran är den Framställan enligt Arbetsmiljölagen 6 kap 6a § avseende avsaknad av erforderliga kunskaper för att åstadkomma en god arbetsmiljö, som huvudskyddsombudet lämnade till kommunstyrelsen och kommun-fullmäktige den 24 september 2019.

Arbetsgivaren och skyddsombudet för Vision har tagit fram ett gemensamt svar.

Beslutsunderlag

Underrättelse om föreläggande, möjlighet att lämna synpunkter innan slutligt beslut (2019/072787-10), daterad den 23 april 2020.
Färgelanda kommuns och skyddsombudets för Vision synpunkter på Arbetsmiljöverkets tilltänkta krav på kommunen, daterat 12 maj 2020.

Ordföranden informerar.

_____

Beslutet skickas till
Arbetsmiljöverket
Huvudskyddsombud Vision
Diariet

KSAU § 78 **Dnr KS 2020/29**
Mål- och resursplan 2021-2023

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att för egen del och till respektive nämnd uppdra att återkomma med åtgärder för en ekonomi i balans 2021 i samband med prognosen som presenteras i ekonomisk rapport Q1 2020.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att arbetsutskottet föreslår kommunstyrelsen besluta att för egen del och till respektive nämnd uppdra att återkomma med åtgärder för en ekonomi i balans 2021 i samband med prognosen som presenteras i ekonomisk rapport Q1 2020.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt yrkandet.

Ärendebeskrivning

Arbetsutskottet beslutar 16 januari, § 24, att uppdra åt nämnderna, kommunstyrelsen och kommunfullmäktiges presidium att inkomma med plan och konsekvenser av ekonomiska ramar för 2021 och 2022 utifrån MRP 2020-2022 senast 10 april 2020.

Kommunstyrelsen (§ 74) och kommunfullmäktige (§ 36) har 15 april, beslutat om besparingar inom kommunens verksamheter för en ekonomi i balans vid utgången av 2020.

Det preliminära resultatet 2019 redovisas för kommunstyrelsens respektive socialnämndens och utbildningsnämndens verksamheter liksom de förutsättningar och utmaningar som föreligger ekonomiskt inför 2021-2023.

Ekonomichefen, tillförordnad kommunchef, socialchefen respektive barn- och utbildningschefen informerar.

Beslutsunderlag

Antagen Mål- och resursplan 2021-2023.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 79
Övriga ärenden

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Några övriga ärenden behandlas inte.

_____

Datum och tid: Onsdag 27 maj 2020, kl. 08:30-15.55
Plats: Furåsen, stora salen, Stigsvägen 2, Färgelanda

Beslutande:
Tobias Bernhardsson (C) Ordf.
Kenneth Carlsson (L) tjg ersättare för Linda Jansson (M)
Ulla Börjesson (S)

Närvarande ej tjänstgörande ersättare:
Urban Henriksson (S)

Övriga närvarande:
Per Wahlén, tillförordnad kommunchef
Barbro Isaksson, nämndsekreterare
Övriga deltagare anges i respektive paragraf

Eventuella jäv och ersättares tjänstgöring vid jäv anges i respektive paragraf

Utses att justera: Ulla Börjesson §§ 80-81, 83-111 samt Urban Henriksson § 82

Justeringsplats och tid: Kommunkontoret 2020-05-28 kl.07.30 Paragrafer 80-111

Underskrifter

Ordförande: *Tobias Bernhardsson* *Kenneth Carlsson*

Tobias Bernhardsson §§ 80-81, 83-111 | Kenneth Carlsson § 82

Justerare: *Ulla Börjesson* *Urban Henriksson*

Ulla Börjesson §§ 80-81, 83-111 | Urban Henriksson § 82

Sekreterare: *Barbro Isaksson*

Barbro Isaksson

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Beslutsorgan: Kommunstyrelsens arbetsutskott
Sammanträdesdatum: 2020-05-27
Anslaget sätts upp: 2020-05-29
Anslaget tas ned: 2020-06-22

Protokollet förvaras på kommunkontoret

Underskrift *Barbro Isaksson*

Barbro Isaksson

Beslutssammanträde
Information och beslut i ärende § 80-82 kl 08.30-08.40 (ärende 1-3 på föredragningslistan)

Genomgång av dagens ärende
Genomgång av ärenden §§ 83-111 kl 08.40-15.30 (ärende 4-31 på föredragningslistan)

Mötesuppehåll för gruppmöte kl 15.30-15.35

Beslutssammanträde
Beslut i ärenden §§ 83-111 (ärende 4-31 på föredragningslistan)
kl 15.35-15.55

Innehållsförteckning

§ 80	Ändringar på dagens föredragningslista		6
§ 81	Godkännande av Samordningsförbundet Västs årsredovisning 2019 samt ställningstagande till ansvarsfrihet för ledamöter och ersättare i styrelsen för förbundet	2020/95	7 - 8
§ 82	Ställningstagande till ansvarsfrihet för ledamöter och ersättare i direktionen för Fyrbodals kommunalförbund och godkännande av förbundets årsredovisning 2019	2020/125	9 - 10
§ 83	Återställande av balanskravsresultat	2020/126	11 - 13
§ 84	Årsredovisning 2019 Färgelanda kommun	2020/7	14 - 15
§ 85	Begäran om ekonomiska medel för externt stöd vid genomlysning av sektorn Utbildnings ekonomiredovisning 2019	2020/142	16 - 17
§ 86	Intern kontroll 2019 för bygg- och trafiknämnden, socialnämnden samt utbildningsnämnden, uppföljning	2019/6	18 - 19
§ 87	Ekonomisk kvartalsrapport (Q1 2020) inklusive prognos 2020	2020/5	20 - 21
§ 88	Utökad ram för nyupplåning	2020/132	22 - 25
§ 89	Budget i balans inför 2021, ytterligare sparåtgärder inom kommunstyrelsens verksamheter	2020/29	26 - 27
§ 90	Överföring av ekonomiska medel till kommunfullmäktiges budget 2020	2020/128	28 - 29
§ 91	Mål- och resursplan 2021-2023, diskussion	2020/29	30
§ 92	Framtidens vårdinformationsmiljö (FVM), investeringskostnader	2020/53	31 - 33

§ 93	Samverkan Dalsland inom kommunal socialtjänst, hälso- och sjukvård	2020/109	34 - 35
§ 94	Förändring av Kommunstyrelsens reglemente avseende ekonomi	2020/133	36
§ 95	Remissvar avseende Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (6352/2018)	2020/114	37 - 38
§ 96	Yttrande remiss avseende Hållbara resor i Västra Götaland, Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 (KTN 2019-00023)	2020/121	39 - 40
§ 97	Yttrande avseende remiss Målbild Tåg 2028 inklusive storregional busstrafik (KTN 2017-00187)	2020/120	41 - 42
§ 98	Yttrande remiss av Utvärdering - Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland (KTN 2019-00193)	2020/122	43 - 44
§ 99	Köp av fastigheten Dyrtorp 1:4 samt försäljning av fastigheterna Dyrtorp 1:2 och Dyrtorp 1:3 skifte 2 och 3	2020/61	45 - 46
§ 100	Försäljning av fastigheterna Dagsholm 3:3 och Ellenö 4:3, Valbohem AB	2020/118	47
§ 101	Kommunens bidragsregler för föreningar, redovisning av enkät	2019/89	48
§ 102	Kultur- och fritidspris 2020	2020/23	49
§ 103	Miljö- och folkhälsopris 2020	2020/27	50 - 51
§ 104	Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun, revidering	2020/48	52
§ 105	Uppdrag avseende framtida IT-verksamhet	2020/143	53
§ 106	Redovisning av obesvarade motioner maj 2020	2020/25	54

§ 107	Hållbarhetskompass Dalsland – en gemensam färdriktning för hållbarhetsarbetet och agenda 2030 i Bengtsfors, Dals-Eds, Färgelanda och Melleruds kommuner	2020/127	55 - 56
§ 108	Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030, fortsatt handläggning	2020/104	57 - 58
§ 109	Remiss avseende "Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppdraget", Kommunutredningen (SOU 2020:8), fortsatt handläggning	2020/129	59
§ 110	Informationsärenden direkt till KS 2020-06-04		60
§ 111	Övriga ärenden		61

KSAU § 80
Ändringar på dagens föredragningslista

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att under punkten Övriga ärenden ta upp följande:

- Första intrycket när du kommer till Färgelanda, utsmyckning.

Arbetsutskottet beslutar att lägga till följande ärende som behandlas i samband med Årsredovisning 2019 Färgelanda kommun:

- Begäran om ekonomiska medel för externt stöd vid genomlysning av sektor Utbildnings ekonomiredovisning 2019.

_____

KSAU § 81 **Dnr KS 2020/95**

Godkännande av Samordningsförbundet Västs årsredovisning 2019 samt ställningstagande till ansvarsfrihet för ledamöter och ersättare i styrelsen för förbundet

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna Samordningsförbundet Västs årsredovisning för 2019 och lägga den till handlingarna.

Kommunfullmäktige beslutar att för Färgelanda kommuns del bevilja styrelsen för Samordningsförbundet Väst och enskilda förtroendevalda ansvarsfrihet för aktuella verksamhetsåret.

Jäv

Kenneth Carlsson (L) anmäler jäv och deltar inte i handläggningen av detta ärende. Urban Henriksson (S) ersätter honom.

Ärendebeskrivning

Årets resultat uppgår till -566 000 kr, vilket är 1 488 000 kr bättre än budget. Avvikelsen gentemot budget beror i första hand på att det saknats personal till att verkställa alla insatser fullt ut, samt att beslut fattats att gruppinsats speciellt riktad till utrikesfödda, MIHA, upphörde fr o m 31 juli.

Revisionen bedömer

- sammantaget att styrelsen i Samordningsförbundet Väst har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt samt att den interna kontrollen har varit tillräcklig.

- att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande och att årsredovisningen har upprättats i enlighet med tillämpliga delar av lagen om kommunal bokföring och redovisning och god redovisningssed.

- sammantaget att resultatet enligt årsredovisningen är förenligt med de finansiella mål och verksamhetsmål som är uppställda.

Revisionen tillstyrker att styrelsen och dess ledamöter beviljas ansvarsfrihet.

Beslutsunderlag

Ekonomienhetens tjänsteskrivelse daterad 27 mars 2020.

Samordningsförbundet Västs protokoll från 20 mars 2020.
Samordningsförbundet Västs årsredovisning med bilagor.
Revisionsberättelse daterad 26 mars 2020.

Ekonomichefen informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 82 **Dnr KS 2020/125**

Ställningstagande till ansvarsfrihet för ledamöter och ersättare i direktionen för Fyrbodals kommunalförbund och godkännande av förbundets årsredovisning 2019

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna kommunalförbundets årsredovisning för 2019 och lägga den till handlingarna.

Kommunfullmäktige beslutar att för Färgelanda kommuns del bevilja direktionen för Fyrbodals kommunalförbund och enskilda förtroendevalda ansvarsfrihet för aktuella verksamhetsåret.

Jäv

Tobias Bernhardsson (C) respektive Ulla Börjesson (S) anmäler jäv och deltar inte i handläggningen av detta ärende. Urban Henriksson (S) ersätter Ulla Börjesson (S).

Ärendebeskrivning

Årets resultat uppgår till 466 000 kr, varav basverksamheten visar ett resultat på 371 000 kr, projektverksamheten ett resultat på 731 000 kr och övrig verksamhet ett resultat på -636 000 kr.

Revisionen har uppmärksammat

- att kommunalförbundets långsiktiga soliditetsmål (10 %) inte uppnåtts under 2019. Av årsredovisningen framgår att avvikelser kan förekomma beroende på åtaganden som direktionen finner angelägna. Revisionens uppfattning är att avvikelser ska kommenteras i årsredovisningen.

Revisionen bedömer

- sammantaget att direktionen i Fyrbodals kommunalförbund har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.
- att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.
- att direktionens interna kontroll har varit tillräcklig.
- sammantaget att resultatet enligt årsredovisningen i huvudsak är förenligt med de mål som direktionen uppställt.

Revisionen tillstyrker att respektive fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för direktionen samt de enskilda ledamöterna i densamma.

Beslutsunderlag

Ekonomienhetens tjänsteskrivelse daterad 14 maj 2020.
Årsredovisning 2019 Fyrbodals kommunalförbund.
Revisionens granskning av bokslut och årsredovisning 2019-12-31 daterad 3 april 2020.
Förbundsdirektionens beslut 2 april 2020 § 19.

Ekonomichefen informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 83 **Dnr KS 2020/126**
Återställande av balanskravsresultat

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunfullmäktige beslutar att reglera det negativa balanskravsresultatet på -15 377 000 kr under de närmast följande tre åren. Kommunfullmäktige ska anta en åtgärdsplan för hur reglering ska ske i samband med beslut om Mål- och resursplan 2021-2023.

Ärendebeskrivning

Enligt kommunallagen ska kommunen ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. Miniminivån i lagkravet är det så kallade balanskravet, vilket innebär att kostnaderna inte får överstiga intäkterna. För att leva upp till kravet på god ekonomisk hushållning krävs ett positivt resultat, för att också bidra till finansiering av investeringar och framtida pensions-åtaganden.

I god ekonomisk hushållning inryms också att varje generation ska bära kostnaderna för den service den konsumerar samt att bedriva verksamheten på ett kostnadseffektivt och ändamålsenligt sätt.

För Färgelanda kommun innebär god ekonomisk hushållning också att använda befintliga resurser på bästa sätt för att nå fullmäktiges mål samt att hålla det egna kapitalet realt oförändrat.

Kommunfullmäktige har satt resultatmålet till minst 1,0 - 2,5 procent av totala skatteintäkter och statsbidrag för att uppnå god ekonomisk hushållning.

Resultatet för 2019 är negativt, -31 471 000 kr. Kommunen klarar således inte balanskravet och uppfyller inte heller något av de av kommun-fullmäktige beslutade finansiella målen för året. Sammantaget lever inte kommunen på något sätt upp till kraven på god ekonomisk hushållning, vilket prognostiserades i delårsbokslutet. Den negativa utvecklingen har dock accelererat ytterligare under senare delen av 2019.

Balanskravsutredning ska framgå av förvaltningsberättelsen i årsredovisningen och ser för 2019 ut som följer:

Belopp i tkr	Bokslut 2019	Bokslut 2018	Bokslut 2017	Bokslut 2016
(=) Årets resultat enligt resultaträkningen	**-31 471**	**4 849**	**12 943**	**12 184**
(-) Reducering av samtliga realisationsvinster				
(+) Just. för realisationsvinster enl. undantagsmöjlighet				
(+) Just. för realisationsförluster enl. undantagsmöjlighet	16 094			
(+) Orealiserade förluster i värdepapper				
(-) Just. av återföring av orealiserade förluster i värdepapper				
(=) Årets resultat efter balanskravsjusteringar	**-15 377**	**4 849**	**12 943**	**12 184**
(-) Reservering av medel till resultatutjämningsreserv				
(+) Användning av medel från resultatutjämningsreserv				
(=) Balanskravsresultat	**-15 377**	**4 849**	**12 943**	**12 184**

Kommunallagens balanskrav definieras som att intäkterna ska överstiga kostnaderna för varje år och gäller kommunen, inte koncernen. Balanskravsutredningen ovan visar att kommunen inte klarar balanskravet. Enligt kommunallagen 11 kap 12 § ska ett negativt balanskravsresultat regleras under de närmast följande tre åren. Fullmäktige ska anta en åtgärdsplan för hur regleringen ska ske.

I utredningen ovan har gjorts justeringar för realisationsförluster enligt undantagsmöjlighet med 16 094 000 kr. Kommunen har under året sålt ett antal fastigheter som del i omstrukturering i en svår ekonomisk situation och har inte för avsikt att återställa dessa nedskrivningar/reaförluster. Efter justeringar har Färgelanda kommun att återställa ett balanskravsresultat på -15 377 000 kr. Åtgärdsplan för hur reglering ska ske kommer att beslutas i samband med beslut om Mål- och Resursplan 2021-2023.

Under 2013 beslutades om riktlinjer för att ge möjlighet att reservera och disponera medel i en så kallad resultatutjämningsreserv (RUR). För åren 2010-2012 har 14 575 000 kr avsatts till resultatutjämningsfonden. Enligt kommunallagen får medel från resultatutjämningsreserv (RUR) användas för att utjämna intäkter över en konjunkturcykel. När detta får göras måste framgå av de egna riktlinjerna för god ekonomisk hushållning. Ett sätt att avgöra om RUR får disponeras är att jämföra utvecklingen av det årliga underliggande skatteunderlaget för riket med den genomsnittliga utvecklingen de senaste tio åren. Med en sådan tillämpning får reserven användas om det årliga värdet väntas understiga det tioåriga genomsnittet. Med SKL:s nuvarande prognos skulle det vara möjligt åren 2020-2023. En annan förutsättning är att medlen från RUR ska täcka ett negativt balanskravsresultat. (SKR Cirkulär 20:08) Detta innebär att den avsättning

som gjorts för åren 2010-2012 inte kan användas för att återställa 2019 års balanskravsresultat.

Beslutsunderlag

Ekonomienhetens tjänsteskrivelse daterad 18 maj 2020.

Ekonomichefen informerar.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 84 **Dnr KS 2020/7**
Årsredovisning 2019 Färgelanda kommun

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att för sin del godkänna förslaget till årsredovisning för 2019 och överlämna densamma till revisionen för granskning.

Inga över- eller underskott överförs till 2020.

Beslutade riktade investeringsmedel för 2019 som inte förbrukats överförs till 2020.

Ärendebeskrivning

Enligt kommunallagen ska kommunstyrelsen upprätta en årsredovisning som sedan överlämnas till revisionen för granskning. Årsredovisningen tillsammans med revisionsrapporten/revisionsberättelsen överlämnas därefter till kommunfullmäktige för prövning av frågan om ansvarsfrihet.

Årsredovisningen för år 2019 visar ett negativt resultat på 31,5 mnkr, vilket är 35,4 mnkr sämre än budget. Resultatet är belastat med kostnader av engångskaraktär på cirka 18 mnkr som till största del härrör från fastighetsförsäljningar samt att investeringsprojekt som avbrutits kostnadsförts.

Kommunen har sedan flera år tillbaka gjort extra avsättning för pensions-åtaganden med 1 800 000 kr. Denna avsättning strider mot LKBR (Lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning), vilket påpekats senast i revisorernas granskningsrapport avseende årsredovisning 2018. Denna avsättning har nu återförts/upplösts genom att reducera kostnaden för pensionsutbetalningar avseende förmåner intjänade före 1998. Kommunkoncernen visar ett negativt resultat på 32,5 mnkr.

Utbildningsnämnden beslutar i samband med sin behandling av årsredovisningen 20 maj 2020 § 42, att hos kommunstyrelsen begära ekonomiska medel för externt stöd vid genomlysning av sektorns ekonomi då det föreligger otydligheter kring årsresultatets storlek. En beräkning av kostnaden har gjorts som uppgår till 200 000 kr. Detta behandlas i separat ärende.

Facklig samverkan har skett vid Cesam 19 maj 2020 där Lärarnas Riksförbund lämnat följande protokollsanteckning: ”*Lärarnas Riksförbund fick en tydlig och bra genomgång av det ekonomiska läget i Färgelanda kommun på CESAM den 19 maj 2020. Lärarnas Riksförbund hyser en stor oro för att det ekonomiska läget ska få betydande konsekvenser för Färgelanda kommuns skolor.*

Lärarnas Riksförbund anser att det är under all kritik att Färgelanda kommuns politiker genom sitt handlande väljer en linje där man sparar på våra barns utbildning!

Lärarnas Riksförbund är oroliga att våra medlemmars arbete p.g.a. köpstopp och besparingar blir svårare när uppdaterat undervisnings-material inte får köpas in för att bedriva undervisning utifrån gällande styrdokument.

Om sparbetingen får konsekvensen att Färgelanda kommun måste säga upp personal inom Barn och Utbildning befarar Lärarnas Riksförbund att det kommer påverka arbetsmiljön både för kvarvarande personal och för elever på ett negativt sätt. Lärarnas Riksförbund befarar att legitimerade lärare i de fallen kommer välja en annan arbetsgivare där arbetsförhållanden är mer gynnsamma”.

Beslutsunderlag

Ekonomienhetens tjänsteskrivelse daterad 14 maj 2020.
Årsredovisning 2019 Färgelanda kommun.
Socialnämndens beslut 18 maj 2020 § 23 inklusive tjänsteskrivelse (årsredovisningen ingår i kommunens totala årsredovisning).
Utbildningsnämndens beslut 20 maj 2020 § 42 inklusive tjänsteskrivelse (årsredovisningen ingår i kommunens totala årsredovisning).

Ekonomichefen informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 85 **Dnr KS 2020/142**

Begäran om ekonomiska medel för externt stöd vid genomlysning av sektor Utbildnings ekonomiredovisning 2019

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att bevilja utbildningsnämnden 200 000 kr för en extern genomlysning för att se vad som föranlett underskottet 2019 samt bidra i arbetet med att säkerställa kontroll på utbildningsnämndens ekonomiska situation. Arbetet ska påbörjas så snart det är möjligt.

Finansiering sker genom kommunstyrelsens ofördelade medel.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att arbetsutskottet beslutar föreslå kommunstyrelsen besluta att bevilja utbildningsnämnden 200 000 kr för en extern genomlysning för att se vad som föranlett underskottet 2019 samt bidra i arbetet med att säkerställa kontroll på utbildningsnämndens ekonomiska situation. Arbetet ska påbörjas så snart det är möjligt. Finansiering sker genom kommunstyrelsens ofördelade medel.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt yrkandet.

Ärendebeskrivning

Utbildningsnämnden beslutar i samband med sin behandling av årsredovisningen 20 maj 2020 § 42, att hos kommunstyrelsen begära ekonomiska medel för externt stöd vid genomlysning av sektorns ekonomi då det föreligger otydligheter kring årsresultatets storlek. En beräkning av kostnaden har gjorts som uppgår till 200 000 kr.

Beslutsunderlag

Utbildningsnämndens beslut 20 maj 2020 § 42.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 86 Dnr KS 2019/6
Intern kontroll 2019 för bygg- och trafiknämnden, socialnämnden samt utbildningsnämnden, uppföljning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att lägga uppföljning av intern kontroll 2019 för respektive bygg- och trafiknämnden, socialnämnden och utbildningsnämnden till handlingarna.

Ärendebeskrivning

I kommunens ”Riktlinjer Intern kontroll Färgelanda kommun”, reviderade 22 maj 2019 (§ 88) framgår följande när det gäller uppföljning av nämndens interna kontrollplan:

”Uppföljning av innevarande års interna kontrollplan sker i samband med att nämnden beslutar om plan för kommande år. Uppföljningen översänds till kommunstyrelsen för att ingå i en samlad uppföljning av kommunens totala interna kontroll som sker i samband med årsredovisningen.”

Bygg- och trafiknämnden, socialnämnden respektive utbildningsnämnden har behandlat uppföljning av sin interna kontrollplan för 2019 och skickat in den till kommunstyrelsen. Samtliga punkter som kontrollerats kvarstår i plan för 2020 då avvikelser har rapporterats.

Förvaltningen och de förtroendevalda i kommunstyrelsen och respektive nämnd behöver se över sitt arbete med intern kontroll för att tydligare ta fram kontrollpunkter för att leva upp till Kommunallagens 6 kapitel 6 § samt som är aktuella utifrån risk och konsekvenser för tredje person. Detta arbete bör startas när det finns personella resurser och tid för arbetet.

Beslutsunderlag

Ekonomienhetens tjänsteskrivelse daterad 5 juni 2020.
Bygg- och trafiknämndens uppföljning av intern kontroll 2019 (28 november 2019, § 84).
Socialnämndensuppföljning av intern kontroll 2019 (18 december 2019, § 90).
Utbildningsnämndens uppföljning av intern kontroll 2019 (3 februari 2020, § 5).

Ekonomichefen informerar.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 87 **Dnr KS 2020/5**
Ekonomisk kvartalsrapport (Q1 2020) inklusive prognos 2020

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna rapporten och lägga den till handlingarna.

Kommunstyrelsen beslutar även att uppdra åt respektive nämnd samt kommunstyrelsens egna verksamheter att arbeta med åtgärder för att nå en ekonomi i balans vid utgången av 2020.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att arbetsutskottet föreslår kommunstyrelsen besluta enligt förvaltningens förslag med följande tillägg att även besluta att uppdra åt respektive nämnd samt kommunstyrelsens egna verksamheter att arbeta med åtgärder för att nå en ekonomi i balans vid utgången av 2020.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat föreslå kommunstyrelsen besluta att godkänna rapporten och lägga den till handlingarna samt uppdra åt respektive nämnd samt kommunstyrelsens egna verksamheter att arbeta med åtgärder för att nå en ekonomi i balans vid utgången av 2020.

Ärendebeskrivning

Förvaltningen har utarbetat kvartalsrapport, inklusive prognos. För första kvartalet 2020 redovisar kommunen ett negativt resultat med 4 779 000 kr, vilket är cirka 500 000 tkr bättre än motsvarande period föregående år men cirka 300 000 kr sämre än budget.

Kommunen prognostiserar en negativ avvikelse jämfört med budget på 17 850 000 kr, vilket skulle innebära ett negativt resultat för 2020 på 13 797 000 kr. Detta skulle innebära att balanskravet inte heller kommer att uppfyllas för 2020. Den negativa avvikelsen beror till stora delar på ökade kostnader inom Utbildningsnämndens och Socialnämndens verksamheter samt IT-verksamheten.

Avvikelse per sektor/avdelning framgår av kvartalsrapporten (Q1 2020).

Facklig samverkan har skett vid Cesam 19 maj 2020.

Beslutsunderlag

Ekonomienhetens tjänsteskrivelse daterad 19 maj 2020.
Kvartalsrapport Q1 2020 inklusive prognos 2020.
Socialnämndens beslut 18 maj 2020 § 24 inklusive tjänsteskrivelse (kvartalsrapporten ingår i kommunens totala kvartalsrapport).
Utbildningsnämndens beslut 20 maj 2020 § 43 inklusive tjänsteskrivelse (kvartalsrapporten ingår i kommunens totala kvartalsrapport).

Ekonomichefen informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 88 **Dnr KS 2020/132**
Utökad ram för nyupplåning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna en ram för ytterligare nyupplåning med 20 mnkr under 2020, att användas med stor restriktivitet.

Under första kvartalet 2020 har nya lån på 20 mnkr upptagits.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att arbetsutskottet beslutar enligt förvaltningens förslag med följande tillägg ”att användas med stor restriktivitet”.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat föreslå kommunfullmäktige besluta att godkänna en ram för ytterligare nyupplåning med 20 mnkr under 2020, att användas med stor restriktivitet.
Under första kvartalet 2020 har nya lån på 20 mnkr upptagits.

Ärendebeskrivning

I samband med att Kommunfullmäktige behandlade Mål- och resursplan 2020-2022 (KF 13 november 2019 § 127) fastställdes investeringsram på 20 mnkr för 2020 och godkändes en ram för nyupplåning upp till 20 mnkr under 2020. För planperioden fastställdes nedanstående ***finansiella mål***:

- Resultatet ska uppgå till minst 1-2 procent av totala skatteintäkter och statsbidrag.
- Soliditeten ska årligen öka för att på sikt uppgå till minst 35 procent.

Av Mål- och resursplan 2020-2022 framgår att målen utgår från balanskravet och viljan att uppnå en långsiktigt sund ekonomi, samt att ha en tillräcklig stabilitet och förmåga att motstå förluster. Här framgår också följande gällande ***god ekonomisk hushållning***:

Enligt kommunallagen ska kommunen ha en god ekonomisk hushållning i sin verksamhet. Miniminivån i lagkravet är det så kallade balanskravet,

vilket innebär att kostnaderna inte får överstiga intäkterna. För att leva upp till kravet på god ekonomisk hushållning krävs ett positivt resultat, för att också bidra till finansiering av investeringar och framtida pensions-åtaganden.

I god ekonomisk hushållning inryms också att varje generation ska bära kostnaderna för den service den konsumerar samt att bedriva verksamheten på ett kostnadseffektivt och ändamålsenligt sätt. För Färgelanda kommun innebär god ekonomisk hushållning att kommunen uppfyller 100% av de finansiella målen samt minst 75% av verksamhetsmålen som är antagna av kommunfullmäktige.

För 2020 budgeterades ett resultat på 1,0 % av totala skatteintäkter och statsbidrag vilket innebär 4 053 000 kr.

Där ***Investeringsplan 2020-2025*** presenteras i Mål- och Resursplan 2020-2022 framgår följande:
Förenklat kan sägas att självfinansieringsutrymmet för investeringar utgörs av resultat plus avskrivningar. Utifrån den accelererande negativa resultatutveckling, som bland annat framgår av kommunens delårsrapport, och den investeringsplan som presenteras kommer extern finansiering bli nödvändig. En ökad belåning innebär sämre soliditet vilket går emot fullmäktiges finansiella mål. Extern finansiering innebär ökade räntekostnader och större risk bland annat i form av räntekänslighet. Att låna till investeringar med bestående värde och investeringar som gagnar kommande generationer behöver inte vara negativt. Det är dock viktigt att välunderbyggda investeringskalkyler upprättas där konsekvenser, bland annat i form av ökade kapital- och driftskostnader, tydligt beskrivs och beaktas. Att behöva låna till driften är inte försvarbart och heller inte att betrakta som god ekonomisk hushållning.

Prognoser för helåret 2019 och Årsbokslut 2019

I samband med Delårsrapport per sista juli 2019 prognostiserades ett årsresultat på -12,4 mnkr, vilket var 16,3 mnkr sämre än budget. I den prognos som lämnades i samband med Ekonomisk rapport avseende tredje kvartalet 2019 påvisades en negativ avvikelse jämfört med budget på 29,9 mnkr, vilket i så fall skulle innebära ett negativt resultat på 25,9 mnkr för helåret. Årsredovisningen, som är överlämnat till de sakkunniga revisorerna för granskning, visar ett negativt resultat för 2019 på 31,5 mnkr. Resultatet är 35,4 mnkr sämre än budgeterat. 2019 års resultat är belastat med intäkter och kostnader av engångskaraktär på 16,2 mnkr. Färgelanda

kommun klarar således inte balanskravet och uppfyller inte heller något av de tre finansiella målen för 2019.

Prognos för helåret 2020

Av den Kvartalsrapport (Q1 2020) som sammanställts per sista mars prognostiseras en negativ avvikelse jämfört med budget på 17,9 mnkr, vilket skulle innebära ett negativt resultat för 2020 på 13,8 mnkr.

Sammanfattning

Färgelanda kommun lever inte på något sätt upp till kraven på god ekonomisk hushållning. I delårsbokslutet per sista juli 2019 angavs att den då lämnade prognosen var oroväckande och att den ställde stora krav på både kontinuerligt och strategiskt arbete kring verksamhetsanalyser och effektiviseringsåtgärder på både kort och lång sikt. De då prognostiserade underskotten har i stället fortsatt att öka. Under andra halvåret har resultatutvecklingen kraftigt försämrats i nämnderna.

Likviditeten har till följd av detta försämrats oerhört. Likviditetsförstärkning har blivit en realitet, kommunen lånar nu till driften. Under första kvartalet 2020 har nyupplåning på 20 mnkr upptagits. Det innebär att den av kommunfullmäktige beslutade låneramen är fullt utnyttjad, trots endast investeringar på cirka 1 mnkr hittills i år. Detta är en mycket oroande och allvarlig utveckling som kräver omedelbara åtgärder på både kort och lång sikt för Färgelanda kommuns framtid. Den kortsiktiga betalningsförmågan är ett villkor för fortlevnad. När kostnaderna är större än intäkterna under en längre period tar pengarna slut. När pengarna på bankkontot är slut och ytterligare lån inte beviljas så kan betalningar inte längre fullföljas. Det är i ett sådant läge som ett privat företag går i konkurs.

Av den likviditetsplanering som görs framgår att likviditeten är något bättre nu än vad den var för två månader sedan, dock är det mycket svårbedömt om det är en trend som kommer att hålla i sig. Fattade beslut, vidtagna åtgärder och lämnad prognos visar ej att den negativa utvecklingen har vänt. Utifrån rådande ekonomiska situation bedömer förvaltningen att investeringar på cirka 7-8 mnkr av de planerade 20 mnkr trots detta bör utföras under 2020, härav bland annat vissa IT-investeringar.

För att undvika en situation där kommunen inte i tid kan fullgöra sina förpliktelser, exempelvis betala löner eller leverantörer, och för att finansiera de mest akuta investeringarna finns ett eventuellt behov av

utökad låneram. Det strider helt emot god ekonomisk hushållning att låna till driften. Kommande generation får betala för något som redan är konsumerat. Det går också tvärtemot de av fullmäktige beslutade finansiella målen. Ytterligare belåning medför också ökat underskott i ett redan utsatt läge. Låneramen bör utifrån ovanstående användas med stor restriktivitet.

Beslutsunderlag

Ekonomienhetens tjänsteskrivelse daterad 26 maj 2020.

Ekonomichefen informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 89 **Dnr KS 2020/29**
Budget i balans inför 2021, ytterligare sparåtgärder inom kommunstyrelsens verksamheter

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att lägga redovisningen till handlingarna.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att arbetsutskottet föreslår kommunstyrelsen besluta att lägga redovisningen till handlingarna då beslutsmandatet åligger kommunchefen.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt yrkandet.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutar 15 april 2020 § 36 bland annat att den kommunala snöröjningen i Färgelanda kommun inte ska upphöra från och med säsongen 2020/2021. Kommunstyrelsen får i uppdrag att vidta andra åtgärder för att spara 1,2 miljoner kronor, räkna på helår 2021.

Kommunstyrelsen har för egen del den 15 april 2020 § 74 beslutat att uppdra till förvaltningen att genomföra verksamhetsförändringar inom kommunstyrelsens verksamheter motsvarande 2 600 000 kr samt förändringar inom kommunens lokalvårdsverksamhet som en konsekvens av utbildningsnämndens beslut. Verksamheten Arbetsmarknad/Integration ska undantas från verksamhetsförändringar.

För att spara de ytterligare 1,2 miljoner kronor som fattats beslut om föreslår förvaltningen att:

- Budgeten för Näringslivsverksamheten minskas med 300 000 kr.
- Tjänsten som IT-chef vakantsätts, motsvarande 900 000 kr. Arbetsledaransvaret åläggs HR-/administrativ chef med start från det att beslut om vakantsättning vinner laga kraft. Risk- och konsekvensanalys ska göras kring vakantsättningen.

Beslutsunderlag

Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse daterad 19 maj 2020.
Kommunstyrelsens beslut 15 april 2020 § 74.

Tillförordnad kommunchef informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 90 Dnr KS 2020/128
Överföring av ekonomiska medel till kommunfullmäktiges budget 2020

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att från kommunstyrelsens ofördelade medel 2020 överföra 400 000 kr till kommunfullmäktiges budget för att täcka kostnader för beställd arbetsmiljökartläggning.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att arbetsutskottet beslutar föreslå kommunstyrelsen besluta att från kommunstyrelsens ofördelade medel 2020 överföra 400 000 kr till kommunfullmäktiges budget för att täcka kostnader för beställd arbetsmiljökartläggning.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat föreslå kommunstyrelsen besluta att från kommunstyrelsens ofördelade medel 2020 överföra 400 000 kr till kommunfullmäktiges budget för att täcka kostnader för beställd arbetsmiljökartläggning..

Ärendebeskrivning

I kommunens Mål- och resursplan 2020-2022 framgår beslutade ekonomiska ramar för nämnda år. Mot bakgrund av den Framställan enligt Arbetsmiljölagens 6 kap 6 § som lämnades in under hösten 2019 riktad mot kommunstyrelsen, beställde kommunfullmäktiges presidium en oberoende parts kartläggning av arbetsmiljön inom förvaltningen. Kartläggningen innebar en kostnad som inte finns medel avsatta för i fullmäktiges budget för 2020.

Förvaltningen föreslår att ett tillägg görs i kommunfullmäktiges budget för 2020 motsvarande 400 000 kr. Dessa överförs från kommunstyrelsens ofördelade medel.

Beslutsunderlag

Ekonomienhetens tjänsteskrivelse daterad 15 maj 2020.

Tillförordnad kommunchef informerar.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 91 **Dnr KS 2020/29**
Mål- och resursplan 2021-2023, diskussion

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att notera fortsatt handläggning av Mål- och resursplan 2021-2023 till protokollet.

Ärendebeskrivning

Diskussion förs om kommande Mål- och resursplan 2021-2023 och när beslut kring denna ska fattas, där intentionen är beslut i kommunstyrelsen 30 september och kommunfullmäktige 14 oktober. Det underlag som är möjligt att få fram från förvaltningen innan sommaren skickas ut till arbetsutskottet.

_____

Beslutet skickas till
Kommunchefens ledningsgrupp
Diariet

KSAU § 92 **Dnr KS 2020/53**
Framtidens vårdinformationsmiljö (FVM), investeringskostnader

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna en ytterligare investering på 1 480 000 kr för införandet av Framtidens vårdinformationsmiljö. Fullmäktige har tidigare beviljat 1 700 000 kr vilket totalt innebär en investeringskostnad motsvarande 3 180 000 kr. Dessa fördelas på fyra år enligt följande:

År 2020:	460 000 kr
År 2021:	700 000 kr
År 2022:	900 000 kr
År 2023:	1 120 000 kr
Totalt:	**3 180 000 kr**

Utökat behov av driftsmedel för åren 2023 och framåt ska beaktas i arbete med Mål- och resursplan för respektive år.

Yrkanden

För att förtydliga beslutet om investeringskostnader för införandet av Framtidens vårdinformationsmiljö yrkar Tobias Bernhardsson (C) att arbetsutskottet föreslår kommunfullmäktige besluta enligt följande:

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna en ytterligare investering på 1 480 000 kr för införandet av Framtidens vårdinformationsmiljö. Fullmäktige har tidigare beviljat 1 700 000 kr vilket totalt innebär en investeringskostnad motsvarande 3 180 000 kr. Dessa fördelas på fyra år enligt följande:

År 2020:	460 000 kr
År 2021:	700 000 kr
År 2022:	900 000 kr
År 2023:	1 120 000 kr
Totalt:	**3 180 000 kr**

Utökat behov av driftsmedel för åren 2023 och framåt ska beaktas i arbete med Mål- och resursplan för respektive år.

Ulla Börjesson (S) yrkar bifall till Tobias Bernhardssons (C) yrkande.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) och Ulla Börjessons (S) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt yrkandet.

Ärendebeskrivning

Kommunfullmäktige beslutar 15 april 2020 § 29 att godkänna att Färgelanda kommun avropar och ingår avtal om införande av Framtidens Vårdinformationsmiljö, option 1, 2 och att för option 3 i första hand begära anstånd till att lämna beslut med hänvisning till pågående pandemi och i andra hand följa kommunstyrelsens beslutsförslag. De delegerar till kommunstyrelsen, genom beslut i arbetsutskottet senast 30 april 2020, att fatta slutgiltigt beslut om avrop.

Kommunfullmäktige beslutar även att finansiering av implementeringskostnaden för option 1, 2 och 3 sker genom Socialnämndens investeringsram för 2020-2021. Kostnaden bedöms totalt uppgå till motsvarande 1,7 miljoner kronor exklusive 50 % tjänst i projektet 2020-2023. Resterande 300 000 kr finansieras inom investeringsramen för 2021. Kommunfullmäktige uppdrar till Socialnämnden att planera för beräknad årlig ekonomisk effekthemtagning på 600 000 kr, med början i budget år 2023, samt med helårseffekt från år 2024. Avrapportering av planen ska ske i samband med budgetberedningen inför år 2023.

Anstånd beviljas av Västra Götalandsregionen till 13 maj och arbetsutskottet beslutar den 13 maj 2020 § 76, att avropa option 3 från leverantören Cerner Sverige AB och teckna samverkansavtal med Västra Götalandsregionen. Arbetsutskottet föreslår även kommunfullmäktige besluta att utöka investeringsramen med 1.155.000 kr för att finansiera införandet. Summan framgick som ett alternativ i det underlag som förelåg beslutet.

Inför kommande investeringsbeslut i kommunfullmäktige har en genomgång skett av kommande kostnader där det visar sig att i tidigare underlag har det inte varit klart vad som räknas som investering- respektive driftskostnad. Detta innebär att föreliggande förslag till utökad investeringskostnad inte helt överensstämmer med det beslut som arbetsutskottet fattade 13 maj.

När projektet är avslutat och satt i drift kommer införandet också innebära att socialnämnden behöver en ramökning på 800 000 kr för att täcka

kapitalkostnader (avskrivning och internränta) samt löpande driftkostnader (till VGR och Cerner). Detta behöver behandlas separat i budgetarbetet.

Beslutsunderlag

Sektor Omsorgs tjänsteskrivelse daterad 14 maj 2020.
Arbetsutskottets beslut 13 maj 2020 § 76.
Underlag för beräkning av kostnader – Option 3 FVM daterat 11 maj 2020.
Kommunfullmäktiges beslut 15 april 2020 § 29.

Socialchefen informerar och redogör även för kommande projekt-organisation.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 93 **Dnr KS 2020/109**
Samverkan Dalsland inom kommunal socialtjänst, hälso- och sjukvård

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att inrätta en projektorganisation med en samverkanssamordnare under en projekttid om två år som får i uppdrag att:

- Inventera och föreslå åtgärder gällande styrning och uppföljning av befintliga samarbeten.
- Identifiera och snarast påbörja arbetet för utvecklande av flera gemensamt finansierade samarbetsområden.

Finansieringen av en samverkanssamordnare sker inom befintlig budgetram. Färgelanda kommuns del av finansieringen uppgår till 150 000 kr per år.

Ärendebeskrivning

Socialnämnden har behandlat ärendet 8 april § 10 och föreslår kommunstyrelsen besluta om en projektorganisation avseende samverkan Dalsland inom socialtjänst och hälso- och sjukvård.

Efter Utveckling Socialtjänst Dalslands nedläggning 2016 har samarbetet fortsatt via avtal. Socialcheferna i de fem kommunerna i Dalsland har träffats under mer informella former. Dessa informella träffar har varit bra även om de med tiden har blivit färre till antal. Om vi inte har en formell styrning och uppföljning av de områden som vi samarbetar i, ökar med största sannolikhet risken för onödiga missförstånd, oklarheter om vad vi vill och kan enas om.

Vid möte i Dals-Ed 13 februari 2020 (medverkade gjorde Dals-Ed, Bengtsfors, Mellerud och Färgelanda kommuns socialnämnder/ utskottspolitiker och socialchefer) ser samtliga närvarande på mötet ett behov av att återigen skapa en mer formell organisering av detta samarbete och denna samverkan. Anledningarna till att samverka är ungefär desamma i samtliga fyra kommuner. Landskapet Dalsland utgör traditionellt och näringsgeografiskt ett sammanhållet område där fyra kommuner uppvisar en likartad problembild.

- Befolkningsmässigt små kommuner med relativt stor andel av befolkningen på landsbygden.
- Minskad befolkning sedan flera år, där unga flyttar ut medan de äldre stannar kvar.

- Antalet äldre med invandrar/flyktingbakgrund ökar.
- Låg generell utbildningsnivå i landskapet, speciellt inom vårdområdet.
- Nästan enbart kvinnor med hög medelålder i den kommunala vården.
- Svårt att rekrytera unga till vård och omsorg.

Samarbetet bottnar i att de fyra kommunerna var för sig på flera områden har ett för litet underlag för att kunna utveckla en kostnadseffektiv verksamhet medan man tillsammans genom samutnyttjande och resursdelning har större möjligheter att tillfredsställa kommuninvånarnas behov. I ett utvecklingsskede med en allt mer ansträngd kommunal ekonomi och en större konkurrens om viktiga personalkategorier accentueras vinsten av ett samarbete.

Beslutsunderlag

Socialnämndens beslut 8 april 2020 § 10.
Sektor Omsorgs tjänsteskrivelse daterad 30 mars 2020.
Utveckla och underhålla samarbete och samverkan inom kommunal socialtjänst - hälso- och sjukvård samt konsekvenser av att inte göra det gemensamt i Dalsland.

Socialchefen informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 94 **Dnr KS 2020/133**
Förändring av Kommunstyrelsens reglemente avseende ekonomi

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att ärendet återkommer för behandling hösten 2020.

Ärendebeskrivning

Arbetsutskottet diskuterar en eventuell förändring av kommunstyrelsens reglemente avseende ekonomibeslut. Bakgrunden är den politiska organisationen som kommunen arbetar i och kommunens nuvarande ekonomiska situation där respektive nämnd har budgetansvar för sina verksamheter. Ett övergripande perspektiv kan behöva användas och diskuterad förändring skulle medföra detta.

Beslut om restriktivitet vid ny- och återanställning under 2020 fattades av kommunstyrelsen 20 november 2019 § 249. Kommunchefen har den 10 mars 2020 beslutat om köpstopp gällande alla inköp, om det inte rör material för att klara verksamheten.

I och med att ny kommunchef tillträder sin tjänst 1 augusti bör frågan avvaktas till dess att denne finns i tjänst.

_____

Beslutet skickas till
Kommunchefen
Diariet

KSAU § 95 **Dnr KS 2020/114**
Remissvar avseende Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (6352/2018)

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrande enligt svarsfil daterad 12 maj 2020 till Boverket avseende förslag till föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning och överlämna det som sitt eget.

Remissyttrandet innebär att kommunstyrelsen tillstyrker Boverkets förslag utan kommentarer och ser positivt på tydligare regler kring hur en planbeskrivning ska vara uppbyggd för att underlätta arbetet mot en digitaliserad planprocess.

Finansiering:
Efter en given tidpunkt kommer kommunerna tvingas upprätta planbeskrivningar enligt de krav som anges i föreskrifterna. Det kan eventuellt innebära något högre kostnader vid framtagandet av planbeskrivningen, men då reglerna inte skulle bli tvingande förrän 1 januari 2022 så finns tiden att redan tidigare börja anpassa arbetet enligt föreskriften.

Ärendebeskrivning

Boverket har tagit fram förslag till nya föreskrifter och allmänna råd, båda vad gäller enbart planbeskrivningen. Syftet med regleringen är att skapa enhetlighet i planbeskrivningens informationsinnehåll.

Tidigare har Boverket tagit fram ett förslag till nya föreskrifter och allmänna råd som inkluderat hela detaljplanen, inte bara planbeskrivningen. Efter att förslaget varit ute på remiss under andra kvartalet 2019 så har Boverket tagit till sig yttranden och nu lämnat ett nytt förslag som enbart rör planbeskrivningen.

Riksdag och regering har uttalat att Sverige ska bli bäst i världen på att utnyttja digitala verktyg. Regeringen har mot denna bakgrund pekat på att samhällsbyggnadsprocessen ska anpassas för digital hantering. Ett enhetligt system för detaljplan och detaljplaneinformation är en nödvändig del i en digital samhällsbyggnadsprocess, men det behandlas inte denna föreskrift. Krav på att information i detaljplaner och planbeskrivningar ska kunna hanteras digitalt finns i 2 kap 5 a§ PBF.

Med stöd av PBL och bemyndigande i PBF vill Boverket ställa grundläggande krav på planbeskrivningen som sedan kommer underlätta hantering och tolkning i kommande digitalisering för samhälls-byggnadsprocessen.

Beslutsunderlag

Avdelning Samhällsutvecklings tjänsteskrivelse daterad 18 maj 2020.
Svarsfil daterad 12 maj 2020.
Remiss Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning med bilagor, daterade 23 april 2020.

Planingenjören informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 96 Dnr KS 2020/121
Yttrande remiss avseende Hållbara resor i Västra Götaland, Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 (KTN 2019-00023)

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att lämna remissvar enligt tjänsteskrivelse daterad 19 maj 2020 till Fyrbodal kommunalförbund gällande förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025.

Yttrandet innebär i korthet;
- Färgelanda kommun ser positivt på den omarbetade målstrukturen som känns tydligare med de tre målområdena man tagit fram.
- Tydligt att man under miljömålen redogör för att det är något som alla ska bidra med och att det inte enbart ligger på kollektivtrafiken. Däremot bör man även lyfta fram utmaningarna med att resa miljömedvetet i mindre/glesare kommuner mer.
- Kommunen anser att forumen i kommunalförbunden är bra forum för samverkan. Där finns möjlighet att diskutera hur målen kan implementeras i t.ex. samhällsplaneringen.

Ärendebeskrivning

Förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025, har skickats ut på remiss från Västra Götalandsregionen, där det övergripande målet är att öka andelen hållbara resor inom länet.

Befintligt trafikförsörjningsprogram gäller idag till 31 december 2020 och efter man sammanställt hur målen arbetats med och uppnåtts tas det fram ett nytt program för kommande år. I programmet föreslås en ny målstruktur där man presenterar tre stora målområden med ett antal delmål.
Till målen presenteras även hur målen ska uppnås, vilka strategier som hör till programmet, förutsättningar, rollfördelning och finansiering.

Målen avser:
- God geografisk tillgänglighet
- Enkel, trygg och inkluderande
- Låg miljöpåverkan

Förutom förslaget fanns även ett följebrev och en uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet 2019 medskickat. I följebrevet ställdes frågor till remissinstanserna man gärna vill ha yttranden om, som omfattar bland

annat den nya målstrukturen, planeringsstrategierna, genomförande och samverkan.

Beslutsunderlag

Avdelning Samhällsutvecklings tjänsteskrivelse daterad 19 maj 2020.
Förslag Remissvar avseende förslag till Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025 daterat 19 maj 2020.
Följebrev Remiss Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjnings-program 2021-2025.
Remiss Hållbara resor i Västra Götaland, trafikförsörjningsprogram 2021-2025.
Uppföljning 2019 Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017-2019.

Planingenjören informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 97 **Dnr KS 2020/120**

Yttrande avseende remiss Målbild Tåg 2028 inklusive storregional busstrafik (KTN 2017-00187)

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna remissvar enligt tjänsteskrivelse daterad 15 maj 2020 till Fyrbodal kommunalförbund gällande förslag till Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik.

Yttrandet innebär i korthet att:

- Färgelanda kommun ser positivt på att utveckla knutpunktsupplägg, då det inkluderar busstrafik ses det som något som kan gynna befolkningstillväxten även i små kommuner,
- möjligheter för utveckling generellt i östra Dalsland om ett tågstopp kommer till i Brålanda till 2028 samt att ett tågstopp i Bäckefors bör starkt övervägas att inrymmas inom ramen för målbild tåg 2028.
- ser gärna ett resonemang på hur knutpunkter mellan busslinjer och tågtrafik ska kunna lösas även omvänt, när man ska åka från större knutpunkter och ut.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att ett tillägg görs i förvaltningens förslag till yttrande när det gäller tågstopp i östra Dalsland enligt följande: ”och att ett tågstopp i Bäckefors bör starkt övervägas att inrymmas inom ramen för målbild tåg 2028”.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt yrkandet och att ett tillägg görs i yttrandet.

Ärendebeskrivning

Förslag till Målbild tåg 2028 inklusive storregional busstrafik har skickats ut på remiss från Västra Götalandsregionen. Remissen är ett led i att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken där Kollektivtrafiknämnden tagit fram ett förslag till målbild; Målbild tåg 2028 utifrån en utredning av utvecklingen av tågtrafiken. Syftet i målbilden är att stärka järnvägs-utvecklingen och ta fram målsättningar för den storregionala kollektiv-trafiken, oavsett trafikslag.

Beslutsunderlag

Avdelning Samhällsutvecklings tjänsteskrivelse daterad 15 maj 2020.
Förslag Remissvar avseende förslag till Målbild tåg 20208 inklusive storregional busstrafik daterat 15 maj 2020.
Följebrev till remiss Målbild tåg 20208 inklusive storregional busstrafik daterat 6 mars 2020.
Remiss Målbild tåg 20208 inklusive storregional busstrafik.
Målbild tåg 2028 – huvudrapport.

Planingenjören informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 98 **Dnr KS 2020/122**

Yttrande remiss av Utvärdering - Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland (KTN 2019-00193)

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrande enligt tjänsteskrivelse daterad 19 maj 2020 till kommunalförbund Fyrbodal avseende utvärdering av samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland.

Remissyttrandet innebär i korthet att kommunstyrelsen lämnar följande yttrande:

- Dokumentet kring samverkansformer upplevs tydligt.
- Nuvarande samverkansform i delregionala råden fungerar bra, men det finns behov av informationsmöten om vad man kan påverka, på grund av personalomsättningar som sker på kommunnivå.
- Förslagen på åtgärder som togs fram 2013 bör revideras/uppdateras i samband med utvärderingen, inte bara samverkansformerna.

Ärendebeskrivning

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen ansvaret för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i enlighet med Vision Västra Götaland och det hållbara resandet öka krävs att såväl regionen, Västtrafik och kommunerna som övriga aktörer strävar i en gemensam riktning och samverkar för att åstadkomma bra lösningar.

”Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland” antogs av Västra Götalands 49 kommuners fullmäktige samt Västra Götalandsregionen 2011. Dokumentet är uppdaterat och reviderat enligt beslut i Beredningen för hållbar utveckling, BHU, 31 maj 2016. Formaliaändringar gjordes 13 december 2017 efter remiss i delregionala kollektivtrafikråden i samband med årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet.

Samverkansformerna utvärderades 2013 och utvärderingen ledde till en lista med 21 åtgärder för att stärka dialog och samverkan. BHU har beslutat att en ny utvärdering ska genomföras senast 2020. Vid behov av förändringar rekommenderar BHU kollektivtrafiknämnden att besluta om justeringar i dokumentet Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland.

Beslutsunderlag

Avdelning Samhällsutvecklings tjänsteskrivelse daterad 19 maj 2020.
Förslag Remissvar avseende utvärdering av ”Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland” (KTN 2019-00192) daterat 19 maj 2020.
Följebrev remiss daterat 6 mars 2020.
Remiss ”Utvärdering – samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland daterad 28 februari 2020.
Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland.
Förslag till åtgärder för att stärka dialog och samverkan.

Planingenjören informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 99 **Dnr KS 2020/61**
Köp av fastigheten Dyrtorp 1:4 samt försäljning av fastigheterna Dyrtorp 1:2 och Dyrtorp 1:3 skifte 2 och 3

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunfullmäktige beslutar att:

– köpa fastigheten Dyrtorp 1:4 för ett markpris på 625 000 kr.

– sälja Dyrtorp 1:2 samt Dyrtorp 1:3 skifte två och tre, för ett markpris på 141 000 kr/ha till nuvarande ägaren till Dyrtorp 1:4.

Köparen ska stå för samtliga övriga kostnader i samband med köpet och säljaren för samtliga övriga kostnader i samband med försäljningen.

Ärendebeskrivning

En förfrågan har inkommit från en fastighetsägare om kommunens intresse av att byta mark.

Den privatägda fastigheten som fastighetsägaren erbjuder kommunen att köpa ligger centralt i Färgelanda och gränsar till kommunägd mark. Fastighetens areal är drygt 5 ha och delar av fastigheten är planlagd.

Fastigheten Dyrtorp 1:4 är värderad av en opartisk värderingsfirma med ett bedömt marknadsvärde på 625 000 kr.

Kommunens områden som föreslås säljas består av fastigheten Dyrtorp 1:2 samt delar av Dyrtorp 1:3, bestående av två mindre skogsområden med en total areal på cirka 9,6 ha. En opartisk värderingsfirma har värderat områdena till 141 000 kr/ha vilket medför ett uppskattat marknadsvärde på 1 360 000 kr. Värderingen baseras bland annat på en ny skogsbruksplan för området.

Beslutsunderlag

Avdelning Samhällsutvecklings tjänsteskrivelse datera 11 maj 2020.
Presentation förslag på markköp och markförsäljning.
Förfrågan om byte av mark, daterad 17 februari 2020.

Ansvarig handläggare informerar.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 100 **Dnr KS 2020/118**

Försäljning av fastigheterna Dagsholm 3:3 och Ellenö 4:3, Valbohem AB

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna försäljning av fastigheterna Dagsholm 3:3 och Ellenö 4:3.

Ärendebeskrivning

Valbohem AB förbereder en försäljning av fastigheterna Dagsholm 3:3 och Ellenö 4:3. Enligt bolagets ägardirektiv ska kommunfullmäktiges godkännande inhämtas innan beslut fattas av principiell art.

Beslutsunderlag

Valbohem AB:s skrivelse daterad 28 april 2020 inklusive underlag.

Tillförordnad kommunchef informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 101 **Dnr KS 2019/89**
Kommunens bidragsregler för föreningar, redovisning av enkät

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att lägga dagens information till handlingarna.
Ärendet återkommer för beslut hösten 2020.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar 20 februari 2019 (§ 38) att uppföljning av bidragsreglerna skulle ske under hösten 2019.
Arbetsutskottet beslutar den 13 november 2019 § 252 att återremittera ärendet för att genomföra en utvärdering av bidragsreglerna med föreningarna genom bland annat enkätförfarande.

Genomförd enkät och eventuella förändringar av nuvarande regelverk som kan bli aktuella redovisas. Förvaltningen kommer att arbeta vidare med förslag till revideringar, utifrån arbetsutskottets diskussioner, och ärendet återkommer hösten 2020 för beslut.

Beslutsunderlag

Arbetsutskottets beslut 13 november 2019.
Enkät samt Sammanställning av enkätsvar inklusive kommentarer.
Bidrag för föreningar i Färgelanda kommun med förslag till förändringar, inklusive bilagor, daterad 29 oktober 2019.

Ansvarig handläggare informerar.

Beslutet skickas till
Avdelningschef Samhällsutveckling
Handläggare Kultur och Fritid
Diariet

KSAU § 102 **Dnr KS 2020/23**
Kultur- och fritidspris 2020

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att Råggärds Hembygdsförening tilldelas Färgelanda kommuns kultur- och fritidspris 2020.

Beslutet fattat med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning beslut 2019-01-23 § 11.

Ärendebeskrivning

Syftet med priset är att uppmuntra invånare som utfört förtjänstfulla insatser inom kultur- och fritidsområdet. Priset kan endast delas ut till personer som är boende eller verksamma i kommunen

Allmänheten har via annons i Dalslänningen, på kommunens hemsida samt Facebook fått möjlighet att föreslå mottagare av priset.

Två förslag på mottagare har inkommit.

Beslutsunderlag

Avdelning Samhällsutvecklings tjänsteskrivelse daterad 8 maj 2020.
Inkomna förslag.

Ansvarig handläggare informerar.

_____

Beslutet skickas till
Utsedd pristagare
Ansvarig handläggare
Diariet

KSAU § 103 **Dnr KS 2020/27**
Miljö- och folkhälsopris 2020

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att Kerstin Sandell, Valbo-Ryr, tilldelas Färgelanda kommuns miljö- och folkhälsopris 2020.

Beslutet fattat med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning beslut 2019-01-23 § 11.

Yrkande

Kenneth Carlsson (L) yrkar att arbetsutskottet beslutar att Kerstin Sandell, Valbo-Ryr, tilldelas Färgelanda kommuns miljö- och folkhälsopriset 2020 med följande motivering:

”Kerstin har visat att genom sitt oegenyttiga arbete skapa kreativa verksamheter inom miljö- och folkhälsoområdet i Färgelanda kommun.
Hon är verksam, i ordets rätta bemärkelse, som ordförande i Södra Valbo Hembygdsförening, en drivande kraft som anställd på Stigens Herrgård och utbildad som Dalslandsguide.
Hon har på hembygdsgården Blanketorpet bl.a. tagit emot skolklasser och kunnat visa upp hur det var ”förr i tiden”. Härifrån har hon även sett till att det kommit till olika aktiviteter, allt ifrån Pilgrimsvandring till Kulturarvsdag.

Hon kan genom sitt kunnande och totala engagemang locka och inspirera människor vilket får dem att växa i hennes närhet. Kerstin har ett kunnande och en förmåga att entusiasmera som är unik”.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Kenneth Carlssons (L) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat att tilldela Kerstin Sandell Färgelanda kommuns miljö- och folkhälsopris 2020.

Ärendebeskrivning

Ett miljö- och folkhälsopris utdelas till den person, grupp av personer, organisation, förening eller liknande som under året utmärkt sig på ett förtjänstfullt sätt ur miljö- och eller folkhälsosynpunkt. Detta kan innefatta

en uppfinning, en rutinändring, opinionsbildning, aktivitet eller annat, som på något sätt bidragit till att förbättra miljön och/eller folkhälsan i kommunen. Varaktiga och långsiktiga förtjänster till miljö- och/eller folkhälsoarbetets väl ska särskilt uppmärksammas. Priset är en uppmuntran för värdefulla insatser inom miljö- och folkhälsoområdet som genomförs i kommunen.

Allmänheten har via annons i Dalslänningen, på kommunens hemsida samt Facebook fått möjlighet att föreslå mottagare av priset.

Några nomineringar har inte inkommit.

Beslutsunderlag

Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse.

Folkhälsostrategen informerar.

_____

Beslutet skickas till
Utsedd pristagare
Folkhälsostrategen
Diariet

KSAU § 104 **Dnr KS 2020/48**
Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun, revidering

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna revideringen av ”Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun”.

Ärendebeskrivning

Syftet med riktlinjerna är att klargöra ansvarsnivåerna och ramarna för folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun. Riktlinjerna ska användas som stöd vid folkhälsoarbetet och förtydliga berördas ansvar.

Enligt avtalet med norra hälso- och sjukvårdsnämnden om gemensamma folkhälsoinsatser ska ett dokument som tydliggör de medverkandes ansvar i folkhälsorådet finnas. Detta ska revideras i samband med en ny avtalsperiod. Den nya avtalsperioden började 1 januari 2020, därav denna revidering.

Beslutsunderlag

Kommunchefens stabs tjänsteskrivelse daterad 27 januari 2020.
Förslag till Riktlinjer för Folkhälsorådet och folkhälsoarbetet i Färgelanda kommun.
Folkhälsorådets beslut 1 april 2020 § 26.

Folkhälsostrategen informerar.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 105 **Dnr KS 2020/143**
Uppdrag avseende framtida IT-verksamhet

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att uppdra åt kommunchefen att utreda och bereda förslag kring hur Färgelanda kommun, ur ett IT-säkerhetsperspektiv, kan stärka upp kommunens IT genom att bland annat säkra driften och minska sårbarheten i verksamheten. En delredovisning av uppdraget ska levereras till arbetsutskottet i augusti/september 2020.

Yrkande

Mot bakgrund av de incidenter som inträffat inom kommunens IT-verksamhet yrkar Tobias Bernhardsson (C) att arbetsutskottet beslutar att uppdra åt kommunchefen att utreda och bereda förslag kring hur Färgelanda kommun, ur ett IT-säkerhetsperspektiv, kan stärka upp kommunens IT genom att bland annat säkra driften och minska sårbarheten i verksamheten. En delredovisning av uppdraget ska levereras till arbetsutskottet i augusti/september 2020.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt yrkandet.

Beslutet skickas till
Kommunchefen
Diariet

KSAU § 106 **Dnr KS 2020/25**
Redovisning av obesvarade motioner maj 2020

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunfullmäktige beslutat att lägga redovisningen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Enligt kommunfullmäktiges arbetsordning ska obesvarade motioner redovisas två gånger om året, vår och höst. Kommunfullmäktige kan i samband med detta avskriva motioner från vidare handläggning.

Motioner som ännu inte besvarats (4 maj 2020)

Dnr KS 2019/133
Motion om upprustning av scenen på torget samt inköp av marknadsbord [Kerstin Fredriksson (S)]
Anmäld i KF 2019-04-10

Dnr KS 2019/178
Motion gällande fritidsgårdar [Inger Bäcker (V)]
Anmäld i KF 2019-06-19

Dnr KS 2019/212
Motion om att påverka Trafikverket att upprätta rastplatser i Färgelanda kommun [Kerstin Fredriksson (S)]
Anmäld i KF 2019-09-11

Beslutsunderlag

Kanslienhetens tjänsteskrivelse daterad 4 maj 2020.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 107 **Dnr KS 2020/127**

Hållbarhetskompass Dalsland – en gemensam färdriktning för hållbarhetsarbetet och agenda 2030 i Bengtsfors, Dals-Eds, Färgelanda och Melleruds kommuner

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom hållbarhetskompassens syfte och innehåll. Kommunen kommer aktivt vara med och delta och driva arbetet med att ta fram gemensamma mål, aktiviteter och nyckeltal.

Ärendebeskrivning

Direktionen för Dalslands miljö- och energiförbund har givit kommuncheferna och förbundschefen i uppdrag att ta fram en tidplan för arbetet med en gemensam hållbarhetskompass för de fyra medlemskommunerna. Förbundets strateger arbetade fram en plan för genomförandet av en sådan process som förankrades med kommuncheferna. Därefter har ett gemensamt och två kommunspecifika workshops och utbildningstillfällen hos varje kommunstyrelse hållits. Resultatet från samtliga möten har sammanställts i dokumentet ”Hållbarhetskompass Dalsland”

Hållbarhetskompassen syftar till att vara både stödjande och styrande för kommunernas fortsatta arbete i enlighet med FN:s globala hållbarhetsmål. Kompassen ska också vara vägledande avseende inriktning och prioritering för det miljö, energi- och klimatstrategiska arbetet Kompassen ska lyfta hållbarhetsfrågor till en hög och gemensam nivå och det är upp till kommunerna hur de bygger in visionen i arbetet på förvaltningsnivå. Hållbarhetskompassen ska förankras politiskt och tydligt knyta an till FN:s globala hållbarhetsmål och det tre hållbarhetsperspektiven som de globala målen vilar på – ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet.

Hållbarhetskompassen är kortfattad, förenklande och inte konkurrerande till övriga strategiska dokument. Hållbarhetskompassen kommer att underlätta till att ta hållbara beslut och alla beslut ska knyta an till Hållbarhetskompassen. Det fortsatta arbetet med hållbarhetskompassen innebär att ta fram gemensamma mål, aktiviteter och nyckeltal. Detta arbete kommer att kräva arbetstid från samtliga kommuner.

Beslutsunderlag

Dalslands Miljö- och Energiförbunds tjänsteskrivelse daterad 18 maj 2020.
Hållbarhetskompass Dalsland.

Ordföranden informerar.

_____

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 108 Dnr KS 2020/104
Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030 (RS 2018-05444), fortsatt handläggning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag

Kommunstyrelsen beslutar att partierna inkommer med eventuella inspel till yttrande senast 1 augusti och i övrigt notera informationen till protokollet.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att arbetsutskottet beslutar föreslå kommunstyrelsen besluta att partierna inkommer med eventuella inspel till yttrande senast 1 augusti och i övrigt notera informationen till protokollet.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt yrkandet.

Ärendebeskrivning

Den regionala utvecklingsstrategin är en övergripande strategi för det gemensamma regionala utvecklingsarbetet i Västra Götaland. Det förslag på strategi som kommunen fått på remiss ska, från och med 2021, ersätta den befintliga regionala utvecklingsstrategin Västra Götaland 2020. Strategin innehåller mål och prioriteringar fram till 2030.

Förslaget har arbetats fram i bred dialog under 2019 med representanter för kommuner, kommunalförbund, näringsliv, det civila samhället, myndigheter, akademi med flera. Inspelen från dialogerna har varit ett viktigt underlag för remissutgåvan, tillsammans med kunskapsunderlag om tillståndet i och utvecklingen av Västra Götaland samt lärdomar från nuvarande strategi.

Remissperioden sträcker sig till 30 september och arbetsutskottet diskuterar fortsatt handläggning av remissen.

Beslutsunderlag

Följebrev samt remiss Regional utvecklingsstrategi – Västra Götalandsregionen 2021-2030, daterad 6 april 2020.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen
Diariet

KSAU § 109 Dnr KS 2020/129
Remiss avseende "Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppdraget", Kommunutredningen (SOU 2020:8), fortsatt handläggning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att uppdra åt kommunchefen att ta fram förslag till yttrande avseende remissen och att ärendet återkommer till sammanträdet i augusti.

Yrkande

Tobias Bernhardsson (C) yrkar att arbetsutskottet beslutar att uppdra åt kommunchefen att ta fram förslag till yttrande avseende remissen och att ärendet återkommer till sammanträdet i augusti.

Propositionsordning

Arbetsutskottet godkänner att proposition ställs på Tobias Bernhardssons (C) yrkande. Efter ställd proposition finner ordföranden att arbetsutskottet beslutat enligt yrkandet.

Ärendebeskrivning

Kommunutredningen har lämnat betänkandet ”Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppdraget” (SOU 2020:8) till regeringen. Kommunutredningens betänkande har skickats ut på remiss och ska besvaras senast den 30 september 2020. Arbetsutskottet diskuterar fortsatt handläggning av remissen.

Beslutsunderlag

Remiss Kommunutredningen ”Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppdraget” (SOU 2020:8) inkommen 24 mars 2020.
Betänkandet ”Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppdraget, SOU 2020:8”.

_____

Beslutet skickas till
Kommunchefen
Diariet

KSAU § 110
Informationsärenden direkt till KS 2020-06-04

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Information om att följande informationsärenden kommer att behandlas av kommunstyrelsen den 4 juni:

- Uppföljning av AMI:s arbete med sysselsättning i egen regi (dnr KS 2019/355)
- Händelserapportering arbetsmiljö 2019 inklusive analys (dnr KS 2020/69)
- Arbetet med fördjupad översiktsplan Färgelanda och Högsäter (dnr KS 2019/368).

_____

KSAU § 111
Övriga ärenden

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Arbetsutskottet beslutar att lägga informationen till handlingarna.

Ärendebeskrivning

Kenneth Carlsson (L) tar upp vikten av det första intrycket man får när man kommer till Färgelandas tätort, utsmyckning, som exempel nämns brist på gräsklippning i rondellen på Timmervägen-Centrumvägen, avsaknad av blommor. Finns det möjligheter att åtgärda detta trots kommunens kärva ekonomi. Tillförordnad kommunchef informerar om att blommor skulle planteras men på grund av skadegörelse som har skett har detta inte kunnat genomföras. Kontakt har tagits med väghållaren om åtgärder som tidigare uteblivit vilket beror på missförstånd och nu ska åtgärdas.

_____