Färgelanda kommun

Kallelse
2025-09-10

Beslutsinstans: Kommunstyrelsen

Datum och tid: onsdag 10 september 2025 Kl. 08:30
Plats: Hillingsäter, kommunkontoret

1	**Upprop**		
2	**Val av justerare**		
3	**Godkännande av dagordning**		
4	**Information 2025**	**2025/163**	**3**
5	**Meddelanden 2025**	**2025/8**	**4 - 12**
6	**Återrapportering av delegeringsbeslut 2025**	**2025/10**	**13 - 14**
7	**Ärenden till kommunstyrelsen**		
8	**Beslut om investeringsbidrag - Ödeborgs idrottsförening**	**2025/244**	**15 - 17**
9	**Beslut om investeringsbidrag - Rännelanda Intresseförening**	**2025/246**	**18 - 21**
10	**Remissmissiv aktualiserad Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030 (Direktjustering)**	**2025/140**	**22 - 62**
11	**Beslut avseende samrådshandlingar för detaljplan Allégården och Högsäters församlingshem**	**2024/371**	**63 - 98**
12	**Beslut om remissvar till Fyrbodals kommunalförbund**	**2025/224**	**99 - 136**
13	**Beslut om remissvar för regional infrastrukturplan**	**2025/198**	**137 - 275**
14	**Handlingsplan - En ekonomi i balans**	**2025/85**	**276 - 278**
15	**Avsättning av medel för bredbandskoordination**	**2025/237**	**279 - 314**

Färgelanda kommun

16	**Ärenden till kommunfullmäktige**		
17	**Revidering Arbetsordning kommunfullmäktige**	**2025/234**	**315 - 334**
18	**Svar på motion 'Ny grundskola i Färgelanda kommun'**	**2024/334**	**335 - 336**
19	**Svar på motion ’Utveckla – inte avveckla – våra småskolor i Färgelanda kommun**	**2025/193**	**337 - 339**
20	**Beslut avseende avgift för gårdsförsäljning av alkoholhaltiga drycker**	**2025/179**	**340 - 347**
21	**Revidering av samarbetsavtal för Västvatten AB och Färgelanda kommun**	**2025/238**	**348 - 362**
22	**Överflyttande av ansvar från utbildningsnämnden till kommunstyrelsen - Svar på återremiss**	**2025/106**	**363 - 376**
23	**Förändrad majoritet i fullmäktige**	**2025/232**	**377 - 378**
24	**Entledigande av presidier i nämnder, styrelse och helägda bolag**	**2025/231**	**379 - 381**

Ulla Börjesson (S)
Kommunstyrelsens ordförande

Niklas Englund
Kommunsekreterare

Färgelanda kommun

Information
2025-09-10
2025/163

Kommunstyrelsen

Information kommunstyrelsen 2025-09-10

08:35 – 08:55 – Detaljplan Allégården och Högsäters församlingshem
(Föredragande: Camilla Widekärr)

08:55 – 09:10 – Ekonomisk redovisning
(Föredragande: Katrin Axberg)

09:10 – 09:30 – Kommundirektörens information

09:30 – 09:45 – Kaffe

Delgivning

Utskriftsdatum: 2025-09-03 **Utskriven av:** Niklas Englund

Diarieenhet: Kommunstyrelsen
Riktning: Inkomna
Datum: 2025-06-04 - 2025-09-03
Notering:

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
2025.646	I	Beslut 250604 i ärende 18069-2025 Lillesäter 1:28	Linnéa Thor
2025-06-04		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.647	I	Föreläggande om försiktighetsmått 32513162, 18069-2025 Lillesäter 1:28	Linnéa Thor
2025-06-04			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.650	I	Svar på direktupphandling strategiskt stöd - Centigo	Alexander Karlsson
2025-06-05			Kommunledningskontoret
KS 2025/189		Direktupphandling strategiskt konsultstöd	
2025.651	I	Svar på direktupphandling - Kjellander	Alexander Karlsson
2025-06-05			Kommunledningskontoret
KS 2025/189		Direktupphandling strategiskt konsultstöd	
2025.652	I	CV Theres Ahlberg Strategiskt stöd	Alexander Karlsson
2025-06-05			Kommunledningskontoret
KS 2025/189		Direktupphandling strategiskt konsultstöd	
2025.653	I	MILJÖ-2025-918 AVL Beslut om tillstånd för minireningsverk Sörsäter 1:1	Linnéa Thor
2025-06-09			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/61		Information för kännedom från Dalslands Miljö- och Energiförbund 2025	
2025.692	I	Meddelande om kungörelse- bygglov på fastigheten Håbyn 1:78	Anette Levin
2025-06-11			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/37		Meddelande om kungörelse där kommunen är sakägare 2025	
2025.693	I	Information om beslut dnr: 22577-2025 Tillstånd till ingrepp inom fornlämning L1965:5810 på fastigheten Manstad 1:10 i Färgelanda kommun (A 24751-2025)	Linnéa Thor
2025-06-16		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.694	I	22577-2025 beslut m bilagor Manstad 1:10	Linnéa Thor
2025-06-16			Sektor samhällsutveckling

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.695	I	MILJÖ-2025-665 AVL Beslut om tillstånd för sluten tank Nycklebyn 1:13	Linnéa Thor
2025-06-16			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/61		Information för kännedom från Dalslands Miljö- och Energiförbund 2025	
2025.696	I	MILJÖ-2025-936 AVL Beslut om tillstånd för minireningsverk Grindebol 1:10	Linnéa Thor
2025-06-16			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/61		Information för kännedom från Dalslands Miljö- och Energiförbund 2025	
2025.697	I	Nyttjanderättsavtal/ledningsrätt avseende teleanläggning för Skanova AB på fastigheten Dyrtorp 1:3, Killéns väg 2 - 4B.	Anette Levin
2025-06-12			Sektor samhällsutveckling
2025.802	I	Underrättelse om begärd förrättning O25247 avstyckning från Gatersbyn 1:106	Linnéa Thor
2025-06-17		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.805	I	Justerat protokoll DMEN 2025-06-05	Niklas Englund
2025-06-19			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.806	I	Styrelsemöte Västvatten AB 2025-06-12	Niklas Englund
2025-06-19			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.807	I	Delårsbokslut januari - april 2025 Västvatten AB	Niklas Englund
2025-06-19			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.808	I	Fyrbodals kommunalförbund - Budget 2026 delregionala utvecklingsmedle externa aktörer	Niklas Englund
2025-06-19			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.809	I	Beslut - Verksamhetsplan 2026-2028 och budget 2026 Fyrbodals kommunalförbund	Niklas Englund
2025-06-19			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.810	I	Verksamhetsplan 2026-2028 - Fyrbodals kommunalförbund	Niklas Englund
2025-06-19			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.811	I	Information om beslut 2025-06-19 i ärende 44175-2024 Järbo-Önne 1:15	Linnéa Thor
2025-06-19		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.812	I	Bilaga 1 och 2 ärende 44175-2024 32680288 Järbo-Önne 1:15	Linnéa Thor
2025-06-19			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.813	I	Beslut om bifall med villkor 32139380 Järbo-Önne 1:15	Linnéa Thor
2025-06-19			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.822	I	Bekräftelse av ansökan om avstyckning från Solberg 1:29, ärendenr O251378 Lantmäteriet.	Anette Levin
2025-06-17		Lantmäteriet	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/174		Förfrågan om köp, del av Solberg 1:29	
2025.823	I	Bekräftelse av ansökan gällande avstyckning från Gatersbyn 1:77, ärendenr O251412 Lantmäteriet.	Anette Levin
2025-06-19			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/130		Försäljning del av Gatersbyn 1:77	
2025.828	I	MILJÖ-2025-1145 AVL Beslut om tillstånd för minireningsverk Mellområdane 1:29	Linnéa Thor
2025-06-24			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/61		Information för kännedom från Dalslands Miljö- och Energiförbund 2025	
2025.834	I	MILJÖ-2024-1853 AVL Beslut om tillstånd för markbaserad rening wc+bdt Saxtorp 1:8	Linnéa Thor
2025-06-26			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/61		Information för kännedom från Dalslands Miljö- och Energiförbund 2025	
2025.835	I	Förprövningsansökan för kännedom Norra Rån 2:10	Linnéa Thor
2025-06-26		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.836	I	Bekräftelse av ansökan 32768326 Norra Rån 2:10	Linnéa Thor
2025-06-26			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.837	I	Sammanträdestider regionfullmäktige 2026	Niklas Englund
2025-06-27			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.840	I	personuppgiftsincident praktikplatsen se	Sofia Henriksson
2025-07-01			
KS 2025/214		Meddelande om personuppgiftsincident praktikplatsen.se	

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
2025.841	I	Personuppgiftsincident praktikplatsen se; 2	Sofia Henriksson
2025-07-01			
KS 2025/214		Meddelande om personuppgiftsincident praktikplatsen.se	
2025.842	I	Brev från Vänersborgs tingsrätt i F 642-25	Anette Levin
2025-07-01		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2023/218		Ansökan om vägförrättning Gatersbyn 1:77 mfl.	
2025.843	I	Vänersborgs TR F 642-25 Dom 2025-07-01 - Mark-och miljödomstolen avslår överklagandet	Anette Levin
2025-07-01		Lantmäteriet	Sektor samhällsutveckling
KS 2023/218		Ansökan om vägförrättning Gatersbyn 1:77 mfl.	
2025.846	I	Beslut dnr: 28401-2025. Tillstånd till ingrepp inom fornlämning L1966:6027 på fastigheten Årbol 1:9 i Färgelanda kommun (A 30994-2025)	Linnéa Thor
2025-07-02		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.847	I	28401-2025 beslut och bilagor Årbol 1:9	Linnéa Thor
2025-07-02			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.864	I	O251324 Information om underrättelse Lerkvilla 2:21 och Lerkvilla 2:36	Linnéa Thor
2025-07-04		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.865	I	O251324 Underrättelse om begärd förrättning Lerkvilla 2:21 och Lerkvilla 2:36	Linnéa Thor
2025-07-04			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.866	I	O251378 Kopia köpeavtal Lantmäteriet	Anette Levin
2025-07-04			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/174		Förfrågan om köp, del av Solberg 1:29	
2025.867	I	O251378 Underrättelse om begärd förrättning	Anette Levin
2025-07-04			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/174		Förfrågan om köp, del av Solberg 1:29	
2025.868	I	O251378 Underrättelse om begärd förrättning Solberg 1:29	Linnéa Thor
2025-07-04			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.869	I	13157055-v1 Förrättningskarta A3L Gatersbyn 1:126	Linnéa Thor
2025-07-04			Sektor samhällsutveckling

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.870	I	13157285-v1 Beskrivning Gatersbyn 1:126	Linnéa Thor
2025-07-04			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.871	I	13076824-v1 Protokoll Gatersbyn 1:126	Linnéa Thor
2025-07-04			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.872	I	13195553-v1 Underrättelse om avslut Gatersbyn 1:126	Linnéa Thor
2025-07-04			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.873	I	Ansökan för begärd förrättning O25247 avstyckning från Gatersbyn 1:106	Linnéa Thor
2025-06-17			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.876	I	Kopia av polisanmälan avseende stöld av läkemede (1)	Niklas Englund
2025-07-10			Kommunledningskontoret
KS 2025/43		Polisanmälningar 2025	
2025.877	I	Kopia av polisanmälan avseende stöld av läkemedel (2)	Niklas Englund
2025-07-10			Kommunledningskontoret
KS 2025/43		Polisanmälningar 2025	
2025.878	I	Kopia av polisanmälan avseende stöld av läkemedel (3)	Niklas Englund
2025-07-10			Kommunledningskontoret
KS 2025/43		Polisanmälningar 2025	
2025.879	I	Kopia av polisanmälan avseende stöld av läkemedel (4)	Niklas Englund
2025-07-10			Kommunledningskontoret
KS 2025/43		Polisanmälningar 2025	
2025.880	I	Räddningstjänsten Fyrbodal - Internkontrollrapport jan-maj 2025 med bilaga	Niklas Englund
2025-07-10			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.881	I	Protokoll 2025-06-25 förbundsdirektionen - Räddningstjänsten Fyrbodal	Niklas Englund
2025-07-10			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.882	I	2024-02-26 Polisanmälan stöld utan inbrott - Färgelanda kommunbibliotek	Sofia Henriksson
2025-07-18			Kommunledningskontoret

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
KS 2024/45		Polisanmälningar 2024	
2025.883	I	Kopia av polisanmälan avseende skadegörelse mot fordon	Niklas Englund
2025-07-21			Kommunledningskontoret
KS 2025/43		Polisanmälningar 2025	
2025.885	I	Protokoll extra bolagsstämma - Färgelanda Vatten AB 2025-07-18	Niklas Englund
2025-07-21			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.887	I	Begäran om yttrande A399.676/2025, Konsert, Centrumvägen 7, Färgelanda	David Tengberg
2025-07-09		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	
2025.888	I	Remiss konsert Stampvägen 3, Stigen, A399.680/2025	David Tengberg
2025-07-09		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	
2025.891	I	Tillståndsbevis. Konsert från musikbuss, Stampvägen 3, Stigen A399.680/2025	David Tengberg
2025-07-11		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	
2025.892	I	Tillståndsbevis A399.676/2025, Konsert Musikbussen, Centrumvägen 7, Färgelanda, 2025-07-17	David Tengberg
2025-07-11		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	
2025.893	I	Begäran om yttrande A411.788/2025 Penninginsamling, Färgelanda centrum, Färgelanda, 2025-08-01 00:00 -- 2029-08-01 00:00	David Tengberg
2025-07-11		Niklas Englund	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	
2025.895	I	Tillståndsbevis A411.788/2025 Penninginsamling, Färgelanda centrum, Färgelanda, 2025-08-01 00:00 -- 2029-08-01 00:00	David Tengberg
2025-07-14		tillstand.vast@polisen.se	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	
2025.896	I	Remiss Cirkus Rhodin, Valboskolan, A453.351/2025	David Tengberg
2025-07-23		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	
2025.898	I	Tillståndsbevis. Cirkusföreställning, Valboskolan, A453.351/2025	David Tengberg

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
2025-07-24		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	
2025.899	I	MILJÖ-2024-1689 AVL Beslut om tillstånd för markbaserad rening wc+bdt Stockelanda 1:12	Linnéa Thor
2025-07-18			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/61		Information för kännedom från Dalslands Miljö- och Energiförbund 2025	
2025.900	I	Kopia av polisanmälan avseende skadegörelse fastighet	Niklas Englund
2025-08-04			Kommunledningskontoret
KS 2025/43		Polisanmälningar 2025	
2025.901	I	Avsägelse Tommy Johansson (SD)	Niklas Englund
2025-06-09			Kommunledningskontoret
KS 2025/49		Avsägelser av politiska uppdrag 2025	
2025.903	I	Remiss Affischering i Färgelanda, A468.955/2025	Anette Levin
2025-08-04		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	
2025.904	I	Komplettering med kartor gällande remiss affischering i Färgelanda, A468.955/2025	Anette Levin
2025-08-08		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	
2025.911	I	Beslut dnr: 30763-2025. Tillstånd till ingrepp inom fornlämning L1964:1727 på fastigheten Gillesbyn 1:7 i Färgelanda kommun (A 34379-2025).	Linnéa Thor
2025-08-13		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.912	I	30763-2025 beslut m bilagor Gillesbyn 1:7	Linnéa Thor
2025-08-13			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.913	I	Underrättelse om återkallat lantmäteriärende O25503 Spångerud 3:2	Linnéa Thor
2025-08-13		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.914	I	13233860-v1-Beslut om inställd förrättning pga. återkallelse Spångerud 3:2	Linnéa Thor
2025-08-13			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.915	I	13237766-v1-Adresserad Underrättelse om beslut Spångerud 3:2	Linnéa Thor
2025-08-13			Sektor samhällsutveckling

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
KS 2025/36		Information för kännedom från Lantmäteriet 2025	
2025.916	I	MILJÖ-2025-1167 AVL Beslut om tillstånd för minireningsverk Bärby 1:10	Linnéa Thor
2025-08-15			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/61		Information för kännedom från Dalslands Miljö- och Energiförbund 2025	
2025.917	I	MILJÖ-2025-1162 AVL Beslut om tillstånd för minireningsverk Bärby 1:3	Linnéa Thor
2025-08-15			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/61		Information för kännedom från Dalslands Miljö- och Energiförbund 2025	
2025.919	I	Samrådsbrev för vindpark Holmevattnet	Anna Lena Sörensson
2025-08-14			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/225		Avgränsningssamråd Vindpark Holmevattnet, Dals-Ed	
2025.920	I	Samrådsunderlag Holmevattnet	Anna Lena Sörensson
2025-08-14			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/225		Avgränsningssamråd Vindpark Holmevattnet, Dals-Ed	
2025.923	I	Förprövningsansökan för kännedom Bläsön 1:17	Linnéa Thor
2025-08-19		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.924	I	Bekräftelse av ansökan 33141767 Bläsön 1:17	Linnéa Thor
2025-08-19			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/35		Information för kännedom från Länsstyrelsen 2025	
2025.926	I	Begäran om yttrande, A495.027/2025, Familjedag, Timmervägen 10-12, Färgelanda, 2025-08-30	David Tengberg
2025-08-26		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	
2025.928	I	Ansökan om schakttillstånd Genavägen 2 - Södra Kyrkovägen 14	Anette Levin
2025-08-27		rabbinn.kallwik@one-nordic.se	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/32		Ansökan och beslut om schakttillstånd 2025	
2025.929	I	Översiktskarta samt ledningsdragning Genavägen 2 - Södra Kyrkovägen 14	Anette Levin
2025-08-27			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/32		Ansökan och beslut om schakttillstånd 2025	
2025.930	I	Tillståndsbevis, A495.027/2025, Familjedag, Timmervägen 10-12, Färgelanda, 2025-08-30	David Tengberg
2025-08-27		Färgelanda Kommun	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/22		Tillstånd enligt ordningsregler och lokala föreskrifter 2025	

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Ärendemening	
2025.931	I	MILJÖ-2022-338 HSK Svar på inkommen handling - Höjdenskolan	Alexander Karlsson
2025-08-28			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.932	I	MILJÖ-2022-332 HSK Svar på inkommen handling - Högsäters skola	Alexander Karlsson
2025-08-28			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.933	I	MILJÖ-2022-337 HSK Svar på inkommen handling - Högsäters skola	Alexander Karlsson
2025-08-28			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.934	I	MILJÖ-2022-335 HSK Svar på inkommen handling Ärende avslutas - Valboskolan 4-6	Alexander Karlsson
2025-08-28			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.937	I	MILJÖ-2022-334 HSK Svar på inkommen handling Ärende avslutas - Valboskolan 7-9	Alexander Karlsson
2025-08-29			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.938	I	Dalslands miljönämnd protokoll 2025-08-21	Niklas Englund
2025-09-01			Kommunledningskontoret
KS 2025/8		Meddelanden 2025	
2025.939	I	Fullständig akt i ärende O232102 LM	Anette Levin
2025-08-29		Lantmäteriet	Sektor samhällsutveckling
KS 2023/218		Ansökan om vägförrättning Gatersbyn 1:77 mfl.	
2025.940	I	Missiv	Anna Lena Sörensson
2025-09-01			Sektor samhällsutveckling
KS 2025/241		Återrapportering Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2022-2027	
2025.941	I	Begäran om uppsägning	Niklas Englund
2025-08-29			Kommunledningskontoret
KS 2025/242		Begäran om uppsägning	
2025.942	I	REMISS Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi	Anna Lena Sörensson
2025-09-02		Åker Jonas	Sektor samhällsutveckling
KS 2025/245		Remiss Länsstyrelsens Klimat- och energistrategi	

Delegeringsbeslut

Utskriftsdatum: 2025-09-03 **Utskriven av:** Niklas Englund

Diarieenhet:	Kommunstyrelsen
Beslutsfattare:	Alla
Kategori:	Alla
Beslutsinstans:	Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum:	2025-09-10
Sekretess:	Visas ej

Id	**Beskrivning**	**Paragraf**
Datum	**Avsändare/Mottagare**	**Beslutsfattare**
Ärendenummer	**Ärendemening**	**Kategori**
		Ansvarig
40070	Delegationsbeslut ansökan om arrangemangsstöd 2025	
2025-07-14		Lehnida Huric
KS 2025/94	Arrangemangsstöd 2025	
		Lehnida Huric
40018	Delegationsbeslut anläggningsbidrag 2025	
2025-07-09		
KS 2025/96	Anläggningsbidrag 2025	
		Lehnida Huric
40279	Ordförandebeslut att yttra sig gällande samverkansformer kring kollektivtrafik	
2025-08-18		Ulla Börjesson
KS 2025/150	Remiss samverkansformer kring kollektivtrafik	
		Anna Lena Sörensson
40041	Delegationsbeslut verksamhetsbidrag studieförbund 2025	
2025-07-10		
KS 2025/93	Årshandlingar studieförbund 2025	
		Lehnida Huric
39534	Delegationsbeslut revidering av bidragsnormer för studieförbund	
2025-06-10		Anna Gunnervik
KS 2025/93	Årshandlingar studieförbund 2025	
		Anna Gunnervik
40081	Delegationsbeslut ansökan om tillfällig förhyrning Dagsholm Golfklubb	
2025-07-16		
KS 2025/95	Tillfällig förhyrning 2025	
		Lehnida Huric
2025.357	Avtal undertecknat - Dagsholm 3:1 (vid Sundsbron)	
2025-03-31	Global Connect AB	David Tengberg

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
KS 2025/128	Markupplåtelseavtal - Optofibernät	
		Anette Levin
2025.645	Köpeavtal, del av Solberg 1:29	
2025-06-03		David Tengberg
KS 2025/174	Förfrågan om köp, del av Solberg 1:29	
		Anette Levin
2025.832	Färgelanda kommuns avtal avseende medverkan som dataleverantör till och användare av den Nationella Vägdatabasen (NVDB) -Bilvägnät	
2025-06-18		David Tengberg
KS 2025/205	Dataleveransavtal NVDB	
		Anna Lena Sörensson
2025.833	Färgelanda kommuns avtal avseende medverkan som dataleverantör till och användare av den Nationella Vägdatabasen (NVDB) -Gångvägnät och cykelvägnät	
2025-06-18		David Tengberg
KS 2025/205	Dataleveransavtal NVDB	
		Anna Lena Sörensson
2025.921	Anslutningsavtal Auktorisationssystem för digital post - huvudavtal	
2025-08-21		Katrin Siverby
KS 2025/233	Anslutningsavtal Auktorisationssystem för digital post	
		Katrin Siverby

Färgelanda kommun

Administrativa avdelningen
Kultur-och föreningsutvecklare
Lehnida Huric

Tjänsteskrivelse
2025-09-02
2025/244

Kommunstyrelsen

Beslut om investeringsbidrag – Ödeborgs idrottsförening

Beslutsförslag
Kommunstyrelsen avslår ansökan om investeringsbidrag med motiveringen att det saknas avsatta ekonomiska medel för investeringsbidrag.

Ärendebeskrivning
Föreningen ansöker om investeringsbidrag 2025 med 76 000 kronor för att bygga ny altan framför klubbhuset. Den blir mer handikappvänlig, större och lättare att ta sig in i lokalen. Föreningen kommer även att måla om hela klubblokalen. En offert på 170 000 kronor från Bygg Hans Ödeborg, med material som färg, penslar, med mera uppgår summan till 190 000 kronor. 60 % betalas av föreningens egna medel.

Kommunfullmäktige beslutade den 19 oktober 2022 § 88, de nu gällande bidragsreglerna beträffande investeringsbidrag. Av reglerna framgår bland annat följande:
Bidrag kan sökas av godkänd förening enligt reglerna som anges ovan och som äger en anläggning eller lokal inom kommunen. Egna medel eller medfinansiering från annan aktör krävs med minst 60 % för att föreningen ska vara bidragsberättigad.

Kommunstyrelsen är beslutande organ och ansökan hanteras, och eventuellt beviljas, utifrån vid ansökningstillfället rådande budgetförutsättningar Investeringsbidrag kan föreningen söka för nybyggnation, ombyggnation eller reparation av egna anläggningar eller lokaler.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Det finns inga avsatta medel för att bevilja investeringsbidrag. Förslaget att avslå ansökan får inga ekonomiska konsekvenser.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Förslaget att avslå ansökan får inga sociala eller miljömässiga konsekvenser för kommunen men får en negativ inverkan på föreningen och dess möjligheter att finansiera sitt projekt.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse, dat 2025-09-02
Ansökan Ödeborg, dat 2025-04-24

Sändlista:
Kultur-och föreningsutvecklare

Färgelanda kommun

Ansökan om investeringsbidrag

Föreningens/lokala organisationens namn Ödeborgs IF		Organisationsnummer 862500-5130	
C/O-adress		Utdelningsadress Bruksvägen 17	
Postnummer 45840	Ortsnamn Ödeborg	Plusgiro	Bankgiro 5461-9127
Antal medlemmar 53	Riksorganisation		

Vi bygger ny altan framför klubbhuset. Den blir mer handikappvänlig, större och lättare att ta sig in i lokalen. Det blir en ny trappa från altanen ner till vallen. Vi kommer även att måla om hela klubblokalen då det var längesedan den blev målad. Vi har fått en offert på 170 000kr från Bygg Hans i Ödeborg, Det är även han som bygger. Med material som färg, penslar,m.m. uppgår summan till 190 000 kr.
Vi söker bidrag för 40% vilket motsvarar 76 000 kronor.

Ansökan
Ansökan ska ha inkommit till kommunen senast den 30 april det verksamhetsår som investeringen ska påbörjas. Svar lämnas därefter senast den 30 juni. Utbetalning sker varje år senast den 30 september.

Undertecknad intygar att ovanstående uppgifter stämmer

Ort och datum Ödeborg 2025-04-24	
Utsedd firmatecknare, namnteckning	Namnförtydligande Carina Alexandersson

x□ **Jag samtycker till att Färgelanda kommun hanterar mina personuppgifter enligt dataskyddsförordningen (GDPR).**
Besök gärna www.fargelanda.se/gdpr för att läsa mer om kommunens hantering av personuppgifter.

Postadress	Besöksadress	Telefon	E-post
458 30 FÄRGELANDA	Timmervägen 12	0528-56 75 23	lehnida.huric@fargelanda.se

Färgelanda kommun

Administrativa avdelningen
Kultur-och föreningsutvecklare
Lehnida Huric

Tjänsteskrivelse
2025-09-02
2025/246

Kommunstyrelsen

Beslut om investeringsbidrag - Rännelanda Intresseförening

Beslutsförslag
Kommunstyrelsen avslår ansökan om investeringsbidrag med motiveringen att det saknas avsatta ekonomiska medel för investeringsbidrag.

Ärendebeskrivning
Föreningen ansöker om investeringsbidrag 2025 med 50 000 kr att bygga ut bygdegården för att få in en handikapptoalett, bättre entré, bättre handikapp ramp.60 % betalas av föreningens egna medel. Dessutom blir det mycket ideellt arbete av föreningens medlemmar. Arbetet görs av medlemmar så mycket så möjligt samt med hjälp av ett mindre byggföretag (Johan Bohlin) och byggsamordnare är pensionären Jan-Åke Östberg som var byggare (Dalslands Byggnads AB).

Föreningen har räknat med ca. 125 000 kronor men inser at det kommer att kosta mer eftersom det ska byggas två nya toaletter. (Den befintliga toaletten görs om till städ rum.

Kommunfullmäktige beslutade den 19 oktober 2022 § 88, de nu gällande bidragsreglerna beträffande investeringsbidrag. Av reglerna framgår bland annat följande:
Bidrag kan sökas av godkänd förening enligt reglerna som anges ovan och som äger en anläggning eller lokal inom kommunen. Egna medel eller medfinansiering från annan aktör krävs med minst 60 % för att föreningen ska vara bidragsberättigad.

Kommunstyrelsen är beslutande organ och ansökan hanteras, och eventuellt beviljas, utifrån vid ansökningstillfället rådande budgetförutsättningar Investeringsbidrag kan föreningen söka för nybyggnation, ombyggnation eller reparation av egna anläggningar eller lokaler.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Det finns inga avsatta medel för att bevilja investeringsbidrag. Förslaget att avslå ansökan får inga ekonomiska konsekvenser.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Förslaget att avslå ansökan får inga sociala eller miljömässiga konsekvenser för kommunen men får en negativ inverkan på föreningen och dess möjligheter att finansiera sitt projekt.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse, dat 2025-09-02
Ansökan Rännelanda, dat 2025-04-19

Sändlista:
Kultur-och föreningsutvecklare

Färgelanda kommun

Ansökan om investeringsbidrag

Agneta 0702018824

Föreningens/lokala organisationens namn		Organisationsnummer	
Rännelanda Intresseförening		862501 - 2102	
C/O-adress		Utdelningsadress	
Agneta Lindström		Rännelanda Östby 7	
Postnummer	Ortsnamn	Plusgiro	Bankgiro
45896	Högsäter	—	5693 0522
Antal medlemmar		Riksorganisation	
ca 165		Bygdegårdarnas RF	

Kriterier för bidrag: Se bidragsregler för respektive bidrag.
Investeringsbidrag kan föreningen söka för nybyggnation, ombyggnation eller reparation av egna anläggningar eller lokaler.

Föreningen avser att bygga ut bygdegården så vi får in en handikapptoalett, bättre entre, bättre handikappramp. Arbetet görs av medlemmar så mycket som möjligt, samt med hjälp av

Ansökan
Ansökan ska ha inkommit till kommunen senast den 30 april det verksamhetsår som vänd → investeringen ska påbörjas. Svar lämnas därefter senast den 30 juni. Utbetalning sker varje år senast den 30 september.

Undertecknad intygar att ovanstående uppgifter stämmer

Ort och datum	
Rännelanda 19/4-25	
Utsedd firmatecknare, namnteckning	Namnförtydligande
Agneta Lindström	AGNETA LINDSTRÖM

☐ **Jag samtycker till att Färgelanda kommun hanterar mina personuppgifter enligt dataskyddsförordningen (GDPR). Besök gärna www.fargelanda.se/gdpr för att läsa mer om kommunens hantering av personuppgifter.**

Postadress	Besöksadress	Telefon	E-post
458 30 FÄRGELANDA	Timmervägen 12	0528-56 75 23	lehnida.huric@fargelanda.se

ett mindre byggföretag (Johan Bohlin) och byggsamordnare är pensionären Jan-Åke Östberg, som (är) var byggare. (Dalslands Byggnads AB)

Vi har räknat med ca 125.000:-, men inser att det kommer att kosta mer eftersom det ska byggas ~~ett~~ 2 nya toaletter. (Den befintliga toaletten görs om till städrum)

Vi ansöker om 50.000:- och ~~är~~ vi har egna medel att betala ~~med~~ resterande.

Dessutom blir det mycket ideellt arbete av föreningens medlemmar.

Kompletterad 250723

Agneta Lindström

Färgelanda kommun

Kommunledningskontoret
Planingenjör
Anna Lena Sörensson

Tjänsteskrivelse
2025-08-22
2025/140

Kommunstyrelsen

Remissvar regional utvecklingsstrategi

Beslutsförslag
Kommunstyrelsen beslutar att svara på remissen enligt remissvar daterat 2025-08-22.

Ärendets beredning
Remissen har informerats på kommunstyrelsens sammanträde 2025-06-11.

Sammanfattning av ärendet
Regionen ska ta fram en utvecklingsstrategi utifrån förordningen (2017:583) om regionalt tillväxtarbete. Istället för att ta fram en ny utvecklingsstrategi så aktualiserar Västra Götalandsregionen den nu gällande, med några förändringar. Några av ändringarna är ökad långsiktighet, tre nya kraftsamlingar och förtydliganden kring genomförande. Strategin är bindande för regionen att följa men vägledande för kommuner, kommunalförbund och andra aktörer.

Ärendebeskrivning
Västra Götalandsregionen har genomfört en översyn av den regionala utvecklingsstrategin för perioden 2021–2030. Syftet är att aktualisera strategin utifrån den samhällsutveckling och de nya förutsättningar som tillkommit sedan strategin först antogs.

Den föreslagna versionen av den regionala utvecklingsstrategin uppdateras utifrån rådande omvärldsläge men målet och de långsiktiga prioriteringarna ligger fast. Syftet med ändringarna är att stärka genomförandet och se över kraftsamlingarna så att de är tydliga och avgränsade.

Tre nya kraftsamlingar har tagits fram; Industrins gröna omställning, Framtidsrusta barn och unga, Ökad robusthet genom samverkan i samhällsplanering.
Översynen har gjorts i dialog med kommuner, näringsliv, civilsamhälle och andra aktörer.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Beslutet innebär inga ekonomiska konsekvenser.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Den regionala utvecklingsstrategin innehåller positiva ställningstaganden kopplat till både sociala och miljömässiga konsekvenser. Agenda 2030, generationsmålet och lärande för barn och unga finns med i strategin.

Beslutsunderlag:
Remissversion dat 2025-04-14
Tjänsteskrivelse dat 2025-08-22
Remissvar dat 2025-08-22

Sändlista:
Planingenjör

Färgelanda kommun

Kommunledningskontoret
Planingenjör
Anna Lena Sörensson

Svar
2025-08-22
2025/140

Kommunstyrelsen

Färgelanda kommun – Remissvar RUS, MRU 2025–00150

Yttrande

Färgelanda kommuns uppfattar förslaget till ändringar i strategin som relevant, den fångar upp omvärldsläget och de utmaningar som finns, både regionalt och i samhället i stort.

De fyra inriktningarna fångar upp de utmaningar som uppkommit de senaste åren på en övergripande nivå. Det är bra att det är tydligt att inriktningen Knyta samman Västra Götaland kopplat till fysisk planering inte innefattar att regionen ska utgöra planorgan utan istället bidra till en gemensam hållbar markplanering. Här borde den regionala utvecklingsstrategin även beakta en hållbar vattenanvändning, då det främst i Dalsland utgör en stor del av ytan.

Kraftsamlingarna som anges fångar väl de frågor vi behöver samverka kring. Färgelanda kommun välkomnar en ökad samordning och analyser i arbetet framåt med samtliga kraftsamlingar.

Behovet av samverkan och samarbete är stort men Färgelanda vill lyfta de utmaningar mindre kommuner har. Med begränsade resurser kan prioritering kring deltagande i genomförandet av strategin behöva göras, och regionen bör ha det i beaktning vid genomförandet framåt.

De vägledande principerna är bra utformade och tydliggör både hur vi behöver arbeta framåt, men också att det finns olika utvecklingsbehov runt om i regionen.

Beslutsunderlag:
Remissversion dat 2025-04-14
Tjänsteskrivelse dat 2025-08-22
Remissvar dat 2025-08-22

Sändlista:
miljo-och.regionutvecklingsnamnd@vgregion.se

Anna Lena Sörensson
Planingenjör

Från:	Felicia Lanhage för Miljö- och regionutvecklingsnämnd
Till:	kommun@ale.se; kommun@harryda.se; kommun@lerum.se; kommun@ockero.se; kommun@stenungsund.se; kommun@tjorn.se; kommunen@lillaedet.se; kommunstyrelsen@alingsas.se; kundcenter@partille.se; stad@molndal.se; registrator@kungalv.se; stadsledningskontoret@stadshuset.goteborg.se; boras.stad@boras.se; herrljunga.kommun@herrljunga.se; kansliet@svenljunga.se; kommun@tranemo.se; kommun@ulricehamn.se; kommunen@bollebygd.se; kommunen@vargarda.se; ks@mark.se; kommunen@hjo.se; info@mariestad.se; karlsborg.kommun@karlsborg.se; kommun@essunga.se; kommun@grastorp.se; kommun@gullspang.se; kommun@lidkoping.se; kommunen@falkoping.se; kommunen@toreboda.se; kommunstyrelsen@gotene.se; skara.kommun@skara.se; Kommunstyrelsen@skovde.se; tidaholms.kommun@tidaholm.se; kommun@tibro.se; vara.kommun@vara.se; kommun@bengtsfors.se; kommun@dalsed.se; Färgelanda Kommun; kommun@lysekil.se; kommunen@mellerud.se; kommun@munkedal.se; kommun@orust.se; info@sotenas.se; kommun@stromstad.se; kommun@tanum.se; kontaktcenter@trollhattan.se; kommunen@uddevalla.se; kommun@vanersborg.se; kommun@amal.se; kansli@fyrbodal.se; info@skaraborg.se; info@borasregionen.se; diarium@goteborgsregionen.se; info@businessregion.se; christina.gehrke@almi.se; vgl@foretagarna.se; info@vastsvenskahandelskammaren.se; goteborg@coompanion.se; fyrbodal@coompanion.se; skaraborg@coompanion.se; sjuharad@coompanion.se; ingi.jonasson@scienceparkskovde.se; linda.bohlin@innovatum.se; johan.lofvenholm@lindholmen.se; cecilia.edebo; erik.bresky@scienceparkboras.se; goteborg@drivhuset.se; goteborg@drivhuset.se; hv@drivhuset.se; boras@drivhuset.se; goteborg@ungforetagsamhet.se; fyrbodal@ungforetagsamhet.se; alvsborg@ungforetagsamhet.se; skaraborg@ungforetagsamhet.se; kajsa@csrvastsverige.se; maria.wiren@universeum.se; lisa.belfrage@navet.com; linda.markus@molekylverkstan.se; balthazar@skovde.se; magnus.elmshorn@skovde.se; annica.hansson.wallden@dalenium.com; daniel.svedmyr@innovatum.se; jan.andersson; asa.hasslin@iucvast.se; info@iucvast.se; leif.pehrsson; info@idcab.se; ewa.ekman@gtc.com; info@iuc-sjuharad.se; Fredrik.gunnarsson@industriarbetsgivarna.se; registrator@chalmers.se; registrator; registrator@his.se; registrator@hb.se; registrator@hv.se; margareta.stigson@slu.se; registrator@myh.se; info@ri.se; info@sofvast.se; info@finsam.goteborg.se; info@samskaraborg.se; kansli@sjusam.se; anna.fagefors@sjusam.se; Ann.Kickeus@trollhattan.se; Helene.Ohlsson@bengtsfors.se; elin.jartun@finsam.goteborg.se; annika.ruys-hagberg; christel.martinsson@samskaraborg.se; catarina.ortengren@sofvast.se; henrik.svedberg@alvokust.se; Elisabeth Rahmberg Johansson; vastragotaland@lansstyrelsen.se; jordbruksverket@jordbruksverket.se; registrator@energimyndigheten.se; registraturen@boverket.se; tillvaxtverket@tillvaxtverket.se; vastsverige@tillvaxtverket.se; vinnova@vinnova.se; esf@esf.se; vastsverige@esf.se; trafikverket; registrator@arbetsformedlingen.se; eva.wettermark@arbetsformedlingen.se; registrator@raa.se; info@jamy.se; havochvatten@havochvatten.se; skogsstyrelsen@skogsstyrelsen.se; emil.bengtsson@skogsstyrelsen.se; lo-vastsverige@lo.se; maria.th.jaokobsson@vgregion.se; skaraborg.vast@unionen.se; goteborg@unionen.se; sjuhall@unionen.se; Branka Djukanovic Svensson; rudolf.antoni@svensktnaringsliv.se; vastragotaland@lrf.se; registrator@skr.se; region@regionvarmland.se; regionen@regionhalland.se; regionen@rjl.se; regionen@regionorebrolan.se; registrator.rlk@regionstockholm.se; region@skane.se; post@ofk.no; postmottak@byr.oslo.kommune.no; kommun@kungsbacka.se; vastra@hushallningssallskapet.se; info@radgivarna.nu; tomas.rydsmo@helasverige.se; skaraborg@helasverige.se; tinaredcap@gmail.com; goteborgsregionen@helasverige.se; vastragotaland@rfsisu.se; magnus.pettersson@vgidrott.se; info@vgb.nu; janolanolin; helena.dahlstrom; piasvangvist; marie.pettersson@coompanion.se; Kerstin Söderberg; Katrin Sepp; janolanolin; Jan Linde; espigadario@gmail.com; erica; info@skoopigr.se; cecilia.nilsson@svinesundskommitten.com; Liselott Johansson; Camilla Salén; Maria Talja; Rikard Eduards; Emma Broberg; info@steneby.se; post@vastkuststiftelsen.se; info@dalslandskanal.se
Ärende:	Aktualiserad Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030
Datum:	den 14 april 2025 10:30:09
Bilagor:	Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030 - Remissversion aktualiserad strategi 2025.pdf Remissmissiv extern - Aktualiserad RUS.pdf

Du får inte ofta e-post från miljo-och.regionutvecklingsnamnd@vgregion.se. Läs om varför det här är viktigt

Hej,

Förslag på aktualiserad Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030 går nu ut på remiss. Er organisation bjuds in att ge ert svar på remissversionen av strategin. Remissperioden pågår mellan 14 april och 15 september.

Bifogat finns remissmissiv med frågeställningar och sändlista samt den aktualiserade regionala utvecklingsstrategin. Ni hittar remisshandlingarna och mer information om remissförfarandet på www.vgregion.se/rusremiss.

För er som vill få förslaget presenterat för er eller har frågor om remissen, bjuder vi in till två digitala seminarier den 28 april och 5 maj. Anmälan sker via länken ovan.

Har ni frågor är ni välkomna att kontakta Hanna Jönsson, processledare regional utvecklingsstrategi, hanna.m.jonsson@vgregion.se

Vi ser fram emot era svar.

Vänliga hälsningar,
Felicia Lanhage
Nämndsamordnare
Miljö- och regionutvecklingsnämnden

Koncernstab Kansli och säkerhet
Avdelning Nämndsamordning
Koncernkontoret
Västra Götalandsregionen
Telefon: 0766 – 97 02 55
Mejl: felicia.lanhage@vgregion.se

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

2025-04-14
Diarienummer MRU 2025–00150

Remissmissiv – översyn av Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030

Den regionala utvecklingsstrategin är en övergripande strategi för det gemensamma regionala utvecklingsarbetet i Västra Götaland. Västra Götalandsregionen (VGR) har i rollen som regionalt utvecklingsansvarig ansvar för att strategin tas fram och att det sker i samverkan med kommuner, näringsliv, myndigheter, akademi och det civila samhället. Den regionala utvecklingsstrategin är styrande för VGR och vägledande för andra utvecklingsaktörer. Enligt förordningen om regionalt utvecklingsarbete (2017:583), ska strategin ses över en gång mellan varje val.

Under 2024–2025 genomförs en översyn av regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030 (RUS). Det ska inte tas fram någon ny strategi utan översynen har fokus dels på att aktualisera strategin utifrån omvärld och nuläge, dels på att förstärka genomförandet. VGR:s miljö- och regionutvecklingsnämnd ansvarar för att leda processen som omfattar uppföljning, dialoger och uppdatering av strategin utifrån det som kommer fram i översynen.

Förslaget på aktualiserad strategi har arbetats fram i bred dialog med kommuner, kommunalförbund, näringsliv, det civila samhället, myndigheter, akademi med flera, samt internt inom VGR:s nämnder, förvaltningar och bolag. Förslaget baseras även på omvärldsanalys, uppföljning av utvecklingen i länet, utvärdering av strategins kraftsamlingar och andra lärdomar från genomförandet. Remissversionen är ett tjänstemannaförslag som bereds politiskt efter avslutad remiss.

Frågor till remissinstanserna

Svaret ska utgå från de fem frågeställningarna nedan 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.

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

- Vad är er samlade uppfattning om strategins relevans i förhållande till utvecklingen i Västra Götaland och omvärldens förändringar, och därmed för att nå målet: *Tillsammans gör vi Västra Götaland till föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt Västra Götaland?*
- De fyra långsiktiga prioriteringarna har förtydligats. Fångar beskrivningen under respektive långsiktig prioritering de utmaningar och möjligheter som är mest centrala för gemensamma insatser framåt?
- Tre nya områden föreslås, som vi gemensamt behöver kraftsamla kring de närmaste åren. Fångar dessa de viktigaste områdena för särskilt fokus, riktad samverkan och gemensamma insatser? Har respektive kraftsamling rätt avgränsning och innehåll?
- Samarbete mellan aktörer är nödvändigt för ett framgångsrikt genomförande av strategin. Hur kan genomförandet förstärkas? Vad fungerar bra eller dåligt? Hur kan er organisation bidra?
- De vägledande principerna ligger kvar. Hur ser ni på hur de bidrar till strategins genomförande?

Praktisk information

Vi vill ha ert remissvar **senast 15 september 2025.** Svaret skickas till: miljo-och.regionutvecklingsnamnd@vgregion.se

Ange i ämnesraden ”Er organisation – Remissvar RUS, MRU 2025–00150. Ange även en kontaktperson.

För er som vill få förslaget presenterat för er eller har frågor om remissen, så bjuder vi in till två digitala seminarier den 28 april och 5 maj. Anmälan sker via www.vgregion.se/rusremiss.

Ett presentationsmaterial om förslaget på aktualiserad strategi finns på www.vgregion.se/rusremiss.

Mer information om översynen, underlag och vilka dialoger som genomförts finns på Dags att se över regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021-2030 - Västra Götalandsregionen

Övriga frågor kan ställas till processledarna för översynen:

Hanna Jönsson hanna.m.jonsson@vgregion.se och Lisa Lundin lisa.lundin@vgregion.se

Så behandlas synpunkterna

Västra Götalandsregionen sammanställer och behandlar de inkomna synpunkterna efter att remissperioden är slut. En samlad bild av remissvaren kommer presenteras på www.vgregion.se/rusremiss.

Under hösten 2025 tas det fram ett slutligt förslag på aktualiserad regional utvecklingsstrategi som behandlas i miljö- och regionutvecklingsnämnden (MRU), beredningen för hållbar utveckling (BHU)[1] och regionstyrelsen. Beslut om strategin fattas av regionfullmäktige i början av 2026.

De inspel som handlar om hur vi tillsammans genomför strategin utgör viktiga underlag för fortsatt dialog och vidareutveckling av samverkan, arbetssätt och satsningar.

Remisshandlingar

- Remissmissiv med frågor och sändlista (det här brevet)
- Remissversion aktualiserad Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030
- Bilaga: Sammanfattning av ändringar och förtydliganden i den aktualiserade regionala utvecklingsstrategin (bifogad sist i remissversionen)

Ovanstående handlingar finns tillgängliga på www.vgregion.se/rusremiss.

Vi ser fram emot att ta del av era remissvar!

Helena Lundberg Nilsson

Regionutvecklingsdirektör, Västra Götalandsregionen

[1] Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är en gemensam politisk beredning mellan Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden i Västra Götaland.

Sändlista

Västra Götalands 49 kommuner

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund[2]
Fyrbodals kommunalförbund
Göteborgsregionens kommunalförbund
Skaraborgs kommunalförbund
Business Region Göteborg
Almi Företagspartner Väst AB
Arbetsförmedlingen
Balthazar Science Center
Boverket
Chalmers tekniska högskola
Coompanion Fyrbodal[3]
Coompanion Göteborg
Coompanion Sjuhärad
Coompanion Skaraborg
CSR Västsverige
Dalénium Science Center
Dalslands kanal
Drivhuset[4]
Energimyndigheten
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 Väst
Hushållningssällskapet Sjuhärad
Högskolan Borås
Högskolan Skövde
Högskolan Väst
Industrirådet
Innovatum Science Center
Innovatum Science Park
IUC Väst, IUC Sjuhärad, GTC och IDC West Sweden[5]
Jordbruksverket
Jämställdhetsmyndigheten
Kungsbacka kommun
Lindholmen Science Park
LO-distriktet i Västsverige
LRF Västra Götaland
Länsstyrelsen i Västra Götaland
Molekylverkstan Science Center
Myndigheten för yrkeshögskolan
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 Västra Götaland[6]
Samrådet för nationella minoriteter
Samrådet för funktionshinder
Samrådet för hbtqi
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
Social ekonomi Skaraborg
Stiftelsen Stenebyskolan
Svenska ESF-rådet
Svenskt näringsliv Västra Götaland
Sveriges kommuner och regioner
Svinesundskommittén
TCO
Tillväxtverket
Trafikverket
Ung företagsamhet[7]
Unionen
Universeum
VGR:s överenskommelse med det civila samhället
Vinnova
Vision Västra Götalandsregionen
Västkuststiftelsen
Västra Götalands bildningsförbund
Västsvenska handelskammaren
Östfold Fylkeskommune

---

[2] Kommunalförbunden ombeds att svara med utgångspunkt i det delregionala perspektivet.
[3] Vi önskar ett samberett svar från Coompanion
[4] Vi önskar ett samberett svar från Drivhusen
[5] Vi önskar ett samberett svar från IUC-bolagen
[6] Vi önskar ett samberett svar från samordningsförbunden
[7] Vi önskar ett samberett svar från Ung företagsamhet

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN



Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021–2030

Remissversion Aktualiserad strategi 2025



Förord remissversion

FÖRSLAG PÅ AKTUALISERAD STRATEGI har arbetats fram i bred dialog med kommuner, kommunalförbund, näringsliv, det civila samhället, akademi, länsstyrelsen och andra myndigheter med flera, samt internt inom Västra Götalandsregionens nämnder, förvaltningar och bolag. Förslaget baseras även på omvärldsanalys, uppföljning av utvecklingen i länet, utvärdering av strategins kraftsamlingar och andra lärdomar från genomförandet.

De ändringar och förtydliganden som gjorts i strategin sammanfattas i en bilaga till remissversionen. I bilagan beskrivs även syfte och avgränsning för översynen samt hur den genomförs i en dialogprocess. Förslaget är ute på remiss 14 april–15 september 2025 och vi ser fram emot att ta del av era remissvar.

Helena Lundberg Nilsson, Regionutvecklingsdirektör, Västra Götalandsregionen, april 2025

Innehåll

Tillsammans ställer vi om 4

VI SOM GENOMFÖR STRATEGIN 4

SÅ LÄSER DU DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN 5

Strategins mål 6

Goda förutsättningar i Västra Götaland 8

ETT SAMLAT OCH STRATEGISKT REGIONALT UTVECKLINGSARBETE 8

Samhällsutmaningar som drivkraft 9

Fyra långsiktiga prioriteringar 10

STÄRKA INNOVATIONSKRAFTEN – för ett konkurrenskraftigt näringsliv i framkant 12

BYGGA KOMPETENS – för bättre kompetensförsörjning och livslångt lärande 13

ÖKA INKLUDERINGEN – för stärkt tillit och sammanhållning 14

KNYTA SAMMAN VÄSTRA GÖTALAND – för hållbar och förbättrad tillgänglighet 15

Tillsammans kraftsamlar vi 16

INDUSTRINS GRÖNA OMSTÄLLNING 18

FRAMTIDSRUSTA BARN OCH UNGA 18

ÖKAD ROBUSTHET GENOM SAMVERKAN I SAMHÄLLSPLANERING 19

Genomförande – i dialog och samverkan 20

FYRA VÄGLEDANDE PRINCIPER 23

KUNSKAP OCH LÄRANDE 24

VERKTYG OCH RESURSER 25

Så bidrar strategin till Agenda 2030 27

Så hänger det ihop 28

BILAGA: Sammanfattning av ändringar och förtydliganden 30



Tillsammans ställer vi om

Alla som bor och verkar i Västra Götaland ska ha möjlighet att leva ett gott liv. Nyckeln till Västra Götalands långsiktiga attraktivitet och konkurrenskraft är vår gemensamma förmåga att vara innovativa och ställa om till ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart samhälle.

DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN anger en riktning för omställningen till ett gott liv i Västra Götaland. Den beskriver mål och prioriteringar där takten i omställningen behöver öka och den fokuserar på områden som utvecklas dels genom samarbete mellan organisationer och sektorer, dels genom samverkan mellan lokal, regional, nationell och internationell nivå.

För att ställa om till ett hållbart Västra Götaland behöver vi möta flera samhällsutmaningar parallellt. Ingen kan lösa dessa utmaningar på egen hand, men tillsammans kan vi bidra till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Strategin sträcker sig till 2030, med utblick mot 2045 för att väga in behovet av långsiktighet när vi samverkar kring komplexa samhällsutmaningar och möjligheter för länets utveckling.

Vi som genomför strategin

Vi som varit med och tagit fram strategin och ska bidra till att den genomförs är näringslivet och dess organisationer, länets 49 kommuner och fyra kommunalförbund, akademi och forskningsinstitut, det civila samhället, Västra Götalandsregionen samt länsstyrelsen och andra statliga myndigheter. Vi har alla olika ansvar, resurser och kunskaper, och strategin är plattformen för vår samverkan och för ett kraftfullt genomförande.

SÅ HÄNGER DET IHOP

Strategin tar sin utgångspunkt i Vision Västra Götaland – Det goda livet.

Det goda livet förutsätter en hållbar utveckling i tre dimensioner – ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Dessa tre dimensioner är beroende av varandra och förstärker varandra.

Den regionala utvecklingsstrategin bidrar till det regionala genomförandet av internationella, europeiska och nationella utvecklingsstrategier. På global nivå finns Agenda 2030 med 17 hållbarhetsmål. På europeisk nivå finns strategier och regleringar som ska säkerställa en rättvis omställning till en hållbar och konkurrenskraftig ekonomi i EU och med mål och åtgärder för klimatneutralitet fram till 2050. På nationell nivå finns Strategin för hållbar regional utveckling.

Regionala utvecklingsstrategin samspelar med tre andra regionala måldokument som är antagna av regionfullmäktige. Dessa måldokument är Strategi för hälso- och sjukvårdens omställning i Västra Götalandsregionen, Regionalt trafikförsörjningsprogram och Västra Götalands kulturstrategi och kulturplan.

Den regionala utvecklingsstrategin vägleder kommuner, kommunalförbund, näringsliv, akademi och forskningsinstitut, det civila samhället samt länsstyrelsen och andra statliga myndigheter i det gemensamma arbetet med regional utveckling. Strategin och regionfullmäktiges budget styr tillsammans Västra Götalandsregionens satsningar på regional utveckling.

Så läser du den regionala utvecklingsstrategin

Den regionala utvecklingsstrategin pekar ut riktningen för vårt gemensamma arbete för Västra Götalands utveckling. Strategin består av ett mål, fyra långsiktiga prioriteringar och tre områden för tvärsektoriell kraftsamling.

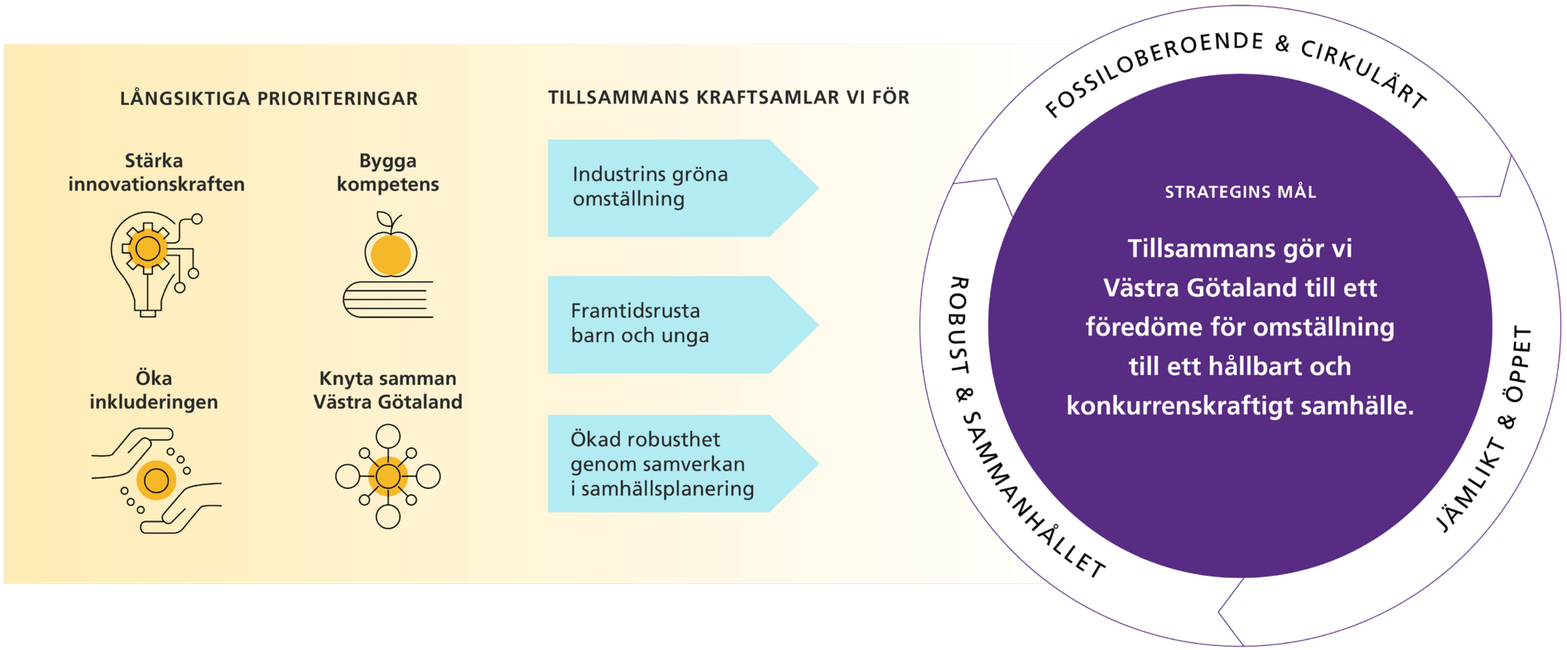
STRATEGINS MÅL pekar ut riktningen fram till 2030 och handlar om behovet av att ställa om Västra Götaland till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Målet konkretiserar vad en sådan omställning innebär ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv. Målet har utblick mot 2045 för att signalera behovet av långsiktighet när vi samverkar kring komplexa samhällsutmaningar och möjligheter för länets utveckling.

DE FYRA LÅNGSIKTIGA PRIORITERINGARNA beskriver de områden som utgör basen för Västra Götalands samlade och strategiska utvecklingsarbete på regional nivå. Områdena griper in i varandra och kräver strategisk samverkan och gemensamma insatser för att klara omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

TILLSAMMANS KRAFTSAMLAR VI med fokus på tre områden som behöver extra kraft för att accelerera omställningstakten. Det innebär att vi stärker vår tvärsektoriella samverkan och samordnar utvecklingsarbetet för att åstadkomma viktiga förflyttningar. Kraftsamlingarna ses över en gång per mandatperiod.

GENOMFÖRANDET sker i dialog och samverkan, med utgångspunkt i kunskap och lärande. Fyra vägledande principer utmanar och guidar oss.

Figuren beskriver den regionala utvecklingsstrategins olika delar och hur de förhåller sig till varandra. Strategin har ett mål, fyra långsiktiga prioriteringar som utgör den breda basen i det regionala utvecklingsarbetet och tre områden som vi tillsammans kraftsamlar kring för att accelerera omställningstakten i riktning mot målet.





Strategins mål

– pekar ut riktningen framåt och handlar om behovet av att ställa om Västra Götaland till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Målet konkretiserar vad en sådan omställning innebär ur ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv.

Strategins mål

Nyckeln till ett långsiktigt konkurrenskraftigt och attraktivt Västra Götaland är vår gemensamma förmåga till innovativ omställning inom en rad områden. Det bidrar till att alla som bor och verkar i Västra Götaland ska ha möjlighet att leva ett gott liv. Strategins mål pekar ut riktningen för Västra Götalands utveckling och det formuleras enligt följande:

Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

Målet konkretiserar och balanserar vad en sådan omställning innebär ur ett ekonomiskt, ett socialt och ett miljömässigt perspektiv: Ett Västra Götaland som ställer om är robust och sammanhållet, jämlikt och öppet samt fossiloberoende och cirkulärt.

Målet pekar ut riktningen till 2030, med utblick mot 2045 för att det krävs långsiktighet när vi samverkar kring komplexa utmaningar och ställer om samhället.

Robust och sammanhållet

I det robusta Västra Götaland är samhället motståndskraftigt och kan möta både kända och oförutsedda utmaningar. Näringslivet har hög konkurrenskraft och en internationellt erkänd förmåga att hantera tekniska utvecklingssprång, behovet av nya kompetenser och ekonomiska förändringar. Akademin bidrar genom att tillhandahålla forskning i framkant samt relevant kompetensförsörjning och kompetensutveckling. Det finns utvecklade strukturer för livslångt lärande och genom nya och innovativa arbetssätt och digitala tjänster tillgodoses näringslivets och offentlig sektors behov av arbetskraft och kompetens. Det finns en uthållighet och god beredskap att möta effekterna av ett förändrat klimat, geopolitisk instabilitet, omvälvande händelser och kriser.

Det sammanhållna Västra Götaland kännetecknas av en hållbar och förbättrad tillgänglighet och ett välfärdssystem med god demokratisk förankring som gör att invånarna känner sig trygga och får jämlika förutsättningar för att förverkliga och tillgodose sina behov.

Jämlikt och öppet

I det jämlika Västra Götaland deltar varje människa i samhället på jämställda och jämlika villkor och ingen människa lämnas utanför i samhällsutvecklingen. Där har alla oavsett kön samma möjligheter att forma samhället och sina egna liv. Samhället är inkluderande och transparent, och invånarna är delaktiga och har tillit till varandra och till samhället i stort. Olika platsers förutsättningar tas tillvara och det finns ett samspel och utbyte mellan platser både fysiskt och digitalt. Tillgången till, och möjligheten att delta i, förenings- och kulturliv stärker tillhörigheten och välbefinnandet hos invånarna.

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 det nationella, det europeiska och det internationella miljö- och klimatarbetet. Klimatomställningen accelererar, vilket leder till minskade utsläpp från både produktion och konsumtion. Användningen av nyutvunna råvaror minskar. Fossila bränslen och material ersätts med elektrifiering och resurseffektiva och biobaserade produkter och tjänster. Genom att eliminera avfall, hålla produkter och material i användning och återskapa naturliga system minskar Västra Götaland sitt ekologiska fotavtryck och främjar en cirkulär ekonomi. Den biologiska mångfalden stärks och det ger också positiva effekter på människors hälsa och välmående.

I ett fossiloberoende och cirkulärt Västra Götaland kan och vill invånarna göra hållbara val och bidrar med kreativa lösningar som begränsar miljö- och klimatpåverkan.



Strategin ska bidra till klimatmålen för Västra Götalands län

Sedan 2009 finns ett gemensamt klimatmål i Västra Götaland – att vara en fossiloberoende region år 2030. Samtliga kommuner i Västra Götaland, lärosäten och många företag och organisationer står bakom detta mål. Klimatmålet innebär att utsläppen av växthusgaser ska minska med 80 procent från 1990 års nivå till år 2030. Dessutom ska utsläppen av växthusgaser från västsvenskarnas konsumtion minska med 30 procent jämfört med 2010, oavsett var i världen de sker.

Goda förutsättningar i Västra Götaland

Västra Götaland har 1,8 miljoner invånare och består av 49 kommuner. Länet är stort till ytan och består av landsbygder, små och stora tätorter och städer. I Västra Götaland finns stora naturresurser med vatten, skogar och den största jordbruksarealen i Sverige. Detta utgör bas för konkurrenskraftiga näringar där det rika naturlivet, den långa kuststräckan och de många sjöarna även gör länets olika delar attraktiva att besöka, leva och verka i. Det finns en mångfald av branscher och företag som har stor betydelse för utvecklingen såväl i Västra Götaland som nationellt och internationellt. Västra Götaland har ett rikt kulturliv, ett unikt kulturarv och starkt civilsamhälle och föreningsliv. Det finns en styrka i Västra Götalands långa tradition av samverkan mellan offentlig sektor, näringsliv, akademi och det civila samhället som ger oss goda förutsättningar att vara ett föredöme för omställning.

VÄSTRA GÖTALANDS GEOGRAFISKA struktur består av fyra regionala kärnor – Göteborg, Borås, Skövde och Trollhättan–Vänersborg–Uddevalla. Samtliga är betydelsefulla utifrån läge, storlek och funktion, där Göteborgsregionen är tillväxtmotor för ett större omland. Göteborg har också en särskild roll som centrum för länets arbetsmarknad, forskning och innovation, logistik och transport samt internationella utbyten. Här ligger Skandinaviens största hamn och sjöfarten är avgörande för svensk export och import. Västra Götaland är därtill Sveriges transport- och logistikcentrum med flera geografiskt utspridda noder där flera transportslag möts.

ALLA ORTER OCH platser i Västra Götaland har olika funktioner som binds samman i ett nätverk via digital och fysisk infrastruktur, både inom och utanför länets och landets gränser. Det skapar en regional helhet av platser som utvecklas utifrån sina respektive förutsättningar och möjligheter.

VÄSTSVERIGE ÄR EN av de starkaste regionerna i Europa när det kommer till innovation och en av de regioner i världen där det satsas mest på investeringar i forskning och utveckling i förhållande till ekonomins storlek. Industrin står för en stor del, däribland fordonsindustrin och life science. Globalt verksamma företag, lärosäten, starka forskningsmiljöer samt välutvecklade strukturer för entreprenörskap och innovation gör Västra Götaland till en ledande region inom både forskning och utveckling. Länets framstående forsknings- och utbildningsmiljöer bidrar tillsammans till attraktivitet och utveckling. Därtill har det dynamiska kulturlivet både nationell och internationell lyskraft.

I VÄSTRA GÖTALAND finns många starka och unika branscher och företag som har stor betydelse i ett internationellt perspektiv. Flera branscher, till exempel transportmedelsindustrin och kemiindustrin, befinner sig mitt i stora omvandlingar som kräver både innovation och förändrade kompetenser. I en öppen och internationellt konkurrensutsatt region som Västra Götaland påverkas näringslivet tidigt av både konjunktursvängningar och det geopolitiska läget, men där många års samlat regionalt utvecklingsarbete ger en robust grund att stå på.

Ett samlat och strategiskt regionalt utvecklingsarbete

Det regionala utvecklingsarbetet i Västra Götaland är långsiktigt strategiskt och omfattar utveckling inom kultur och upplevelser, föreningsliv, kompetensförsörjning, näringsliv, forskning och innovation, miljö och klimat. Det omfattar även samhällsplanering av infrastruktur, bredband, kollektivtrafik och platsers utveckling samt arbete med folkhälsa, jämställdhet, antidiskriminering och mänskliga rättigheter.

DET FINNS EN LÅNG tradition av att offentlig sektor, näringsliv, akademi och det civila samhället agerar tillsammans i Västra Götaland, både inom länet, med grannregioner och i olika internationella samarbeten. Etablerade samarbetsmiljöer, stabila strukturer och en mångfald av människor ger resurser och förutsättningar att omsätta kunskap och engagemang i hållbara lösningar. Detta bidrar även till länets gemensamma förmåga att möta utmaningar och kriser. Det regionala utvecklingsarbete som kännetecknar Västra Götaland är en styrka för att åstadkomma en innovativ omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.



Samhällsutmaningar som drivkraft

Västra Götaland har ett bra utgångsläge men vi behöver samtidigt möta ett antal regionala och globala utmaningar. Detta innebär att stora samhällssystem behöver ställas om och förändras i grunden, inte minst för att begränsa den globala uppvärmningen och den akuta förlusten av biologisk mångfald. Komplexiteten i de flesta samhällsutmaningarna gör att innovativa lösningar behöver arbetas fram gemensamt och tvärsektoriellt utifrån Västra Götalands förutsättningar och styrkor. Ett utvecklingsarbete som tar sin grund i samhällsutmaningarna ger kraft i omställningen.

Strategin tar sin utgångspunkt i följande samhällsutmaningar:

- Effekterna av klimatpåverkande utsläpp ökar och den biologiska mångfalden är akut hotad med alltmer allvarliga konsekvenser på samhällsnivå.
- Det osäkra världsläget med fler allvarliga kriser och geopolitiska konflikter ställer nya krav på samhälle och näringsliv.
- Den demografiska utvecklingen med minskande födelsetal, ökad medellivslängd och lägre andel befolkning i yrkesverksam ålder leder till utmaningar att klara välfärdens uppdrag och näringslivets kompetensförsörjning. Bristen på vissa kompetenser är stor, samtidigt som många saknar arbete.
- Västsveriges ekonomi och näringsliv står inför hårdare global konkurrens, snabb förändring i värdekedjor och ökade krav på nyckelkompetenser. För att behålla jobben och länets ledande position inom forskning, innovation och utveckling krävs snabbhet och stärkta satsningar.
- Den digitala transformationen, utvecklingen inom AI och andra banbrytande teknologier går snabbt och påverkar alla delar i samhället. Det öppnar nya möjligheter men innebär också etiska dilemman och risker inom exempelvis cybersäkerhet.
- Utvecklingsbehoven för transportinfrastruktur, särskilt för järnväg och kollektivtrafik, är fortsatt stora. Långa ledtider samt en generell brist på finansiering ställer krav på alternativa arbetssätt och lösningar.
- Invånarnas tillgång till arbete och samhällsservice skiljer sig åt inom länet. Socioekonomiska klyftor behöver minska och invånare känna sig delaktiga i samhället.
- Tilliten till samhället och demokratin riskerar att minska i takt med dels ökad spridning av falsk eller vilseledande information, dels utbredd organiserad brottslighet.
- En ökande andel unga känner oro för framtiden och är inte nöjda med livet. Alltför många barn och unga upplever psykisk ohälsa. Många klarar inte skolan. Allt yngre personer rekryteras till kriminella gäng.

Fyra långsiktiga prioriteringar

– beskriver de fyra viktigaste områdena för gemensamma insatser för att klara omställningen till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Områdena utgör basen i det samlade strategiska utvecklingsarbetet i Västra Götaland.

Strategin pekar ut fyra långsiktiga prioriteringar

De fyra långsiktiga prioriteringarna beskriver de områden som utgör basen för Västra Götalands samlade regionala utvecklingsarbete. Det krävs strategisk samverkan och gemensamma insatser inom dessa områden för att möta de samhällsutmaningar vi står inför och för att klara av att ställa om till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Samtidigt är det områden där förändringstakten måste accelerera eller där den gemensamma beredskapen bör stärkas för att vi ska klara ett antal banbrytande förändringar.

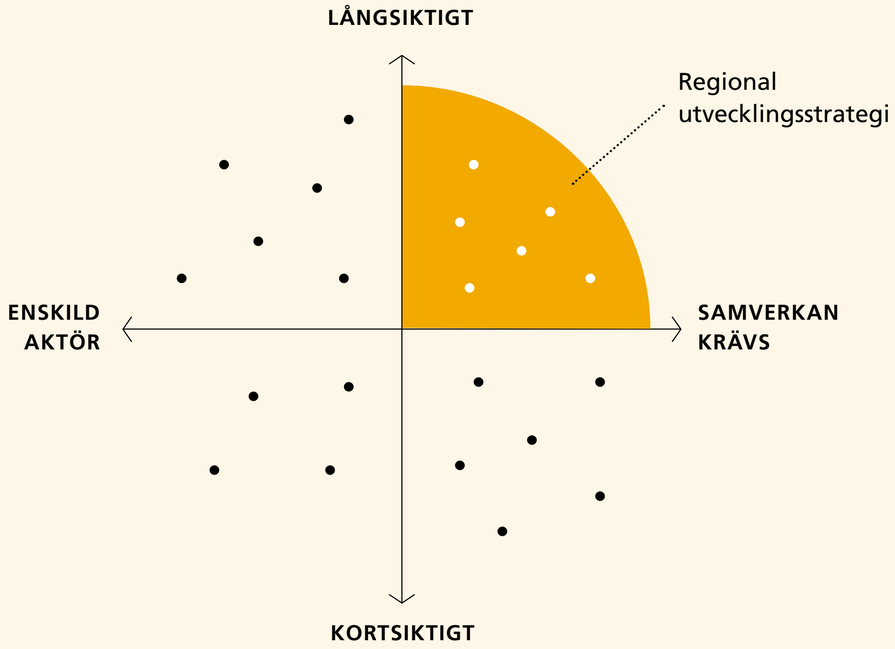
Stärka innovationskraften
– för ett konkurrenskraftigt näringsliv i framkant

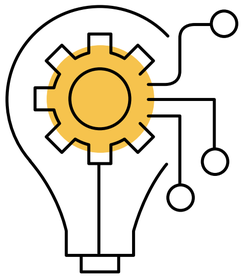
Bygga kompetens
– för bättre kompetensförsörjning och livslångt lärande

Öka inkluderingen
– för tillit och sammanhållning

Knyta samman Västra Götaland
– för hållbar och förbättrad tillgänglighet

Strategin prioriterar områden som är långsiktigt strategiskt viktiga för Västra Götalands utveckling och där det behövs samverkan mellan olika aktörer och gemensamma insatser för att klara av att ställa om till ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.





Stärka innovationskraften

– för ett konkurrenskraftigt näringsliv i framkant

Att stärka innovationskraften handlar om att nyttiggöra kunskap och utveckla idéer med potential att både skynda på omställningen och skapa värde i privat och offentlig sektor. Det omfattar dels insatser för att öka entreprenörskap och nyföretagande och stimulera de mindre företagens innovationskraft, dels satsningar på internationellt starka kluster och forsknings- och innovationsmiljöer.

I ETT ROBUST och fossiloberoende Västra Götaland bygger vi vidare på vår långa erfarenhet av nära samarbete mellan kunskapsintensiv industri, akademi, forskningsinstitut och offentlig sektor. Det gör oss attraktiva som internationell samarbetspart och som plats för strategiska etableringar och investeringar. Samverkan gör oss även mer motståndskraftiga i tider av osäkert världsläge med snabbt förändrade förutsättningar för näringsliv och samhälle.

I VÄSTRA GÖTALAND pågår en grön omställning där fossila energikällor fasas ut och linjära värdekedjor ersätts av cirkulära. Elektrifiering och ökad fossilfri elförsörjning är avgörande för att stärka konkurrenskraften, behålla jobben och säkerställa framtida utveckling. Stärkt innovationskraft ger nya affärsmöjligheter även inom områden som säkerhet, resiliens och biologisk mångfald. Genom att rikta investeringar mot hållbarhet kan Västra Götaland stärka sin position globalt, öka den långsiktiga konkurrenskraften och bidrar till omställningen till ett fossiloberoende samhälle.

HELA DET DYNAMISKA SYSTEMET behövs, från stora kunskaps- och exportintensiva företag, underleverantörer och tjänsteföretag till bredden av innovativa små och medelstora företag. Därtill sociala företag som främjar sociala innovationer och nya affärsmodeller. Entreprenöriella inslag i skola, högre utbildning och forskning stärker företagsamheten och bidrar till förnyelse och utveckling av både samhälle och näringsliv. När invånarnas delaktighet och kreativitet, särskilt barns och ungas skaparförmåga, tas tillvara utvecklas morgondagens innovationer, tjänster och företag.

I VÄSTRA GÖTALAND FINNS områden av särskilt stor betydelse för länets konkurrenskraft, tillväxt och export. Det är viktigt att både behålla nuvarande verksamheter och främja utveckling i riktning mot framtida tekniker och produktionssätt. Strategin ska stärka förutsättningarna för innovativ omställning och hållbar utveckling inom:

- **Hållbar industri** innefattar produktion, nya och biobaserade material, resurseffektiv process- och produktutveckling, industrinära tjänster som digitalisering, teknologier, cirkulära affärsmodeller och energiförsörjning.
- **Hälsa och life science** omfattar utveckling av läkemedel, medicinteknik, välfärdsteknik och innovationer inom hälso- och sjukvård med fokus på precisionshälsa och nyttiggörande av digitaliseringens möjligheter.
- **Livsmedelskedjan, skogliga och maritima näringar** utgår från länets stora naturresurser med hav, sjöar, skogs- och jordbruksarealer och har fokus på innovation, produktion och vidareförädling.
- **Framtidens mobilitet** samlar styrkan i fordons-, flyg- och rymdindustrin, med innovation inom logistik, självkörande tekniker, drönare, elektrifiering och nya typer av tjänster för både person- och godstransporter.
- **Besöksnäring samt kulturella och kreativa branscher** bidrar till länets attraktionskraft och innovativa näringsliv inom områden som evenemang, film, spel, textil och mode.

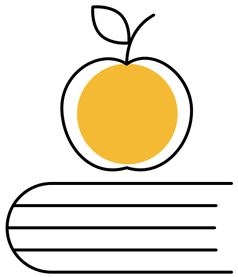
TEST OCH DEMONSTRATION av innovationer i både pilotform och verklig miljö är ett sätt att hantera olika perspektiv, komplexitet och risker för att på så sätt möta behovet av att snabbt kunna skala upp. Det minskar också tiden till praktisk användning och kan forma en tidig hemmamarknad för globalt framväxande lösningar.

SAMVERKAN OCH KUNSKAPSÖVERFÖRING blir allt viktigare när traditionella branscher vävs samman på nya sätt och med nya branscher. Små och medelstora företag driver på förändringen med innovation och snabb produktutveckling, vilket stärker sysselsättning och företagens lönsamhet. För att nå framgång och effektivisera både privat och offentlig sektor, behövs satsningar på digital transformation, AI, banbrytande tekniker och innovationer samt kompetensutveckling i samarbete med institut och akademi.

FORTSATT STARKA FORSKNINGS- OCH INNOVATIONSMILJÖER möjliggör värdeskapande samarbeten mellan små och stora företag, akademi och offentlig sektor. Nätverk är nyckeln både till företagens tillväxt och till att de ska stanna i Västra Götaland. Offentlig sektor behöver efterfråga och driva på satsningar för förnyelse och, tillsammans med privat sektor, attrahera kompetenser och kapital för utveckling. Innovationer måste kombinera teknik och affärsmodeller med etik, lagar och regler. Test och demonstration av innovationer i pilotform, verklig och digital miljö hjälper till att hantera komplexitet, påskynda praktisk användning och skapa en tidig hemmamarknad för globala lösningar. Innovations- och utvecklingskraften ökar när mångfald och jämställdhet betraktas som konkurrensfördelar. Deltagande i europeiska samarbeten tillför ny kunskap, sprider goda exempel, och stärker effekterna av regionala satsningar på forskning och innovation.

Exempel på långsiktigt viktiga samverkansområden för att stärka innovationskraften:

- → Stimulera entreprenörskap samt utveckla och ta tillvara barns och ungas kreativitet och färdigheter.
- → Främja nyföretagande och bidra till ökad konkurrenskraft och förändringsförmåga i små och medelstora företag, genom exempelvis digitalisering, cirkulära affärsmodeller och utvecklat klimat- och hållbarhetsarbete.
- → Öka den internationella konkurrenskraften genom satsningar på exempelvis hållbar och fossiloberoende industri, hälsa och life science, hållbar mobilitet, livsmedelskedjan, skogliga och maritima näringar, besöksnäring samt kulturella och kreativa branscher.
- → Stärka den västsvenska attraktiviteten för internationell spetskompetens, strategiska etableringar och investeringar.
- → Satsa på innovationsmiljöer för att utveckla, skala upp och nyttiggöra lösningar i samverkan mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor.
- → Delta i nationella och europeiska partnerskap för erfarenhetsutbyte och uppväxling av regionala satsningar.



Bygga kompetens

– för bättre kompetensförsörjning och livslångt lärande

Att bygga kompetens handlar om att öka tillgången till kunskap och kompetens som är avgörande för att samhället ska kunna utvecklas. Utbildning och arbete är grunden för att människor och företag ska växa. Den gröna och digitala omställningen kräver att vi lär och agerar utifrån ny kunskap och ändrade förutsättningar. När behovet av kompetens snabbt förändras blir möjligheterna till livslångt lärande allt viktigare.

DET FINNS FLERA utmaningar i att möta framtidens arbetsmarknad. Utvecklingen inom både privat och offentlig sektor förutsätter tillräckligt med arbetskraft med efterfrågad kompetens. Saknas detta kan effekten bli att företag flyttar sin verksamhet ut ur landet och att den offentliga sektorn inte kan upprätthålla välfärden och viktiga samhällsfunktioner. Enskilda företag och organisationer har behov av att både nyanställa kvalificerad arbetskraft och utbilda befintlig personal.

BEHOVET AV KOMPETENS förändras till följd av digitalisering, automatisering, AI och andra avancerade teknologier samt högre krav på hållbarhet. För att Västra Götaland ska bli fossiloberoende och cirkulärt krävs nya kompetenser och att vi nyttiggör ny forskning. Det geopolitiska läget och ökade säkerhetshot påverkar arbetsmarknaden och kompetensbehoven i stor utsträckning och kan leda till att hela branscher omformas snabbt. Efterfrågan på kompetens förväntas öka inom flera sektorer samtidigt som många går i pension, födelsetalen går ner och andelen människor i arbetsförålder minskar. Förmågan att förutsäga vilken kompetens som behövs i framtiden och att ställa om till nya och innovativa arbetssätt blir allt viktigare. Här kan digitaliseringen och AI vara möjliggörare.

MATCHNINGEN MELLAN UTBUD och efterfrågan på kompetens förutsätter ett nära samarbete mellan utbildningsanordnare, arbetsgivare och branschföreträdare samt att utbudet av utbildningar anpassas snabbare. Det handlar om att förbättra förutsättningarna för ett livslångt lärande och en andra chans för personer vars utbildningsbakgrund och kompetens inte möter kraven på arbetsmarknaden.

VI BEHÖVER SAMVERKA OCH ARBETA systematiskt med kompetensförsörjning utifrån människan, samhällets och arbetsmarknadens behov. När vissa yrken förändras eller försvinner och andra inträder behövs nya sätt att utbilda. Det behövs både bredd och spets inom universitet, högskolor och yrkesutbildningar samt möjlighet till bildning vid folkhögskolor, studieförbund och i föreningslivet. Folkhögskolestudier kan bidra med nya chanser till kunskap som senare kan leda till jobb, men också till bildning och mänsklig mognad.

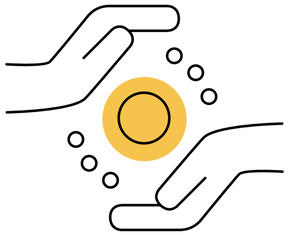
TIDIGA INSATSER som får fler barn och unga att fullfölja grundskola och gymnasieskola är viktigt och förbättrar förutsättningarna att inkluderas på arbetsmarknaden och få ett gott liv. Det krävs också insatser som gör fler barn och unga intresserade av naturvetenskap, teknik och matematik.

BEHOVET AV KOMPETENS inom områden som hållbarhet, digitala tjänster och säkerhet, AI, naturvetenskap och teknik ökar inom de flesta sektorer. För att klara konkurrensen om kompetens och arbetskraft behöver hela Västra Götaland vara en attraktiv plats att bo och verka på, med goda förutsättningar för att attrahera, ta emot och behålla internationell kompetens. Genom att vidga arbetsmarknaden över lokala, regionala och nationella gränser kan vi tillsammans stärka Västsveriges internationella lyskraft och förbättra möjligheterna att klara omställningen.

SAMTIDIGT ÄR DET VIKTIGT att utveckla validering av kunskap och kompetens, särskilt bland nyanlända, som ett stöd för att människor lättare ska kunna etablera sig på arbetsmarknaden. Både det offentliga och det privata arbetslivet behöver bredda sin rekrytering och bli bättre på att ta tillvara mångfalden av arbetskraft samt hitta vägar för att anställa personer som inte fullt ut möter kompetenskraven. Särskilda insatser krävs för etablering av grupper som har en svagare förankring på arbetsmarknaden såsom utrikes födda kvinnor. Genom aktivt arbete för att minska stereotypa utbildnings- och yrkesval skapas en mer jämlik och jämställd arbetsmarknad vilket i sin tur ökar kreativiteten och innovationskraften.

Exempel på långsiktigt viktiga samverkansområden för att bygga kompetens:

- Främja kompetensomställning och livslångt lärande för att möta arbetsmarknadens förändrade behov, teknikskiften och ökade krav på hållbarhet.
- Förbättra matchningen på arbetsmarknaden för en bättre balans mellan utbud och efterfrågan.
- Göra tidiga insatser för att få fler barn och unga intresserade av naturvetenskap, teknik och matematik och för att utmana könsstereotypa val av utbildning, yrke och fritidssysselsättning.
- Ta tillvara och utveckla hela arbetskraftens kompetens och underlätta för fler att etablera sig på arbetsmarknaden och för att få människor att växa.



Öka inkluderingen

– för stärkt tillit och sammanhållning

Att öka inkluderingen handlar om att skapa förutsättningar för samhörighet och att alla individer ska kunna vara aktiva i samhälls- och arbetsliv. Det handlar också om att öka människors tillit till varandra, till samhället och till demokratin. Att stärka barns och ungas förutsättningar och möjligheter är grunden.

VARJE MÄNNISKA SKA kunna använda sin fulla potential i ett jämlikt och sammanhållet Västra Götaland. Tilliten mellan människor och till samhället i stort är grunden för en fungerande demokrati. Att vara delaktig i samhällsutvecklingen och kunna påverka beslut som rör levnadsförhållandena är en mänsklig rättighet som samtidigt är central för hälsa, välbefinnande och individers egenmakt. Detta påverkar Västra Götalands samlade utvecklingskraft och robusthet samt möjlighet att agera samlat i tider av omställning.

DE SOCIOEKONOMISKA KLYFTORNA måste minska. Möjligheten att delta i samhällslivet påverkas av var man bor samt ursprung, utbildning, ålder, kön, fysiska och psykiska funktionsnedsättningar och en rad andra faktorer. Många upplever en allt större oro kring ekonomisk otrygghet, organiserad brottslighet, klimatförändringar och geopolitisk instabilitet. Här krävs att offentlig sektor, näringsliv, myndigheter och civila samhället tillsammans värnar om ett jämlikt och tryggt samhälle där invånarna har framtidstro.

JÄMLIKA MÖJLIGHETER TILL hälsa och utbildning för barn och unga är viktiga grundläggande beståndsdelar i ett robust och öppet Västra Götaland. Många barn och unga, särskilt flickor och unga HBTQI-personer[1], upplever psykisk ohälsa. Alltför många barn klarar inte skolan. Bland dem utmärker sig pojkar, även om faktorer som socioekonomisk bakgrund eller migrationsbakgrund också spelar in. Tidiga och förebyggande insatser ger barn och unga goda förutsättningar att klara grundskolan och gymnasiet, ökar motivationen och möjligheterna till en meningsfull och aktiv fritid. Det har stor betydelse för möjligheten till framtida försörjning och en god hälsa. Barn och ungas egenmakt och framtidstro stärks när de ges förutsättningar och möjlighet till delaktighet i frågor som berör dem.

UTBILDNING OCH BILDNING är inte bara en förutsättning för att få arbete och inkomst, det ökar även individers möjlighet att påverka sin livssituation och bidra till samhällsutvecklingen. Här spelar folkbildningen med exempelvis folkhögskolor och studieförbund en viktig roll. De bidrar även till fler chanser till utbildning, att komma in i arbetslivet och ett vidgat deltagande i kultur- och samhällsliv.

ARBETE OCH SYSSELSÄTTNING har en avgörande betydelse för människors välmående och delaktighet i samhället. Samverkan mellan aktörer med ansvar för dem som står långt från arbetsmarknaden är en förutsättning för att tillsammans kunna sänka trösklarna och bryta de mönster som gör att vissa grupper utestängs. Bland dem finns exempelvis utrikes födda kvinnor. Här har offentliga och privata arbetsgivare en viktig roll.

INVÅNARNAS LIVSKVALITET och möjlighet till arbete stärks med tillgången till sociala nätverk och mötesplatser. Kultur, föreningsliv och idrott är med och skapar grunden för gemenskap, trygghet och egenmakt. Det civila samhället och den sociala ekonomin kan ta tillvara entreprenöriella förmågor och engagemang ur ett invånarperspektiv för utvecklingen av lokalsamhället, i miljö- och klimatfrågor eller för att lösa sociala utmaningar. Arbetsintegrerande sociala företag har en särskild roll att kombinera företagande med socialt ansvar och vägar till sysselsättning.

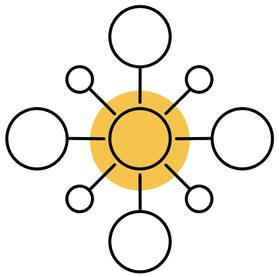
MÖTESPLATSER OCH DEN offentliga miljöns utformning har stor betydelse för att motverka utanförskap. Tillgång till bostäder är en välfärdsfråga och boendesegregationen behöver minska medan tillgången till offentlig och kommersiell service behöver förbättras i delar av länet. Om en ort kan behålla och utveckla det lokala serviceutbudet gynnar det såväl utvecklingen som tilliten till det offentliga. Här krävs att invånare involveras i utvecklingen av sin egen plats och i samverkan mellan kommun, näringsliv och civila samhället.

DIGITALISERINGEN STÄRKER invånarnas tillgång till information, delaktighet och inflytande över samhällsutvecklingen. Kontakterna mellan invånare och myndigheter sker i allt högre grad digitalt. Här krävs gemensamma insatser som minskar digitalt utanförskap och ger alla mer jämlika förutsättningar att delta i samhället. Det krävs också att vi säkerställer tillgång till centrala samhällstjänster även för dem som inte kan använda internet. Att förstå flödet av information, nyttja sociala medier och ha en källkritisk förmåga är kärnan i yttrande- och informationsfriheten. Det handlar även om att stärka invånarnas medie- och informationskunnighet för att öka motståndskraften mot falsk och vilseledande information.

Exempel på långsiktigt viktiga samverkansområden för att öka inkluderingen:

- Ge fler möjlighet till utbildning och egen försörjning genom utvecklad samverkan mellan offentlig sektor, näringsliv, myndigheter och civila samhället.
- Utveckla arbetssätt som ökar invånarnas delaktighet, engagemang och inflytande i samhällsutvecklingen.
- Stärka barns och ungas möjligheter till en bra, jämställd och jämlik start i livet.
- Stärka dialogen med det civila samhället
- Tillvarata digitaliseringens möjligheter för att öka invånarnas aktiva deltagande i samhället samt motverka det digitala utanförskapet.
- Främja och värna yttrandefriheten, stärka invånarnas medie- och informationskunnighet och öka motståndskraften mot falsk och vilseledande information.

1 HBTQI är ett samlingsnamn för homosexuella, bisexuella, transpersoner, personer med queera uttryck och identiteter samt intersexpersoner.



Knyta samman Västra Götaland

– för hållbar och förbättrad tillgänglighet

Att knyta samman Västra Götaland handlar om att öka närheten mellan olika delar av länet men även med grannregioner, övriga Sverige och andra länder. Vi vill göra det möjligt för människor och företag att nå varandra och ha ett resurseffektivt utbyte med omvärlden. Ett sammanhållet Västra Götaland utgår från både lokala och regionala perspektiv med invånarna i fokus. En samordnad planering för fysisk och digital infrastruktur, transport, hållbar markanvändning och bebyggelse behövs för att göra Västra Götaland robust och konkurrenskraftigt.

FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR ETT STARKT Västra Götaland ökar genom att infrastrukturen utvecklas regionalt, nationellt och internationellt. Samverkan med grannregionerna och länder som Norge, Danmark och Tyskland är särskilt viktigt att värna och utveckla. Västra Götalands ortstruktur med omgivande landsbygder, kust och skärgård utgör de geografiska förutsättningarna. Länets flerkärniga struktur med Borås, Skövde och Trollhättan–Vänersborg–Uddevalla samt med Göteborgsområdet som nav, ger goda förutsättningar för en robust och sammanhållen utveckling. Attraktiva livsmiljöer och ett transporteffektivt och uppkopplat Västra Götaland bidrar till samhällsutveckling, främjar hållbara resor och minskar klimat- och miljöpåverkan.

JÄRNVÄGEN ÄR GRUNDEN i ett hållbart transportsystem. Det krävs stora investeringar för att öka kapaciteten och för att gods- och persontransporter ska kunna flyttas från väg till järnväg. Det förutsätter gemensam förmåga att hitta nya finansieringslösningar och att staten, länets kommuner och Västra Götalandsregionen fortsätter investera i infrastruktur. Insatser för hållbart resande behöver samtidigt anpassas till geografiska skillnader och behoven hos invånare och företag.

GENOM ATT TA TILLVARA DIGITALISERINGENS möjligheter, nya tekniker, kombinationer av färdsätt, samt utveckling och spridning av smarta lösningar, kan andelen hållbara transporter och resor öka. Kollektivtrafiken bör prioriteras i samhällsplaneringen och vara konkurrenskraftig gentemot bilen samtidigt som det krävs samlade insatser för att öka andelen gång- och cykelresor.

INVESTERINGAR I FAST OCH MOBILT BREDBAND öppnar möjligheter för fler invånare och företag i alla delar av Västra Götaland att bo, leva och verka på plats och på distans. Digitaliseringen av offentliga tjänster kan förbättra tillgången till vård, utbildning och andra samhällstjänster och stärka näringslivets möjligheter för utveckling. Sammantaget minskar det vårt behov av att resa vilket är en viktig del i arbetet med att skapa en hållbar tillgänglighet.

LÅNGSIKTIGA REGIONALA UTMANINGAR inom exempelvis gods- och persontransport, bebyggelseplanering, energiförsörjning och klimatanpassning sträcker sig över fysiska och administrativa gränser. Vi behöver därför hjälpas åt att synliggöra, ta vara på och stärka funktionella samband och strukturer mellan kommunerna, inom länet, med grannregioner, nationellt och internationellt. Ökad samplanering av fysisk och digital infrastruktur, etableringar, energi- och livsmedelsförsörjning, bostadsförsörjning, kollektivtrafik, service, besöksmål och kulturutbud kan bidra till bättre resursutnyttjande och ökad attraktivitet. Det bidrar även till mer jämlika villkor, minskad klimatpåverkan och stärkt biologisk mångfald.

SAMVERKAN INOM FYSISK PLANERING mellan lokal, regional och nationell nivå är avgörande för en hållbar markanvändning. I den detaljerade planeringen måste vi hitta balansen mellan samhällsutveckling och stärkt biologisk mångfald. Sammanhängande livsmiljöer och utvecklade ekologiska korridorer ger olika arter möjlighet att förflytta sig i landskapet. Genom att designa samhällen som ger tillbaka mer än de tar, kan vi skapa välmående för både människor och natur.

DET DIGITALISERADE SAMHÄLLET öppnar nya möjligheter. Med hjälp av AI, tillgång till stora mängder data, digitala tvillingar och teknologier som ”sakernas internet” kan vi simulera och visualisera olika scenarier som effektiviserar samhällsplaneringen och rustar samhället för framtiden.

OMGIVNINGEN OCH NÄRMILJÖN påverkar människors liv. Därför behöver det offentliga stimulera utvecklingen av inkluderande livsmiljöer, där invånare trivs och känner sig delaktiga. Det är grunden i ett utvecklingsarbete för gestaltad livsmiljö. Men vi behöver också ta till vara specifika geografiska förutsättningar, platsidentitet och kulturarv, genom samarbete mellan invånare, föreningsliv, företag och kommun på platsen. Då uppnås synergier som också kan bevara och förbättra tillgången till kommersiell och offentlig service.

Exempel på långsiktigt viktiga samverkansområden för att knyta samman Västra Götaland:

- → Utveckla den transporteffektiva infrastrukturen och öka andelen hållbara resor.
- → Fortsätta utbyggnaden av fast och mobilt bredband i hela länet.
- → Utveckla och tillämpa digitala tjänster som ökar tillgängligheten till samhällsservice för alla.
- → Öka samverkan inom samhällsplanering för hållbar markanvändning, utifrån olika aktörers olika roller och ansvar.
- → Stärka människors möjlighet att utveckla sin egen livsmiljö.
- → Samverka för ökad närhet och utbyte nationellt, europeiskt och internationellt.

Prioriterade infrastrukturstråk

Prioriteringar av transportsystemets infrastruktur för Västra Götaland sker vart fjärde år i en nationell plan för transportsystemet och i en regional plan för transportinfrastrukturen. Revidering av planerna pågår för kommande period 2026-2037 och som grund för arbetet har Västra Götalandsregionen i samverkan med kommunalförbunden tagit fram en strategisk inriktning för transportinfrastrukturen. Här tydliggörs den långsiktiga viljeinriktningen för transportsystemets utveckling.



Tillsammans kraftsamlar vi

– strategin pekar ut tre områden där vi särskilt behöver fokusera de närmaste åren på att stärka samverkan och samordna utvecklingsarbetet för att nå större effekt.



BILD Lindholmen Science Park

Strategin innehåller tre områden för kraftsamling 2026–2030

Strategin innehåller tre områden där vi särskilt behöver kraftsamla tillsammans de närmaste åren för att kunna accelerera omställningstakten i riktning mot strategins mål. Att kraftsamla innebär att vi har extra fokus på att bygga regional kapacitet och samordning genom stärkt tvärsektoriell samverkan och samordnat utvecklingsarbete. Tillsammans riktar vi resurser dit med målet att nå en ökad genomförandekraft som består efter avslutad kraftsamling. Målsättningen är att skapa samsyn kring behov och önskad förflyttning och få på plats ett mer systematiskt sätt att arbeta tillsammans. Kraftsamlingarna ses över och revideras vid behov en gång per mandatperiod.

Tillsammans kraftsamlar vi 2026–2030 för:

- Industrins gröna omställning
- Framtidsrusta barn och unga
- Ökad robusthet genom samverkan i samhällsplanering

Dessa ersätter och bygger delvis vidare på de västsvenska kraftsamlingar som var i fokus i strategin 2021–2025; Fullföljda studier, Digitalisering, Elektrifiering och Cirkulära affärsmodeller.

KRAFTSAMLING

Industrins gröna omställning

VÄSTRA GÖTALAND ÄR Sveriges största industriregion med en femtedel av landets industrijobb. En framgångsrik exportindustri är avgörande för både Västsveriges och Sveriges ekonomi och konkurrenskraft. Industrins gröna omställning är nödvändig för att minska klimatpåverkan och behålla produktion, kompetens och jobb i länet. Nyckelfaktorer som rätt kompetens, tillräcklig elförsörjning och cirkulära värdekedjor är centrala för att lyckas med omställningen och nå en effektiv användning av resurser och material. Att tillsammans kraftsamla handlar om att vi systematiskt identifierar och undanröjer hinder och gör allt vi kan för att underlätta denna omställning.

INDUSTRIN OCH TRANSPORTSEKTORN är mitt i en historisk övergång från fossila bränslen till el, vilket ökar behovet av fossilfri el. Samtidigt växer nya industrigrenar fram, som en konsekvens av ekonomins elektrifiering. Endast en tredjedel av länets elförbrukning produceras idag lokalt, vilket kräver planering för ny fossilfri elproduktion samt lagring, exempelvis genom vätgas och batterier. I Västra Götaland råder en bred enighet om behovet att öka länets elproduktion med minst 15 TWh fram till 2030 för att stärka självförsörjningsgraden. Analyser visar att elbehovet fortsätter att stiga även efter 2030. Även elnätens distributionskapacitet behöver förstärkas.

FÖR ATT OMSTÄLLNINGEN ska bli både miljömässigt och ekonomiskt hållbar måste vi bryta det ohållbara uttaget av jordens resurser. Omställningen till en cirkulär ekonomi är avgörande för att uppnå ett hållbart och fossilfritt samhälle. Innovationer inom cirkulär produkt- och affärsutveckling samt effektivare materialflöden är nödvändiga. Genom att övergå från linjära till cirkulära värdekedjor, och skapa produkter som behåller sitt värde över tid, kan vi uppnå lönsamhet och långsiktig hållbarhet. Västra Götaland har goda förutsättningar att ta en ledande roll.

TILLGÅNG TILL RÄTT kompetens i alla led och branscher är avgörande, både inom nya och befintliga områden. Den nya tekniken och innovationerna behöver både internationellt konkurrenskraftiga utbildningsmiljöer och labb för forskning, test och demonstration. Västsveriges tradition av utbildning som matchar efterfrågan på arbetsmarknaden är en förmåga som ska stärkas för att möta industrins snabbt förändrade behov. Det gör Västsverige mer attraktivt för kompetens och strategiska etableringar och investeringar.

FÖR ATT ÖKA takten i omställningen krävs gynnsamma samhälleliga förutsättningar och långsiktiga spelregler både nationellt och inom EU. Invånarnas involvering i omställningen kan med rätt stöd skapa förändringskraft tillsammans med näringslivet och offentlig sektor. Genom uthållig samverkan kan vi göra länet attraktivt för de som vill leva, bo och arbeta här.

KRAFTSAMLING

Framtidsrusta barn och unga

BARN OCH UNGA i Västra Götaland ska ha de bästa förutsättningarna för en bra start i livet, vilket är avgörande för både individ och samhälle. Genom samverkan mellan olika aktörer som kommuner, region, stat, näringsliv och civila samhället kan vi samla resurser kring barn och unga. Det är viktigt både för att främja individens välmående och för att ge nästa generation de verktyg som krävs för att de ska kunna vara med och skapa en hållbar och innovativ framtid. Barn och unga är morgondagens kompetenser och ledare. Tillsammans kan vi stärka friskfaktorer och minska riskfaktorer för barn, oavsett kön, i alla åldrar och under dygnets alla timmar.

LIVSVILLKOREN FÖR BARN och unga är ojämlika och påverkas av socioekonomisk bakgrund och var de växer upp. Utvecklingen går åt fel håll med minskat välbefinnande, hög upplevd psykisk ohälsa och en fortsatt stor andel som inte klarar skolan. Många känner oro för klimatförändringar och världsläget samt tvivlar på sin möjlighet att påverka samhällsutvecklingen. Den höga användningen av digitala medier kan ge både nya perspektiv och sammanhang men också påverka hälsan negativt.

TILLSAMMANS BEHÖVER VI kraftsamla för att utjämna skillnaderna. Det krävs tidiga insatser och att framgångsrika metoder delas och sprids. Vi behöver främja god och jämlik hälsa, motivation och framtidstro samt skapa förutsättningar för meningsfull fritid, sociala nätverk och att fler klarar skolan. Unga ska känna att de är delaktiga i samhället, blir lyssnade på och kan påverka både sitt liv och samhället.

LÄSFRÄMJANDE, SPRÅKUTVECKLING OCH bildning lägger grunden för delaktighet i samhället. Främjande av fysisk aktivitet och hälsa är viktigt, liksom att ge barn och unga lika möjligheter att delta i föreningsliv och kultur. Att fler på sikt ska klara skolan är avgörande, och de som behöver ska ges nya utbildningsmöjligheter, exempelvis via folkhögskola eller vuxenutbildning. Tidig kontakt med arbetslivet gynnar både unga och arbetsgivare, som behöver förstå vad unga värdesätter i framtida arbetsliv. Vi måste samtidigt bli bättre på att tidigt hitta och ge stöd till barn som riskerar hamna i kriminalitet.

MED GEMENSAMMA KRAFTER och långsiktiga insatser ska vi framtidsrusta barn och unga i Västra Götaland och ge dem bättre förutsättningar för ett gott liv.

KRAFTSAMLING

Ökad robusthet genom samverkan i samhällsplanering

VÄSTRA GÖTALAND BEHÖVER vara robust och förberett för framtiden. Vi står inför utmaningar som geopolitisk osäkerhet, demografiska förändringar, förlust av biologisk mångfald och de negativa effekterna av klimatförändringar. Därför behövs en väl fungerande gemensam beredskap där samverkan och planering är centrala. Genom att kraftsamla för att ta fram gemensamma analyser, scenarier och planeringsunderlag i form av kart- och framtidsbilder, kan vi stärka länets utvecklingskraft, beredskap och underlätta för den samlade fysiska planeringen hos kommuner och andra aktörer.

DET HANDLAR OM att utgå från Västra Götalands olika geografiska förutsättningar och bygga robusta strukturer och samverkansformer utifrån allas olika roller och ansvar i samhällsplaneringen, såväl kommuner, region, myndigheter som näringsliv och civila samhället. Tillsammans kan vi bygga kunskap, identifiera risker, lyfta möjligheter och tydliggöra övergripande utvecklingsbehov på både kort och lång sikt för invånare och näringsliv. Det kan vara underlag som visar på synergier och gemensamma nyttor för den samlade energi- och livsmedelsförsörjningen, lokalisering av strategiska etableringar, fysisk och digital infrastruktur samt tillgänglighet till studier, arbete och samhällsservice.

DET KAN ÄVEN handla om underlag som stöttar klimatanpassning, stärker den biologiska mångfalden och resurseffektiv användning av jord, skog och vatten. Det förändrade klimatet medför risker och sårbarheter som exempelvis värmeböljor, torka, höjd havsnivå, översvämningar och risk för skred. Samtidigt behöver vi säkerställa att den biologiska mångfalden kan anpassa sig i ett föränderligt klimat genom att värna sammanhängande naturområden.

ATT KRAFTSAMLA FÖR ökad samplanering ska leda till att vi använder våra resurser mer effektivt, stärker motståndskraften och anpassningsförmågan även i tider av kris och förändring. Samtidigt måste arbetet präglas av flexibilitet för att hantera både kända och oförutsedda utmaningar och vända dessa till möjligheter. Tillsammans kan vi snabba på omställningen till ett framtidssäkrat, robust och konkurrenskraftigt Västra Götaland.



Genomförande

– sker i dialog och samverkan, med utgångspunkt i kunskap och lärande. Fyra vägledande principer utmanar och guidar oss.



Genomförande – i dialog och samverkan

Den regionala utvecklingsstrategin pekar ut vår gemensamma riktning för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. För att få genomslag behöver vi vara många som driver på utvecklingen åt samma håll. Vi har alla olika mandat och resurser till vårt förfogande men ansvaret är delat. Tillsammans kan vi öka takten i omställningen genom stärkt dialog och samverkan, uthålligt engagemang och gemensamma satsningar. Vi behöver utmana oss själva att arbeta och samarbeta på nya sätt, vidga våra perspektiv, vara modiga, gå före och prova det outforskade.

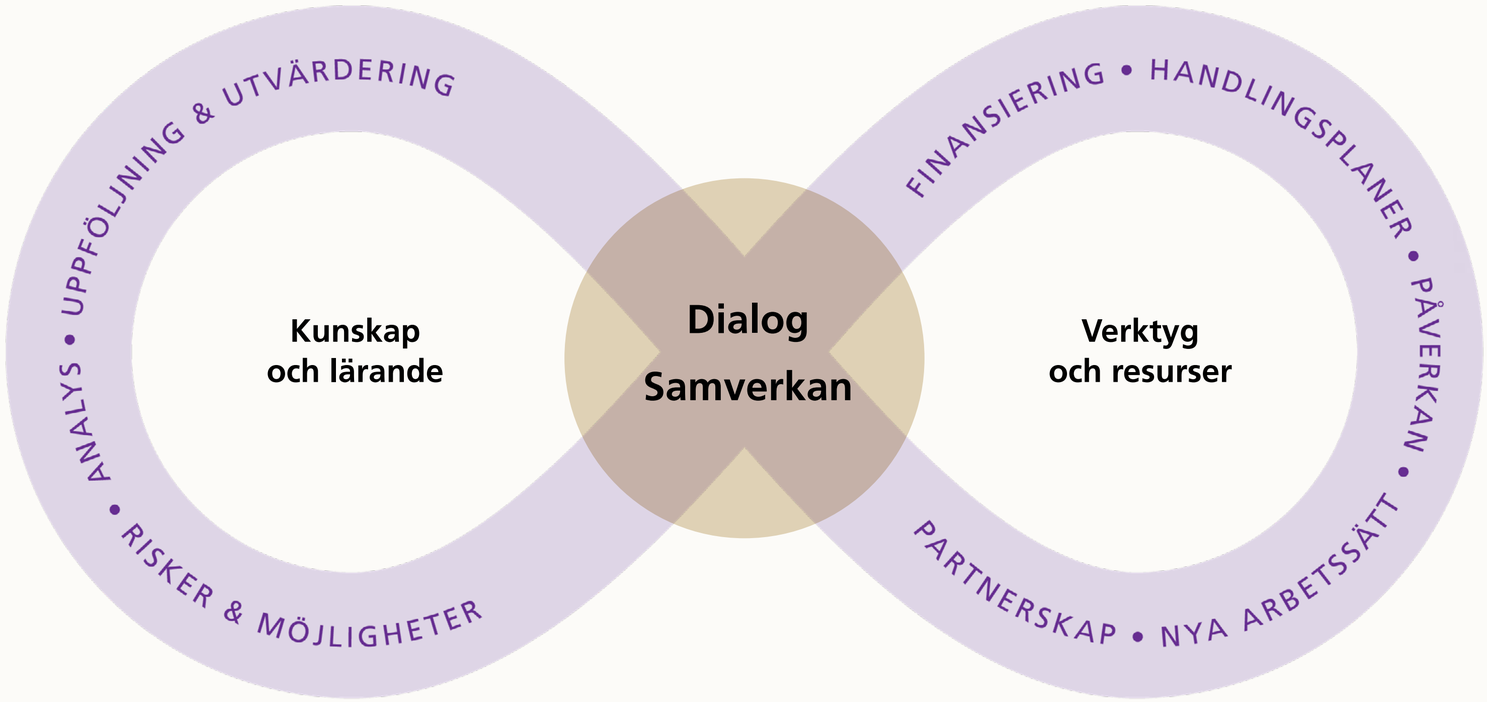
STRATEGIN ÄR ÖVERGRIPANDE och långsiktig. Vi driver utvecklingen framåt med utgångspunkt i de utmaningar vi står inför och konkretiserar och prioriterar strategins innehåll i delstrategier, handlingsplaner och överenskommelser. Det möjliggör aktiv samverkan och partnerskap mellan och över sektorer.

VI BEHÖVER AVSÄTTA personella och ekonomiska resurser i våra budgetar och planer. Det krävs också samverkan som kopplar ihop styrningen på lokal, regional, nationell och europeisk nivå.

VI SOM BIDRAR till genomförandet av strategin är näringslivet och dess organisationer, länets 49 kommuner och fyra kommunalförbund, akademi och forskningsinstitut, det civila samhället, 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.

MÖJLIGHETERNA FÖR EN gemensam rörelse framåt ökar med stöd av fyra vägledande principer och med utgångspunkt i kunskap och lärande om de utmaningar vi står inför samt hur vi klarar av att möta dem tillsammans. Det är genom dialog och samverkan som vi kan hantera de eventuella målkonflikter som uppstår längs vägen, till exempel när en positiv utveckling på ett område innebär en negativ utveckling på ett annat. Den digitala transformationen med ökad användning av data och AI öppnar för nya arbetssätt, snabbare analys och effektivare styrning och beslutsfattande.

Bilden illustrerar genomförandet av strategin med kontinuerlig dialog och samverkan i centrum. Kunskap och lärande samspelar och växelverkar med de insatser vi gör med hjälp av våra olika resurser och verktyg. De vägledande principerna i figurens bas vägleder oss i genomförandet.



VÄGLEDANDE PRINCIPER

Vi tar tillvara olika platsers förutsättningar och möjligheter.

Vi ökar invånarnas delaktighet och inflytande.

Vi experimenterar för att lära, skala upp och implementera.

Vi är alla modiga och förändringsorienterade ledare.

Fyra vägledande principer

Strategin pekar ut fyra principer som ska vägleda oss i vår dialog och samverkan för att genomföra strategin. Principerna ska hjälpa oss att ta tillvara möjligheterna i hela Västra Götaland genom att de inspirerar och utmanar oss att arbeta och samverka på nya sätt. De ska bidra till 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 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 en funktionell samverkan över territoriella gränser och politikområden som utgår från de frågor vi tillsammans ska hantera. Det kan innebära att vi behöver utmana invanda och administrativa gränser. Genom samverkan mellan orter som har olika styrkor och funktioner kan utveckling ske både lokalt och i Västra Götaland som helhet. Kulturlivet som förenande kraft bidrar till att brygga över gränser.

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, vilka ska få möjlighet att delta efter sina egna förutsättningar i frågor som berör dem. Inkludering främjar människors hälsa och stärker demokratin. 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 fysiska och digitala 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 att fatta goda och snabba beslut under allt större osäkerhet ökar behovet av olika sätt att hantera beslutsprocesser under kontrollerade former. Att ta risken att misslyckas är en del av 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 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 alla vara modiga, kreativa och förändringsorienterade och utveckla arbetssätt som vägleder oss i svåra prioriteringar. Vi behöver hjälpas åt att synliggöra, diskutera och hantera synergier och målkonflikter. Vi behöver klara av att vara handlingskraftiga och snabba trots ökad komplexitet. Samsyn, fokus och uthållighet är nycklar för långsiktiga resultat, men vi behöver också ha tillit till andra och varandra, ha mod att ifrågasätta det invanda och beredskap att hantera det oväntade.



Kunskap och lärande

STRATEGIN SKA GENOMFÖRAS utifrån aktuell och uppdaterad kunskap om och analys av Västra Götalands utveckling samt länets utmaningar och styrkor i en föränderlig omvärld. Kunskap, uppföljning och utvärdering skapar underlag för gemensamt lärande och behovsmotiverade prioriteringar i arbetet framåt. I en tid med alltmer vilseledande och falsk information i omlopp blir det särskilt viktigt att värna att utvecklingsarbetet bygger på etablerad kunskap och forskning.

ERFARENHETERNA FRÅN TIDIGARE KRISER visar hur snabbt förutsättningarna kan förändras. Därför måste det finnas en bred beredskap. Tillsammans är vi bättre rustade att hantera de regionala följderna av stora internationella kriser, exempelvis pandemier, geopolitiska konflikter, klimatförändringar, förlust av biologisk mångfald och energi- och livsmedelsförsörjning. Genom att integrera en kontinuerlig risk- och omvärldsanalys i genomförandet av strategin ökar vi den gemensamma beredskapen och handlingsförmågan inför både kända och okända risker och möjligheter. Det hjälper oss att vara modiga och förändringsorienterade ledare.

FÖR ATT FÖLJA UTVECKLINGEN i länet presenterar Västra Götalandsregionen kontinuerligt statistik och fa kta på både regional och kommunal nivå i interaktiva publikationer med koppling till strategins mål och prioriterade områden. Västra Götalandsregionen har även det övergripande ansvaret för uppföljning och utvärdering av regionala utvecklingsstrategin. Respektive aktör ansvarar för att följa upp sina insatser. Ett aktivt och systematiskt arbete krävs för att skapa ett strategiskt lärande av de uppföljningar och utvärderingar som görs.

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN gör en årlig uppföljning av de gemensamma insatser som genomförs för att bidra till strategins mål, de långsiktiga prioriteringarna och inom kraftsamlingarna. Det sker genom att följa och beskriva utvecklingen av ett antal övergripande indikatorer som relaterar till Västra Götalands utveckling i de tre dimensionerna av ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Huvuddelen av indikatorerna som används kommer från de nyckeltal som Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) sammanställt som en del av uppföljningen av Agenda 2030 på kommunal och regional nivå.

STRATEGIN SKA SES ÖVER minst en gång varje mandatperiod. I översynen som genomförs 2024–2025 har strategins tvärsektoriella kraftsamlingar för perioden 2021–2025 utvärderats. Utvärderingarna slår fast att strategins kraftsamlingar bidrar till att:

- bygga regional kapacitet och samordning genom att mobilisera aktörer och fungera agendasättande
- öka samordning och samverkan
- rikta resurser, öka kunskap och möjliggöra konkreta insatser.

FÖR ATT FÅ ett gemensamt lärande behövs fortsatt dialog och att vi tillsammans diskuterar resultat och genomförande. Det bidrar i sin tur till att de samlade resurserna kan nyttjas på ett effektivt sätt i den riktning strategin pekar.

Uppföljning och kunskapsunderlag

Västra Götalandsregionen ansvarar för att kontinuerligt utvärdera och följa upp arbetet med den regionala utvecklingsstrategin. Kunskap, uppföljning och utvärdering skapar underlag för ett gemensamt lärande och behovsmotiverade prioriteringar i arbetet framåt i det samlade regionala utvecklingsarbetet. Ta del av uppföljning, utvärdering och kunskapsunderlag på: www.vgregion.se/vg2030



Verktyg och resurser

VI BEHÖVER ALLA känna ansvar och bistå med kompetens och resurser för att driva på omställningen i strategins riktning. Det är önskvärt att strategins genomförande integreras i våra respektive ordinarie mål och styrdokument samt att strategins prioriteringar avspeglas i fördelningen av personella och ekonomiska resurser. Tillsammans verkar vi för att växla upp regionala satsningar genom att attrahera finansiering från nationell och EU-nivå till Västra Götaland.

VI BEHÖVER KONKRETISERA strategins innehåll i exempelvis understrategier, handlingsplaner och överenskommelser som hjälper oss samlas kring prioriterade insatser. En gemensam kommunikationsstrategi stöttar oss i genomförandet och underlättar dialog, samhandling och kunskapsspridning.

EXEMPEL PÅ VERKTYG för att genomföra strategin är befintliga och nya samarbeten, olika överenskommelser och ett gemensamt påverkansarbete på nationell och europeisk nivå. Genom en innovations och hållbarhetsinriktad offentlig upphandling går det att rikta betydande resurser som stödjer omställningen genom nya innovationer, digitala verktyg, produkter och tjänster.

Samverkansplattformar för omställning

Befintliga dialog- och samverkansplattformar är viktiga för att driva på utvecklingsarbetet mellan organisationer och sektorer och för samverkan mellan lokal, regional, nationell, europeisk och internationell nivå. Västra Götalandsregionen ansvarar för att arrangera arenor där vi kan mötas i samtal över aktörsgränserna, dela kunskap och erfarenheter samt vidareutveckla och konkretisera de områden där vi behöver arbeta närmare varandra. Den årliga konferensen Framtid Västra Götaland är ett exempel på en sådan arena.

VI BEHÖVER ÄVEN skapa samsyn kring behov och önskad förflyttning inom de områden för kraftsamling som strategin adresserar och få på plats ett mer systematiskt sätt att arbeta tillsammans. Nya digitala och fysiska mötesplatser bör utvecklas och samverkan med andra svenska och europeiska regioner är viktigt inom flera områden. Även samverkan över administrativa gränser behöver utvecklas i olika delar av länet, mellan exempelvis olika kommuner som delar utmaningar och förutsättningar.

EN UTVECKLAD SAMVERKAN mellan kommuner, kommunalförbund och region är avgörande. Det omfattar ett gemensamt årshjul för politiska samtal mellan regional och kommunal nivå, dialog om insatser, uppföljning och lärande samt prioriteringar framåt i strategins riktning. Kommunala och regionala medel ska avsättas till insatser i delregionerna genom överenskommelser mellan Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden samt Business Region Göteborg.

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONENS SAMRÅD med det civila samhället och idéburna offentliga partnerskap bidrar till samlad kunskap från olika perspektiv. Genom kontinuerlig dialog med näringslivet och förmågan till gemensamma beslut kan satsningar och utvecklingsarbete riktas dit de gör mest nytta.

DET ARBETE SOM pågår i den breda samverkansplattformen Klimat 2030 bidrar till den regionala utvecklingsstrategins prioriterade områden genom av konkreta klimatåtgärder i samverkan mellan länets aktörer. Det stärker genomförandekraften i omställningen. VGR:s beslutade koldioxidbudget för Västra Götaland är ett annat verktyg som ska vägleda insatser. Koldioxidbudgeten visar länets utsläppsutrymme, det vill säga hur mycket utsläppen kan behöva minska varje år för att länet ska uppfylla sin del av Parisavtalet.

Gemensamt påverkansarbete nationellt och internationellt

Västra Götaland är en del av ett större nationellt, europeiskt och globalt sammanhang där vår utveckling är beroende av beslut och processer som vi själva inte äger och styr. Vi behöver gå fram gemensamt på nationell och europeisk nivå för att undanröja hinder för Västra Götalands utveckling och skapa förutsättningar för gemensamt prioriterade frågor inom till exempel infrastrukturområdet och elförsörjning.

När vi pekar på samma behov och agerar tillsammans har vi störst chans att göra skillnad. Men det kräver dialog, tillit och förtroende och att vi skapar och medverkar i samverkansstrukturer för att enkelt mobilisera och enas om ett gemensamt västsvenskt budskap. Ett påverkansarbete syftar till att skapa en förflyttning i prioriterade frågor och kräver ett aktivt engagemang på nationell och europeisk nivå. Det kan handla om att skapa förändringar i policyer, regeltolkning och lagstiftning samt om att kanalisera finansiella resurser till Västra Götaland.

Finansiering från nationell och europeisk nivå

Omfattningen av åtgärder och insatser behöver matcha utmaningarna. Därför är det nödvändigt att tillsammans verka för ökade ekonomiska resurser till Västra Götaland från nationell och internationell nivå.

Bland EU:s finansiella instrument finns viktiga verktyg för den regionala och lokala utvecklingen, till exempel är programmen inom sammanhållningspolitiken direktanpassade efter västsvenska behov och förutsättningar. Det finns även många europeiska fonder och finansieringsinstrument som bidrar till att stärka västsvenska aktörer inom områden som infrastruktur, forskning och innovation, hälsa, kultur, kompetensförsörjning, miljö och digitalisering. Dessa resurser är viktiga för att öka genomförandekraften i strategins långsiktiga prioriteringar och kraftsamlingar.

Strategi för 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 och är en grund för satsningar inom EU:s regionalfondsprogram. Smart specialisering har blivit ett allt viktigare verktyg för tillgången till europeiska partnerskap och konkurrensutsatt finansiering på nationell och europeisk nivå. Västra Götalands strategi för smart specialisering anger särskilt kunskapsintensiva områden i Västra Götaland med omställningspotential, där akademin och näringslivet har hög internationell konkurrenskraft och tillväxtpotential.

SÅ HÄNGER DET IHOP

Samverkan Västra Götalandsregionen och kommunalförbunden

Strategin styr, tillsammans med regionfullmäktiges budget, Västra Götalandsregionens satsningar på regional utveckling. Västra Götalandsregionen är ansvarig för att i samverkan utarbeta och besluta om strategin. Västra Götalandsregionens roll är att leda genomförandet genom att samordna insatser och skapa förutsättningar för samverkan. Västra Götalandsregionen ansvarar också för att kontinuerligt utvärdera och följa upp arbetet med strategin och möjliggöra ett gemensamt lärande. Utöver det bidrar Västra Götalandsregionen med egna verktyg och resurser till insatser inom strategins långsiktiga prioriteringar och kraftsamlingar, till exempel genom projektfinansiering. Analyser och sammanställningar av utvecklingen i Västra Götaland uppdateras kontinuerligt av VGR.

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.

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, Fyrbodals kommunalförbund, Göteborgsregionen samt Skaraborgs kommunalförbund ansvarar för samverkan och gemensamt utvecklingsarbete mellan kommunerna på delregional nivå. De fyra kommunalförbunden arbetar med strategin i samverkan med kommunerna och integrerar den i ordinarie styrning och uppföljning.

Så bidrar strategin till Agenda 2030

Den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland 2021–2030 bidrar till en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. Strategin är ambitiös när det gäller att möta Agenda 2030 och FN:s 17 globala hållbarhetsmål utifrån lokal och regional nivå.



STRATEGIN BYGGER PÅ anpassad integrering av Agenda 2030. Det innebär att de regionala utmaningarna och förutsättningarna har avgjort strategins inriktning och prioriteringar, vilket i sin tur avgör vilka av Agenda 2030:s mål och delmål som strategin direkt och indirekt bidrar till på olika lång sikt.

GENOM SATSNINGAR PÅ de långsiktiga prioriteringarna och kraftsamlingarna bidrar den regionala utvecklingsstrategin till bättre hälsa och välbefinnande, möjligheter till utbildning och kompetensutveckling samt ökad sysselsättning och förbättrade förutsättningar för företagande och entreprenörskap. Strategin ska samtidigt stärka allas lika rättigheter och öka inkluderingen samt bidra till en hållbar samhällsplanering med bland annat utveckling av fysisk och digital infrastruktur. Den bidrar också till minskad klimatpåverkan och omställning till en hållbar konsumtion och produktion med satsningar på hållbar industri, forskning, innovation och tillförlitlig och förnybar energi.

NÄR STRATEGIN GENOMFÖRS är det viktigt att vi fortsätter dialogen om och bedömningen av dess bidrag till Agenda 2030. Indikatorer ska användas som relaterar till såväl ekonomiskt, socialt som miljömässigt hållbar utveckling. På så sätt kan vi få en effektiv styrning och uppföljning. Agenda 2030 betonar samverkan, delaktighet och transparens som 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.

VI BEHÖVER UTVECKLA former som synliggör eventuella målkonflikter. Då minskar risken att ett mål nås på bekostnad av andra mål. De vägledande principerna fungerar som verktyg för att integrera Agenda 2030 i genomförandet av strategin. Det sker bland annat utifrån principerna att vi ska öka invånarnas delaktighet och inflytande över samhällsutvecklingen samt ta tillvara olika platsers förutsättningar och möjligheter att klara omställningen till ett hållbart samhälle.

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 regeringen att dels utarbeta och fastställa en regional utvecklingsstrategi för länet, dels samordna genomförandet och uppföljningen av strategin. Uppdraget finns i lagen om regionalt utvecklingsansvar (2010:630) och förordningen om regionalt utvecklingsarbete (2017:583).

DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN vägleder kommuner, kommunalförbund, näringsliv, akademi och forskningsinstitut, det civila samhället samt länsstyrelsen 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 står för god hälsa, arbete och utbildning, trygghet, gemenskap och delaktighet i samhällslivet, en god miljö där vi värnar de förnybara systemen, möta behoven hos barn och ungdomar, en uthållig tillväxt och ett rikt kulturliv. Det goda livet förutsätter en hållbar utveckling, där den ekonomiska, sociala och miljömässiga hållbarheten är sinsemellan beroende och förstärker varandra.

DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN bidrar till det regionala genomförandet av internationella, europeiska och nationella utvecklingsstrategier. På global nivå finns Agenda 2030 med 17 globala hållbarhetsmål. FN:s barnkonvention ska omsättas från teori till praktik där barn och unga är delaktiga i frågor som berör och engagerar dem och där de utvecklas utifrån sina unika förutsättningar och förmågor. På europeisk nivå finns sammanhållningspolitiken och EU:s tillväxtstrategier som anger riktningen för en rättvis omställning till en hållbar och konkurrenskraftig ekonomi samt mål och åtgärder för klimatneutralitet fram till 2050. Ett annat ramverk i genomförandet utgörs av den europeiska deklarationen om jämställdhet mellan kvinnor och män på lokal och regional nivå (CEMR-deklarationen) liksom strategin Jämställt Västra Götaland 2024–2027 som pekar ut en riktning för jämställdhetsarbetet i länet. På nationell nivå bidrar regionala utvecklingsstrategin till Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030.

REGIONALA MÅLDOKUMENT

Den regionala utvecklingsstrategin samspelar 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. För att öka takten i genomförandet behöver ett mer aktivt samarbete utvecklas inom område där måldokumenten överlappar och förstärker varandra. Dessa måldokument är:

KULTURSTRATEGI VÄSTRA GÖTALAND OCH KULTURPLAN är det övergripande måldokumentet för kultur, demokratiutveckling och civilsamhällesfrågor. Kulturstrategins mål är ”Ett fritt, rikt och starkt kulturliv i hela Västra Götaland” och innehåller ett antal områden där kulturområdet interagerar med övrigt regionalt utvecklingsarbete. Dessa områden är gestaltad livsmiljö, medie- och informationskunnighet (MIK), folkbildning, kultur och hälsa, idrott, kulturella och kreativa näringar och platsutveckling samt bibliotek och läsfrämjande. Kulturstrategin har en särskild del där kulturens bidrag till regional utveckling beskrivs.

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM är det övergripande måldokumentet för kollektivtrafikens utveckling. En övergripande helhetssyn mellan kollektivtrafik och bostadsbyggande, infrastrukturutveckling samt lokalisering av verksamheter och service skapar 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. Trafikförsörjningsprogrammet revideras och är ute på remiss våren 2025.

STRATEGI FÖR HÄLSO- OCH SJUKVÅRDENS OMSTÄLLNING I VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN är det övergripande måldokumentet för utvecklingen av hälso- och sjukvården mot en god och nära vård och beskriver arbetet för att möta samhällets ökade behov av hälso- och sjukvård utifrån begränsade resurser. Arbetet med genomförandet bygger bland annat på tvärsektoriell samverkan. Områden där ett nära samarbete mellan regional utveckling och hälso- och sjukvård behövs är bland annat digitalisering, innovation, hälsa och life science, kompetensförsörjning, förebyggande folkhälsoarbete och tidiga insatser för barn och unga.

Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle.

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

BILAGA: Sammanfattning av ändringar och förtydliganden i den aktualiserade regionala utvecklingsstrategin

I denna bilaga sammanfattas de ändringar som gjorts i strategin inför remiss. Längre ner beskrivs även syfte och avgränsning för översynen samt hur den genomförs i en dialogprocess.

Ändringar och förtydliganden i strategin

I de aktörsdialoger som genomförts i översynen framgår att den regionala utvecklingsstrategin (RUS) till stor del fortsatt upplevs relevant och angelägen. Det finns därmed ett stöd för att behålla strategins mål och fyra långsiktiga prioriteringar. För att få genomslag och lösa samhällsutmaningarna behöver vi samverka utifrån våra olika roller och ansvar för att hitta vägar framåt, och vi behöver hela tiden utveckla samverkan, våra arbetssätt och gemensamma insatser.

STRATEGINS MÅL LIGGER KVAR. Strategin gäller fortsatt fram till 2030, men eftersom det krävs långsiktighet när vi samverkar kring komplexa utmaningar och omställning, har en utblick mot 2045 lagts till.

DE SENASTE ÅRENS OMVÄRLDSHÄNDELSER och förändrade förutsättningar för utveckling i Västra Götaland har påverkat aktualiseringen. Det handlar bland annat om:

- Det osäkra världsläget med fler allvarliga kriser och geopolitiska konflikter ställer nya krav på robusthet och beredskap i samhälle och näringsliv.
- Västsveriges ekonomi och näringsliv står inför hårdare global konkurrens, snabb förändring i värdekedjor och ökade krav på nyckelkompetenser.
- Den demografiska utvecklingen med minskande födelsetal, ökad medellivslängd och lägre andel befolkning i yrkesverksam ålder leder till utmaningar att klara välfärdens uppdrag och näringslivets kompetensförsörjning.
- Effekterna i samhället av klimatförändringar och förlust av biologisk mångfald blir alltmer kännbara och allvarliga.
- Den digitala transformationen, utvecklingen inom AI och andra banbrytande teknologier går snabbt och påverkar alla delar i samhället. Det öppnar nya möjligheter men innebär också etiska dilemman och risker inom exempelvis cybersäkerhet.
- Ungas välbefinnande utvecklas åt fel håll, många känner oro för framtiden och det är fortsatt många som inte klarar skolan. Allt yngre personer rekryteras till kriminella gäng.
- Tilliten till samhället och demokratin riskerar att minska i takt med dels ökad spridning av falsk eller vilseledande information, dels utbredd organiserad brottslighet.

Samtidigt kvarstår de utmaningar som tas upp i gällande strategi, exempelvis att invånarnas tillgång till arbete och service skiljer sig åt i olika delar av länet.

Som en följd av ovan har strategins avsnitt ”Samhällsutmaningar som drivkraft” skrivits om och strategin som helhet har genomarbetats med uppdateringar utifrån aktuellt omvärldsläge. Strategins bidrag till klimatomställningen och till att stärka den biologiska mångfalden har förtydligats. De siffersatta – redan antagna – klimatmålen för Västra Götaland har skrivits in i strategin efter önskemål från kommuner och länsstyrelsen med flera.

DE FYRA LÅNGSIKTIGA PRIORITERINGARNA; Stärka innovationskraften, Bygga kompetens, Öka inkluderingen och Knyta samman Västra Götaland ligger kvar och fortsätter utgöra basen i det regionala utvecklingsarbetet. I aktörsdialogerna har många lyft att det är viktigt att bättre synliggöra allt värdefullt utvecklingsarbete som sker inom dessa områden i genomförandet av strategin. Inspel har också handlat om hur olika aktörsgrupper kan och vill bidra i genomförandet, exempelvis har det civila samhällets roll synliggjorts mer. Översynen har resulterat i några förtydliganden i beskrivningen av de långsiktiga prioriteringarna för att i högre grad spegla omvärldsförändringar och dagens förutsättningar samt stärka genomförandekraften. Exempel:

- **Stärka innovationskraften;** Inom denna långsiktiga prioritering tydliggörs vikten av att satsa både på bredden för ett diversifierat näringsliv, inklusive entreprenörskap och små- och medelstora företag, och på ökad spets inom områden av särskild vikt för länets sysselsättning och globala konkurrenskraft. Vikten av att tillsammans stärka den västsvenska attraktiviteten för internationell spetskompetens, strategiska etableringar och investeringar har förtydligats.
- **Bygga kompetens;** Samverkan och gemensamma insatser inom denna långsiktiga prioritering är idag än mer avgörande för att möta de demografiska utmaningarna och klara morgondagens kompetensförsörjning och livslånga lärande. Bygga kompetens har uppdaterats med ett ökat fokus på hur vi kan säkra och utveckla de kompetenser som krävs för den gröna och digitala omställningen, men även ökat fokus på att tillvarata allas kompetens.
- **Öka inkluderingen;** Denna långsiktiga prioritering har konkretiserats utifrån ett regionalt utvecklingsperspektiv. Det handlar bland annat om vikten av invånarnas delaktighet och engagemang i samhällsutvecklingen, tillit till samhället och demokratin och om att bryta digitalt utanförskap, men även om att bättre synliggöra näringslivets engagemang och det civila samhällets och sociala ekonomins roll.
- **Knyta samman Västra Götaland;** Inom denna långsiktiga prioritering är det fortsatt viktigt med samverkan och påverkansarbete för att möta utvecklingsbehoven för transporteffektiv infrastruktur och samhälle samt fortsatt bredbandsutbyggnad. Men även att ta vara på synergier inom

samhällsplanerings- och markanvändningsområdet, som en förutsättning för stärkt utvecklingskraft och ökad närhet i olika delar av länet. Digitalisering och ny teknik lyfts som möjligheter för både hållbara resor och samhällsplanering.

TRE NYA OMRÅDEN ATT KRAFTSAMLA KRING FÖRESLÅS. Dessa ersätter och bygger delvis vidare på dagens fyra kraftsamlingar (Fullföljda studier, Digitalisering, Elektrifiering och Cirkulära affärsmodeller).

De nya områdena är:
- Industrins gröna omställning
- Framtidsrusta barn och unga
- Ökad robusthet genom samverkan i samhällsplanering

En viktig del i remissen är att fånga synpunkter från de olika remissinstanserna om vad det är viktigast att tillsammans fokusera på inom respektive område de närmaste åren.

INDUSTRINS GRÖNA OMSTÄLLNING motiveras av att Västra Götaland är en stark industriregion och att den gröna omställningen är avgörande för att säkra industrins långsiktiga konkurrenskraft, klara klimatomställningen och behålla jobben, vilket i sin tur finansierar vår välfärd. Mycket av den samverkan som sker idag kring elförsörjning, cirkulära värdekedjor och inte minst i kompetensförsörjningsarbetet kan förstärkas genom att vi kraftsamlar tillsammans.

FRAMTIDSRUSTA BARN OCH UNGA föreslås mot bakgrund av att barn och ungas välmående utvecklas åt fel håll och att det är en kritisk fråga både för individen och för samhällsutvecklingen i stort. I genomförda aktörsdialoger trycker i stort sett alla aktörer på vikten av att – utifrån sina olika roller och ansvar – fortsatt kraftsamla för att ge barn och unga i Västra Götaland en bra start i livet. Men för att tydligt signalera att det handlar om mycket mer än att klara sig igenom skolan, föreslås en ny inramning och ett omtag i samverkan inom vissa områden. Samtidigt är det viktigt att ta tillvara erfarenheterna från nuvarande arbete inom Fullföljda studier och vidareutveckla och sprida det som fungerar bra.

ÖKAD ROBUSTHET GENOM SAMVERKAN I SAMHÄLLSPLANERING motiveras utifrån att många aktörer uttrycker ett behov av ökad gemensam beredskap inom exempelvis energi- och livsmedelsförsörjning och klimatanpassning. Fokus ligger på att med hjälp av gemensamma analyser, scenarier och framtidsbilder samt ökad samplanering bli mer resurseffektiva, motståndskraftiga och öka utvecklingskraften i Västra Götaland. Denna kraftsamling handlar inte om att Västra Götalandsregionen avser göra anspråk på att bli regionplaneorgan enligt Plan- och bygglagen, utan om att utveckla samverkan i samhällsplaneringen utifrån våra olika roller och ansvarsområden.

Viktiga satsningar och samarbeten inom strategins nuvarande fyra kraftsamlingar kommer till viss del fortsätta inom ramen för de nya områdena för kraftsamling. Andra delar fortsätter i det gemensamma genomförandet inom strategins långsiktiga prioriteringar. Exempelvis är den digitala transformationen och tillämpningen av AI avgörande för strategins genomförande som helhet och det är viktigt med fortsatt samverkan kring Digitalisering inom olika områden. Delar av det som sker idag inom kraftsamlingarna Elektrifiering och Cirkulära affärsmodeller kan vidareutvecklas inom ”Industrins gröna omställning”, andra delar fortsätter som en naturlig del av arbetet inom de långsiktiga prioriteringarna Stärka innovationskraften och Bygga kompetens. Arbetet inom cirkulära livsmiljöer kan även drivas vidare som en del i utvecklingsarbetet i den långsiktiga prioriteringen Knyta samman Västra Götaland. Goda erfarenheter och fungerande samverkan inom Fullföljda studier kan vidareutvecklas inom ”Framtidsrusta barn och unga”.

I AVSNITTEN OM STRATEGINS GENOMFÖRANDE har mindre förtydliganden gjorts. De fyra vägledande principerna ligger kvar och ska fortsätta utmana oss i genomförandet. I aktörsdialogerna har många lyft vikten av att fortsatt ta tillvara olika platsers förutsättningar möjligheter, samtidigt som vi behöver samordna oss på nationell och europeisk nivå för att undanröja hinder för Västsveriges utveckling och skapa förutsättningar för gemensamt prioriterade frågor. Det gemensamma ledarskapet blir alltmer avgörande och vi behöver vara handlingskraftiga och snabba trots ökad komplexitet och osäkerhet.

Utgångspunkter för översynen

Översynen handlar om att aktualisera delar av strategi utifrån omvärld och nuläge, inte om att ta fram en ny strategi. Syftet är också att förstärka genomförandet med fokus på att se över strategins kraftsamlingar som beslutas för fyra år i taget.

Enligt förordningen om regionalt utvecklingsarbete (2017:583) ska den regionala utvecklingsstrategin ses över minst en gång mellan varje val till region- och kommunfullmäktige. Varje region avgör hur omfattande översynen ska vara. I Västra Götaland pågår genomförandet av strategin med stort engagemang från kommuner, näringsliv, lärosäten, civila samhället, länsstyrelsen och andra berörda myndigheter. Rådande omvärldsläge och de senaste årens utveckling motiverar ändå att delar av strategin aktualiseras för att den fortsatt ska vara relevant och aktuell. Miljö- och regionutvecklingsnämnden, som leder översynen, har därför beslutat att översynen ska:

- Se över och aktualisera delar av strategin:
  - Behålla målet och långsiktiga prioriteringar, men ha dialog om hur genomförandet går och behöver förstärkas.
  - Se över kraftsamlingarna med hjälp av utvärdering och dialog.
- Förstärka genomförandet av strategin.
- Höja kunskapen om värdet av det gemensamma regionala utvecklingsarbetet.

Så gör vi översynen tillsammans

Översynen genomförs som en dialogprocess. När strategin togs fram skedde det i bred dialog och delaktighet. På samma sätt är det viktigt att involvera kommunerna och andra nyckelaktörer i översynen. Att skicka förslaget på aktualiserad strategi på remiss är en viktig del i detta. En bred delaktighet och förankring är en förutsättning för ett fortsatt starkt gemensamt genomförande. Aktualiseringen av strategin tar utgångspunkt i:

- Kunskapsunderlag om utvecklingen i Västra Götaland och omvärldsanalys
- Årliga uppföljningar av strategins genomförande
- Utvärdering av strategins nuvarande kraftsamlingar
- Inspel från aktörsdialoger och politiska samtal under perioden maj 2024–februari 2025.

Arbetet med översynen går att följa på www.vgregion.se/vg2030. Där listas alla aktörsdialoger och kunskapsunderlag, uppföljningar och utvärderingar.

Färgelanda kommun

Plan-och byggenheten
Planarkitekt
Camilla Widekärr

Tjänsteskrivelse
2025-08-22
2024/371

Kommunstyrelsen

Beslut avseende samrådshandlingar för detaljplan Allégården och Högsäters församlingshem

Beslutsförslag
Kommunstyrelsen godkänner samrådshandlingarna upprättade 2025-08-22 och beslutar att handlingarna går ut på samråd 2025-09-22 – 2025-10-13.

Kommunstyrelsen beslutar att ett genomförande av detaljplanen inte anses medföra betydande risk för miljöpåverkan enligt 6 kap. miljöbalken (MB 1998:808).

Ärendets beredning
Bygg- och trafiknämnden beslutade om ett positivt planbesked 2024-12-05 § 54. Därefter har ärendet beretts av förvaltningen.

Sammanfattning av ärendet
Fastighetsägarna till Högsäters Prästgård 1:136, Högsäters Prästgård 1:93 och 1:2 ansökte om en ny detaljplan för att kunna bedriva verksamhet då gällande detaljplan endast tillåter verksamhet för Allmänt ändamål. Bygg- och trafiknämnden beviljade positivt planbesked och när ett plankostnadavtal tecknats mellan fastighetsägarna och kommunen påbörjades arbetet med att ta fram handlingar för en ny detaljplan för området.

Ärendebeskrivning
Fastighetsägarna till Högsäters Prästgård 1:136, Högsäters Prästgård 1:93 och 1:2 har ansökt om en ny detaljplan med syfte att kunna använda sin fastighet på ett mer ändamålsenligt sätt. Bygg- och trafiknämnden beslutade om ett positivt planbesked 2024-12-05 § 54 och ett plankostandsavtal upprättades kort därefter.

Tidigare har fastigheterna Högsäters Prästgård 1:136 och 1:93 samt delar av Högsäters Prästgård 1:2 och 1:1 haft användningen Allmänt ändamål (A). I och med den nya detaljplanen får fastigheterna användningen Besöksanläggningar (R), Bostäder (B), Kontor (K) och Skola (S_1) med specificeringen förskola. Den nya planens användningsbestämmelser ger

föreningar möjlighet att fortsätta bedriva verksamhet i området, men möjliggör också för att området ska kunna utvecklas och nyttjas på flera sätt.

För att bevara områdets kulturhistoriska karaktär införs begränsning i byggrätt.

En bedömning av miljöpåverkan har upprättats och kommer samrådas med Länsstyrelsen i och med samrådet.

Planområdet är i översiktsplanen angivet som allmänt ändamål med det ursprungliga syftet Skola. Under senare tid har området av allmänheten använts för rekreation och friluftsliv då ett av kommunens motionsspår har en av sina utgångspunkter på fastigheten. Redan innan översiktsplanen antogs flyttades skolan till mer centrala delar av tätorten och kommunen äger inte längre någon fastighet i området. Trots att detaljplanen avviker från kommunens översiktsplan anses den inte vara av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Bedömningen är därför att planändringen inte motverkar översiktsplanens syfte.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Detaljplanen bekostas av beställarna genom plankostnadavtal.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Den nya detaljplanen bedöms inte ge några negativa sociala eller miljömässigt konsekvenser.

Beslutsunderlag:
Plankarta samrådshandling, dat 2025-08-22
Planbeskrivning samrådshandling, dat 2025-08-25
Undersökning av miljöpåverkan, dat 2025-08-25

Sändlista:
Patrik Airas, fastighetsägare
Färgelanda-Högsäters församling, fastighetsägare
Camilla Widekärr, planarkitekt
Plan- och byggenheten, Färgelanda kommun

Detaljplan

Allégården



Färgelanda Kommun

PLANBESKRIVNING

Dnr: KS 2024/371

Samråd i oktober 2025



Sammanfattning

För att kunna utveckla och använda området runt Allégården och Högsäters församlingshem på ett lämpligt sätt har fastighetsägarna önskat att en ny detaljplan tas fram. Det innebär att marken, området och omgivningarna undersöks för att se så att det som byggs är säkert och tillgängligt för alla som ska använda byggnaderna och befinna sig på platsen. Området runt Högsäters kyrka har också ett kulturhistoriskt värde som ska tas tillvara.

Allégården och församlingshemmet ligger vid Högsäters kyrka, sydöst om Högsäters tätort, och från 1850-talet har det funnits skolor här. Efter att skolorna flyttades till de mer centrala delarna av Högsäter valde kommunen att sälja Allégården och idag har alla fastigheter i planområdet privata ägare.

Tanken med den nya planen är att ändra markanvändningen så att privata aktörer kan utveckla området på ett långsiktigt hållbart sätt och samtidigt bevara den kulturhistoriska karaktären.

I och med den här detaljplanen kan området även fortsättningsvis användas för föreningars och kyrkans verksamhet, men också för bostäder och kontor för att kunna nyttja platsen bättre än idag. De nya användningsbestämmelserna blir därför:

- Besöksanläggningar (R)
- Bostäder (B)
- Kontor (K)
- Förskola (S_1)
- Transformatorstation (E_1)

De undersökningar som gjorts visar inte att det finns några särskilda risker i området att ta hänsyn till och inga höga naturvärden eller skyddade arter. Då området ligger i en kulturhistorisk miljö ska nya byggnader eller ombyggnationer utföras så att de passar in på platsen och i områdets karaktär. Bedömningen är att den användning som tillåts inte kommer ge några negativa miljö-, sociala eller ekonomiska konsekvenser.

Ärendeinformation

Diarienummer: KS 2024/371

Beslut om samråd: KS 2025-09-10 § XXX

Planhandlingar

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Fastighetsförteckning (redovisas inte digitalt)
- Grundkarta

Bilagor

- Geoteknisk utredning
- Underlag till miljöbedömning

Plandata

Planområdet ligger i sydöstra delen av Högsäter i Färgelanda kommun. Området är cirka 1,8 hektar och fastigheterna som ingår är:

Högsäters prästgård	1:136	Privat
Högsäters prästgård	1:93	Privat
Högsäters prästgård	1:2	Privat
Högsäters prästgård	1:1	Privat

Gällande detaljplan på platsen är:

Ändring och utökning av byggnadsplan för Högsäters samhälle 15-STY-2248 tillsammans med:

Övergripande detaljplan för Högsäters samhälle 1438-P38

I samband med antagande upphävs tidigare gällande detaljplaner.

Övrig fastighetsinformation

I planområdet finns en väg som ingår i Högsäters GA:1

Tidplan

En uppskattad tidplan för framtagandet av denna detaljplan är:

Samråd	Höst	2025
Granskning	Höst	2025
Antagande	Vår	2026

Revidering

Efter samråd och granskning sker en revidering av planen. Ett sammandrag av ändringarna redovisas här.

Innehåll

INLEDNING 5
Syftet med detaljplanen 5
Så tas detaljplanen fram 5
PLANOMRÅDET 6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN 7
Riksintresse för kulturmiljövård ... 7
Översiktsplan 7
Detaljplan 8
Kulturmiljöprogram 8
FÖRUTSÄTTNINGAR 9
Natur och kultur 9
Vegetation 10
Naturmiljö 10
Kulturmiljö 10
Friluftsliv 10
Bebyggelse och infrastruktur 10
De gamla skolorna 10
Omgivningar och service 11
Tekniska förutsättningar 11
Gator och trafik 11
Geoteknik 11
Nuvarande markförhållanden 11
PLANBESTÄMMELSER OCH DERAS KONSEKVENSER 14
Planbestämmelser 15
Allmän plats 15
Kvartersmark 15
Konsekvenser 19
Markanvändning och bebyggelse 19
Natur 19
Kulturmiljön 19
Friluftsliv 19
AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN .. 21
Hushållning av mark och vatten. 21
Miljökvalitetsnormer 21
GENOMFÖRANDE 25
Fastigheter och rättigheter 25
Bilagor 26



INLEDNING

Alla kommuner har enligt Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) ansvar för att ta fram planer för vad som är en lämplig användning av alla mark och vatten-områden i kommunen. För att säker-ställa en trygg och lämplig bebyggelse tas detaljplaner fram för områden med sammanhängande bebyggelse. På platser där det redan finns detaljplaner kan förutsättningarna eller behoven av byggrätt förändras. Då kan en detaljplan behöva ändras eller upphävas så att en lämpligare detaljplan kan antas.

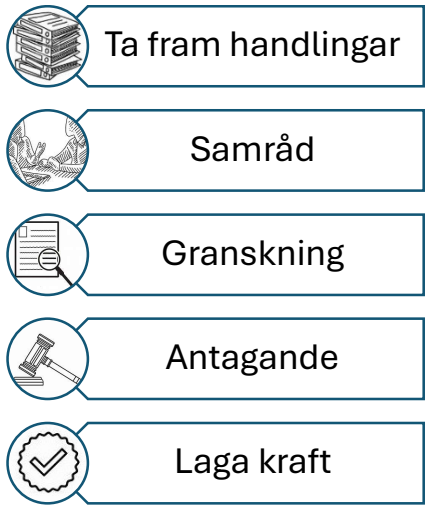
Syftet med detaljplanen

Syftet med planläggningen av Allégården och församlingshemmet är att ändra markanvändningen från Allmänt ändamål till en markanvändning som är mer ändamålsenlig för de privatägda fastigheterna, samt att ny bebyggelse utformas för att passa in i den kulturhistoriska miljön i området.

Så tas detaljplanen fram

Denna detaljplan har tagits fram med ett standardförfarande enligt Plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Process för standardförfarande



Kommunens förvaltning tar fram ett underlag som sammanställs i en plankarta och planbeskrivning.

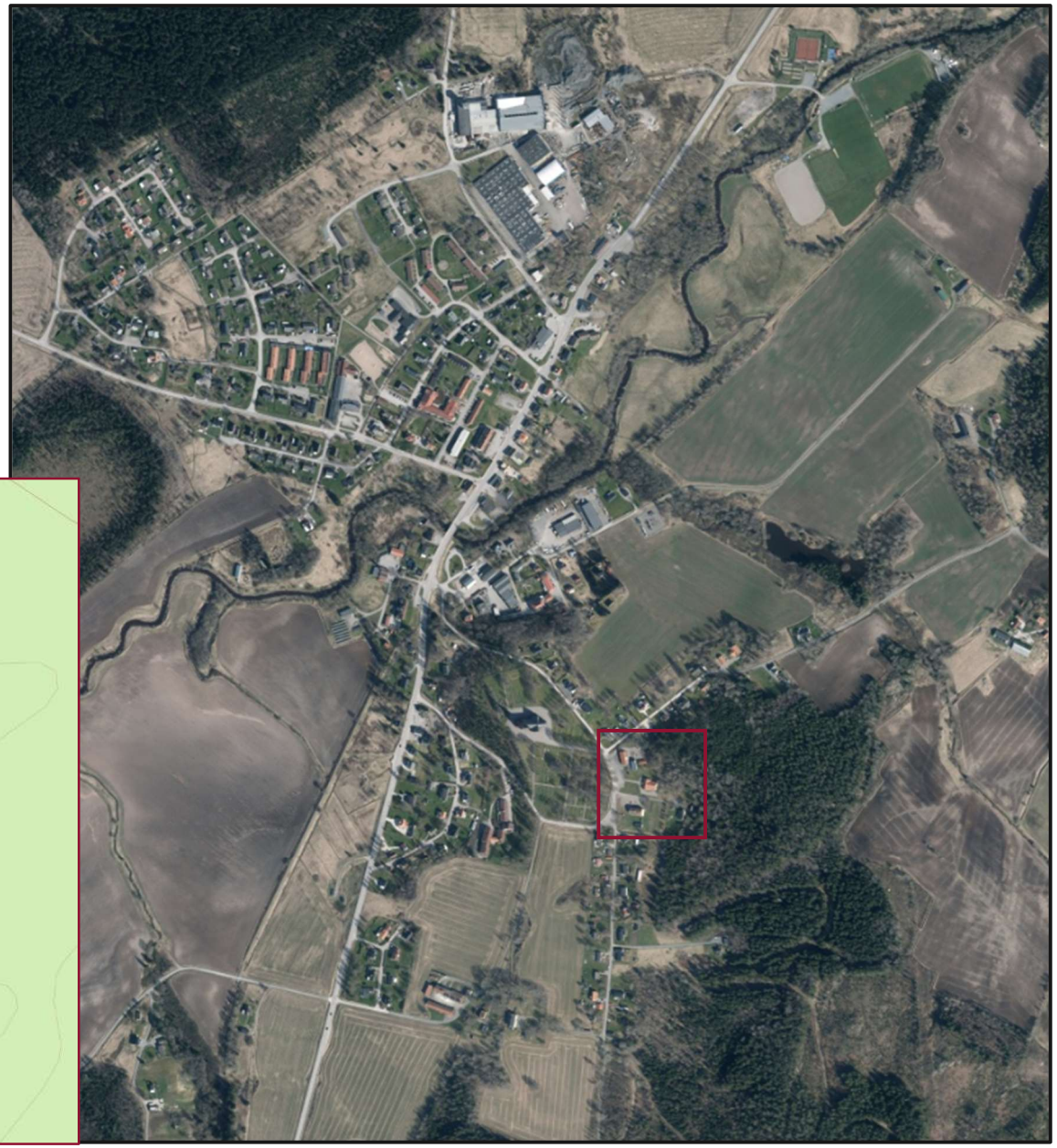
Därefter går planen ut på samråd och granskning i vilka myndigheter och sakägare har rätt att yttra sig. Utifrån yttrandena revideras planen.

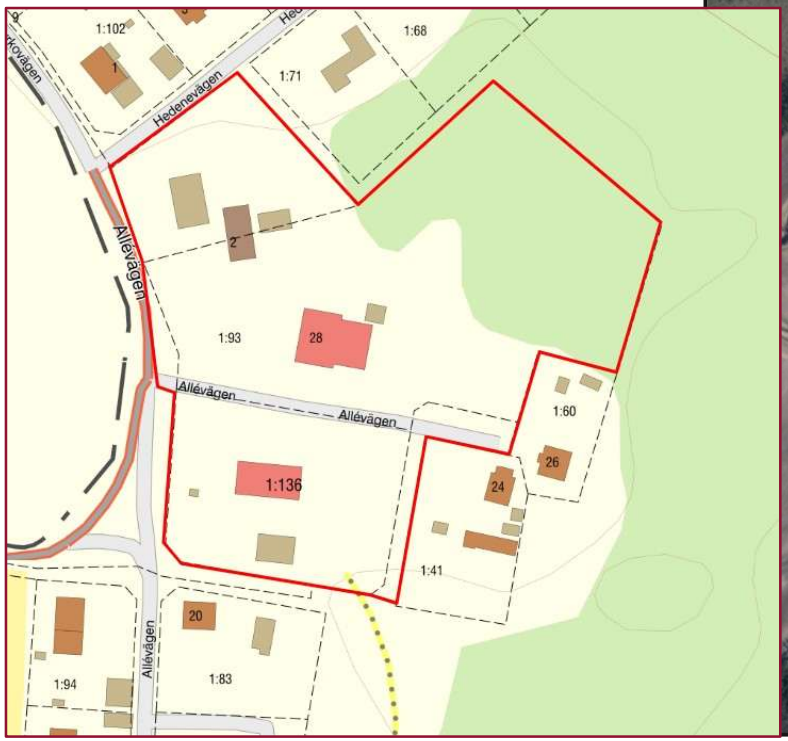
Efter granskning justeras planen inför antagande och om planen inte överklagas vinner den laga kraft.

Den här är samrådshandlingen. Samrådet pågår fram till och med 2025 -10 -13 och yttranden från sakägare framförs skriftligen till Färgelanda kommun.

PLANOMRÅDET

Planområdet ligger i Högsäters tätort i Färgelanda kommun, Västra Götalands län. Det är ungefär 18 000 kvadratmeter varav nästan 11 000 kvadratmeter är tomtmark och resten är gammal åkermark som numera är täckt med sly och skog.





TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

- Riksintresse för kulturmiljövården enligt MB kap 3 § 6. Valbodalen [P 13].
  Beslut: RAÄ 1996-08-27

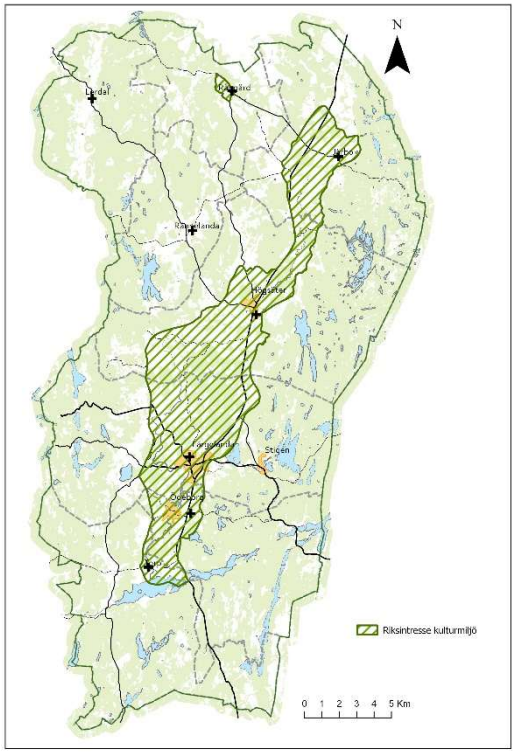
- Översiktsplanen ÖP 14.
  Beslut: KF 2014-09-03 § 128

- Detaljplan Ändring och utökning av byggnadsplan för Högsäters samhälle (15-STY-2248 som är ändring av 15-STY-1001)
  Beslut 1965-12-28

Riksintresse för kulturmiljövård

Planområdet ligger inom Valbodalen som är ett riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap 6 § Miljöbalken.

Här finns en dalgångsbygd längs med Valboån som har nyttjats kontinuerligt sedan stenålder och som kännetecknas av ensamgårdar och småbyar i krönlägen med anslutande fornlämningsmiljöer och bebyggelse med regional byggnadstradition samt administrativa centra, så som by- och kyrkomiljöer.



Översiktsplan

I översiktsplanen markeras planområdet som område för allmänt ändamål. Den följer därmed syftet med den gällande detaljplanen som avser skolverksamhet. I översiktsplanen har dock ett nytt, mer centralt område utpekats för framtida allmänna ändamål.

Kommunens skolor ligger idag på en annan plats i tätorten och kommunen har sålt de fastigheter som tidigare ägdes inom planområdet. Kommunen visar därmed att den inte har för avsikt att bedriva verksamhet i området och därför bedöms den nya detaljplanen inte strida mot översiktsplanens syfte.

Motionsspåret som startar vid Allégården beskrivs i översiktsplanen som ett viktigt rekreationsområde. När översiktsplanen antogs ägdes Allégården och marken med motionsspåren av Färgelanda kommun, men idag är hela anläggningen privatägt.

I översiktsplanen finns också ett ställningstagande kring riksintresset för

kulturmiljövården som anger att nybyggnation som kan medföra påtaglig skada på riksintresset inte bör medges. Bostads- eller fritidshus samt anläggningar för turism eller det rörliga friluftslivets behov, kan prövas med stöd av planutredning eller detaljplan, som visar att riksintresset inte påtagligt skadas.

Nybyggnation skall därför lokaliseras och utformas så att den underordnar sig landskapsbilden och anpassas till lokal byggnadstradition.

Detaljplan

I den befintliga detaljplanen finns utpekad allmän plats för gata. När ändringen av detaljplanen togs fram 1965 var tanken att utöka området för skolverksamheten genom att flytta vägen och göra skolgården. Den nya vägsträckningen placerades bakom Allégården och i vinkel fram till bostadshusens parkering, men genomfördes aldrig och gatan går fortfarande över fastigheten Högsäters prästgård 1:93.



Allévägen leder in till Bostadshusen

Kvartersmarken planlades för Allmänt ändamål, med huvudsyftet att där skulle bedrivas skolverksamhet. Idag är skolan lokaliserad mer centralt i tätorten och kommunen har sålt marken till en privat fastighetsägare.

Kulturmiljöprogram

Enligt kulturmiljöprogrammet som antogs 2019 ligger området intill det gamla kyrkocentrat med kyrka och prästgård. Planområdet bedöms höra samman med den kulturhistoriska miljön genom de skolor som funnits sedan mitten av 1800-talet.

Byggnation i dessa områden bör följa den traditionella dimensioneringen med ursprung i Dalslandsstugan. Det är en enkelstuga i en eller två våningar, men fler variationer i dimensionering finns, så som parstuga, dubbelradhus och salsbyggnader med flera. Gemensamt för byggnaderna är symmetriska fasader och fönstersättning, traditionella kulörer, material och sadeltak.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Allégården och församlingshemmet ligger intill Högsäters kyrka och kyrkogård och ger intrycket av en sammanhängande kulturmiljö som är välbesökt av allmänheten på olika sätt.

Området används för flera olika aktiviteter, så som församlingens verksamhet och begravnings-verksamhet, längdskidåkning och orientering. Starten på områdets elljusspår börjar intill Allégården och är öppet för allmänheten året runt.



Allégården smyckad till studentfirande



Församlingshemmet smyckat till studentfirande

Båda huvudbyggnaderna hyrs också ut till allmänheten vid högtider så som studentfirande, födelsedagar, dop, bröllop och begravningar liksom till föreningar och företag som behöver tillfälliga eller fasta möteslokaler. Tidvis har kommunen hyrt lokaler för förskola.

Känslan är ett lugnt och tillgängligt område för olika aktiviteter i en kulturhistorisk miljö.

Natur och kultur

Planområdet ligger på en höjd i sydöstra utkanten av Högsäters tätort. Högsäters kyrka dominerar landskapsbilden i väst och skogen åt öst. Norr och söder om området sträcker sig två gator med ett 15-tal friliggande småhus utmed vardera gatan.

Kyrkan och kyrkogården bildar en avskärmning mot samhällets centrum och väg 172 som ligger mer än 300 meter från planområdet.



Högsäters kyrka sedd från planområdet

Vegetation

Av planområdets nästan 1,8 hektar är cirka en tredjedel tidigare jordbruksmark, som nu är bevuxet med träd, buskar och sly. Övriga gröna ytor består av klippta gräsmattor.



Teveronika frodas på den gamla åkermarken

Naturmiljö

Inom planområdet finns inga särskilt skyddsvärda träd och enligt artportalen har inga rödlistade eller skyddsvärda arter påträffats i planområdet.

Kulturmiljö

Planområdet ligger inom riksintresset för kulturmiljön Valbodalen och intill kulturmiljön för kyrkocentrat med Högsäters kyrka och prästgård. Närheten mellan kyrkan, Allégården och församlingshemmet stärker upplevelsen av att planområdet också ingår i den kulturhistoriska miljön.

Friluftsliv

Idag används fastigheten vid Allégården som utgångspunkt för promenader, löpträning, orientering och skidåkning i det motionsspår som har en av sina startplatser intill Allégården. Här finns ett elljusspår som är tillgängligt året runt och möjlighet att parkera alldeles intill starten.

Bebyggelse och infrastruktur

Inom planområdet ligger två gamla skolbyggnader en byggnad för begravningsverksamhet, samt ekonomi- och komplementbyggnader.

De gamla skolorna

Den äldsta skolbyggnaden, byggd runt 1850-talet, används idag som församlingshem av Svenska kyrkan. Den är ut- och ombyggd under åren, men har kvar sin ursprungliga karaktär i västra fasaden och gavlarna.

Allégården blev, efter att skolan flyttat, en föreningslokal som idag är privatägd. Den byggdes runt 1940-talet och ser i volym ut som när den byggdes, men ett flertal fönster har blivit igensatta.



Allégården, flygfoto från 1947

På kyrkans fastighet finns ekonomibyggnader för församlingsverksamheten, byggnader för begravningsverksamhet och en jordkällare. Bakom Allégården står idag en byggnad som används för skidklubbens verksamhet.

Omgivningar och service

Tätorten Högsäter ligger i ett jordbrukssamhälle bland fält, åkrar och skog. Här är lika nära till sjöar och vattendrag för fiske och bad som till Kroppefjäll med goda möjligheter att vandra och vistas i naturen.

Trots närheten till skog och mark är det inte ens en kilometer till Högsäters centrum med dagligvaruhandel, restaurang, frisör och några mindre butiker. Här finns ett särskilt boende för äldre, förskola och en låg- och mellanstadieskola. I närområdet finns ett antal lokala företag och norr om tätorten finns idrottsplatsen Genevi med flera fotbolls- och tennisplaner. Bussförbindelserna mot Bengtsfors och Åmål eller Färgelanda och Uddevalla tar resenärer till knutpunkter för resor vidare mot Karlstad, Vänersborg och Göteborg.

Tekniska förutsättningar

Samtliga fastigheter inom planområdet är anslutna till elnätet och kommunalt vatten och avlopp. Dagvatten hanteras lokalt inom fastigheterna då marken har god genomsläpplighet.

Då fastigheterna redan är bebyggda finns utrymme för renhållningsfordon och anvisad plats för brevlådor. Vid ny byggnation ska ytterligare plats för renhållningskärl och -fordon lösas inom fastigheten.

Gator och trafik

Till planområdet, runt Högsäters kyrka och kyrkogård leder Södra Kyrkovägen där Trafikverket har väghållaransvar och Norra Kyrkovägen där Högsäters vägförening har väghållaransvar. De knyts ihop av Allévägen som delas mellan de två väghållarna. Allévägen leder också in till två bostadsfastigheter som ligger öster om planområdet. I gällande detaljplan har ett annat vägområde beslutats men inte byggts ut. Befintliga vägen ingår därför redan i vägföreningens förrättning och karta.

Geoteknik

Den geotekniska undersökningen genomfördes våren 2025.

Nuvarande markförhållanden

Planområdet består mest av gräsbevuxna ytor och skogsmark men även grusade och asfalterade ytor. Området är för det mesta plant eller svagt sluttande men i nordöstra delen av planområdet finns ett bergsparti och fast mark som ligger något högre än marken runtomkring. I nordvästra delen av planområdet finns en högre slänt och söder om planområdet finns ett dike som är någon meter djupt med gräsbevuxna kanter. I diket pågår ingen erosion. Gräset hjälper till att

stabilisera marken och bör vara kvar för att förhindra erosion.

Diket fortsätter mot öster in i ett skogsklätt parti där marken upplevs som sankt och blöt.



Dike med gräs som hindrar erosion



Diket fortsätter in i skogsområdet

Jordartskartan från Sveriges geologiska undersökning (SGU), visar att området består av isälvssediment i väster och postglacial sand i öster förutom bergspartiet i nordöst. Isälvssediment är stenar, grus, sand och lera som följde med isälvarna och de fungerar som naturliga reningsverk och magasin för dricksvatten.

Grundvattennivån bedöms ligga 1-2 meter under markytan.

Undersökningen av marken har gjorts ner till en till tio meters djup, beroende av hur djupt det är möjligt att sondera innan marken blir för hård.

Jordlagren på platsen består av:

- Vegetationsjord
- (Fyllning under anläggningar så som byggnader och vägar)
- Torrskorpelera
- Sediment av silt och sand



Berg i dagen med nedfallna klippblock

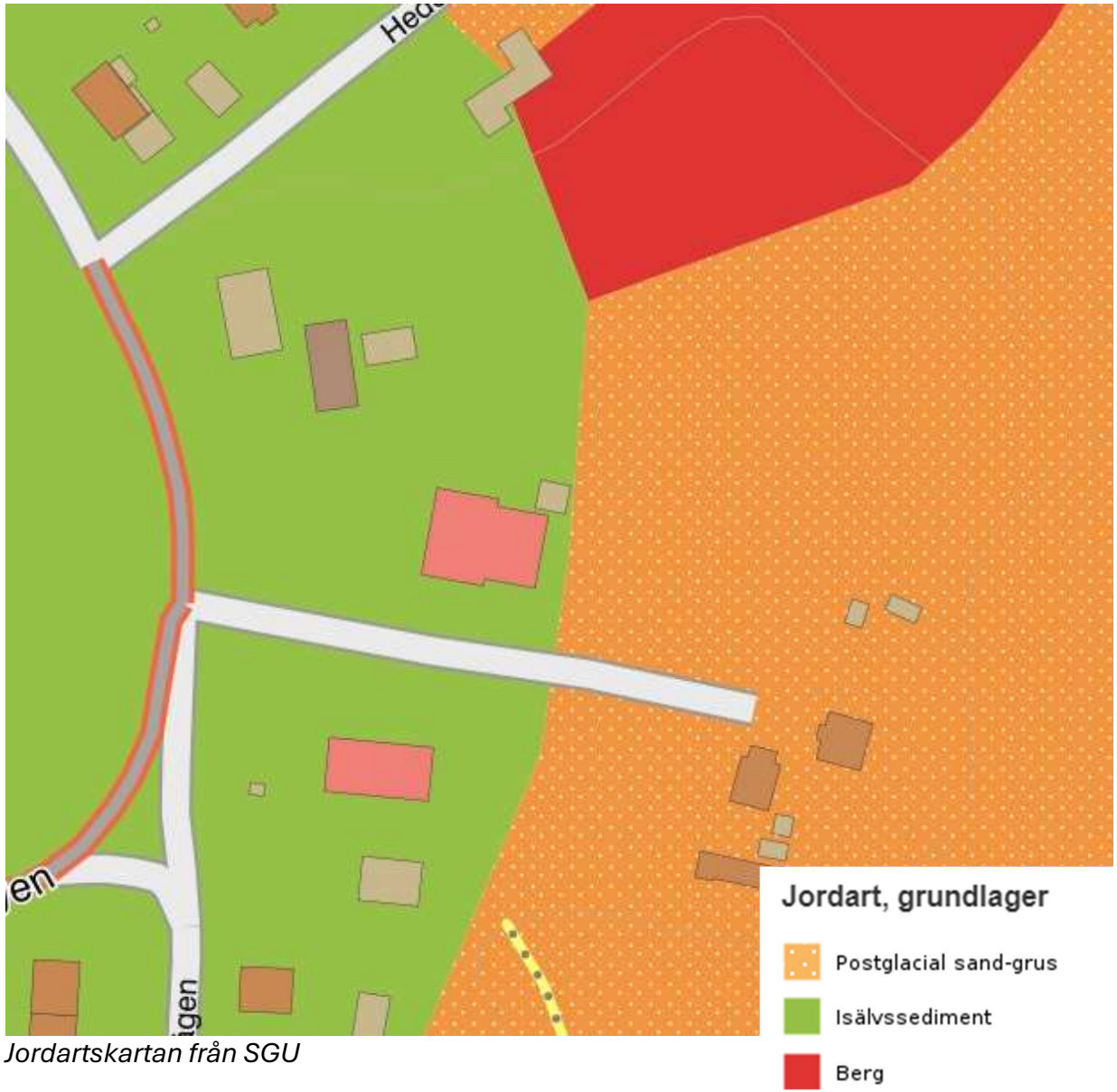
Förutsättningar för byggnation

Släntstabiliteten har beräknats utifrån vägledningen från Sveriges geologiska institut (SGI) för detaljerad utredning vid nyexploatering.

Vid slänter bör stabiliteten förbättras genom att lutningen planas ut innan byggnation och ingen permanent schaktning ska ske i närheten av släntfoten.

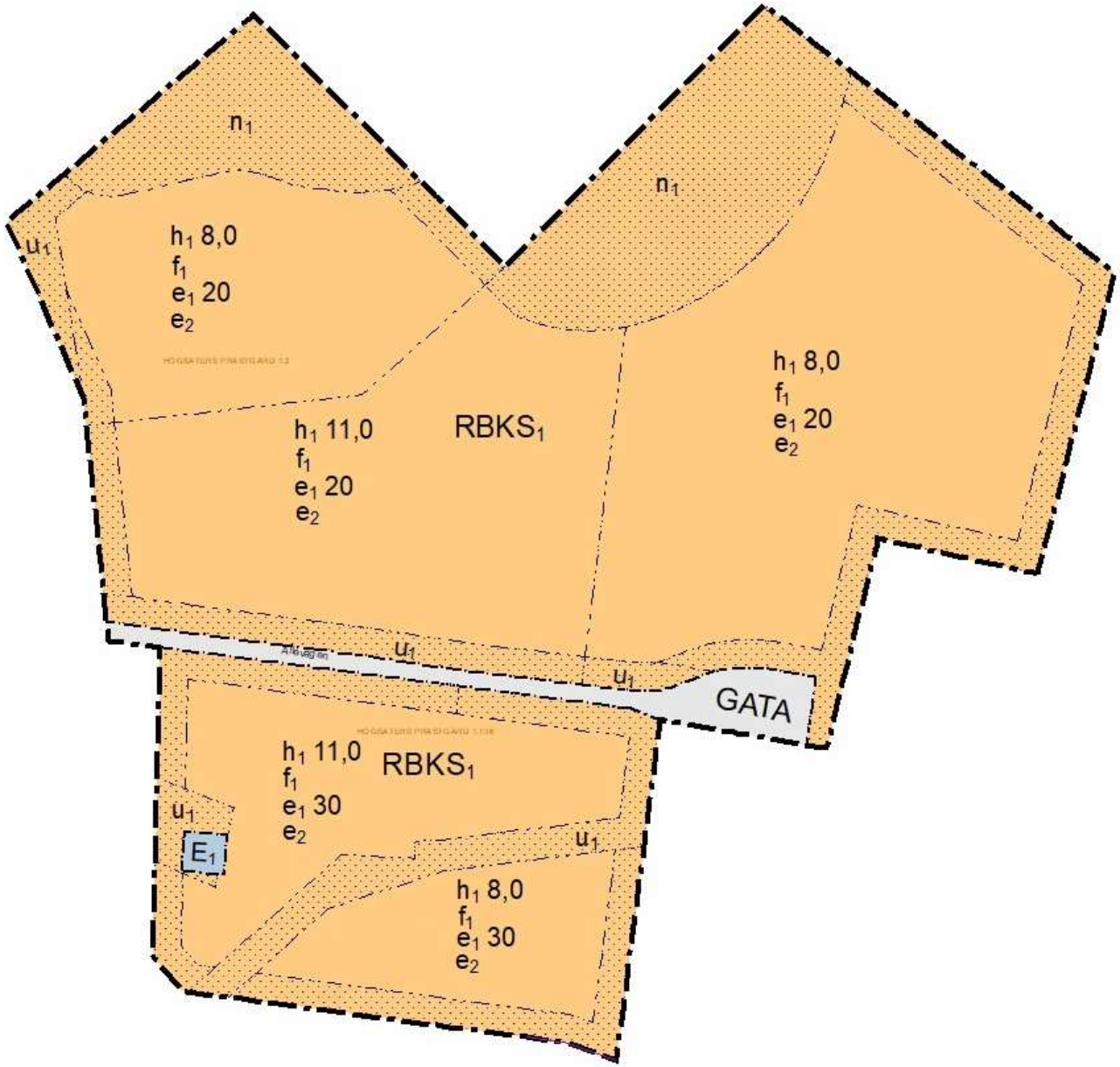
I den nordöstra delen finns ett område med berg i dagen vars sidor är svagt sluttande. De block som fallit ner är klädda med mossa och bedöms vara fast förankrade idag, men vid eventuell byggnation på platsen bör de och övriga löst sittande block rensas bort.

Då det är relativt fasta jordlager bedöms byggnader kunna grundläggas på de naturliga jordlagren.



Jordartskartan från SGU

PLANBESTÄMMELSER OCH DERAS KONSEKVENSER



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom all kvartersmark eller all allmän plats eller allt vattenområde på plankartan.

GRÄNSLINJER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

GATA	Gata

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

R	Besöksanläggningar
B	Bostäder
K	Kontor
S_1	Förskola
E_1	Transformatorstation

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

	Marken får inte förses med byggnad.

Höjd på byggnadsverk

h_1 8,0	Högsta totalhöjd är 8,0 meter.
h_1 11,0	Högsta totalhöjd är 11,0 meter.

Markens anordnande och vegetation

n_1	All schaktning inom området kräver marklov

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u_1	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Utformning

f_1	Byggnader ska underordna sig landskapsbilden genom att följa traditionell dimensionering, fönsters ättning och kulör. Samtliga tak ska vara av typen sadeltak.

Utnyttjandegrad

e_1 20	Största byggnadsarea är 20 % av fastighetsarean inom användningsområdet.
e_1 30	Största byggnadsarea är 30 % av fastighetsarean inom användningsområdet.
e_2	Största byggnadsarea per byggnad är 260 kvadratmeter

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 15 år över hela planområdet och börjar gälla fr.o.m. laga kraft datum.

HUVUDMANNASKAP

Huvudmannaskapet för allmän plats ska vara enskilt

Sammanfattning planbestämmelser

I planbestämmelserna står bland annat var det är tillåtet att bygga i området, hur byggnaderna får användas och hur stora de får vara.

Den enda allmänna platsen i området är en gata, Allévägen, som redan finns. På kvartersmark är det tillåtet att bygga fler och nya byggnader och bygga ut de som redan finns. Byggnaderna får användas för besöksanläggningar, kontor, bostäder och förskola. Där Allégården och församlingshemmet ligger får byggnader som högst vara 11 meter och på övriga delar av området högst 8 meter.

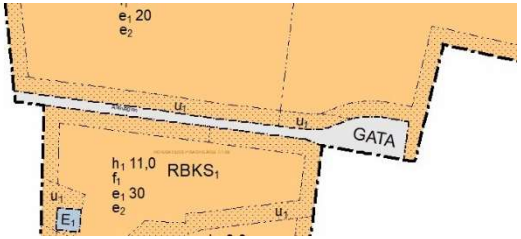
För att behålla den kulturhistoriska känslan bestäms att byggnader ska utformas för att passa in i området och likna de byggnader som redan finns.

Vid områdets branta partier är det inte lämplig att bygga eller gräva. Här får det inte grävas utan att tillstånd först söks från kommunen innan arbetet börjas.

Planbestämmelser

Allmän plats

Den väg som idag leder till bostads-fastigheterna Högsäters prästgård 1:41 och 1:60 blir allmän plats GATA och huvudmannaskapet blir enskilt.



Kvartersmark

Följande användningar tillåts och bedöms som likvärdiga:

- Besöksanläggningar (R)
- Bostäder (B)
- Kontor (K)
- Skola (S_1), specificeringen förskola
- Transformatorstation (E_1)

Användningen besöksanläggningar bedöms som lämplig, då det redan är den pågående verksamhet inom planområdet, genom föreningsliv och församlingsverksamhet.

Användningen bostäder bedöms som lämplig då det redan finns bostäder i anslutning till planområdet. Utifrån den maximalt tillåtna byggrätten kan det bli runt fem friliggande bostadshus eller flerbostadshus. Det är ungefär samma boendetäthet som i omkringliggande bostadsområde, och skulle ge en marginell ökning av trafikbuller, vilket inte bedöms påverka så mycket att det blir olämpligt.

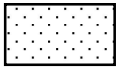
Användningen kontor bedöms som lämplig då kontorsverksamheten inte antas bli så stor att den alstrar mer trafik än besöksanläggningarna eller på andra sätt anses ha en störande inverkan i området.

Användningen förskola bedöms vara lämpligt utifrån områdets lugna trafik och förutsättningar att kunna anlägga en mindre skolgård.

All parkering som krävs för besöksanläggningar, bostäder, kontor

och förskola ska anläggas inom respektive fastighet utifrån kommunens vid tiden för anläggandet av parkeringen, gällande parkeringsnorm.

Egenskapsbestämmelser

 Marken får inte förses med byggnad

Punktprickad mark införs på de platser där det inte är lämpligt med byggnader så som i gräns mot vägar, samt i fastighetsgräns för att byggnader inte ska placeras för tätt.

h_1 0,0 – Högsta byggnadshöjd

Begränsningar i byggnadshöjd införs för att bibehålla områdets kulturhistoriska karaktär med kyrkan, Allégården och församlingshemmet som centralpunkt. För centrala byggnader inom planområdet sätts en högsta höjd på 11 meter. Höjden på övrig bebyggelse om 8 meter sätts för att underordna sig och inte skugga redan befintlig bebyggelse.

u_1 – Markreservat för underjordiska ledningar

Markreservat för underjordiska ledningar införs för att säkerställa ledningsägarens tillgång till ledningsområdet vid anläggning och underhåll.

f_1 – Byggnaderna ska underordna sig landskapsbilden, följa traditionell dimensionering, fönstersättning, kulör och traditionella material. Samtliga tak ska vara av typen sadeltak

Byggnadernas volym och utformning ska underordna sig landskapsbilden, följa traditionell dimensionering, fönstersättning och kulör för att passa in i det kulturhistoriska området.

e_1 00 – Största byggnadsarea är 00 % av fastighetsarean inom användnings-området

Byggrätten i procent gäller för den del av fastigheten som ligger inom användningsområdet för kvartersmarken. För Högsäters prästgård 1:136 räknas området för transformatorstationen bort från byggrätten, liksom användningsområdet för GATA räknas bort från Högsäters prästgård 1:93. För Högsäters prästgård 1:2 gäller byggrätten endast det område som ligger inom användningsområdet, det gäller alltså inte för hela fastigheten.

e_2 – Största byggnadsarea är 260 kvadratmeter per byggnad.

Varje enskild byggnad får som störst ha en byggnadsarea på 260 kvadratmeter. Begränsningen i byggnadernas storlek och hur stor del av fastigheten som får bebyggas sätts för att bibehålla områdets luftiga och kulturhistoriska karaktär.

n_1 – All schaktning inom området kräver marklov

På grund av risk för ras eller skred vid slänter införs krav på marklov för all schaktning inom dessa områden.



Illustration över möjlig maximal byggrätt

Figur: Illustration över möjlig maximal byggrätt.

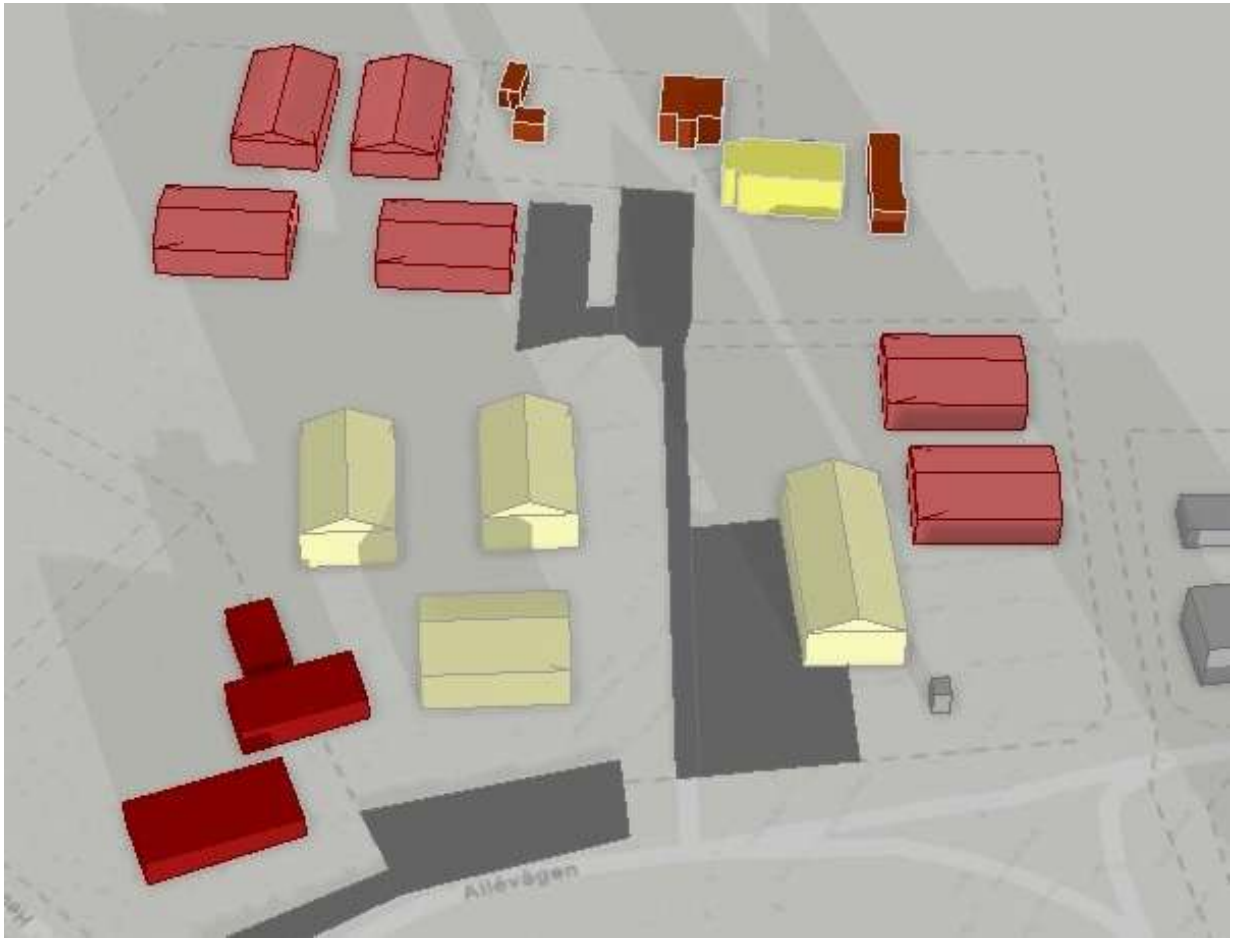
Befintligt bostadshus
Befintliga ekonomi- och komplementbyggnader

BYA 260 kvm, höjd 11 m
BYA 260 kvm, höjd 8 m

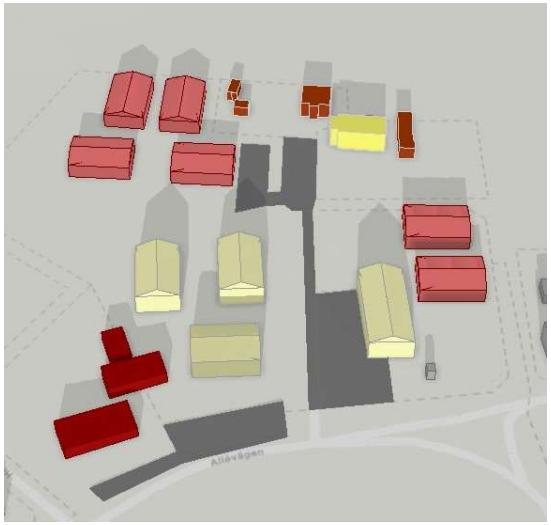
BYA=Byggnads area på marken

Skuggor

Möjlig ny bebyggelse har placerats för att visualisera hur skugga kan komma att falla på befintlig bebyggelse vid den mest ogynnsamma tiden på dagen.



Skuggor vid vårdagjämning kl. 17



Skuggor i mitten av juli kl. 18



Skuggor med träd i mitten av juli kl. 18

Konsekvenser

Markanvändning och bebyggelse

Konsekvenserna av den nya detaljplanen blir att det som tidigare var kvartersmark för allmänt ändamål, främst skola, nu blir kvartersmark för enskild verksamhet. Användningen skola med inriktning på förskola finns och den föreningsverksamhet som bedrivs i området kan bedrivas vidare genom att besöksverksamhet tillåts.

Det som tillkommer till markanvändningen är kontor och bostäder för att kunna utveckla området och nyttja marken på fler sätt. Byggrätten kan exempelvis tillåta ett tjugotal nya bostäder.

Egenskapsbestämmelserna styr hur stor del av fastigheterna som får bebyggas, byggnadernas storlek och i viss mån utformning. Syftet med egenskapsbestämmelserna är att den kulturhistoriska karaktären i området ska bevaras samt att ny bebyggelse ska smälta in i omgivande områden.

Natur

Byggrätt läggs på mark som tidigare var åkermark men nu vuxit igen med mark-vegetation, sly och träd. Hela, eller delar av vegetation kan komma att tas bort vid ny byggnation. Inom plan-området har inga skyddsvärda träd, växter eller djur påträffats.



Kulturmiljön

Enligt riksintresset för kulturmiljön ska bostäder byggas i krönläge. I den offentliga kulturmiljön kring kyrkorna ska byggnader underordna sig landskapsbilden, följa befintligt bebyggelsemönster, traditionell dimensionering, fönstersättning och kulör.

Hela planområdet ligger i krönläge och är delvis bebyggt. Ny bebyggelse får egenskapsbestämmelser för att anpassas till befintlig, samt utformningsbestämmelser för att harmoniera med kulturmiljön. Riksintresset för kulturmiljön bedöms därmed inte skadas.

Friluftsliv

I anslutning till Allégården finns ett elljusspår och andra motionsspår för promenader, löpning och skidåkning. I översiktsplanen beskrivs anläggningen som ett viktigt rekreationsområde.

Markanvändningen Besöksanläggningar (R) ger möjlighet att behålla och utveckla motionsanläggningen men en konsekvens av den nya planen blir att allmänheten inte har samma självklara rätt till området då kvartersmarkens användning ändras från allmänt till enskilt ändamål. Allmänhetens rätt till tillträde blir upp till fastighetsägaren.



Skidboden och målområdet

Teknik

De tekniska förutsättningarna för planens genomförande finns redan då området är bebyggt. Det blir inga förändrade konsekvenser vad gäller vatten, avlopp eller elförsörjning. Användnings- och egenskaps-bestämmelser för befintlig teknik, så som transformatorstation eller markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, införs i kartan för att säkerställa fortsatt försörjning och underhåll.

Gator och trafik

I dagsläget finns en befintlig gata inom planområdet som till störst del trafikeras av besökare till Allégården och församlingshemmet, samt boende i fastigheterna innanför. I händelse av att planområdet byggs ut maximalt, kan trafiken på gatan komma att öka något, beroende på var infarter till parkeringar anläggs.

Barnkonsekvensanalys

I en undersökning intervjuades barn i åldrarna 7-10 år som deltar i verksamheter i området.

Undersökningen visar att den nya markanvändningen inte påverkar barnen negativt och att den snarare ökar än minskar möjligheten att bedriva verksamhet som riktar sig till barn och unga i planområdet då kommunen inte längre äger fastigheterna.



AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

I 6 kap Miljöbalken finns bestämmelser om miljöbedömningar i planarbetet med syftet att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

För att avgöra om planförslaget kan antas medföra en betydande miljöpåverkan har en undersökning genomförts och beslut fattats enligt Miljöbalkens 6 kap 6–7 § §.

Kommunen har bedömt att området ur en allmän synpunkt är lämpligt för den användning som anges i planförslaget och att det inte innebär betydande miljöpåverkan.

Undersökningen kommer stämmas av med Länsstyrelsen i och med samrådet och beslutet från Länsstyrelsen kommer läggas som en bilaga till planbeskrivningen och tillgängliggöras för allmänheten genom att anslås på kommunens anslagstavla.

Hushållning av mark och vatten

En långsiktigt god hushållning av mark- och vattenområden är viktig för en hållbar utveckling och regleras i Miljöbalkens 3-4 kapitel.

Den nya planläggningen innebär att befintliga fastigheter får en ny markanvändning. Den föreslagna användningen är anpassad till platsen och dess förutsättningar och bedöms vara förenlig med intentionerna i 3 kapitlet 1 § Miljöbalken. Planläggningen tar inte i anspråk något område som är av intresse för sådan särskild markanvändning som avses i 3 kap.2–5 §§ Miljöbalken. Inte heller är området av intresse för totalförsvaret eller av riksintresse för flera oförenliga ändamål enligt 3 kap. 5–9,10 §§ och 4 kap. Miljöbalken.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer reglerar bestämmelser om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljö i övrigt, med stöd av 5 kap. Miljöbalken. Bestämmelserna ska bland annat följas vid planläggning.

Utomhusluft

I dag finns miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft vad gäller kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, partiklar, bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly. Av de faktorer som är lättast att påverka har trafikmängden störst betydelse. Den enskilt mest effektiva åtgärden för att reducera halten partiklar verkar, enligt olika försök, vara att minska dubbdäcksanvändningen.

I kommunen finns inga områden med kända problem avseende miljö-kvalitetsnormerna för utomhusluft. Färgelanda kommun ingår i ”Luftvårdsförbundet för Västra Sverige” (Luft i Väst). Mätningar här och beräkningar av kväveoxidhalter, mätningar av halter av ozon, partiklar, polycykliska kolväten (PAH) och lättflyktiga organiska ämnen (VOC) visar låga eller mycket låga värden, klart under miljökvalitetsnormernas värden.

Plangenomförandet bedöms inte innebära några förändringar som medför ökade utsläpp till luften.

Omgivningsbuller

Enligt 4 kap. 33 a § Plan- och bygglagen ska en detaljplan som avser en eller flera bostadsbyggnader innehålla en redovisning av värden för omgivningsbuller om det inte anses obehövligt med hänsyn till bullersituationen.

Miljökvalitetsnormen för buller är en så kallad målsättningsnorm som innebär att det finns en skyldighet att genom att kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Kartläggningen av buller i Sverige har skett i olika faser med början i de folkrikaste kommunerna och vid de högst trafikerade vägarna och järnvägarna.

Färgelanda kommun har hittills inte omfattats av detta kartläggningskrav. Vid all planering ska dock hänsyn tas till gällande riktvärden för buller, exempelvis Naturvårdsverkets riktvärden.

Plangenomförandet innebär att besöksanläggningarna periodvis kan alstra mer trafik när verksamhet pågår, liksom den redan gör idag. Bullernivån anses trots det inte överstiga gränsvärdena. Antalet bostäder kan öka marginellt i området, men bedöms inte påverka bullervolymen. Den dominerande bullerkällan i närområdet kommer fortsätta att vara länsväg 172. Mellan vägen och planområdet är det mer än 300 meter och det finns en naturlig höjd med kyrka och kyrkogård som fungerar som bullerskydd. Bedömningen är att gränsvärdena för buller inte överskrids.

Vattenförvaltning

Vattenförvaltningsarbetet i Sverige bygger på EU:s ramdirektiv för vatten, det s.k. vattendirektivet, och omfattar alla typer av yt- och grundvatten. Inom vattenförvaltningen görs regelbundna klassningar av vattnens kemiska och ekologiska status varefter miljökvalitetsnormer tas fram och beslutas.

Enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) uppnår 13 % av kommunens sjöar god ekologisk status, 85 % måttlig och 3 % otillfredsställande status. Inget ytvatten i kommunen uppnår god kemisk status. Orsaker till den kemiska statusen är främst miljögifter men även försurning, morfologiska förändringar och övergödning.

Planområdet är anslutet till det kommunala avloppsledningsnätet där spillvattnet renas innan det når recipient. Ett plangenomförande bedöms därför inte påverka ytvattnets ekologiska eller kemiska status negativt i närliggande sjöar och vattendrag eller recipient. Dagvatten tas om hand lokalt genom infiltration.

Skydd av områden

Enligt 7 kap. miljöbalken kan ett antal utpekade typer av mark- och vattenområden skyddas. Inget sådant område berörs.

Dagvatten

Enligt geotekniska utredningen har marken god infiltreringsförmåga och är lämplig för lokalt omhändertagande av dagvatten. Det ger förutsättningar för en god bibehållen grundvattennivå och så liten påverkan på omgivande vattendrag som möjligt.

Den begränsade byggrätten på grund av kulturmiljön möjliggör samtidigt för fortsatt lokalt omhändertagande av dagvatten.

Hälsa och säkerhet

Den geotekniska utredningen visar att det inte föreligger några större risker för ras eller skred. Områden vid slänter beläggs med förbud mot byggnation och riktlinjer vid schaktning, för att förhindra olyckor. De klippblock som finns i planområdet bedöms idag vara stabila och ligger inom områden som inte får bebyggas.

Radonnivåerna ligger på normalnivåer och byggnader bör radonskyddas.



Området ligger nedanför den höjd där Högsäters kyrka och kyrkogård är belägen. Dagvattnet från kyrkogården rinner bort utmed Södra och Norra Kyrkogårdsgatan. Planområdet sluttar utåt kanterna och enligt avrinningskartor söker sig dagvatten, som inte infiltreras lokalt, bort från området via vägar och diken. Det finns en lågpunkt inom planområdet från vilken vatten leds bort från byggnader, för att släppas på en annan plats inom fastigheten.

Ytterligare byggnation på platsen påverkar inte vägen vattnet tar till avrinningsdiken. Risken för översvämning inom planområdet eller på intilliggande fastigheterna på grund av den byggnation som kan komma att tillåtas bedöms därmed vara låg.

Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna av planen blir att ett område i centralt och attraktivt läge, som tidigare haft användningen Allmänt ändamål och därmed endast fått användas till kommunal verksamhet, nu också kan exploateras och utvecklas av privata aktörer. Detaljplanen gör fastigheterna mer flexibla och användbara och därmed mer attraktiva på marknaden.

Sociala konsekvenser

De sociala konsekvenserna, så som tillgänglighet och jämställdhet, handlar om att de allmänna platserna ska vara trygga och trivsamma, ha korta och

plana passager över vägar och att den allmänna orienterbarheten ska ha en logisk struktur. Både allmänna platser och kvartersmark ska utformas och vara lämpliga för alla människor, oavsett fysisk eller psykisk funktion och förmåga.

I planområdet finns inga allmänna platser med mörka områden så som tunnlar, skogspassager eller liknande. Det finns inte heller några nivåskillnader mellan gata och parkering. Vid ny, eller ombyggnad av parkeringar och gata bör tillgängligheten beaktas för att inte försvåra för människor att röra sig.

Barnkonsekvensanalysen påvisar inga försämringar för barns tillgänglighet till de allmänna platserna i området.



Slänt mot Hedenevägen

GENOMFÖRANDE

Planområdet ägs av exploatörerna och det finns redan vägar och teknisk försörjning. Vägen ingår i befintlig gemensamhetsanläggning för väg: Högsäters GA 1 som ägs av Högsäters Vägförening.

Genomförande tiden är 15 år för att säkerställa exploatörens möjlighet att nyttja planen.

Planavgift

Planen bekostas med plankostnadsavtal. Därmed ska ingen planavgift tas ut i samband med bygglov.

Fastigheter och rättigheter

Inga nya fastigheter bildas i och med plangenomförandet. Befintliga rättigheter för Högsäters GA:1 fortsätter enligt gällande förrättning.

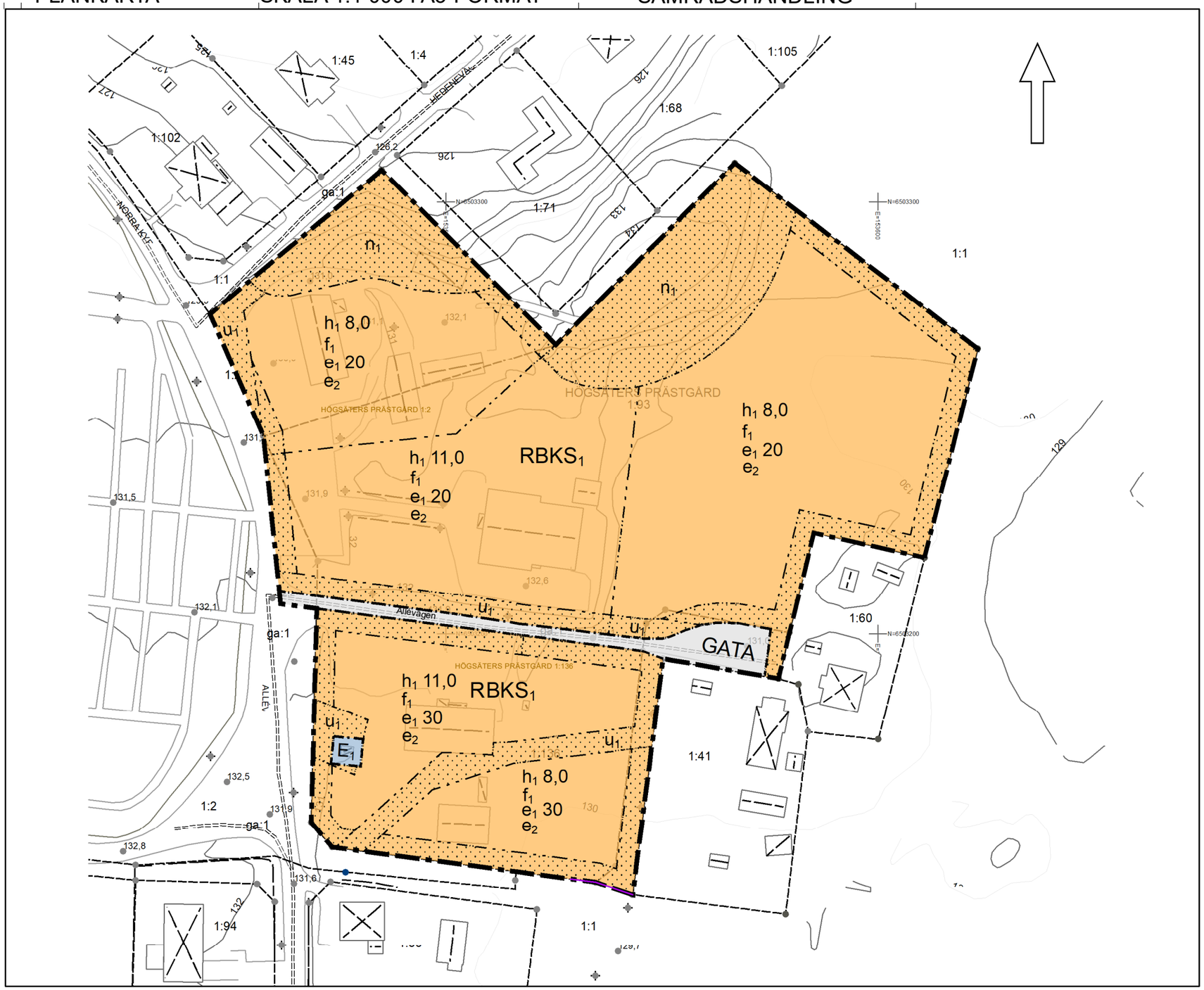
MEDVERKANDE

Plan- och byggenheten:
Camilla Widekärr, planarkitekt
Anna Lena Sörensson, planingenjör
Marika Trollvik, bygglovshandläggare
Anette Levin, plan- och byggchef

Bilagor

Geotekniska utredning

Kommunens underlag för Miljöbedömning



0 25 50 75 100 Meter

KARTUNDERLAG

Grundkarta, 2025-06-10
Koordinatsystem i plan: SWEREF 99 12 00
Koordinatstystem i höjd: RH 2000
Beteckningsstandard: HMK
Fredrik Molin, Bengtsfors, Sweco Sverige AB

GRUNDKARTA

1:136 Registernummer, fastighet
Fastighetsgräns
Väg
Höjdkurva
Byggnad

UPPLYSNINGAR

PLANAVGIFT

Ingen planavgift ska tas ut vid bygglov

PLANHANDLÄGGARE

Camilla Widekärr, planarkitekt
Plan- och byggenheten
Färgelanda kommun

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom all kvartersmark eller all allmän plats eller allt vattenområde på plankartan.

GRÄNSLINJER

Planområdesgräns
Användningsgräns
Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

GATA Gata

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

R Besöksanläggningar
B Bostäder
K Kontor
S_1 Förskola
E_1 Transformatorstation

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

Marken får inte förses med byggnad.

Höjd på byggnadsverk

h_1 8,0 Högsta totalhöjd är 8,0 meter.
h_1 11,0 Högsta totalhöjd är 11,0 meter.

Markens anordnande och vegetation

n_1 All schaktning inom området kräver marklov

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u_1 Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Utformning

f_1 Byggnader ska underordna sig landskapsbilden genom att följa traditionell dimensionering, fönstersättning och kulör. Samtliga tak ska vara av typen sadeltak.

Utnyttjandegrad

e_1 20 Största byggnadsarea är 20 % av fastighetsarean inom användningsområdet.
e_1 30 Största byggnadsarea är 30 % av fastighetsarean inom användningsområdet.
e_2 Största byggnadsarea per byggnad är 260 kvadratmeter

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 15 år över hela planområdet och börjar gälla fr.o.m. laga kraft datum.

HUVUDMANNASKAP

Huvudmannaskapet för allmän plats ska vara enskilt

Färgelanda kommun

Detaljplan för Allégården m. fl.

inom Högsäter, Färgelanda kommun, Västra Götalands län

SAMRÅDSHANDLING

Diarienummer: KS 2024/371	Detaljplanen är upprättade enligt PBL 2010:900, standardförfarande
Planuppdrag: januari 2025 Upprättad: augusti 2025 Reviderad: mm 2025	**Planhandlingarna består av:** - Plankarta med bestämmelser *- (Samrådsredogörelse)* - Planbeskrivning *- (Granskningsutlåtande)* - Grundkarta - Fastighetsförteckning
Antagen: mm XXXX Laga kraft: mm XXXX	1439-XXXX

Ny detaljplan för Allégården med flera

Högsäter, Färgelanda kommun

Undersökning om miljöpåverkan

Enligt 6 kap. 3-8 §§ Miljöbalk (1998:808) ska kommunen genomföra en strategisk miljöbedömning när genomförandet av en plan eller ett program kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Undersökningen av miljöpåverkan är den analys som leder fram till ställningstagandet om en strategisk miljöbedömning behöver göras eller inte. Innan kommunen tar ställning till om en betydande miljöpåverkan kan antas uppstå ska Länsstyrelsen ges tillfälle att yttra sig.

Detaljplanens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att tillåta en mer flexibel och ändamålsenlig användning än den idag gällande användningen ”Allmänt ändamål”. Den nya markanvändningen planeras bli besöksverksamhet (R), kontor (K) och bostäder (B) med möjlighet till förskola (S_1) i en del av området. Ingen användning för så kallat MKB-projekt planeras.

Undersökningen av miljöpåverkan har genomförts av kommunens planingenjör se bilaga 2.

Läge och areal

Planområdet är beläget i centrala Högsäter på fastigheterna Högsäters prästgård 1:136, 1:93 samt delar av 1:1 och 1:2. Se bilaga 1 – Kartbilaga över planområdet.

Nuvarande markanvändning

Marken är idag detaljplanerad för Allmänt ändamål (A). På en fastighet finns en före detta skola och två andra fastigheter är bebyggda med församlingshem, verksamhetslokaler och ekonomibyggnader.

Översiktsplanering och andra ställningstaganden

I översiktsplanen för Färgelanda kommun, ÖP14, anges området som allmänt ändamål - skola, men kommunen äger inte längre någon av fastigheterna och skolorna är flyttade till en annan placering. De senaste årtiondena har marken använts för besöks- och föreningsverksamhet. Planförslaget bedöms därför inte motsäga intentionerna i översiktsplanen.

Riksintresse för kulturmiljön kring Valbodalen finns. Den säger att byggnader placeras i krönläge. Detta är krönläge och platsen är redan bebyggd. Riksintresset bedöms därmed inte påverkas negativt.

Enligt kulturmiljöprogrammet ligger planområdet i anslutning till kulturmiljön kring Högsäters kyrka. För att ta hänsyn till den sätts egenskapsbestämmelser kring utformning av byggnader som följer kulturmiljöprogrammets rekommendationer om volym och fönstersättning.

En start och målområde för elljusspåret finns inom planområdet. Det handlar om ungefär 50 meter av spåret som nås från flera andra tillfarter. Möjligheten för allmänheten till friluftsliv och rekreation bedöms påverkas i mycket låg grad i och med planens möjlighet till privatisering.

Sammanfattning av undersökningen

Planförslaget bedöms inte medföra någon negativ miljöpåverkan på planområdet eller dess omgivning.

Kommunens preliminära ställningstagande

Kommunen gör bedömningen att ingen betydande miljöpåverkan uppstår på grund av planen, varför en strategisk miljöbedömning inte anses nödvändig och en miljökonsekvensbeskrivning inte behöver upprättas.

Färgelanda 2025-05-08

Camilla Widekärr
Planarkitekt

Bilaga 1 - Planområdet



Bilaga 2 - Undersökning

Särskilda verksamheter				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Syftar planen till att området tas i anspråk för industriändamål, köpcentrum, skidbacke, hamn för fritidsbåtar, hotellkomplex, campingplats, nöjespark, djurpark, spårväg eller tunnelbana enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen?		X		Nej, ingen sådan verksamhet planeras.
Riksintressen				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Berör planen område av riksintresse för naturvården?		X		Nej
Berör planen område av riksintresse för kulturmiljövården?		X		Riksintresse för kulturmiljövården finns, men påverkas inte.
Berör planen område av riksintresse för det rörliga friluftslivet?		X		Nej
Berör planen område som ingår i nätverket Natura 2000?		X		Nej
Berör planen övriga riksintressen?		X		Nej
Berör planen särskilda hushållningsbestämmelser enligt 3 och 4 kap. miljöbalken?		X		Nej
Skyddsvärda miljöer				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Berörs området av 7 kap. miljöbalken (natur-/kulturreservat el. dyl.)?		X		Nej
Berörs registrerade fornminnen eller byggnadsminnen?		X		Nej
Berörs naturmiljö/områden som utpekats som värdefulla i: - Länsstyrelsens inventeringar - Kommunal naturvårdsplan, - Skogsstyrelsens nyckelbiotop- eller sumpskogs-inventering - Kommunens översiktsplan som särskilt känslig?		X		Nej
Rödlistade arter				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar

Orsakar projektet förändrade förutsättningar för rödlistade växt- eller djurarter i området?		X		Nej
Påverkas någon hotad djurart, växtart eller hotat djur- eller växtsamhälle?		X		Nej
Kulturmiljö				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Berörs kulturhistoriskt värdefull bebyggelse eller bebyggelsemiljö?		X		Planområdet ligger i anslutning till kulturmiljön för Högsäters kyrka. Egenskaps-bestämmelser utifrån kulturmiljö-programmets rekommendationer sätts.
Landskapsbild				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Berörs område med landskapsbildskydd?		X		Nej
Vattenområden				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Kan projektet orsaka förändringar i grundvatten- eller ytvattenkvalitet?		X		Nej
Kan projektet orsaka påverkan på vattentillgången i någon yt- eller grundvattentäkt?		X		Nej
Kan projektet orsaka förändrat flöde i eller till något vattendrag, sjö eller havsområde?		X		Nej
Orsakar projektet ingrepp i vattenområde?		X		Nej
Hushållning med mark och naturresurser				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Är ett genomförande av planen oförenligt med grundläggande hushållningsbestämmelser i miljöbalken?		X		Nej
Kan ett genomförande av planen medföra avsevärd förändring av mark- och vattenanvändningen i området?		X		Fastigheten är redan bebyggd.
Påverkas jordbruk, skogsbruk, djurhållning eller fiske?		X		Nej

Kan ett genomförande av planen medföra ett avsevärt uttömmande av någon en förnyelsebar resurs?		X		Nej
Berörs viktiga transport- eller kommunikationsleder?		X		Nej
Påverkas kvaliteterna för friluftslivet eller möjligheter till rekreation i området?			X	I viss mån kan en liten del av rekreations-området komma att påverkas genom privatisering.
Har alternativ lokalisering prövats?		X		Nej, syftet är annan användning av fastigheterna.
Hälsa och säkerhet				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Berörs planen av skyddsavstånd?		X		Nej
Kan det uteslutas att projektet medför risk för skred, ras eller liknande?		X		Ja
Kan projektet orsaka väsentliga luftutsläpp eller försämring av luftkvalitén, obehaglig luft, att människor exponeras av ljudnivåer över rekommenderade gränsvärden eller vibrationer som kan störa människor?		X		Nej
Kan projektet medföra risk för översvämning eller att människor utsätts för explosionsrisk, utsläpp av särskilt miljö- och hälsofarliga ämnen eller strålning?		X		Nej
Kan projektet medföra att människor utsätts för fara?		X		Nej
Skapas trafik- eller trafiksäkerhetsproblem?		X		Nej
Miljökvalitetsnormer				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Kommer gällande miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken att överskridas?		X		Nej
Kommer miljöfarliga verksamheter inom planen, eller iordningställandet av planområdet, kräva anmälan eller tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken?		X		Nej
Miljömål				

	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Finns det risk att projektet åstadkommer effekter som motverkar de nationella, regionala eller lokala miljömålen och därmed en hållbar utveckling?		X		Nej
Mellankommunala intressen				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Innebär planen betydande miljöpåverkan i närliggande kommuner?		X		Nej
Övrigt				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Berörs planen av kommunala planer, policys eller program som inte nämnts tidigare i behovsbedömningen?		X		Nej
Samlad bedömning				
	Positiv påverkan	Ingen påverkan	Negativ påverkan	Kommentar
Kan planen ge konsekvenser som är omfattande, av stor betydelse eller komplexa?		X		Nej
Är det sannolikt att dessa konsekvenser inträffar?		X		
Blir konsekvenserna av planen varaktiga och irreversibla?		X		
Ger genomförandet av planen som helhet positiva/negativa konsekvenser för miljön, hälsan eller hushållningen med mark- och vatten?		X		

Färgelanda kommun

Kommunledningskontoret
Kommunsekreterare
Niklas Englund

Tjänsteskrivelse
2025-08-12
2025/224

Kommunstyrelsen

Beslut om remissvar till Fyrbodals kommunalförbund – Verksamhetsplan 2026–2028 och budget 2026

Beslutsförslag
Kommunstyrelsen godkänner förslag till svar på remiss daterat 2025-08-18.

Sammanfattning av ärendet
Direktionen för Fyrbodals kommunalförbund beslutade 2025-06-12 att anta framtaget förslag till Verksamhetsplan 2026–2028 och budget 2026, direktionen beslutade även att skicka ut beslutet på remiss till medlemskommunerna.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Fyrbodals kommunalförbunds finansiering utgörs av medlemskommunernas förbundsavgifter. Verksamhetsplanen och budgeten för perioden 2026–2028 baseras på en ekonomisk ram där den medlemsfinansierade basverksamheten uppräknas med 3 procent.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Inga att notera.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse, dat 2025-08-12
Svar på remiss, dat 2025-08-18
Beslut Fyrbodal, dat 2025-06-12
Verksamhetsplan 2026-2028, dat 2025-05-14

Sändlista:
Fyrbodals kommunalförbund

Färgelanda kommun

Kommunstyrelsen

Remissvar
2025-08-18
2025/224

Svar på remiss avseende Verksamhetsplan 2026–2028 och budget 2026

Yttrande

Färgelanda kommun tillstyrker förslaget till Verksamhetsplan 2026–2028 samt Budget 2026. Kommunen föreslår samtidigt att framtida texter balanserar de övergripande värdeorden med mer verksamhetsnära formuleringar, vilket kan bidra till ökad tydlighet och förankring i det dagliga arbetet.

Beslutsunderlag

Verksamhetsplan 2026–2028 med remiss, dat 2025-05-14

Sändlista:
Fyrbodals kommunalförbund

§ 76 – Verksamhetsplan 2026-2028 och budget 2026

Förbundsdirektionens beslut

Direktionen beslutar att fastställa föreslaget till verksamhetsplan 2026-2028 och budget 2026.

Direktionen beslutar att fastställa medlemsavgiften år 2026 för att finansiera basverksamheten till 39,41 kronor per invånare.

Direktionen beslutar att fastställa kommunernas avgift för delregionala utvecklingsmedel år 2026 till 39,27 kronor per invånare.

Direktionen beslutar att fastställa budget för revisionen på 0,64 kronor per invånare.

Direktionen beslutar att skicka ut beslutet på remiss till medlemskommunerna.

Sammanfattning

Enligt förbundsordningens §15 ska förbundsdirektionen årligen fastställa en verksamhetsplan med budget för förbundet. Budgeten ska innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret samt förbundsavgift. Budgeten ska dessutom innehålla en plan för ekonomin under den kommande treårsperioden. Direktionens budget ska delges förbundets medlemmar senast under oktober månad året före verksamhetsåret.

Verksamhetsplan & Budget 2026–2028 är grundad på en ekonomi med uppräkning med 3 procent avseende den medlemsfinansierade basverksamheten, anpassningar har skett i och med detta.

Under 2024 meddelade Uddevalla kommun att de inte hade för avsikt att medverka i DRUM-samarbetet från under 2025. Denna budget bygger på förutsättningen att Uddevalla kommun fortsatt står utanför DRUM-samarbetet då inga andra signaler har getts.

Under våren 2025 har förbundet processat fram ett förslag till rambudget för de delregionala utvecklingsmedlen avseende 2026. Budgeten visar hur kommunalförbundet prioriterar sina insatser för att genomföra förbundets Verksamhetsplan 2026–2028, Regional utvecklingsstrategi RUS2030, Regional kulturplan, Klimat 2030 samt Näringslivsstrategi Business Region Väst 2030.

För 2026 avsätter Västra Götalandsregionen 8 950 000 kronor (fördelat på MRU 7 278 000 kronor, KUN 1 672 000kr). Av de 8 950 000 kronorna är 500 000 kronor att anse som förstudiemedel där ingen medfinansiering från kommunerna krävs. Miljö- och regionutvecklingsnämnden (MRU) och Kulturutvecklingsnämnden (KUN) avsätter delregionala utvecklingsmedel under förutsättning att de motfinansieras med motsvarande andel kommunala medel/kommunalförbundets egna medel enligt finansieringsprincipen 50/50 på totalen.

Den kommunala medfinansieringen per invånare fastställs slutgiltigt per den 1 november 2025 utifrån befolkningsmängd enligt följande beräkning:

Signature reference: 52c0fd2b-723c-4913-9837-a5796cecac2d

Regionalt stöd (8 450 000 kronor) / befolkningsmängd (i Fyrbodal per den 1 november 2025).

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse 2025-05-14
Verksamhetsplan 2026-2028 & budget 2026

Förslag till beslut under överläggningarna

Liselotte Fröjd (M): Yrkar bifall till förslaget i handlingarna

Förbundskansliets förslag till beslut
Arbetsutskottet föreslår att direktionen beslutar att fastställa föreslaget till verksamhetsplan 2026-2028 och budget 2026.

Arbetsutskottet föreslår att direktionen beslutar att fastställa medlemsavgiften år 2026 med 78,68kr per invånare. Varav 39,41 kronor går till att finansiera basverksamheten och 39,27 kronor går till att finansiera delregionala utvecklingsmedel samt skicka ut beslutet på remiss till medlemskommunerna.

Arbetsutskottet föreslår att direktionen beslutar att fastställa budget för revisionen på 0,64kr per invånare.

Arbetsutskottets beslut
Arbetsutskottet föreslår att direktionen beslutar att fastställa föreslaget till verksamhetsplan 2026-2028 och budget 2026.

Arbetsutskottet föreslår att direktionen beslutar att fastställa medlemsavgiften år 2026 för att finansiera basverksamheten till 39,41 kronor per invånare.

Arbetsutskottet föreslår att direktionen beslutar att fastställa kommunernas avgift för delregionala utvecklingsmedel år 2026 till 39,27 kronor per invånare.

Arbetsutskottet föreslår att direktionen beslutar att fastställa budget för revisionen på 0,64 kronor per invånare.

Arbetsutskottet föreslår att direktionen beslutar att skicka ut beslutet på remiss till medlemskommunerna.

Beslutet skickas till
Medlemskommunerna

Signature reference: 52c0fd2b-723c-4913-9837-a5796cecac2d

Verksamhetsplan 2026–2028 och budget 2026

Beslut

Direktionen beslutar att fastställa föreslaget till budget 2026 samt att skicka ut beslutet på remiss till medlemskommunerna.

Direktionen beslutar att fastställa medlemsavgiften år 2026 med 39,41 kronor för den delen som avser att finansiera basverksamheten.

Direktionen beslutar att fastställa medlemsavgiften år 2026 med 39,27 kronor för den delen som avser att finansiera delregionala utvecklingsmedel

Direktionen beslutar att fastställa budget för revisionen på 0,64kr per invånare.

Sammanfattning

Enligt förbundsordningens §15 ska förbundsdirektionen årligen fastställa en verksamhetsplan med budget för förbundet. Budgeten ska innehålla en plan för verksamheten och ekonomin under budgetåret samt förbundsavgift. Budgeten ska dessutom innehålla en plan för ekonomin under den kommande treårsperioden. Direktionens budget ska delges förbundets medlemmar senast under oktober månad året före verksamhetsåret.

Verksamhetsplan & Budget 2026–2028 är grundad på en ekonomi med uppräkning med 3% avseende den medlemsfinansierade basverksamheten, anpassningar har skett i och med detta.

Under 2024 meddelade Uddevalla kommun att de inte hade för avsikt att medverka i DRUM-samarbetet från under 2025. Denna budget bygger därför på förutsättningen att Uddevalla kommun fortsatt står utanför DRUM-samarbetet då inga andra signaler har getts.

Under våren 2025 har förbundet processat fram ett förslag till rambudget för de delregionala utvecklingsmedlen avseende 2026. Budgeten visar hur kommunalförbundet prioriterar sina insatser för att genomföra förbundets Verksamhetsplan 2026–2028, Regionala utvecklingsstrategi RUS2030, Regionala kulturplanen, Klimat 2030 samt Näringslivsstrategi Businessregion Väst 2030.

För 2026 avsätter Västra Götalandsregionen 8 950 000 kronor (fördelat på MRU 7 278 000 kr, KUN 1 672 000kr). Av de 8 950 000 kronorna är 500 000 kronor att anse som förstudiemedel där ingen medfinansiering från kommunerna krävs. MRU och KUN avsätter delregionala utvecklingsmedel under förutsättning att de motfinansieras med motsvarande andel kommunala medel/kommunalförbundets egna medel enligt finansieringsprincipen 50/50 på totalen.

Den kommunala medfinansieringen per invånare fastställs slutgiltigt per den 1 november 2025 utifrån befolkningsmängd enligt följande beräkning:

Regionalt stöd (8 450 000 kr) / befolkningsmängd (i Fyrbodal per den 1 november 2025).

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-05-14

Verksamhetsplan & Budget 2026-2028

Ansvarig tjänsteperson

Malin Zetterman
0522-44 08 38
Ekonomiansvarig
Fyrbodals kommunalförbund

Beslutet skickas till

Medlemskommunerna

Bakgrund

Framtagandet av innehållet i verksamhetsplanen påbörjades under våren 2025 och de inspel som gjorts av medlemskommunerna i olika sammanhang har beaktats i framtagandet.

Förbundsordningen ligger till grund för verksamhetsplanen och beskriver visionen om det goda livet. Medlemsnyttan står i fokus och verksamhetsplanens ambition är att visa insatser som ska bidra till genomförandet av Västra Götalandsregionens regionala utvecklingsstrategi, kulturstrategi, trafikförsörjningsprogram och strategi för omställning av hälso- och sjukvården.

Verksamhetsplanen innehåller två övergripande mål, insatsområden, delmål och prioriterade insatser och visar på de effekter som ska uppnås inom verksamhetens insatsområden Regional utveckling, Kompetensförsörjning och Välfärdsutveckling. Planen innehåller även förbundsgemensamma delmål för personal, ekonomi och arbetsmiljö.

Bedömning och synpunkter

Övergripande mål och delmål

Ett övergripande mål med förbundets verksamhet är enligt förbundsordningen ”att stödja och utveckla det kommunala självstyret”. Målet syftar till delregionens utveckling; ”Ökad attraktionskraft för Fyrbodalsregionen”. Delmålet tydliggör att all verksamhet som bedrivs på förbundet tillsammans med medlemskommunerna och andra organisationer ska bidra till utvecklingen av ett gemensamt territoriellt mål.

Delmål för kommunikation, personal och arbetsmiljö tydliggör syftet och effekterna förbundet vill uppnå med förbundets kommunikation och det systematiska arbete som bedrivs för att förbundet ska vara en attraktiv arbetsgivare.

Budget och finansiering

De olika finansieringskällorna som finns för att bedriva förbundets verksamhet åskådliggörs i verksamhetsplanen. Syftet är att tydligt visa vilka medel förbundet förfogar över, vad de används till och hur det skapar medlemsnytta och utveckling av Fyrbodalsregionen. Planen beskriver även vilka kostnader medlemsfinansieringen täcker och att den är en grundförutsättning för att förbundet ska kunna utföra sitt uppdrag att skapa nytta för medlemskommunerna.

Budgeten för de delregionala medlen finns med i planen och visar funktioner och verksamheter samt projekt de finansierar. Planen beskriver även den uppväxling av medlen som sker för att skapa ytterligare nytta för kommunernas verksamheter, dess invånare och näringsliv.

I verksamhetsplanen är budgeten för den medlemsfinansierade delen av verksamheten uppräknad med 3% 2026, detta för att möta de ökade kostnaderna som lönerevisionen inneburit samt kostnadsökningar.

Projektarenan Fyrbodal
Kommunalförbundets projektverksamhet tydliggörs i verksamhetsplanen. I planen finns en översiktlig skiss av kommunalförbundets projektprocess som visar hur projekten hanteras och en beskrivning av hur beslut fattas utifrån koppling till verksamhetsplan, ekonomiska förutsättningar, nytta etc. Vidare beskrivs kommunalförbundets olika roller i projekten för att tydliggöra att förbundet kan vara projektägare, part i projekt eller finansiär av projekt.

Nätverk, möten och konferenser
Planen beskriver medlemsnyttan med nätverken som förbundet driver och faciliterar. Det finns nätverk för förtroendevalda, chefer och för en lång rad olika professioner. Syftet med att beskriva nätverken i planen är att visa hur förbundet arbetar med att skapa en stark röst i de regionala och nationella sammanhangen. Planen beskriver också rollen förbundet har att agera mötesplats och forum för samtal och samverkan i komplexa frågor. Planen beskriver också att nätverken finansieras på olika sätt.

Delregionala utvecklingsmedel
Miljö- och regionutvecklingsnämnden (MRU) avsätter tillsammans med Kulturnämnden (KUN) medel till budget för delregional utveckling att förvaltas av kommunalförbunden i regionen. Medlen avsätts under förutsättning att kommunerna bidrar med minst lika mycket.

Under 2024 meddelade Uddevalla kommun att de inte hade för avsikt att medverka i DRUM-samarbetet från under 2025 Denna budget bygger därför på förutsättningen att Uddevalla kommun fortsatt står utanför DRUM-samarbetet då inga andra signaler har getts.

En överenskommelse från 2026 och framåt mellan kommunalförbunden och Västra Götalandsregionen (VGR) har ännu inte tecknats, tjänstepersoner vid VGR har dock meddelat att det sannolikt kommer att avsättas lika mycket medel för 2026 som det avsattes för 2025. För Fyrbodal innebär detta att Västra Götalandsregionen (VGR) för 2026 avsätter 8 950 000 kronor, dessa fördela enligt:

- MRU 7 278 000 kr, varav 1 230 000 kr är avsatt för att nå klimatmålen och arbete med Klimat 2030
- KUN 1 672 000 kr.

MRU och KUN avsätter delregionala utvecklingsmedel under förutsättning att de motfinansieras med motsvarande andel kommunala medel/kommunalförbundets egna medel enligt finansieringsprincipen 50/50 på totalen. Det innebär att vissa projekt kan ha en annan uppdelning procentuellt. 500 000 kr regionala medel är undantagna denna princip och kan användas till förstudier/analyser utan kommunal/kommunalförbundets uppväxling.

Förslaget till rambudget följer den förmodade överenskommelse som tecknas mellan Västra Götalandsregionen och Fyrbodals kommunalförbund.

Enligt överenskommelse mellan regionen och Fyrbodals kommunalförbund förväntas medlen:

- Bidra till lokalt och delregionalt inflytande och engagemang i det regionala utvecklingsarbetet (utifrån kommunernas förutsättningar och möjligheter).
- Bidra till nytänkande och konkreta projekt som främjar en hållbar regional utveckling och bidrar till att lösa aktuella samhällsutmaningar i Västra Götaland.
- Bidra till flernivåsamverkan mellan kommun, delregion och region. Insatser ska samskapas.
- Stimulera satsningar som utgår från lokala behov.
- Merparten av medlen ska gå till satsningar som genomförs av aktörer inom delregionen.
- Alltid undersöka om andra finansieringsverktyg är möjliga.
- Medfinansiering av delregionalt innovationsstödsystem ska föregås av gemensam dialog kring samfinansiering.

Bedömning och synpunkter

Under våren 2025 har förbundet processat fram ett förslag till fördelning av rambudget för de delregionala utvecklingsmedlen avseende 2026. Budgeten visar hur kommunalförbundet prioriterar sina insatser för att genomföra förbundets Verksamhetsplan 2026–2028, Regionala utvecklingsstrategi RUS2030, Regionala kulturplanen, Klimat 2030 samt Näringslivsstrategi Businessregion Väst 2030.

Externa och interna projekt, tjänsteköp och utlysningar ska tydligt kopplas till ovan nämnda styrdokument.

Projektansökningar, såväl externa som interna ska processas i av Direktionen utpekade chefsnätverk (Näringslivschefer, Utbildningschefer samt Kulturchefer), i projektarenan samt beslutas i Direktionens arbetsutskott. Projektutlysning ska beredas i chefsnätverken och publiceras på kommunalförbundets hemsida. De avstämningar som gjorts i relevanta nätverk inför DRUM budget 2026 pekar på att man främst vill prioritera nätverksarbetet, Business Region Väst, Kompetensplattform, och Innovatum. Andra satsningar som bedöms som viktiga är arbetet med utvecklingsnoder och nyföretagarstöd (inkl. företagsakut).

Förslag till fördelning av 2026 års delregionala utvecklingsmedel

Förslag till budget baseras på nätverkens input och att villkoren i överenskommelsen mellan VGR och Fyrbodal ska efterlevas. DRUM som finansierar uppdrag och insatser på kommunalförbundet beskrivs i Verksamhetsplan & budget 2026-2028. Resterande medel föreslås allokeras till externa aktörer.

Finansiering budget 2026

För 2026 avsätter Västra Götalandsregionen 8 950 000 kronor (fördelat på MRU 7 278 000 kr, KUN 1 672 000kr). Av de 8 950 000 kronorna är 500 000 kronor att anse som förstudiemedel där ingen medfinansiering från kommunerna krävs.

Den kommunala medfinansieringen per invånare fastställs slutgiltigt per den 1 november 2025 utifrån befolkningsmängd enligt följande beräkning:

Regionalt stöd (8 450 000 kr)/befolkningsmängd (i Fyrbodal per den 1 november 2025).

2025 års befolkningssiffror är än så länge okända men för att ge en indikativ bedömning av vad förslaget innebär redovisas vad kostnaden skulle bli per kommun om 2024 års befolkningssiffror används:

Medlemsavgift delregionala utvecklingsmedel fördelat per kommun:

Kommun	Invånarantal per 241101 (	Fördelning (%)	Kostnad/invånare (kr)	Faktureringssumma (kr)
Bengtsfors	9 066	4,21%	39,27 kr	356 040
Dals-Ed	4 598	2,14%	39,27 kr	180 573
Färgelanda	6 373	2,96%	39,27 kr	250 280
Lysekil	13 925	6,47%	39,27 kr	546 863
Mellerud	9 075	4,22%	39,27 kr	356 393
Munkedal	10 360	4,81%	39,27 kr	406 858
Orust	15 348	7,13%	39,27 kr	602 747
Sotenäs	9 086	4,22%	39,27 kr	356 825
Strömstad	13 518	6,28%	39,27 kr	530 879
Tanum	12 821	5,96%	39,27 kr	503 506
Trollhättan	58 994	27,42%	39,27 kr	2 316 813
Vänersborg	40 071	18,62%	39,27 kr	1 573 668
Åmål	11 931	5,55%	39,27 kr	468 554
Summa	**215 166**	**100%**		**8 450 000 kr**

Medlemsavgift basverksamhet/förbundskansli fördelat per kommun:

Kommun	Invånarantal per 241101 (	Fördelning (%)	Kostnad/invånare (kr)	Faktureringssumma (kr)
Bengtsfors	9 066	3,33%	39,41 kr	357 291
Dals-Ed	4 598	1,69%	39,41 kr	181 207
Färgelanda	6 373	2,34%	39,41 kr	251 160
Lysekil	13 925	5,12%	39,41 kr	548 784
Mellerud	9 075	3,33%	39,41 kr	357 646
Munkedal	10 360	3,81%	39,41 kr	408 288
Orust	15 348	5,64%	39,41 kr	604 865
Sotenäs	9 086	3,34%	39,41 kr	358 079
Strömstad	13 518	4,97%	39,41 kr	532 744
Tanum	12 821	4,71%	39,41 kr	505 276
Trollhättan	58 994	21,67%	39,41 kr	2 324 954
Uddevalla	57 037	20,95%	39,41 kr	2 247 828
Vänersborg	40 071	14,72%	39,41 kr	1 579 198
Åmål	11 931	4,38%	39,41 kr	470 201
Summa	**272 203**	**100%**		**10 727 560**

VERKSAMHETSPLAN & BUDGET 2026-2028

Fyrbodals kommunalförbund

Förord



En plan för hållbar utveckling

Verksamhetsplanen är vår gemensamma plan för att Fyrbodalsregionen ska utvecklas hållbart. Då är det viktigt att de tre dimensionerna – social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet – samspelar med varandra.

För att lyckas behöver alla aktörer i Fyrbodalsregionen, se möjligheter och hitta nya vägar för att möta samhällets komplexa utmaningar och kunna ställa om. Genom att tillsammans sträva mot målen i planen skapar vi förutsättningar för en konkurrenskraftig och attraktiv delregion där människor mår bra och utvecklas.

Tillsammans har vi kraften för att göra skillnad – här och nu och för kommande generationer.

Uppdrag och verksamhet

Vision, mål och nytta

Övergripande mål

Förbundets ändamål är att stärka medlemskommunernas gemensamma intressen och samverkan för en hållbar utveckling av Fyrbodalsregionen. Övergripande mål för verksamheten är att öka attraktionskraften för Fyrbodalsregionen och att stödja och utveckla det kommunala självstyret.

Vision

Visionen ”Det goda livet” pekar ut riktningen vart vi vill med vårt arbete. Den handlar om att skapa ett gott liv för alla som lever och arbetar i Fyrbodals kommuner.

Visionen om det goda livet står för en god hälsa, arbete och utbildning, trygghet, gemenskap och delaktighet i samhällslivet, en god miljö där vi värnar om de förnybara systemen, möter behoven hos barn och ungdomar, en uthållig tillväxt och ett rikt kulturliv i linje med FN:s globala utvecklingsmål.

Syfte

Fyrbodals kommunalförbund är ett av fyra regionala kommunalförbund i Västra Götaland. Vi arbetar på uppdrag av våra 14 medlemskommuner: Bengtsfors, Dals Ed, Färgelanda, Lysekil, Mellerud, Munkedal, Orust, Sotenäs, Strömstad, Tanum, Trollhättan, Uddevalla, Vänersborg och Åmål.

Kommunalförbundet ska fungera som en länk mellan medlemskommunerna och Västra Götalandsregionen. Verksamheten ska bidra till lokalt och delregionalt inflytande i det regionala utvecklingsarbetet genom att kommunernas möjligheter tas tillvara i de satsningar som görs. Förbundet ska även stimulera till samverkan mellan kommunerna, näringslivet och andra aktörer inom olika prioriterade områden.

Medlemsnytta

Fyrbodals kommunalförbund skapar värde för sina 14 medlemskommuner genom att stärka samverkan, effektivisera resurser och driva gemensamma utvecklingsfrågor.

1. **Samverkan och påverkansarbete**
   Stärker kommunernas inflytande i regionala och nationella frågor.

2. **Effektivt resursutnyttjande och finansiering**
   Samordnar kompetens och finansiering för att maximera utvecklingsmöjligheter.

3. **Kompetensförsörjning och näringslivsutveckling**
   Stödjer kompetensförsörjning och företagsutveckling genom bl.a. Business Region Väst och branschråd.

4. **Regional utveckling och hållbar tillväxt**
   Driver satsningar inom infrastruktur, hållbar energi och attraktiva livsmiljöer.

5. **Stöd för välfärdsutveckling och social hållbarhet**
   Processtöd inom hälso- och sjukvård, socialtjänst, våldsprevention och fullföljda studier

6. **Nätverk och erfarenhetsutbyte**
   Plattform för kunskapsdelning och strategisk samverkan.

Uppdrag och verksamhet

Förbundet ska också vara en mötesplats, ett forum, för innovationer, idéer och utveckling.

Förbundet ska särskilt verka inom följande områden:

- Hållbar tillväxt och utveckling.
- Verksamhetsstöd och intressebevakning.
- Projekt som har till syfte att främja samordning och/eller samverkan inom områdena tillväxt och utveckling samt verksamhetsstöd.
- Ägaransvar för gemensamt ägda bolag och verksamheter.

Värdeord

Våra kärnvärden sammanfattar vad vi står för och hur vi vill att omgivningen ska uppfatta oss. De är en vägledning i form av fyra värdeord som ligger till grund för allt vi arbetar för. Förbundet har fyra värdeord: *Framåt, Forum, Förtroende* och *Flerstämmighet*.

Styrdokument

Förbundets verksamhet utgår från ändamålet i förbundsordningen. Andra dokument som är vägledande i arbetet är *Västra Götalandsregionens Regionala utvecklingsstrategi, Regionalt trafikförsörjningsprogram, Kulturstrategi* och *Strategi för omställning av hälso- och sjukvården*.

Organisation

Förbundsdirektionen är kommunalförbundets högsta beslutande organ och består av ledande politiker från förbundets 14 medlemskommuner. Trollhättans, Uddevallas och Vänersborgs kommuner har två ordinarie ledamöter och två ersättare vardera, övriga kommuner har en ordinarie ledamot och en ersättare vardera.

Förbundsdirektionen leds av en ordförande samt två vice ordförande. Tillsammans med ytterligare två

Värdeord

Framåt



Fyrbodals kommunalförbund visar tydligt att vi är ett forum för utveckling, intressebevakning, värdeskapande och ett forum för hållbar utveckling- och tillväxt. Förbundet ligger i framkant och driver framåt på uppdrag av, med och för våra medlemskommuner.

Forum



Fyrbodals kommunalförbund är en självklar mötesplats och forum för samtal, samsyn, samarbete och samhandling genom möten som är med och skapar till nytta.

Förtroende



Fyrbodals kommunalförbund har tillsammans med medlemskommunerna utvecklat en relation som bygger på förtroende och tillit där delregionala frågor hanteras som gagnar både delregionen och den enskilda kommunen.

Flerstämmigt



Fyrbodals kommunalförbund är lyhörd i relation till alla sina medlemskommuner och har en god förmåga att låta flera stämmor höras. Flerstämmighet är en självklar del av kulturen.

ledamöter och två ersättare utgör de förbundsdirektionens arbetsutskott.

Direktionen utser en förbundsdirektör som ansvarar för att verkställa direktionens beslut och leda förbundets arbete. Förbundets anställda arbetar inom fyra avdelningar: verksamhetsstöd, regional utveckling, kompetensförsörjning och välfärdsutveckling. Till respektive avdelning knyts ett antal nätverk bestående av representanter från kommunerna, näringslivet, akademin, myndigheter och andra aktörer.

Verksamhet

Samverkan och nätverk

Samverkan är en integrerad del i verksamheten. Förbundet arbetar bara med frågor som rör flera kommuner och ofta tillsammans med andra organisationer.

Vi erbjuder våra medlemskommuner möjligheten att delta i nätverk som förbundet har i uppdrag att driva. Genom dessa nätverk träffas tjänstepersoner och politiker från alla våra medlemskommuner. Genom att arbeta tillsammans blir vi en stark röst och en stark partner till Västra Götalandsregionen och andra offentliga aktörer. I alla samarbeten bidrar Fyrbodals kommunalförbund med kunskap och kompetens.

Nätverken finansieras på olika sätt beroende på roll och uppdrag. Finansieringen är antingen medlems-, avtals- eller genom de delregionala utvecklingsmedlen (DRUM).

Identitet och stolthet

Genom att öka kommunikationen och tydligheten kring Fyrbodals kommunalförbunds uppdrag och verksamhet stärker vi förbundets legitimitet, identitet och varumärke. Kommunalförbundets verksamhet ska skapa stolthet och framåtanda bland

Fyrbodals fyra hörnstenar

1. **Gränsland** – historiska och nutida gränser präglar struktur och utveckling i vår delregion.
2. **Landsbygder** – våra naturtillgångar är resursbaser och utgör grunden i våra styrkeområden.
3. **Vattenrike** – salt och sött vatten är grunden till allt liv och skapar möjligheter.
4. **Trekärnigt centrum** – tillsammans utgör våra största tätorter sjunde största befolkningscentra i landet

medlemskommunerna i enlighet med vår vision och våra fyra värdeord.

Fyrbodalsregionen ska förknippas med innovationer och industriell utveckling och att vi ligger i framkant när det kommer till blå och gröna näringar. Delregionen ska vara attraktiv och locka invånare, besökare och näringsliv. Varumärkena Bohuslän, Dalsland, Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg ska stärkas.

Medarbetare och arbetssätt

Det är medarbetarnas kompetens och driv som är avgörande för att förbundet ska ligga i framkant och göra skillnad inom verksamhetsplanens insatsområden.

Förbundets medarbetare är nyckeln till genomförandet av det delregionala utvecklingsarbetet. De skapar förutsättningar och möjligheter till samverkan mellan medlemskommunerna och andra aktörer. Förbundet tillämpar olika anställningsformer eftersom genomförandet sker i form av verksamheter, projekt eller uppdrag.

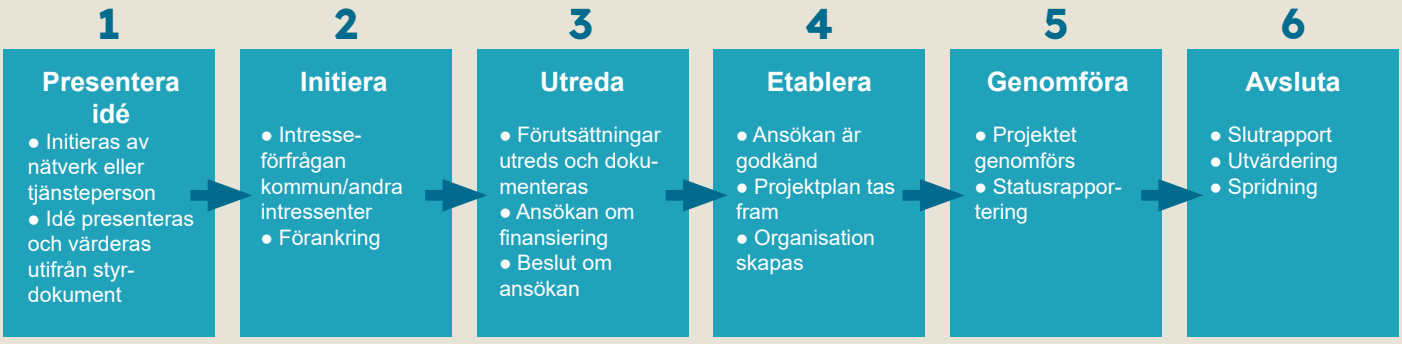
Förbundet arbetar agilt och tillitsbaserat och är till sin karaktär en flexibel och dynamisk organisation vilket skapar förutsättningar för att kunna möta samhällets utmaningar och behov.

Projektarenan

Projektarenan Fyrbodal är en tvärsektoriell plattform för allt projektrelaterat arbete som kommunalförbundet driver, medverkar i eller finansierar. Syftet med arenan är att skapa en tydlig överblick över projekten för att åstadkomma effektiv styrning och ledning av projektportföljen och att tydliggöra det utvecklingsarbete som medlemskommunerna bedriver tillsammans och med andra parter.

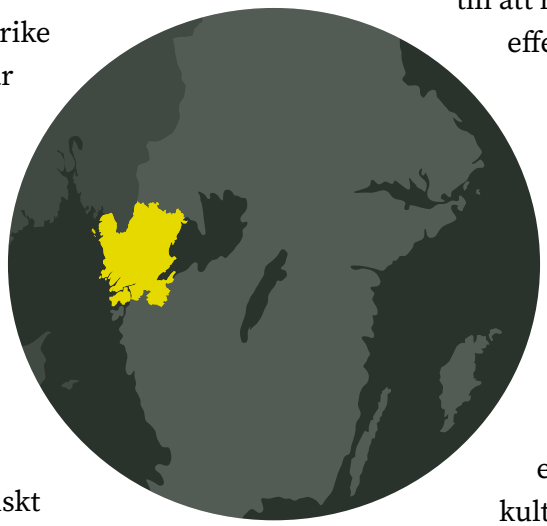
En viktig del i Projektarenans uppdrag är att säkerställa att varje projekt följer en likvärdig process med tydligt definierade avstämningspunkter. Vid dessa bedöms om projektet uppfyller krav, tillgodoser behov, har förutsättningar att generera nytta, har ekonomiska förutsättningar och bidrar till genomförande av verksamhetsplanen.

Det krävs beslut i Projektarenan för att projektet ska gå vidare till nästa steg. Det är Arbetsutskottet som ska fatta beslut om ett projekt ska starta. Processen gäller samtliga projekt kommunalförbundet är involverat i – som ägare, som part eller som finansiär i form av delregionala utvecklingsmedel.



Utmaningar och styrkor

Fyrbodalsregionen har ett strategiskt läge mellan Oslo och Göteborg med stora möjligheter till expansiv tillväxt. Här lever och arbetar 272 000 människor. För att driva på utvecklingen behövs investeringar i vägar, järnvägar, flygplatser och sjöfart. Vi behöver bygga en kollektivtrafik som är ett föredöme när det gäller hållbarhet och tillgänglighet. Vi behöver ställa om till en fossilfri delregion och öka vår självförsörjning när det gäller energi och då framför allt el. Vår geografi bygger på fyra starka hörnstenar. Gränsland, Landsbygder, Vattenrike och Trekärnigt centrum. Vi har starka och stolta varumärken i form av Dalsland, Bohuslän, Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg. Dessa skapar förutsättningar att öka attraktionskraften för Fyrbodalsregionen.



Kompetensförsörjning

Fyrbodalsregionen är ett akademiskt centrum med god tillgång till högre studier och forskningsmiljöer. Tillsammans med aktörer inom utbildningssystemet och arbetslivet skapar vi en hållbar kompetensförsörjning, ökar utbildningsnivån och framtidsrustar barn och ungdomar. Vi verkar för att möjliggöra ett livslångt lärande genom att bidra till utveckling av utbildningssektorn.

Vi ser ökade skillnader i sysselsättning och tillgång till service och sociala sammanhang varför vi hittar nya sätt att utforma våra offentliga rum.

Demografiska utmaningar

Den åldrande och i vissa fall minskande befolkningen, ger ökade behov av vård och omsorg och utmanar vår välfärd. Förebyggande och hälsofrämjande arbetssätt och utveckling av nära vård och omsorg som utförs i samverkan med invånarna, optimerar resursanvändningen. Digitalisering och välfärdsteknik är områden som möjliggör ökad delaktighet i samhället, ger god livskvalitet samt bidrar till att resurser används mer kostnadseffektivt.

Näringsliv

Fyrbodals näringsliv, bestående av drygt 31 000 företag, tar avstamp i de resursbaser som geografin erbjuder. Här är företagen verksamma inom industrin, den skogliga bioekonomin, den blå näringen, besöksnäringen inklusive kulturella och kreativa branscher samt handel.

Globala utmaningar

Klimatförändringar med extremt väder utmanar vårt skogs- och jordbruk, system och samhällen. Snabba svängningar i den globala ekonomin, med bland annat nya handelstullar, och globala kriser som krig och pandemier påverkar oss alltjämt. Genom att vara ett forum för våra medlemskommuner kan de dela med sig av arbetssätt och erfarenheter som skapar en robust samhällsplanering och förutsättningar för den gröna omställningen.

Förbunds-övergripande mål

Mål 1: Ökad attraktionskraft för Fyrbodalsregionen

Mål 2: Stödja och utveckla det kommunala självstyret

Attraktionskraft och kommunalt självstyre

All verksamhet som förbundet bedriver ska bidra till ökad attraktionskraft för Fyrbodalsregionen och utveckla det kommunala självstyret. Genom att möjliggöra strategiska insatser skapas hållbar utveckling och livskvalitet.

Tillsammans arbetar kommunerna och förbundet för en stark kompetensförsörjning och är ett föredöme i grön omställning för att öka delregionens konkurrenskraft.

Satsningar genomförs på utbildning, arbetsliv och näringsliv, samtidigt som utvecklingen av vård och omsorg prioriteras för att möta framtidens behov.

Genom att utveckla infrastrukturen och kollektivtrafiken, främja innovation och samarbete mellan kommunerna bygger vi en delregion där där företag vill etablera sig och människor vill bo – nu och i framtiden.

Vi kommunicerar den goda utveckling som sker för att öka stoltheten och Fyrbodalsregionens identitet genom effektiv och meningsfull kommunikation. Varumärkena Bohuslän, Dalsland, Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla ska lyftas fram.

Det kommunala självstyret utvecklas genom förbundets samverkansstrukturer som leder till gemensamma lösningar inom regional utveckling, kompetensförsörjning och välfärd. Kommunerna är med och påverkar regionala och nationella beslut genom förbundets samlade remissvar. Förbundet företräder även medlemskommunerna i flera sammanhang för att göra den kommunala rösten hörd.

*Genom att vara ett **Forum** för möten, samtal och samverkan, med **Flerstämmig** röst från samhällets alla olika delar, där ömsesidigt **Förtroende** gentemot kommunerna, regionen och andra aktörer ger utveckling, visioner och idéer **Framåt** stärker förbundet kommunernas intressen och bidrar till en hållbar utveckling av Fyrbodalsregionen.*

Förbunds-gemensamma mål

Delmål 1: En god och hållbar arbetsmiljö

Prioriterade insatser	Effekt
1. God balans mellan arbete och privatliv.	*Minskad stress och bättre hälsa leder till minskad sjukfrånvaro och ökad produktivitet.*
2. En positiv och stödjande arbetskultur.	*Ökad trivsel, ett större engagemang och goda utvecklingsmöjligheter för både medarbetarna och arbetsplatsen.*
3. Hållbara och ändamålsenliga arbets-lokaler.	*En trygg och trivsam arbetsmiljö som främjar välmående, effektivitet och samverkan. Det leder till ökad produktivitet och minskad sjukfrånvaro.*

Delmål 2: En god och meningsfull kommunikation

Prioriterade insatser	Effekt
1. Paketera och kommunicera den positiva utveckling som sker i delregionen.	*Fler människor i arbetsför ålder väljer att bosätta sig i Fyrbodalsregionen.* *Fler företag och besökare attraheras hit.* *De som bor och verkar här känner stolthet över området.*
2. Paketera och kommunicera den nytta som förbundets verksamhet skapar.	*Medlemskommunerna ser nyttan med den samverkan och de insatser som skapas genom förbundet.*

Delmål
Regional utveckling

Insatsområde 1: Regional utveckling

Genom samverkan mellan kommuner, näringsliv, akademi och externa aktörer utvecklas lösningar som kombinerar ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet.

De viktigaste resurserna för genomförandet är medlemskommunerna, delregionala utvecklingsmedlen (DRUM) och medarbetarna. Strateger och projektledare vid Fyrbodals kommunalförbund, utvecklingsnoderna och akademin bidrar aktivt till att möta näringslivets och invånarnas behov, bland annat genom projekt som främjar cirkulär ekonomi, industriell symbios och gestaltade livsmiljöer. Fyrbodals samordning av samhällsplanering och energiförsörjning fokuserar på att möta dagens och framtidens energiutmaningar och stödja elektrifieringen.

Verksamheterna inom regional utveckling finansieras genom delregionala utvecklingsmedel, medlemsfinansiering, Västra Götalandsregionen, EU-medel, statliga myndigheter såsom Jordbruksverket, Energimyndigheten och Tillväxtverket.

Mål för regional utveckling:

En god och hållbar regional utveckling som bidrar till det goda livet



Delmål
Regional utveckling

Delmål 1: Konkurrenskraftigt och innovativt näringsliv

Prioriterade insatser	Effekt
1. Förenkla för företag att etablera sig här och/eller att ställa om.	*Ökad sysselsättning till följd av att fler företag väljer att etablera sig eller expandera i Fyrbodal. Fyrbodals och kommunernas varumärken stärks tack vare att företagen upplever en god service från Business Region Väst.*
2. Förstärka stöd till både befintliga och nya företag genom en god samverkan med olika aktörer för en utveckling mot en cirkulär och hållbar ekonomi.	*Stärkt konkurrenskraft och därmed en ökad överlevnadsgrad hos befintliga företag. Fyrbodals attraktivitet och arbetsmarknad stärks genom att fler hållbara företag etablerar sig eller ställer om.*

Delmål 2: Attraktiva livsmiljöer

Prioriterade insatser	Effekt
1. Ta vara på och bidra till våra starka varumärken Bohuslän, Dalsland, Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg.	*Attraktiviteten i och kunskapen om Fyrbodal och dess medlemskommuner ökar så fler väljer att bo, leva och arbeta i någon av Fyrbodals kommuner.*
2. Verka för en hållbar livskvalitet.	*Fler upplever att man bor och lever på en plats där man får livskvalitet. Ett positivt flyttnetto som bidrar till goda möjligheter att erbjuda en god välfärd.*
3. Verka för attraktiva miljöer genom samverkan mellan det offentliga, näringslivet, akademin och civilsamhället.	*Medborgare som känner sig trygga och vill engagera sig lokalt i samhällsutvecklingen.*

Delmål 3: Robust och sammanhållen samhällsplanering

Prioriterade insatser	Effekt
1. Robust och fossilfri energiförsörjning	*Tillgång till effekt (el) i en omfattning som innebär att inga företag ska hindras i sina expansionsplaner eller omöjliggöra etablering i Fyrbodal.*
2. Knyta samman Fyrbodal genom att ena kommunerna i infrastruktursatsningar.	*Trafiksäkra vägar som medger goda studie- och arbetspendlingsmöjligheter. Goda möjligheter till ett hållbart resande (kollektiv, gång, cykel).*
3. Minska sårbarheten.	*Minska det fossila beroendet. Ökad självförsörjningsgrad vad avser bland annat livsmedels- och energiproduktion. Robust och redundant digital fiberinfrastruktur.*

Delmål Kompetens-försörjning

Insatsområde 2: Kompetensförsörjning

Fyrbodal fokuserar på att skapa stark samverkan mellan utbildning och arbetsliv samt främja livslångt lärande. Inom kompetensförsörjning har förbundet processlett kompetensråd (både delregionalt och branschspecifika), college (kvalitetssäkrad flernivå-samverkan för Vård och omsorg- samt Teknikcollege) samt kommunala nätverk inom utbildning och arbetsmarknad.

Utbildning ska leda till arbete och arbetslivets attraktivitet behöver öka. Matchningen mellan arbetskraftens kompetens och arbetslivets behov ska bli bättre, trots utmaningar med demografi och utanförskap. Elever behöver få stöd i att fullfölja sin utbildning inom alla skolformer. Personal behöver kompetens-utveckling för att stärkas i sina nuvarande och framtida yrken.

Verksamheterna inom Kompetensförsörjning finansieras genom särskilda avtal med medlems-kommunerna, delregionala utvecklingsmedel, Europeiska socialfonden och Västra Götalands-regionen.

Mål för kompetensförsörjning:

En god och hållbar kompetensförsörjning som bidrar till det goda livet



Delmål Kompetens-försörjning

Delmål 1: Stark samverkan mellan utbildning och arbetsliv

Prioriterade insatser	Effekt
1. Utveckla forum för att möta kommande kompetensbehov.	*Arbetsmarknadens behov av kompetens är tillgodosett och Fyrbodals kommuner har en hög förvärvsgrad.*
2. Identifiera efterfrågade kompetenser för att möta arbetsmarknadens behov.	*Stor delaktighet från flera branscher kring behovet av efterfrågade kompetenser vilket leder till ett matchande utbildningsutbud.*

Delmål 2: Livslångt lärande

Prioriterade insatser	Effekt
1. Verka för en kultur av livslångt lärande.	*Med goda möjligheter till kompetensutveckling under livet skapas ett samhälle med god förmåga till omställning och att möta kompetensförsörjningsutmaningen.*
2. Utveckla digital kompetens.	*Underlätta individens möjlighet till utbildning för att möta kommande kompetensförsörjningsbehov.*

Delmål Välfärds-utveckling

Insatsområde 3: Välfärdsutveckling

Välfärdsutveckling verkar brett för att främja kommunernas förutsättningar att stå rustade inför välfärdens utmaningar och förändringar.

Genom avtal finansierar kommunerna FoU, där framgångsrika insatser ges för att systematiskt stärka kommunernas kunskapsutveckling, ge omställningsstöd till kommande lagstiftning samt stöd till strategiska insatser inom områdena kunskap, kvalitet och kompetensförsörjning. Genom medlemsfinansieringen basfinansieras en socialstrateg som stödjer samverkan och nätverkande, och utför arbete i länsstrukturen till gagn för kommunerna. Verksamheten utgör regional stöd- och samverkansstruktur i den nationella kontexten där man utgör länk mellan kommunerna och nationella sakområdesnätverk. Bemanning sker också av vårdsamverkan Fyrbodal, för att säkerställa att kommunala perspektiv omhändertas och får gehör i vårdsamverkan.

För främjande av barn och ungas utveckling och hälsa genomförs insatser inom Hälsokällan och kunskapsnod Fullförljda studier, där verksamheten samfinansieras av kommunerna gemensamt med Västra Götalandsregionen.

Verksamheterna inom Välfärdsutveckling finansieras genom Västra Götalandsregionen, Överenskommelse mellan SKR och staten för God och nära vård, Överenskommelse mellan SKR och staten för psykisk hälsa och suicidprevention, statsbidrag, Länsstyrelsen, särskilda avtal med medlemskommunerna och Jämställdhetsmyndigheten.

Mål för välfärdsutveckling:

En god och hållbar välfärdsutveckling som bidrar till det goda livet



Delmål Välfärds-utveckling



Delmål 1: Stark samverkan

Prioriterade insatser	Effekt
Effektivisera, främja verksamhetsutveckling och öka kommunernas kapacitet att möta invånarnas behov – idag och imorgon genom samverkan, omvärldsbevakning och erfarenhetsutbyte mellan kommunerna och med samverkanspartners.	*Kommunerna samverkar och utvecklas så att verksamheterna bedrivs kunskapsbaserat och effektivt och med goda förutsättningar för ändamålsenlig samverkan med Västra Götalandsregionens vårdutförande verksamheter.* *Digitaliseringens utvecklingsstödjande möjligheter samordnas och befrämjar kommunernas kapacitet.*

Delmål 2: Forskning, kunskapsutveckling och kvalitet

Prioriterade insatser	Effekt
1. Ställa om till god och nära vård samt ställa om till ny socialtjänstlag.	*Kommunernas kapacitet ökar att utföra personcentrerad vård och omsorg och bidra till omställningen i god och nära vård.* *Kommunernas kapacitet ökar att erbjuda kommunmedborgarna de mervärden som ny socialtjänstlag medför.*
3. Ge kommunerna en hög kompetens inom socialtjänst och hälso- och sjukvård genom gemensamt arbete med forskning och utveckling via FoU.	*Kommunerna ges stöd i att utveckla, generera och systematisera kunskap och erfarenhetsbaserad praktik vilket ger ökad kvalitet*
4. Skapa förutsättningar för kommunerna att ge insatser som baseras på forsknings-, erfarenhets- och brukarbaserad kunskap genom stöd till kunskapsutveckling.	*Kommunerna ges stöd att arbeta kunskapsbaserat och i enlighet med evidens och beprövad erfarenhet vilket ger ökad kvalitet.*

Delmål 3: Utvecklade hälsofrämjande och tidiga insatser

Prioriterade insatser	Effekt
1. Öka individers självständighet, välbefinnande och minska behov av åtgärdande insatser, med särskilt fokus på barn och unga genom att stärka kommunernas hälsofrämjande och förebyggande arbete.	*Kommunerna ges stöd att arbeta kunskapsbaserat med hög grad av förebyggande och hälsofrämjande innehåll där socialtjänst, elevhälsa, vård och omsorg bedrivs nära och i samverkan med invånarna för att minska kostnader för åtgärdande insatser.*
2. Stärka barn och ungas förutsättningar att utvecklas till delaktiga samhällsmedborgare med god hälsa genom brett arbete med fullföljda studier.	*Tvärsektoriellt arbete kring fullföljda studier ger förutsättningar för utveckling och etablering av långsiktigt hållbara arbetssätt för att möta fullföljda studier som en samhällsutmaning.*

BUDGET OCH FINANSIERING

Budget och finansiering

Finansiering

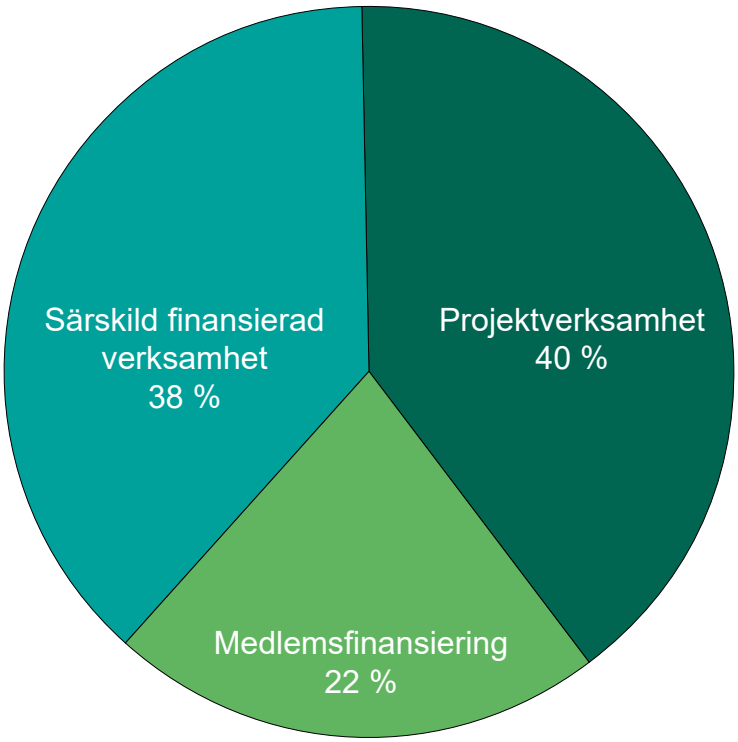
Förbundets kansli finansieras av en indexreglerad medlemsavgift. Medlemsfinansieringen är en grundförutsättning för att förbundet ska kunna utföra sitt uppdrag och skapa nytta för medlemskommunerna.

Verksamheten finansieras av avtal för vissa uppdrag från medlemmarna, projektmedel från EU, statliga bidrag och Västra Götalandsregionen.

Årligen erhåller förbundet delregionala utvecklingsmedel från Västra Götalandsregionen under förutsättning att de växlas upp med motsvarande belopp från medlemskommunerna. De delregionala utvecklingsmedlen används för att medfinansiera interna och externa utvecklingsprojekt och verksamheter inom Fyrbodalsregionen. De finansierar även funktioner som pekas ut i den överenskommelsen som tecknas mellan Västra Götalandsregionen och de fyra kommunalförbunden i länet. Då dessa funktioner driftar olika nätverk inom ramen för sitt professionsområde finansieras även vissa nätverk av dessa medel.

Utöver de delregionala utvecklingsmedlen får förbundet medel från Västra Götalandsregionen för att finansiera förstudier.

Omsättning:
cirka 52 miljoner kronor



Budget och finansiering

Delmål 3: En god ekonomisk hushållning

Enligt 11 kap §1 i kommunallagen ska kommuner, kommunalförbund och regioner säkerställa en god ekonomisk hushållning. Förbundet ska bedriva sin verksamhet på ett kostnadseffektivt och ändamålsenligt sätt för att skapa förutsättningar för god ekonomisk hushållning enligt följande riktlinjer:

- Förbundet ska förvalta beslutade budgetmedel på ett rationellt och effektivt sätt för att maximera nyttan för medlemskommunerna och Fyrbodalsregionen.
- Förbundets verksamheter, insatser och kostnader ska kontinuerligt utvärderas och omprövas.
- Förbundet ansvarar för att en god intern kontroll upprätthålls utifrån Direktionens riktlinjer och beslut.
- Förbundets tillgångar och skulder ska förvaltas på ett tryggt och ansvarsfullt sätt.
- Direktionens budgetbeslut är överordnad verksamheten och vid eventuella målkonflikter är det ekonomin som ytterst sätter gränsen för det totala verksamhetsutrymmet.

Finansiella mål 2026

Kommunallagen anger att ekonomin ska vara i balans. Intäkterna ska överstiga kostnaderna och det så kallade balanskravet utgör en miniminivå för det ekonomiska resultatet.

Förbundets finansiella mål 2026 är:

- Långsiktig stabil soliditetsnivå, nivån kan dock variera över tid beroende av åtaganden som direktionen finner angelägna.
- Intäkterna ska överstiga kostnaderna.
- En god likviditet så att det är möjligt att både täcka kostnader för de fasta åtgärderna och att förskottera medel i projekt där förbundet är projektägare.

Budget och finansiering

Förbundets samlade verksamhet

Förbundet bedriver basverksamhet, delregionala projekt, samt fördelar delregionala utvecklingsmedel (drum) enligt överenskommelsen med Västra Götalandsregionen.

Medlemsavgiften för 2026 är 78,68 kronor per invånare. Av detta går 39,41 kronor till att finansiera basverksamheten och 39,27 kronor till delregionala utvecklingsmedel. Medlemsavgiften för Uddevalla kommun är 39,41 kronor/invånare då de ej är med och finansierar delregionala utvecklingsmedel.

Anslag för tilldelning av utvecklingsmedel är cirka 17 400 tkr varav medlemskommunerna bidrar med 8 450 tkr och Västra Götalandsregionen med resterande belopp.

Inom förbundets fyra avdelningar bedrivs driftverksamheter som finansieras och nyttjas olika av medlemskommunerna. Driftverksamheter 2026 är Business Region Väst, Kompetensplattform, Vård-&omsorgscollege Fyrbodal, Teknikcollege Fyrbodal, Vuxenutbildning, Praktiksamordning, Praktikanskaffning, Hälsokällan, Forskning och Utveckling, Antagningskansliet och Verksamhetsförlagd utbildning. Dessutom beslutas löpande om nya projekt och uppdrag som pågår parallellt.

Förbundets minskning av intäkter beror främst på att projekt avslutas under 2025 där det ännu inte beslutats om uppstart av nya projekt. Välfärdsutveckling finansieras till stor del av statliga bidrag som är ettåriga och beslutas löpande under året, samt av medlemskommunerna. Regional utveckling finansieras delvis av delregionala utvecklingsmedel, medlemsfinansiering, VGR, EU-medel samt statliga medel. Inom avdelningen Kompetensförsörjning finansieras verksamheten av medlemskommunerna, delregionala utvecklingsmedel, EU-medel samt VGR.

Omsättningen 2026 består av projektintäkter under 2025 som överförs till 2026, nya projektmedel 2026, medlemsavgifter samt delvis förändrad redovisning. Kostnaderna minskar i motsvarande omfattning. I beräkningen för budget 2026 så har en treprocentig uppräkning skett, dock så är det respektive avtal som reglerar hur uppräkning och debitering sker och detta regleras inför nytt verksamhetsår.

Förbundets verksamhet (intäkter, kostnader)

	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	28 240 582	29 813 432
Övriga intäkter	24 176 777	38 020 363
SUMMA INTÄKTER	**52 417 359**	**67 833 795**
KOSTNADER		
Personal	35 286 498	39 892 546
Övriga kostnader	15 289 677	20 552 303
Tjänster	1 841 183	7 388 946
SUMMA KOSTNADER	**52 417 358**	**67 833 795**
RESULTAT	**0**	**0**

Budget och finansiering

Förbundskansli

Intäkterna består av förbundsmedel, ränteintäkter samt övriga intäkter från extern hyresgäst. Personalkostnader ökar i samband med den årliga lönerevisionen och övriga kostnader består bland annat av OH-kostnader, administrativa kostnader, revision, politiska arvoden, möteskostnader politiker och medlemsavgift till VästKom. Förbundskansliet har ett budgeterat resultat om 0 tkr.

Verksamhetsstöd

Intäkterna för Verksamhetsstöd består av utvecklingsmedel samt projektmedel inom digitalisering. Minskade intäkter beror på att pågående projekt avslutas under 2025.

Förbundskansli

	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	10 726 921	10 447 000
Övriga intäkter	625 461	1 961 000
SUMMA INTÄKTER	**11 352 382**	**12 408 000**
KOSTNADER		
Personal	8 896 363	8 374 000
Övriga kostnader	2 456 018	4 034 000
Tjänster	-	-
SUMMA KOSTNADER	**11 352 381**	**12 408 000**
RESULTAT	**0**	**0**

Verksamhetsstöd

	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	406 850	395 000
Övriga intäkter	406 850	1 621 605
SUMMA INTÄKTER	**813 700**	**2 016 605**
KOSTNADER		
Personal	772 500	1 606 551
Övriga kostnader	41 200	410 054
Tjänster	-	-
SUMMA KOSTNADER	**813 700**	**2 016 605**
RESULTAT	**0**	**0**



Budget och finansiering

Regional utveckling

Intäkterna består dels av delregionala utvecklingsmedel, dels projektmedel från andra externa parter. Pågående projekt 2026 beräknas omsätta 12 293 tkr. Minskade intäkter beror på att pågående projekt avslutas under 2025 och nya projekt kan komma att påverka omsättningen för 2026.

Business Region Väst

Verksamheten finansieras av utvecklingsmedel där medlemskommunerna, bortsett Uddevalla kommun, finansierar med 6,97 kronor/invånare, Västra Götalandsregionen står för 1 500 tkr. Inom ramen för budget går 2 500 tkr till verksamheten, medan 500 tkr/år medfinansierar projektet VEGO (Västsvenska etableringar för grön omställning) som löper till och med 2026-12-31.

Regional utveckling		
	2026	**2025**
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	4 051 833	4 585 023
Övriga intäkter	15 038 950	16 149 743
SUMMA INTÄKTER	**19 090 783**	**20 734 766**
KOSTNADER		
Personal	11 496 635	12 126 556
Övriga kostnader	7 050 045	7 758 107
Tjänster	544 103	850 103
SUMMA KOSTNADER	**19 090 783**	**20 734 766**
RESULTAT	**0**	**0**

Business Region Väst		
	2026	**2025**
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	1 545 000	1 500 000
Övriga intäkter	1 545 000	1 500 000
SUMMA INTÄKTER	**3 090 000**	**3 000 000**
KOSTNADER		
Personal	1 826 308	1 773 115
Övriga kostnader	1 263 692	1 226 885
Tjänster		
SUMMA KOSTNADER	**3 090 000**	**3 000 000**
RESULTAT	**0**	**0**



Budget och finansiering

Kompetensförsörjning

Intäkterna består dels av förbundsmedel från verksamheter, dels av utvecklingsmedel och dels av projektmedel inom Kompetensförsörjning. Pågående projekt 2026 beräknas omsätta 1 837 tkr. Minskade intäkter beror på att pågående projekt avslutas under 2025 och nya projekt kan komma att påverka omsättningen för 2026.

Kompetensförsörjning	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	7 747 141	8 513 111
Övriga intäkter	1 477 588	4 673 960
SUMMA INTÄKTER	**9 224 729**	**13 187 071**
KOSTNADER		
Personal	6 260 163	6 879 845
Övriga kostnader	2 886 565	3 906 343
Tjänster	78 000	2 400 883
SUMMA KOSTNADER	**9 224 729**	**13 187 071**
RESULTAT	**0**	**0**

Vård- och omsorgscollege Fyrbodal

Verksamheten finansieras av medlemskommunerna och NU-sjukvården 2025 (VGR) enligt fastställd fördelningsmodell. Kommunernas kostnad fördelas utifrån invånarantal och kostnaden uppgår till 2,40 kronor per invånare 2025. Finansieringen räknas upp årligen med oktober månads KPI.

Vård- och omsorgscollege Fyrbodal	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	775 442	752 856
Övriga intäkter	-	-
SUMMA INTÄKTER	**775 442**	**752 856**
KOSTNADER		
Personal	512 384	497 460
Övriga kostnader	250 058	242 396
Tjänster	13 000	13 000
SUMMA KOSTNADER	**775 442**	**752 856**
RESULTAT	**0**	**0**

Kompetensplattform

Verksamheten finansieras av utvecklingsmedel från medlemskommunerna och Västra Götalandsregionen bortsett från Uddevalla kommun. Verksamhetens kostnad fördelas mellan deltagande kommuner utifrån invånarantal och motsvarar 4,65 kronor per invånare.

Kompetensplattform	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	2 060 000	2 000 000
Övriga intäkter	-	-
SUMMA INTÄKTER	**2 060 000**	**2 000 000**
KOSTNADER		
Personal	1 673 888	1 625 134
Övriga kostnader	386 112	374 866
Tjänster	-	-
SUMMA KOSTNADER	**2 060 000**	**2 000 000**
RESULTAT	**0**	**0**

Teknikcollege Fyrbodal

Verksamheten finansieras av medlemskommunerna, där kostnadsfördelning sker per invånarantal och uppgår till 5,10 kronor per invånare 2025. Finansieringen räknas upp årligen med oktober månads KPI.

Teknikcollege	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	764 088	738 249
Övriga intäkter	-	-
SUMMA INTÄKTER	**764 088**	**738 249**
KOSTNADER		
Personal	534 862	516 774
Övriga kostnader	229 226	221 475
Tjänster	-	-
SUMMA KOSTNADER	**764 088**	**738 249**
RESULTAT	**0**	**0**

Budget och finansiering

Vuxenutbildningen
Verksamheten finansieras av medlemskommunerna, samt Dalslands folkhögskola, där en fördelning av kostnad sker per invånarantal för respektive kommun och utifrån avtalat belopp med Dalslands folkhögskola. Kostnaden uppgick till 1,63 kr/invånare under 2025. Finansieringen räknas upp årligen med KPI per oktober.

Vuxenutbildningen	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	480 833	466 828
Övriga intäkter	-	-
SUMMA INTÄKTER	**480 833**	**466 828**
KOSTNADER		
Personal	-	-
Övriga kostnader	455 833	441 828
Tjänster	25 000	25 000
SUMMA KOSTNADER	**480 833**	**466 828**
RESULTAT	**0**	**0**

Praktikanskaffning
Verksamheten finansieras av sju medlemskommuner (Färgelanda, Lysekil, Munkedal, Orust, Tanum Uddevalla och Vänersborg), och där fördelning av kostnad sker per grundskoleelever i årskurs 8 enligt avtalad modell. Finansieringen räknas upp årligen med KPI per oktober.

Praktikanskaffning	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	790 332	767 313
Övriga intäkter	-	-
SUMMA INTÄKTER	**790 332**	**767 313**
KOSTNADER		
Personal	462 984	449 499
Övriga kostnader	327 348	317 814
Tjänster	-	-
SUMMA KOSTNADER	**790 332**	**767 313**
RESULTAT	**0**	**0**

Praktiksamordning
Verksamheten finansieras av medlemskommunerna, bortsett från Trollhättan Stad, samt ett antal fristående aktörer. Fördelning av kostnad sker per invånarantal hos medlemskommunerna, samt utifrån avtal med de fristående aktörerna. Finansieringen räknas upp årligen med KPI per oktober.

Praktiksamordning	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	1 590 138	1 543 823
Övriga intäkter	-	-
SUMMA INTÄKTER	**1 590 138**	**1 543 823**
KOSTNADER		
Personal	774 109	751 562
Övriga kostnader	816 029	792 261
Tjänster	-	-
SUMMA KOSTNADER	**1 590 138**	**1 543 823**
RESULTAT	**0**	**0**

Budget och finansiering

Välfärdsutveckling

Intäkterna består dels av förbundsmedel från verksamheter, dels av projektmedel inom Välfärdsutveckling där statliga bidrag är en av intäktskällorna. Pågående projekt 2026 beräknas omsätta 5 532 tkr. Minskade intäkter beror på att pågående projekt avslutas under 2025 och nya projekt kan komma att påverka omsättningen för 2026.

Välfärdsutveckling	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	5 307 838	5 873 298
Övriga intäkter	6 627 928	14 949 594
SUMMA INTÄKTER	**11 935 766**	**20 822 892**
KOSTNADER		
Personal	7 860 836	10 905 594
Övriga kostnader	2 855 849	5 779 338
Tjänster	1 219 080	4 137 960
SUMMA KOSTNADER	**11 935 766**	**20 822 892**
RESULTAT	**0**	**0**

Forskning och Utveckling (FoU)

Verksamheten finansieras av medlemskommunerna samt Lilla Edets kommun. Kostnadsfördelning sker per invånarantal hos medlemskommunerna och uppgår för verksamhetsåret 2025 till 6,49 kronor per invånare. Uppräkning av finansieringen sker årligen per oktober månads KPI.

Forskning och utveckling (FoU)	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	1 852 399	1 798 446
Övriga intäkter		-
SUMMA INTÄKTER	**1 852 399**	**1 798 446**
KOSTNADER		
Personal	1 851 959	1 798 018
Övriga kostnader	441	428
Tjänster	-	-
SUMMA KOSTNADER	**1 852 399**	**1 798 446**
RESULTAT	**0**	**0**

Hälsokällan

Verksamheten finansieras av medlemskommunerna, samt av Västra Götalandsregionen. Fördelning av kostnad bland medlemskommunerna sker utifrån invånarantal under 18 år i respektive kommun enligt av avtalad modell. Uppräkning av finansiering sker årligen med regionindex.

Hälsokällan	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	610 794	593 004
Övriga intäkter	1 183 060	1 798 602
SUMMA INTÄKTER	**1 793 854**	**2 391 606**
KOSTNADER		
Personal	1 700 584	1 651 052
Övriga kostnader	93 271	735 554
Tjänster	-	5 000
SUMMA KOSTNADER	**1 793 854**	**2 391 606**
RESULTAT	**0**	**0**

Antagningskansliet

Verksamheten finansieras av medlemskommunerna, bortsett från Åmål kommun, samt ett antal fristående skolor och grundar sig i faktiskt upparbetade kostnader för perioden. Fördelning av kostnad sker enligt avtalad finansieringsmodell.

Antagningskansliet	2026	2025
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	-	-
Övriga intäkter	2 386 749	2 317 232
SUMMA INTÄKTER	**2 386 749**	**2 317 232**
KOSTNADER		
Personal	1 709 764	1 659 965
Övriga kostnader	676 985	307 267
Tjänster	-	350 000
SUMMA KOSTNADER	**2 386 749**	**2 317 232**
RESULTAT	**0**	**0**

Budget och finansiering

Verksamhetsförlagd utbildning (VFU)
Verksamheten finansieras av medlemskommunerna där fördelning av kostnad sker per invånarantal och grundar sig i faktiskt upparbetade kostnader under året.

Verksamhetsförlagd utbildning (VFU)		
	2026	**2025**
INTÄKTER		
Förbundsmedel/ medlemsavgifter	370 800	360 000
Övriga intäkter	-	-
SUMMA INTÄKTER	**370 800**	**360 000**
KOSTNADER		
Personal	-	-
Övriga kostnader	370 800	360 000
Tjänster	-	-
SUMMA KOSTNADER	**370 800**	**360 000**
RESULTAT	**0**	**0**

Treårsplan

Treårsplan för förbundets förbundskansli och medlemsavgiften. Intäktsmodeller för förbundsmedel samt driftverksamheter redovisas nedan.

Intäktsmodell	
Förbundsmedel	Utifrån invånarantal, 3% uppräkning
Business Region Väst	Utifrån invånarantal
Kompetensplattform	Utifrån invånarantal
Vård- & omsorgscollege	KPI okt
Teknikcollege	KPI okt
VUX	KPI okt
Praktiksamordning	KPI okt
Praktikanskaffning	Antal grundskoleelever åk 8*2 och KPI okt
Hälsokällan	Regionindex
FoU	KPI okt
Antagningskansliet	Utifrån faktiska kostnader elevantal åk 9
VFU	Utifrån faktiska kostnader

Treårsplan			
	2026	**2027**	**2028**
INTÄKTER			
Förbundsmedel/medlemsavgifter	10 726 921	11 048 728	11 380 190
Övriga intäkter	625 461	600 000	600 000
SUMMA INTÄKTER	**11 352 382**	**11 648 728**	**11 980 190**
KOSTNADER			
Personal	8 896 363	9 163 254	9 438 152
Övriga kostnader	2 456 018	2 485 474	2 542 038
Tjänster	-	-	-
SUMMA KOSTNADER	**11 352 381**	**11 648 728**	**11 980 190**
RESULTAT	**0**	**0**	**0**


Fyrbodals
kommunalförbund

Färgelanda kommun

Sektor samhällsutveckling
Planingenjör
Anna Lena Sörensson

Tjänsteskrivelse
2025-08-21
2025/198

Kommunstyrelsen

Beslut om remissvar för regional infrastrukturplan

Beslutsförslag
Kommunstyrelsen beslutar att svara på remissen enligt remissvar daterat 2025-08-21.

Ärendets beredning
Ärendet har presenterats för presidiet och kommunstyrelsen för inhämtning av synpunkter inför remissvar.

Sammanfattning av ärendet
Västra Götalandsregionen har ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Planen revideras regelbundet i dialog med kommunalförbunden, Västtrafik och Trafikverket. Vid varje revidering ses åtgärder över, utförda åtgärder tas bort och nya listas, utifrån de ekonomiska ramarna som ges av regeringen.

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

Den regionala infrastrukturplanen är framarbetad i nära dialog med de fyra kommunalförbunden. Västtrafik och Trafikverket har bistått arbetet. Dialog med kommunerna har förts via kommunalförbunden och politisk förankring har skett löpande i beredningen för hållbar utveckling. Arbetet har skett integrerat med hållbarhetsbedömning. Trafikverket ansvarar för planens genomförande.

Via direktionen i kommunalförbundet Fyrbodal har namngivna åtgärder från delregionen tagits fram, där den nyligen undersökta väg 173 inte prioriterats som namngiven åtgärd till den här versionen av regional infrastrukturplan.

Kommunen sänder därmed ett eget yttrande utifrån de behoven vi ser kring förbättringsåtgärder på vägsträckan inom kommunen.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Remissvaret har inga ekonomiska konsekvenser. Skulle väg 173 bli ett namngivet objekt så kommer kommunen vid ett genomförande av åtgärden behöva gå in som medfinansiär.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
En förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet har en positiv effekt på både sociala och miljömässiga aspekter.

Beslutsunderlag:
Remissvar dat 2025-08-21
Tjänsteskrivelse dat 2025-08-21
Remissversion dat 2025-06-10
Remiss hållbarhetsbedömning dat 2025-06-10

Sändlista:
Planingenjör

Anna Lena Sörensson
Planingenjör

Färgelanda kommun

Sektor samhällsutveckling
Planingenjör
Anna Lena Sörensson

Svar
2025-08-21
2025/198

Kommunstyrelsen

Färgelanda kommun - Remissvar Regional Infrastrukturplan, RS 2023-04619

Yttrande

Färgelanda kommun ser övergripande positivt på remissförslaget till regional infrastrukturplan. Planen har ett tydligt fokus på hållbarhetsmål, tillgänglighet och regional sammanhållning med tydlig koppling till bland annat Agenda 2030, klimatmål och Nollvisionen. Det är tydligt att miljöaspekter har inkluderats i bedömningarna kring planen och dess åtgärder.

Färgelanda kommun har tillsammans med Trafikverket och berörda aktörer tagit fram en åtgärdsvalsstudie på väg 173 som lyfter ett tydligt behov av åtgärder, vilket omnämns i bilaga 3. Vägen har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Även om sträckan inte har namngetts i förslaget till regional plan vill kommunen lyfta sitt behov kring åtgärder av sträckan.
Väg 173 bedöms vara en viktig regional länk för person- och godstransporter, med påtaglig betydelse för vår kommuns tillgänglighet och långsiktiga utveckling, samt betonar därmed möjligheten för vägen som namngiven vägåtgärd i kommande planrevisioner.

Beslutsunderlag:
Remissversion Regional infrastrukturplan Västra Götaland dat 2025-04-04
Tjänsteskrivelse dat 2025-08-21

Sändlista:
regionstyrelsen@vgregion.se

Anna Lena Sörensson
Planingenjör

Juni 2025

Hållbarhets- och miljö-konsekvensbeskrivning

- **Remissversion Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037**

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Sammanfattning

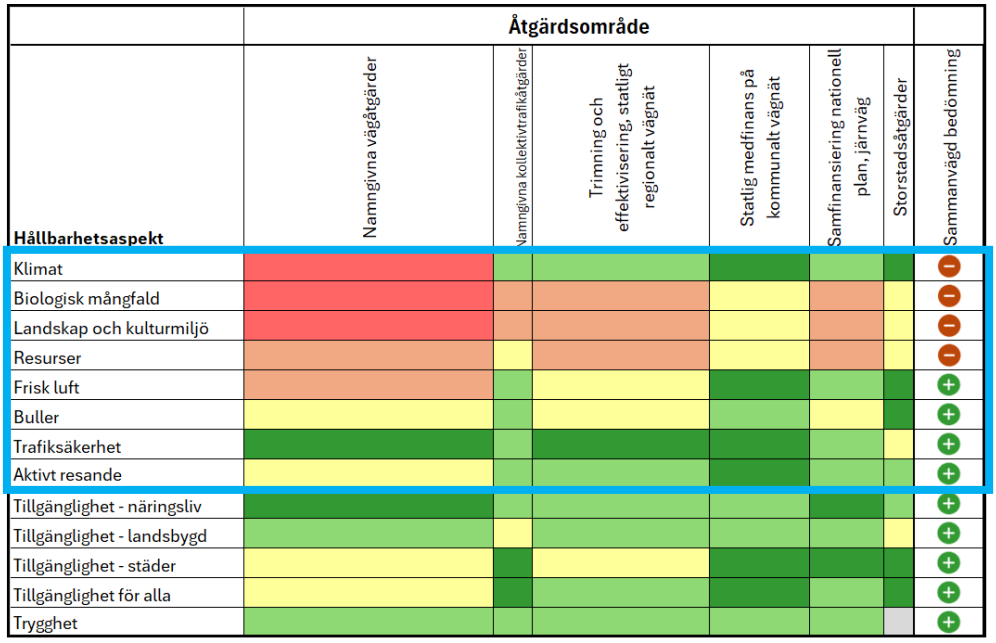
Västra Götalandsregionen (VGR) har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan, som en del av den statliga infrastrukturplaneringen. Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan som kan antas medföra betydande miljöpåverkan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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Utifrån hållbarhetsbedömningen görs följande medskick till genomförandet av infrastrukturplanen:

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

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

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

Hållbarhets- och miljö-konsekvensbeskrivning 0

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 0

Sammanfattning 1

Inledning 6

Nuläge och trender 11

Hållbarhetsmål och inriktning 15

Samråd och avgränsningar 18

Bedömning av rimliga alternativ 23

Hållbarhetskonsekvens-beskrivning av föreslagen plan 27

Slutsatser och medskick 51

Referenser 54

Bilaga 1 Nuläge och trender 56

Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa 78

Inledning

Bakgrund

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

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

Strategisk miljöbedömning, MKB och hållbarhetsbedömning

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

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

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

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

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

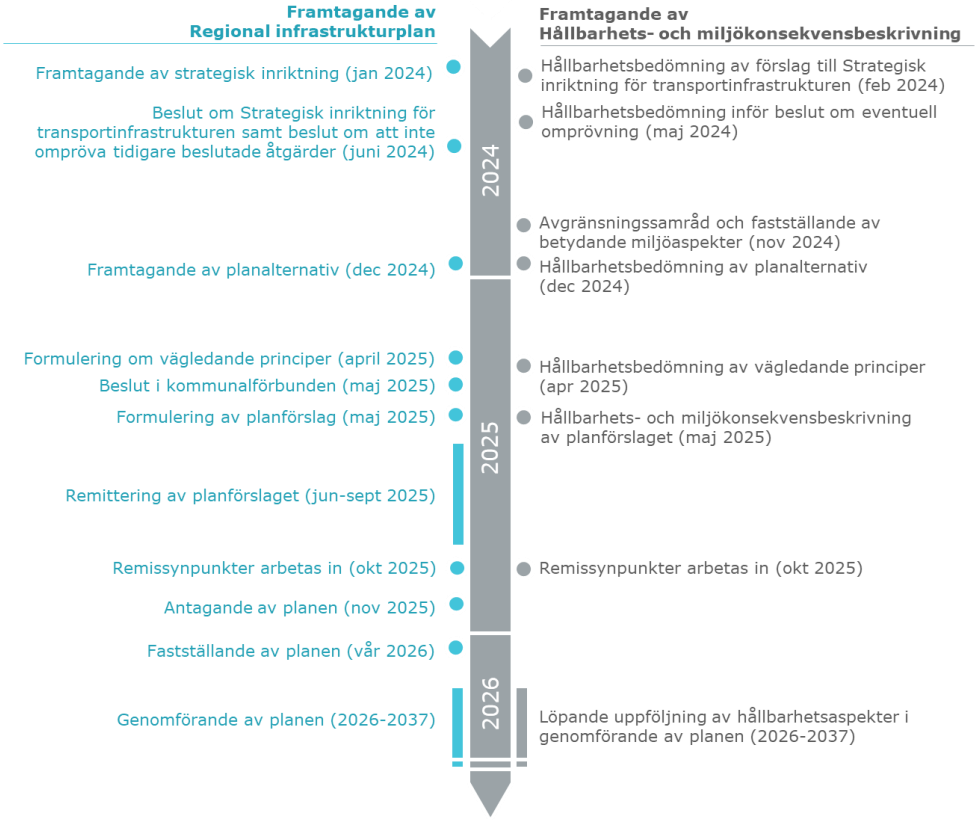
Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning av planens påverkan även på andra hållbarhetsaspekter. Denna rapport benämns därför *Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning*.

Genomförande av hållbarhetsbedömning

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Under våren 2025 gjordes en översyn av de vägledande principerna för åtgärdsområdena Trimning och effektivisering samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Som underlag för denna översyn gjordes en hållbarhetssäkring av inriktningen för åtgärdsområdena. Hållbarhetssäkringen fokuserade på hur hållbarhetsnyttan kan maximeras genom prioritering och utformning av olika åtgärder och åtgärdskategorier i planen. Hållbarhetssäkringen fungerade sedan också som underlag till bedömningen av åtgärdsområdena i hållbarhetsbedömningen av planförslaget.

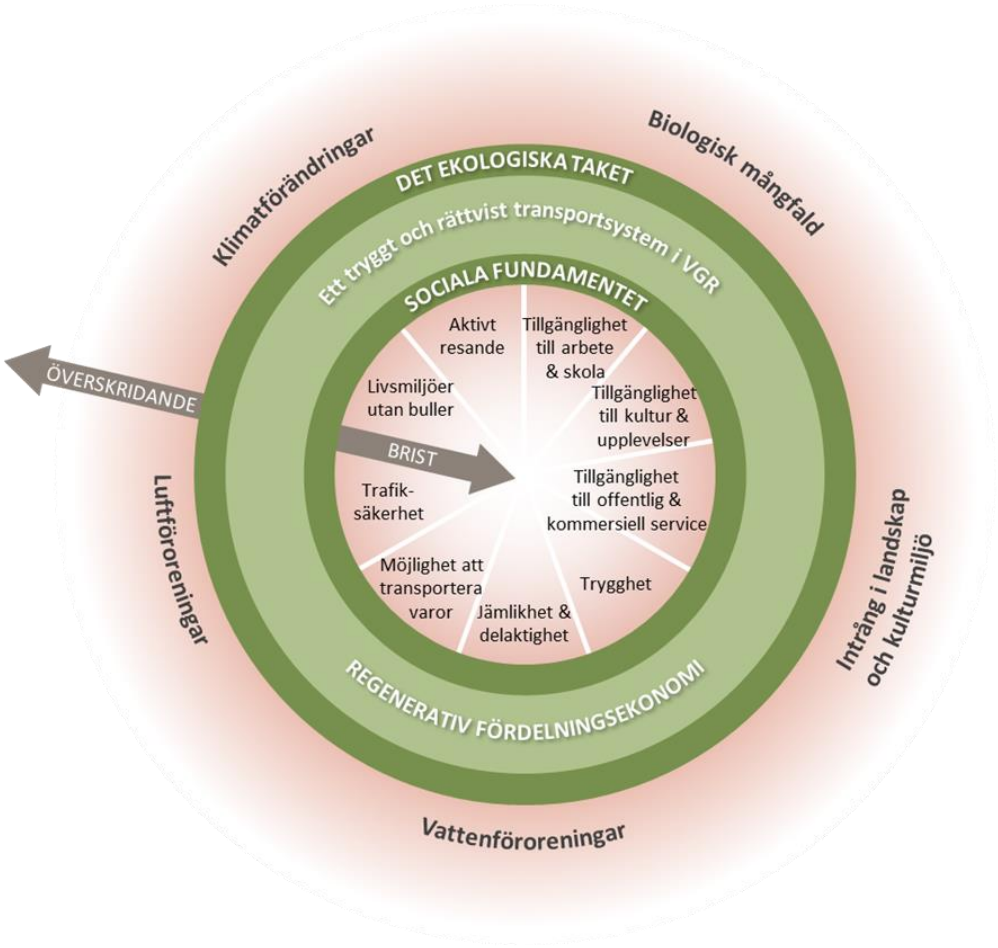
Under våren 2025 togs också en remissversion av planförslaget fram, efter beslut i kommunalförbunden och i BHU om prioriteringar av hur medel ska fördelas. En hållbarhetsbedömning gjordes också av planförslaget, vilken presenteras i denna rapport.

Munkmodellen som illustration av en hållbar utveckling

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

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

[1] Se Doughnut | Kate Raworth



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

Nuläge och trender

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

Demografisk utveckling och befolkning

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

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

Resvanor och tillgänglighet

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

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

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

[2] SCB (2025a) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner
[3] SCB (2025b) Statistikdatabasen, Befolkning efter region, förändringar, kön och månad
[4] VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023
[5] Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023
[6] Västtrafik (2025) Årsredovisning för Västtrafik AB, Räkenskapsåret 2024
[7] SCB (2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2019–2021

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

Miljöförhållanden

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga, vilket understryks allt tydligare i IPCC:s rapporter.[8] Vägtrafiken står för 94 procent av transportsektorns utsläpp i regionen.[9] Sedan 1990 har utsläppen minskat med 28 procent, främst via effektivare fordon och ökad användning av biobränslen. År 2024 ökade dock utsläppen kraftigt till följd av sänkt reduktionsplikt.[10] Allt fler forskare drar slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande. Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter[11] och även IPCC[12] och OECD[13] drar samma slutsats.

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

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

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

[8] IPCC, 2023
[9] SMHI, Nationella emissionsdatabasen
[10] Vägtrafikens utsläpp 2024
[11] Klimatpolitiska rådet, 2024
[12] IPCC, 2022
[13] OECD, 2021
[14] Naturvårdsverket, 2025
[15] Trafikverket, 2025

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

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

Vägtrafik är också den största bullerkällan. Nästan 2 miljoner svenskar exponeras för trafikbuller över riktvärdet. Effekterna omfattar bland annat försämrad inlärning, sömnstörningar och ökad risk för hjärt-kärlsjukdomar[17].

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

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

---

[16] SMHI, Nationella emissionsdatabasen
[17] Folkhälsomyndigheten (u.å.) Vägledning om buller och höga ljudnivåer. Uttag 20250304
[18] Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024

Övriga hållbarhetsaspekter

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

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

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

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

Hållbarhetsmål och inriktning

Mål för transportplaneringen

Globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030)

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

[19] Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län
[20] Berg, J., mfl. (2019) Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden. K2 Outreach 2019:2
[21] Folkhälsomyndigheten, u.å.
[22] Boverket, 2025
[23] Västra Götalandsregionen, 2023

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



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

Transportpolitiska målen

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

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

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

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

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

Trafikverkets målbild 2030

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

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

Strategisk inriktning för transport-infrastrukturen i Västra Götaland

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

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



Figur 5 Mål för den regionala infrastrukturplaneringen.

Samråd och avgränsningar

Avgränsningssamråd

Inom ramen för en strategisk miljöbedömning ska, enligt 6 kap 10§ miljöbalken, ett avgränsningssamråd genomföras med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av infrastrukturplanen. Avgränsningssamråd har genomförts med Länsstyrelsen i Västra Götaland vid två tillfällen, maj 2024 och november 2024.

På samrådet i november lyfte Länsstyrelsen särskilt nedanstående punkter:

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

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

Avgränsning i tid och rum

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

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

Antagande om nollalternativ

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

Avgränsning av miljöaspekter

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

Tabell 1 Hållbarhetsaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen

Hållbarhetsaspekt	**Målformulering**
Klimat	Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) ska vara minst 70 procent lägre 2030 jämfört med 2010 och senast 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp.
Biologisk mångfald	Den biologiska mångfalden och gröna infrastrukturen har stärkts så att ekosystemtjänster kan fortsätta att levereras.
Landskap och kulturmiljö	All infrastruktur ska vara landskapsanpassad. Kulturmiljöns värden bevaras, används och utvecklas.
Resurser tillgängliga för människan	Vid alla konfliktsträckor mellan väg- och järnvägsanläggningar och vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen är föroreningsrisken acceptabel. Förutsättningar för jordbruk försämras inte genom påverkan på produktionsförmåga.
Frisk luft	Utsläppen från transportsektorn har minskat så att miljökvalitetsmålet Frisk luft för NO2 i urban bakgrund och PM10 i gaturum uppnås.
Buller	Antalet utsatta för trafikbuller över riktvärdena ska minska med 50 procent jämfört med 2015 och ingen ska utsättas för buller på mer än 10 dB över riktvärden.
Trafiksäkerhet	Minst 50 procent färre dödas och minst 25 procent färre skadas allvarligt i vägtransportsystemet jämfört med ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.
Aktivt resande	Transportsystemet planeras och utformas för en ökad andel hållbart resande.

Avgränsning av övriga hållbarhetsaspekter

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

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

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

Analysmetoder

Underlag

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

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

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

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

Bedömningsmatris

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

Tabell 3 Bedömningsskala för hållbarhetsbedömningen

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

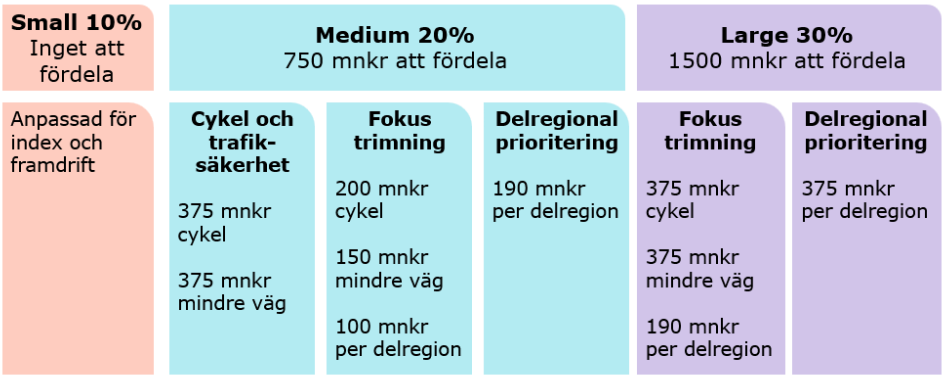
Först gjordes en bedömning av alla namngivna åtgärder och av respektive åtgärdsområde vilket lades in i en matris, och därefter gjordes en sammanvägd bedömning av varje åtgärdsområdes samlade påverkan. För att ge en överblick över hur planens medel fördelas mellan åtgärder med olika påverkan på de olika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

Bedömning av rimliga alternativ

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

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

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



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

Beskrivning av bedömda alternativ

Small

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

Medium

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

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

Large

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

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

Hållbarhetsbedömning av alternativen

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

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

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

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

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

Slutsatser från bedömningen av alternativ

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

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

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

varandra eller hur åtgärder som ökar trafiksäkerheten också kan bidra till attraktiva samhällen. Ett sådant exempel är rätt hastighet.
- Det lokala resandet är betydelsefullt för många resenärsgrupper, särskilt för barn och unga. Därför är det viktigt att främja hållbart resande i tätorter och att planera för säker och trygg tillgänglighet till funktioner med särskild betydelse för barn och unga.
- Prioritera trafiksäkerhetshöjande åtgärder för gående och cyklister samt för det lågtrafikerade vägnätet.

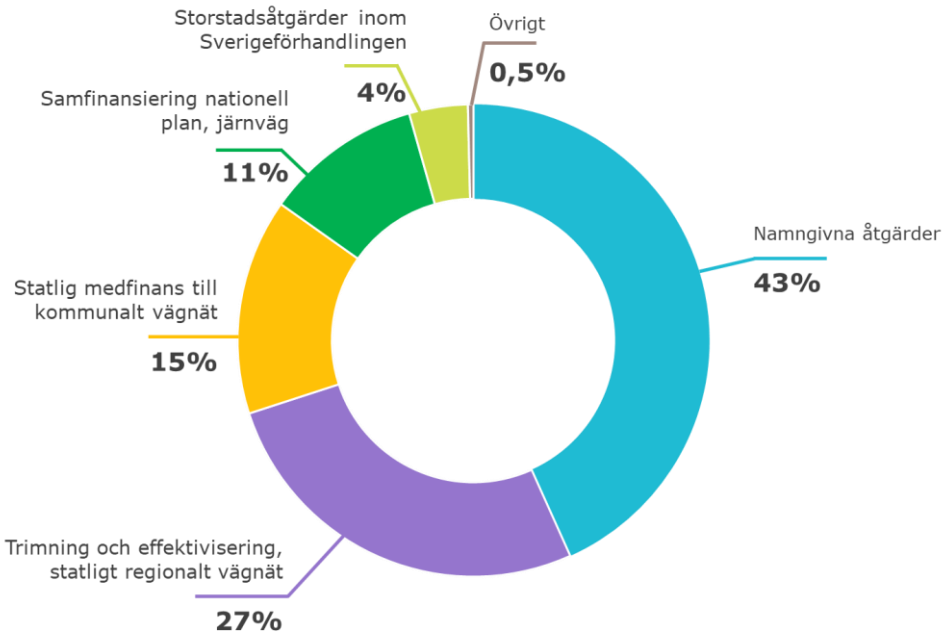
Hållbarhetskonsekvens-beskrivning av föreslagen plan

Förslag till Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

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

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

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



Figur 7 Fördelning av medel mellan infrastrukturplanens åtgärdsområden

Tabell 4 Fördelning av medel mellan och inom infrastrukturplanens åtgärdsområden

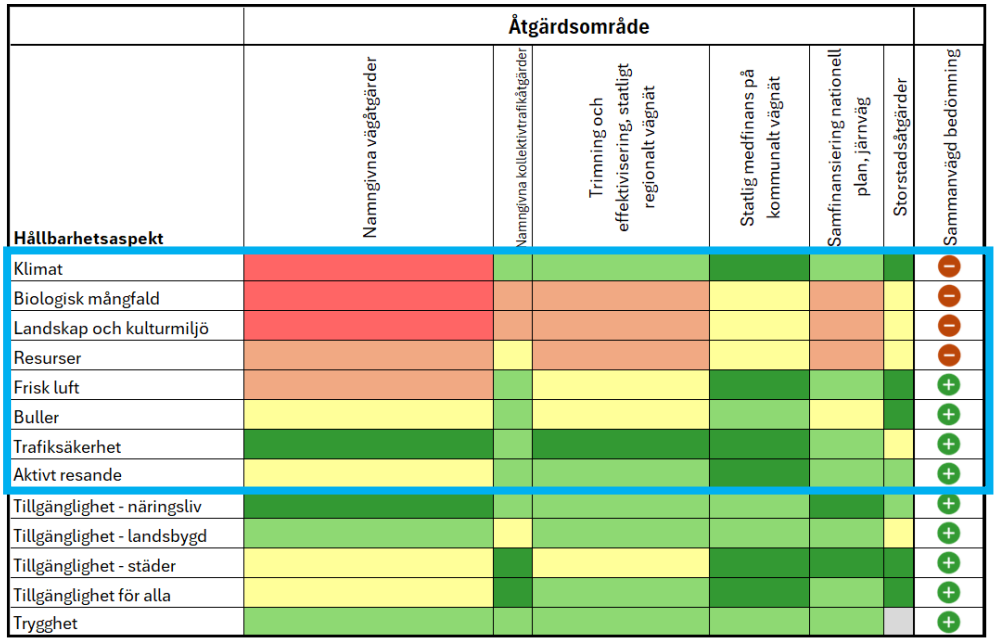
Större namngivna vägåtgärder	38%
Större namngivna kollektivtrafikåtgärder	5%
Trimning och effektivisering, statlig regionalt vägnät	27%
Kollektivtrafikåtgärder	4%
Cykelåtgärder	6%
Mindre vägåtgärder	17%
Statlig medfinans till kommunalt vägnät	15%
Kollektivtrafikåtgärder	6%
Cykelåtgärder	6%
Trafiksäkerhets-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

Samlad bedömning av planens påverkan

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

Infrastrukturplanens påverkan handlar inte heller bara om den direkta påverkan från varje enskild åtgärd eller åtgärdsområde, utan också om hur åtgärderna tillsammans bidrar till den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet, som kan bli mer eller mindre hållbart beroende på vilka åtgärder som genomförs. Därför är det viktigt att också beakta åtgärdernas effekt på transportsystemet på systemnivå. Även om den stora delen av transportsystemet redan är byggt och de förändringar som planen kan bidra till sker på marginalen sker en utveckling av transportsystemet över tid och riktningen för den utvecklingen avgörs av de åtgärder som genomförs. Även om stora satsningar görs på hållbart resande kommer inriktningen för transportsystemet som helhet inte att förändras om det samtidigt görs ännu större satsningar som gynnar biltrafiken. Ett annat viktigt perspektiv i analysen är därför alternativanvändningen av medel i infrastrukturplanen.

Figur 8 ger en övergripande bild av de olika åtgärdsområdenas påverkan på respektive hållbarhetsaspekt. Överlag har planen en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön (Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan), medan påverkan de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa (Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande) samt på övriga hållbarhetsaspekter överlag är positiv.



Figur 8 Samlad bedömning av planens påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna.

I kommande avsnitt görs en mer fördjupad beskrivning av planens påverkan på respektive hållbarhetsaspekt, och därefter görs en mer detaljerad bedömning per åtgärdsområde. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Klimat

Sammantaget bedöms planen ha en negativ påverkan på klimatet, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

För att planen ska ha potential att bidra till minskad klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet har valet av åtgärder stor betydelse. Som framgår av bedömningsmatrisen har större vägåtgärder generellt mest negativ påverkan på klimatet. Större åtgärder (både vägåtgärder och kollektivtrafikåtgärder) har större klimatpåverkan från byggskedet än mindre ombyggnationer och cykelvägar. Större vägåtgärder leder generellt också sett till att biltrafiken ökar genom inducerad trafik, vilket innebär att de fram till att bilflottan är fullt ut fossilfri motverkar målet om minskad klimatpåverkan. Även om bilflottan elektrifieras på längre sikt kommer det att dröja innan de fossila drivmedlen fasats ut. Trafikverkets kalkyler av klimatpåverkan i SEB:arna baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås genom att andelen fossilfria drivmedel successivt höjs fram

till 2045 samtidigt som elektrifieringstakten ökar.[25] Detta antagande bygger dock på att reduktionsplikten successivt höjs och att andelen elfordon successivt ökar. Som konstaterades i nulägesbeskrivningen visar preliminära data att koldioxidutsläppen från transportsektorn ökade under 2024 då reduktionsplikten pausades.

Större kollektivtrafikåtgärder har potential att flytta över resor från bil till hållbara färdmedel och därmed minska klimatutsläppen, likaså satsningar på cykelinfrastruktur i områden med stora resandeströmmar. Mindre trimningsåtgärder har generellt en mindre påverkan från byggskedet och i den mån satsningarna görs på cykel och kollektivtrafik kan de bidra till att skapa ett mer transporteffektivt samhälle för persontransporter, vilket kan ha stor betydelse för transportsystemets klimatomställning. Den största delen av satsningarna på Trimning och effektivisering på statligt regionalt vägnät görs dock på mindre vägåtgärder, och dessa åtgärder har mer varierande påverkan på transportsektorns klimatmål. Åtgärder som möjliggör längre och tyngre lastbilar samt intermodala lösningar kan bidra till ett transporteffektivt godstransportsystem med potential att minska klimatpåverkan. Trafiksäkerhetsåtgärder kan visserligen passa in i ett transporteffektivt samhälle, men bidrar inte till omställningen av transportsystemet på längre sikt. Åtgärder som möjliggör ökade hastigheter kan däremot öka vägtrafikens attraktivitet och därmed motverka transportsektorns klimatomställning.

Jämfört med nollalternativet innebär planen att ytterligare sex namngivna vägåtgärder finansieras. Åtgärden Suicidskydd på Tjörnbron har dock en obetydlig klimatpåverkan eftersom det enbart är en trafiksäkerhetsåtgärd som inte påverkar trafiken. Två nya namngivna kollektivtrafikåtgärder och fortsatta satsningar på kollektivtrafik och cykel i form av mindre åtgärder stärker förutsättningarna för hållbart resande och ett transporteffektivt samhälle, men satsningarna är inte tillräckliga för att förändra inriktningen för transportsystemet ens på marginalen. Även om satsningarna på hållbart resande i sig har potential att bidra till utsläppsminskningar bedöms dessa utsläppsminskningar inte vara tillräckliga för att kunna kompensera för utsläppen som genereras från byggskedet och från den ökade vägtrafik som satsningarna på vägåtgärder ger upphov till.

[25] https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7e1063efbcfd4b34a4591b0d4e00f855/2024/prognos-for-persontrafiken-2045--trafikverkets-basprognoser-2024.pdf

Biologisk mångfald

Sammantaget bedöms planen påverka den biologiska mångfalden negativt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Den biologiska mångfalden riskerar enligt de samlade effektbedömningarna att påverkas negativt av flera av de större namngivna vägåtgärderna. Jämfört med nollalternativet tillkommer fyra namngivna vägåtgärder som leder till negativ eller mycket negativ påverkan på biologisk mångfald. Även om åtgärder i form av viltstängsel och faunapassager ingår i vissa av åtgärderna kan detta inte fullt ut kompensera för den negativa påverkan av att livsmiljöer störs eller förstörs. Större namngivna kollektivtrafikåtgärder genomförs till övervägande del i urbana miljöer varför de inte påverkar den biologiska mångfalden i någon större utsträckning. För de mindre åtgärderna går det inte att fullt ut bedöma påverkan i detta skede eftersom det inte är klart vilka åtgärder som kommer att genomföras, men under förutsättning att de vägledande principer som satts upp för fördelningen av medel till åtgärder i statligt regionalt vägnät och för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät följs bör påverkan på biologisk mångfald från de mindre åtgärderna bli begränsad.

Genom åren har en kutym utvecklats som innebär att ansvaret för att hantera brister i miljöanpassning i befintligt vägnät helt kommit att ligga på Trafikverket och nationell plan. Men enligt aktuella förordningar finns inte någon sådan bindning. Inte heller görs någon sådan låsning i Trafikverkets regleringsbrev där Regeringen ger instruktioner om hur medel i transportplanerna får användas. Tvärtom, de regionala infrastrukturplanerna förutsätts hantera samma ansvar som omfattar Trafikverket, det vill säga de Transportpolitiska målen inklusive Hänsynsmålen. I regleringarna öppnas också för medfinansiering till miljöåtgärder på både kommunala vägar och enskilda vägar.[26] Det hade alltså varit möjligt för den regionala infrastrukturplanen att bidra positivt till biologisk mångfald genom att avsätta medel för miljöanpassnings-åtgärder i befintligt vägnät, men några sådana åtgärder ingår inte i planförslaget.

Landskap och kulturmiljö

Landskap och kulturmiljö kan framförallt påverkas av större åtgärder, men påverkan beror på var åtgärderna genomförs. Generellt har vägåtgärder oftare en negativ påverkan på landskap och fornlämningar, medan

[26] Anders Sjölund (2024) Biologisk mångfald och regional infrastrukturplan, dokumentation från workshop. Trivector rapport 2024:62

kollektivtrafikåtgärder i form av bytespunkter och stationer oftare har en negativ påverkan på kulturmiljön i staden. Flera av de tidigare beslutade större åtgärderna har en negativ påverkan på landskap och/eller kulturmiljö. Av de nya åtgärderna har flera viss negativ påverkan på landskap och/eller kulturmiljö, även om påverkan från de åtgärder som tillkommer är mindre omfattande än från de åtgärder som tidigare beslutats. Påverkan från mindre åtgärder kan antas bli mer begränsad, men de vägledande principerna lyfter inte fram landskap och kulturmiljö som prioriteringsgrunder för fördelning av medel.

Sammantaget bedöms planen påverka landskap och kulturmiljö negativt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Resurser tillgängliga för människan

Sammantaget bedöms planen som helhet ha en negativ påverkan på resurser tillgängliga för människan, men i jämförelse med nollalternativet sker ingen negativ påverkan.

Risken för påverkan på resurser tillgängliga för människan, i avgränsningen formulerat som påverkan på dricksvatten och areella näringar, är generellt störst för större åtgärder utanför tättbebyggt område, men påverkan beror på var åtgärderna genomförs. Flera av de tidigare beslutade vägåtgärderna bedöms ta jordbruksmark i anspråk. Inga av de tillkommande större åtgärderna bedöms dock påverka varken dricksvatten eller jordbruksmark. De mindre åtgärderna kan potentiellt sett komma att ta mindre arealer jordbruksmark i anspråk, men jämfört med nollalternativet blir det ingen skillnad.

Frisk luft

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka luftkvaliteten positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Miljöaspekten Frisk luft bedöms utifrån hur åtgärderna påverkar luftkvaliteten i urbana miljöer. Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder med potential att bidra till överflyttning från bil till hållbara färdmedel i städer har därför potential att bidra till bättre luftkvalitet. Även åtgärderna som innebär satsningar på elfärjor har en tydligt positiv påverkan på luftkvaliteten, men eftersom utsläppsminskningen enbart i mindre utsträckning påverkar urbana miljöer är effekten begränsad på miljöaspekten. En av de nya större namngivna vägåtgärderna kan medföra försumbara ökningar av utsläppen till luft enligt Trafikverkets samlade effektbedömning.

Buller

Planen har potential att bidra till att minska bullret, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

De flesta större vägåtgärder som ligger i planen sedan tidigare innebär att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar, genom att befintliga vägar avlastas eller att det genomförs bullerskyddsåtgärder, och detta gäller även för de tillkommande åtgärderna. Kollektivtrafik- och cykelåtgärder kan också bidra till en minskning av biltrafiken och därmed lägre bullernivåer.

Trafiksäkerhet

Den sammantagna bedömningen är att planen både som helhet och i jämförelse med nollalternativet har potential att bidra till ökad trafiksäkerhet.

De flesta åtgärdstyperna i planen har potential att bidra till ökad trafiksäkerhet och i princip inga åtgärder i planen försämrar trafiksäkerheten. Större vägåtgärder utformas idag för att bidra till ökad trafiksäkerhet för motortrafikfordon, och alla större vägåtgärder i planen bidrar till ökad trafiksäkerhet. Antalet omkomna och skadade bilister och motorcyklister har minskat tydligt under senare år, medan motsvarande minskning inte skett för gående och cyklister. Den största andelen allvarligt skadade i trafikolyckor är gående och cyklister på det kommunala vägnätet, och satsningar på ökad trafiksäkerhet för dessa grupper kan också bidra till ökat hållbart resande. Planens satsningar på medfinansiering till cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät har potential att bidra till ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister.

Aktivt resande

Sammantaget bedöms planen som helhet bidra till ett ökat aktivt resande, och i någon mån även i jämförelse med nollalternativet.

Byggnation av nya cykelvägar, gång- och cykelpassager samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet kan bidra till att fler väljer aktiva transportmedel. Även satsningar på kollektivtrafiken leder till ökat aktivt resande genom att anslutningsresor sker med gång och cykel. Satsningarna på gång, cykel och kollektivtrafik i planen har därför potential att bidra till ett ökat aktivt resande. Många av de namngivna större vägåtgärderna innehåller också satsningar på utbyggnad av cykelvägar och gång- och cykelpassager, men i relation till hur mycket medel som satsas på att förbättra förutsättningarna för att köra bil ökar inte den relativa

attraktiviteten för hållbara resor och vägåtgärderna kan därför inte antas leda till ett ökat aktivt resande.

Tillgänglighet i hela regionen Näringsliv

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka näringslivets tillgänglighet positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Åtgärder som innebär en standardhöjning av vägar kan bidra till ökad kapacitet för godstransporter, särskilt sådana åtgärder som innebär ökad framkomlighet för längre transporter. Även standardhöjning av järnvägen kan bidra till näringslivets konkurrenskraft. Satsningar på kollektivtrafiken kan också öka näringslivets tillgång till arbetskraft.

Tillgänglighet i hela regionen Landsbygd

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka tillgängligheten i landsbygder positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Tillgängligheten på landsbygden kan främjas genom standardhöjning och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på vägar. Satsningar på kollektivtrafikknutpunkter, resecentrum och pendelparkeringar har också potential att bidra till förbättrade pendlingsmöjligheter. Cykelvägar kan ge ökad tillgänglighet när de förbinds med viktiga målpunkter. Satsningarna på samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan bidrar också till ökad tillgänglighet i landsbygder genom förbättrad trafikering med tåg.

Tillgänglighet i hela regionen Städer

Sammantaget bedöms planen ha potential att påverka tillgängligheten i städer positivt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Satsningar på kollektivtrafik och cykel i städer har goda möjligheter att bidra till ökad tillgänglighet i städer. Flertalet större kollektivtrafikåtgärder i planen bidrar till förbättrad tillgänglighet i städer. Dock minskar den andel av planramen som avsätts till namngivna kollektivtrafikåtgärder och till storstadsåtgärder jämfört med tidigare plan.

Tillgänglighet för alla - jämlikhet och delaktighet

Sammantaget bedöms planen ha potential att stärka jämlikheten och delaktigheten i samhället genom satsningar på ökad tillgänglighet för alla, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Genom satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder har infrastrukturplanen potential att bidra till ökad tillgänglighet för barn och unga och andra grupper som inte har tillgång till egen bil. Satsningar på kollektivtrafik och tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer har också potential att förbättra användbarheten för personer med funktionsnedsättning. Även åtgärder som bidrar till trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter har potential att bidra positivt till den grundläggande tillgängligheten. Hur väl transportsystemet fungerar för personer med funktionsnedsättning och barns möjlighet att vara självständiga i transportsystemet påverkas i stor utsträckning av utformningen och genomförandet av åtgärder i senare skeden av planeringen, och det är därför viktigt att detta perspektiv följer med hela vägen fram till detaljutformningen av åtgärderna.

Trygghet

Infrastrukturplanen bedöms ha potential att bidra till ökad trygghet både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Känslan av trygghet i transportsystemet påverkas i stor utsträckning av detaljer i utformningen av infrastrukturen, och åtgärdernas påverkan på tryggheten är därför svår att bedöma i det tidiga planeringsskedet. Flera av de namngivna kollektivtrafikåtgärderna i infrastrukturplanen har dock tydlig potential att bidra till ökad trygghet genom satsningar på nya resecentra. Även satsningar på ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister bidrar till ökad trygghet.

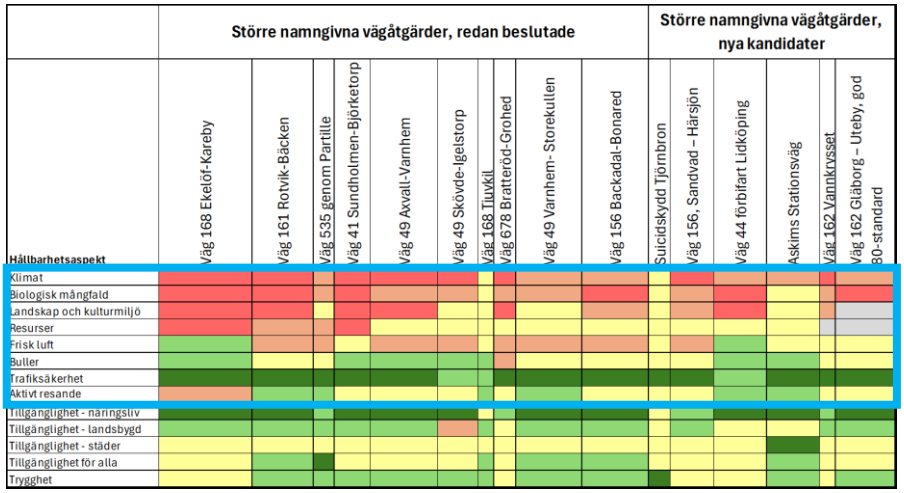
Bedömning per åtgärdsområde

Större namngivna vägåtgärder

Åtgärdsområdet Större namngivna vägåtgärder innehåller vägåtgärder med en investeringskostnad på minst 75 miljoner kronor. Många av de namngivna vägåtgärderna är beslutade i tidigare planomgångar men har ännu inte färdigställts.

De namngivna vägåtgärderna samlar olika typer av åtgärder, med fokus främst på åtgärder för mötesseparering. Även om de flesta åtgärderna genomförs på befintlig väg ingår i planförslaget också flera nya vägsträckningar: Väg 168 Ekelöf-Karaby; Väg 161 Rotvik-Bäcken; Väg 41 Sundholmen-Björketorp samt Väg 44 förbifart Lidköping. De allra flesta åtgärderna innehåller också åtgärder som ska förbättra framkomligheten för gång och cykel eller åtminstone kompensera för försämrad

framkomlighet då åtgärderna medför att befintliga kopplingar bryts, men huvudsyftet är förbättrad framkomlighet för vägtrafiken. Undantag är Väg 535 genom Partille som också syftar till att skapa bättre förutsättningar för kollektiva resor samt skapa ett mer sammanhängande gång- och cykelnät; Väg 168 Tjuvkil som syftar till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik samt Suicidskydd Tjörnbron som syftar till minskad suicidrisk.



Figur 9 Hållbarhetsbedömning av större namngivna vägåtgärder. Bredden på kolumnen är proportionell till åtgärdens budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Figur 9 visar de namngivna vägåtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna i förhållande till varje åtgärds andel av planramen. De allra flesta större namngivna vägåtgärderna innebär en negativ klimatpåverkan, dels genom utsläpp i samband med anläggning och drift och underlag, dels genom att de ökar vägtrafikens relativa attraktivitet genom att skapa förbättrad framkomlighet. Flera av åtgärderna innebär också negativ påverkan på biologisk mångfald, det gäller framförallt de åtgärder som innebär anläggning av vägar i ny sträckning där åtgärderna tar mark i anspråk och skapar barriäreffekter. Även om planerade åtgärder i form av faunapassager, ekodukter och viltstängsel kan minska den negativa påverkan innebär åtgärderna ändå att de långsiktiga förutsättningarna för biologisk mångfald försämras. I vägplaneskedet genomförs en bedömning av lokal miljöpåverkan och då finns möjligheter att anpassa åtgärderna för att minska den negativa påverkan. Flera av åtgärderna innebär också att jordbruksmark tas i anspråk.

Bedömningen av hållbarhetsaspekten Frisk luft har huvudfokus på luftkvaliteten i städer. Vägåtgärderna bidrar visserligen generellt till ökade luftföroreningar genom att de leder till ökad trafik, men eftersom de flesta

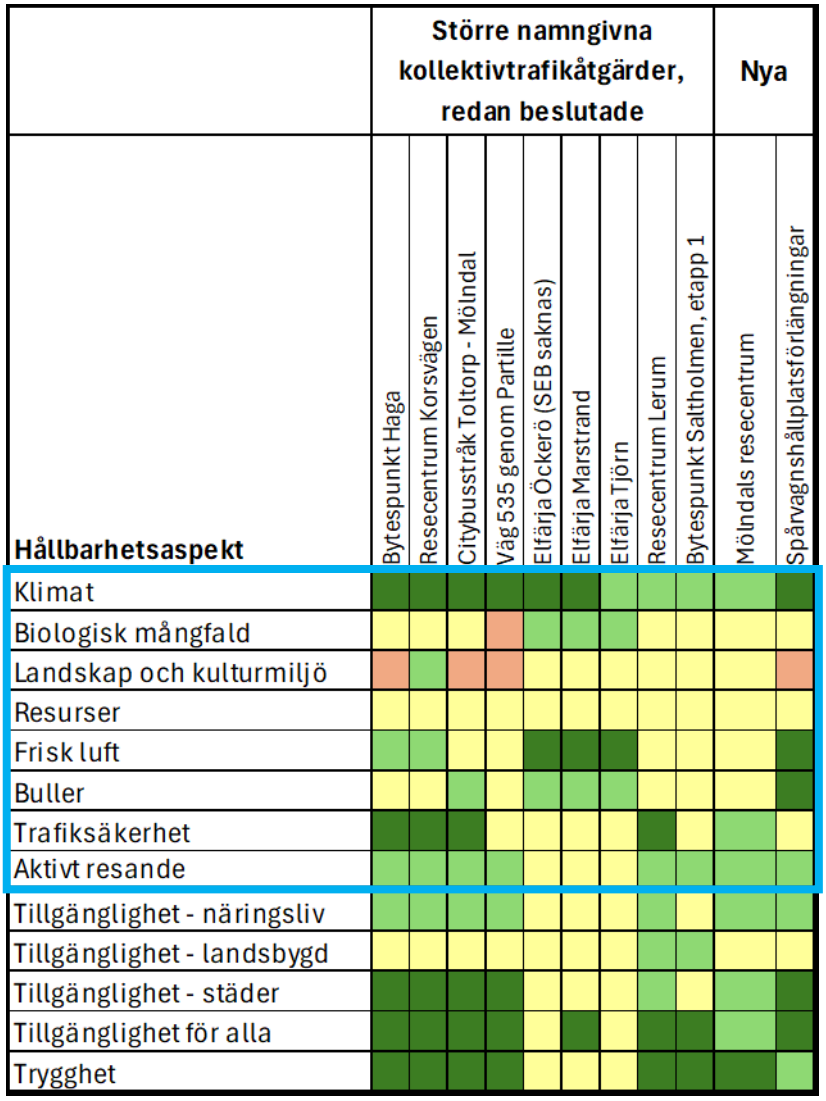
vägåtgärder genomförs utanför städerna har de begränsad negativ påverkan på luftkvaliteten i städerna. De namngivna vägåtgärderna har också generellt neutral eller positiv påverkan på bullernivåerna, eftersom eventuellt ökat buller kompenseras med bullerreducerande åtgärder. Samtliga vägåtgärder bidrar positivt till trafiksäkerhet, främst genom ökad mötesseparering. Påverkan på förutsättningarna för aktivt resande är generellt neutral eller svagt positiv eftersom många åtgärder också innehåller satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel. Ett undantag är Väg 168 Ekelöf-Kareby, där förutsättningarna att gå och cykla bedöms försämras något genom att befintliga gång- och cykelstråk i blandtrafik längs väg 613 och enskilda vägnätet bryts.

Merparten av de namngivna vägåtgärderna bedöms ha en positiv påverkan på näringslivets tillgänglighet genom standardhöjning av vägnätet och förbättrad framkomlighet. Flertalet namngivna vägåtgärder genomförs utanför städerna och påverkar därigenom tillgängligheten för boende i landsbygder genom förbättrade resmöjligheter med bil, och för vissa åtgärder även genom förbättrade möjligheter att gå och cykla. Däremot har åtgärden Väg 49 Skövde-Igelstorp en negativ påverkan på tillgängligheten lokalt genom att åtgärden skapar lokala barriärer och omvägar när utfarter mot vägen stängs. Den enda namngivna vägåtgärden som genomförs helt i urban miljö är Askims Stationsväg där en ny trafikplats anläggs som ökar tillgängligheten för alla färdmedel.

De namngivna vägåtgärderna har av naturliga skäl mest positiv påverkan på tillgängligheten för bilburna resenärer, men eftersom flera åtgärder också innehåller satsningar på gång- och cykelvägar bidrar flera av dem också till att förbättra den grundläggande tillgängligheten. Genom att vägåtgärderna bidrar till ökad trafiksäkerhet medför de också ett visst positivt bidrag till ökad trygghet, särskilt de åtgärder som också ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister.

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder innebär åtgärder med en totalkostnad över 75 miljoner kronor, men eftersom många av åtgärderna har beslutats i tidigare planomgångar och ännu inte färdigställts avsätts mindre än 75 miljoner för flera av dem i planförslaget. De namngivna kollektivtrafikåtgärderna har lite olika karaktär men syftar till att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet. Figur 10 visar de namngivna kollektivtrafikåtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna.



Figur 10 Hållbarhetsbedömning av större namngivna kollektivtrafikåtgärder. Bredden på kolumnen är i någon mån proportionell till åtgärdens budget, men de flesta åtgärderna är relativt små med en budget klart under 75 miljoner och skillnaden i budget mellan dessa åtgärder har inte visualiserats. Den enda större åtgärden är Mölndals resecentrum med en budget på 130 miljoner. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

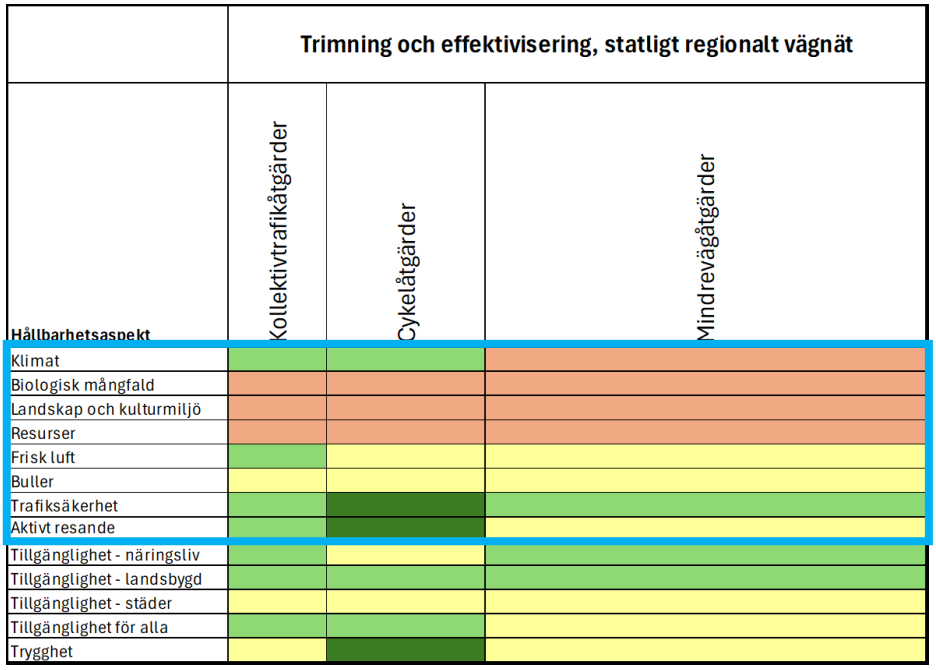
Alla större namngivna kollektivtrafikåtgärder bedöms bidra till minskad klimatpåverkan genom att stärka kollektivtrafikens relativa attraktivitet. Åtgärdernas påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan är begränsad eftersom de i huvudsak genomförs i urbana miljöer. Däremot kan en del av åtgärderna innebära en negativ påverkan på kulturmiljön i städerna. De åtgärder som bedöms stärka kollektivtrafikens attraktivitet i städerna bidrar till frisk luft, men de åtgärder som har störst positiv påverkan på frisk luft är satsningarna på elfärjor. Flera av

åtgärderna bidrar till ökad trafiksäkerhet, det gäller särskilt satsningarna på bytespunkter och resecentra. Med undantag för satsningarna på elfärjor bedöms samtliga åtgärder bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och därmed till att öka det aktiva resandet. Förbättrad kollektivtrafik innebär också att näringslivets tillgång till personal stärks. De flesta namngivna kollektivtrafikåtgärderna genomförs i urbana miljöer och stärker framförallt tillgängligheten i städer, men satsningar på bytespunkter kan i viss mån också förbättra tillgängligheten för anslutningsresor från landsbygder.

Satsningar på namngivna kollektivtrafikåtgärder bidrar till att stärka tillgängligheten för alla, både genom att stärka resmöjligheterna för grupper utan tillgång till bil och genom att många åtgärder innehåller satsningar på tillgänglighetsanpassning för funktionshindrade. Åtgärderna bidrar också till ökad trygghet, särskilt de åtgärder som innebär förbättrade bytespunkter och resecentra.

Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det statliga regionala vägnätet med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor. Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt mindre vägåtgärder. Valet av åtgärder ska utgå från den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och de vägledande principerna för åtgärdsområdet, och bedömningen av åtgärdsområdets påverkan på hållbarhetsaspekterna är gjord med utgångspunkt i dessa principer. De vägledande principerna har skärpts något sedan föregående plan, med potentiellt positiva effekter på åtgärdsområdets bidrag till hållbarhet. Figur 11 ger en överblick över hur de olika delarna inom åtgärdsområdet bidrar till de olika hållbarhetsaspekterna.



Figur 11 Hållbarhetsbedömning av de olika delområdena inom åtgärdsområdet Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät. Bredden på kolumnen är proportionell till delområdets budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

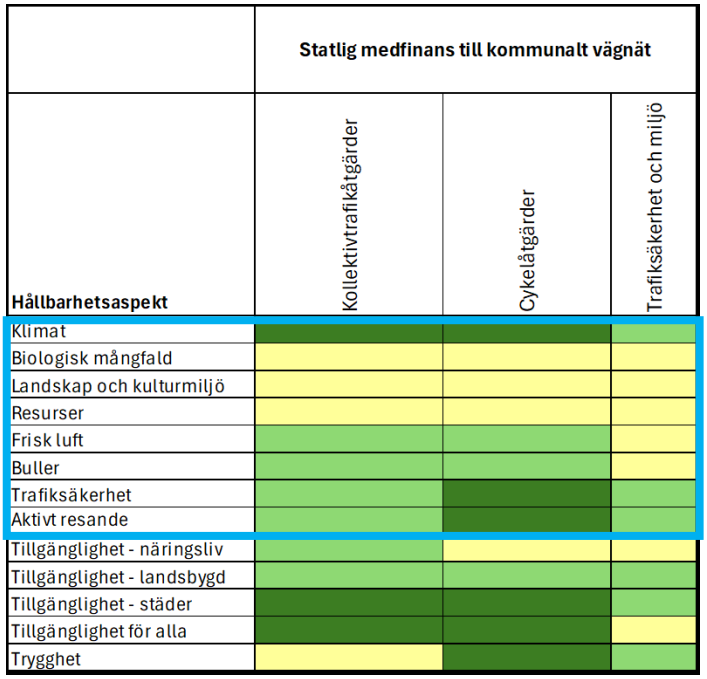
Åtgärdsområdet har både positiv och negativ påverkan på klimatet. Alla investeringsåtgärder innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet, men för satsningar på kollektivtrafik och cykel kan de förbättrade förutsättningarna för hållbart resande på sikt kompensera för den negativa påverkan från byggskedet. Mindre vägåtgärder bidrar överlag inte till ökad trafik och åtgärder för till exempel förbättrad trafiksäkerhet som inte innebär ökad hastighet passar väl in i ett transporteffektivt samhälle. Påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan kan också antas bli begränsade eftersom åtgärderna är mindre omfattande till sin karaktär, men det finns ändå en risk för en viss negativ påverkan vid breddning av vägar, nyanläggning av cykelvägar och liknande åtgärder. Kollektivtrafikåtgärder kan antas ge visst bidrag till frisk luft genom överflyttning från bil till kollektivtrafik, medan åtgärdsområdet inte bedöms påverka buller i någon större omfattning eftersom det krävs stora förändringar i trafikmängder för att påverka bullernivån. Däremot bedöms alla tre delarna inom åtgärdsområdet bidra till förbättrad trafiksäkerhet. Satsningar på kollektivtrafik och cykel bidrar också till ökat aktivt resande.

Satsningar på kollektivtrafiken kan öka tillgängligheten för näringslivet genom förbättrade pendlingsmöjligheter, medan mindre vägåtgärder genom standardhöjningar kan förbättra förutsättningarna för

godstransporter. Åtgärdsområdet innehåller också satsningar på tillgängligheten i landsbygder, både med kollektivtrafik, cykel och bil. För att få full nytta av satsningarna behöver de bidra till att förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter, som arbetsplatser, skolor och offentlig och kommersiell service. Satsningar på statligt regionalt vägnät genomförs till största del utanför städerna (eftersom vägnätet i städerna i huvudsak är kommunalt), men satsningar som förbättrar förutsättningarna för regional kollektivtrafik kan också indirekt leda till minskad biltrafik och bättre tillgänglighet inne i städer. Framförallt satsningar på cykel och kollektivtrafik bidrar också positivt till aspekten Tillgänglighet för alla, genom att förbättra tillgängligheten för personer utan bil. Satsningar på cykelåtgärder kan också bidra till ökad trygghet.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det statliga regionala vägnätet med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor, där medfinansieringen från planen uppgår till 50% av den totala kostnaden. Inom åtgärdsområdet finns potter för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt Trafiksäkerhet och miljö. Valet av åtgärder ska utgå från den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och de vägledande principerna för åtgärdsområdet, och bedömningen av åtgärdsområdets påverkan på hållbarhetsaspekterna är gjord med utgångspunkt i dessa principer. De vägledande principerna har skärpts något sedan föregående plan, med potentiellt positiva effekter på åtgärdsområdets bidrag till hållbarhet. Inte minst tillägget som uppmuntrar till åtgärdspaket och helhetslösningar för hållbar tillgänglighet har en stor potential. Figur 12 ger en överblick över hur de olika delarna inom åtgärdsområdet bidrar till de olika hållbarhetsaspekterna.



Figur 12 Hållbarhetsbedömning av de olika delområdena inom åtgärdsområdet Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Bredden på kolumnen är proportionell till respektive delområdes budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Åtgärdsområdet har övervägande positiv påverkan på klimatet. Alla investeringsåtgärder innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet, men genom att åtgärder utifrån de vägledande principerna ska väljas för att förbättra förutsättningarna för hållbart resande kan det minskade bilresandet på sikt kompensera för den negativa påverkan från byggskedet. Påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan kan antas bli mycket begränsade eftersom åtgärderna genomförs inne i tätorter. Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder inne i tätorter kan antas ge visst bidrag till frisk luft och minskat buller genom överflyttning från biltrafik i områden där många människor bor. Alla tre delarna inom åtgärdsområdet bidrar till förbättrad trafiksäkerhet. Satsningar på kollektivtrafik och cykel bidrar också till ökat aktivt resande, men även inom delområdet Trafiksäkerhet och miljö prioriteras åtgärder som ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister, vilket också har en positiv påverkan.

Satsningar på kollektivtrafiken kan öka tillgängligheten för näringslivet genom förbättrade pendlingsmöjligheter. Åtgärdsområdet kan också innehålla satsningar på tillgängligheten i mindre orter som påverkar tillgängligheten i landsbygder, både med kollektivtrafik, cykel och bil. För att få full nytta av satsningarna behöver de bidra till att förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter, som arbetsplatser, skolor och

offentlig och kommersiell service. Åtgärdsområdet bidrar i stor utsträckning till förbättrad tillgänglighet i städer. Framförallt satsningar på cykel och kollektivtrafik bidrar också positivt till aspekten Tillgänglighet för alla, genom att förbättra tillgängligheten för personer utan bil. Utformning av hållplatser för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kan också bidra till ökad tillgänglighet för alla. Satsningar på cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder kan också bidra till ökad trygghet.

Samfinansiering nationell plan, järnväg

Inom åtgärdsområdet fördelas medel i första hand till de olika regionala järnvägsstråken, med utgångspunkt i Målbild Tåg 2035. Exempel på åtgärder som prioriteras är hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer som förlängning av plattformar.

	Samfinansiering nationell plan, järnväg					
Hållbarhetsaspekt	Kinnekullebanan	Norra Bohusbanan	Södra Bohusbanan	Viskadalsbanan	Älvsborgsbanan	Göteborg Borås
Klimat						
Biologisk mångfald						
Landskap och kulturmiljö						
Resurser						
Frisk luft						
Buller						
Trafiksäkerhet						
Aktivt resande						
Tillgänglighet - näringsliv						
Tillgänglighet - landsbygd						
Tillgänglighet - städer						
Tillgänglighet för alla						
Trygghet						

Figur 13 Hållbarhetsbedömning av samfinansiering till nationell plan. Bredden på kolumnen är proportionell till åtgärdens budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Figur 13 ger en överblick över åtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna. Överlag bedöms åtgärderna bidra till minskad klimatpåverkan genom att de ökar tågtrafikens attraktivitet. Det saknas samlade effektbedömningar för de flesta åtgärder vilket gör att påverkan på lokala förhållanden är svår att bedöma, men utifrån beskrivning av åtgärderna verkar de flesta åtgärderna avse mindre satsningar med fokus

på höjda hastigheter och förbättrade stationsmiljöer, vilket innebär att dessa åtgärder bedöms ha begränsad påverkan på aspekterna Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö och Resurser tillgängliga för människan. Undantag är Norra Bohusbanan där trädsäkring kommer att påverka förutsättningarna för Biologisk mångfald samt Landskap och kulturmiljö negativt, samt Göteborg-Borås som innebär nyanläggning av en helt ny järnväg vilket innebär stora intrång i landskapet med negativ påverkan på Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan. Samtidigt kan den nya järnvägen Göteborg-Borås antas få positiv påverkan på Frisk luft och Buller genom att åtgärden kan leda till en överflyttning av biltrafiken i städerna längs sträckan. Flera av järnvägsåtgärderna bidrar positivt till trafiksäkerhet och samtliga till aktivt resande.

Samtliga åtgärder bedöms bidra positivt till tillgängligheten både för näringslivet, landsbygder och städer, och även aspekten Tillgänglighet för alla genom förbättrade förutsättningar att resa med kollektivtrafik och flera åtgärder också genom tillgänglighetsanpassningar för funktionshindrade i samband med satsningar på nya stationer. De flesta åtgärder innehåller satsningar på stationsmiljöer och/eller förbättrad trafiksäkerhet och bedöms därför också bidra till ökad trygghet.

Storstadsåtgärder (Sverigeförhandlingen)

Sverigeförhandlingen var en nationell satsning på nya stambanor mellan Sveriges storstäder kombinerat med en satsning på fler bostäder och kommunal infrastruktur. I den överenskommelse som träffats mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad ingår kollektivtrafikåtgärder i Göteborg som medfinansieras av den regionala infrastrukturplanen. Kollektivtrafikåtgärdernas syfte är att åstadkomma förbättringar av tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Investeringarna ligger i linje med regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland och Målbild Koll2035.

Figur 14 ger en överblick över åtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna.

	Storstadsåtgärder (Sverige-förhandlingen)		
Hållbarhetsaspekt	Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen	Citybuss Backastråket	Citybuss Norra Älvstranden (Västra delen)
Klimat			
Biologisk mångfald			
Landskap och kulturmiljö			
Resurser			
Frisk luft			
Buller			
Trafiksäkerhet			
Aktivt resande			
Tillgänglighet - näringsliv			
Tillgänglighet - landsbygd			
Tillgänglighet - städer			
Tillgänglighet för alla			
Trygghet			

Figur 14 Hållbarhetsbedömning av Storstadsåtgärder (Sverigeförhandlingen). Bredden på kolumnen är proportionell till åtgärdens budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Åtgärderna som förhandlats fram inom Sverigeförhandlingen syftar till att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft, och genom att bidra till överflyttning från bil till kollektivtrafik bidrar de till minskad klimatpåverkan. Påverkan på Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan bedöms bli begränsade eftersom åtgärderna genomförs i huvudsak i urbana miljöer. Genom överflyttning från bil till kollektivtrafik i städer bidrar åtgärderna positivt till hållbarhetsaspekterna Frisk luft och Buller. Åtgärderna har en begränsad påverkan på trafiksäkerheten men bidrar till ökat aktivt resande.

Tillgängligheten för näringslivet förbättras genom att åtgärderna ger förbättrade pendlingsmöjligheter. Tillgängligheten på landsbygder bedöms inte påverkas eftersom åtgärderna genomförs i staden, men förbättringar i kollektivtrafiken bidrar tydligt positivt till hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet i staden och Tillgänglighet för alla. Påverkan på trygghet har inte varit möjligt att bedöma utifrån tillgängligt underlag.

Bedömning av måluppfyllelse

Nationella miljökvalitetsmål

Planförslaget går i varierande riktning avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. För målet Begränsad klimatpåverkan går planen i övervägande negativ riktning då klimatpåverkan från anläggningsskedet räknas in. För God bebyggd miljö går planen både i positiv och negativ riktning, och en sammanvägd bedömning är svår att åstadkomma. För Frisk luft och bara naturlig försurning bidrar planen i positiv riktning. Planen har övervägande negativ inverkan på målen Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar samt Rikt växt- och djurliv, se Tabell 5.

Tabell 5 Bedömning av planförslagets bidrag mot de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

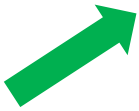
Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimat-påverkan		I princip samtliga åtgärder har någon negativ inverkan på klimat under byggande, drift och underhåll. Störst negativ inverkan på målet om begränsad klimatpåverkan har de större vägåtgärderna som också bidrar till att stärka vägtrafikens attraktivitet, medan åtgärder för kollektivtrafik och cykel har en negativ påverkan i anläggningsskedet men på sikt en positiv påverkan genom minskad biltrafik.
God bebyggd miljö		Positiv påverkan vad gäller hälsa kopplat till bullernivåer, luft, fysisk aktivitet och tillgänglighet. Vad gäller påverkan på landskap och naturresurser, som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, bedöms påverkan av vissa större vägåtgärder bli negativ, och även för vissa kollektivtrafikåtgärder om än i mindre utsträckning.
Frisk luft		Planen bedöms sammantaget bidra i svagt positiv riktning med hänsyn till miljömålet Frisk luft. Kollektivtrafikåtgärder som har potential att minska biltrafiken i tätorter bidrar i positiv riktning, och även elektrifieringen av färjetrafiken bidrar positivt mot målet.

Bara naturlig försurning		Huruvida planen bidrar till bara naturlig försurning är svårbedömt då nya vägar bidrar till ökad trafik men andra åtgärder som kollektivtrafiksatsningar bidrar till minskad biltrafik. Sammantaget bedöms planen ge relativt neutral påverkan.
Ingen övergödning		Huruvida planen bidrar till minskad övergödning är svårbedömt då nya vägar bidrar till ökad trafik men andra åtgärder som kollektivtrafiksatsningar bidrar till minskad biltrafik. Sammantaget bedöms planen ge relativt neutral påverkan.
Levande sjöar och vattendrag		De flesta åtgärder har en neutral påverkan men Väg 41, Sundholmen – Björketorp påverkar närliggande vattendrag negativt.
Ett rikt odlingslandskap **Levande skogar**		Flera av de större vägåtgärderna ger vid utbyggnad negativ effekt för landskap och naturresurser och planen bedöms sammantaget ha en negativ påverkan.
Ett rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från större vägåtgärder.

Etappmål trafiksäkerhet

Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 6.

Tabell 6.Bedömning av planförslagets bidrag mot etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedömning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.		Planförslaget bedöms bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen och många åtgärder i planen bidrar till trafiksäkerhet antingen för skyddade eller oskyddade trafikanter. De större vägåtgärderna har en positiv påverkan på trafiksäkerheten på vägarna. Gång och cykelåtgärder bidrar särskilt till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Därtill bidrar åtgärder inom Trimning och effektivisering i och till stråk samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät till trafiksäkerhetsvinster, både för skyddade och oskyddade trafikanter.

Kumulativa miljöeffekter

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet samverkar eller att effekter från olika verksamheter samverkar. Kumulativa effekter bedöms vara mest relevanta kopplat till miljöaspekterna Klimat och Biologisk mångfald.

Klimat

Åtgärderna i planen påverkar utsläppen av koldioxid både direkt under byggskedet, och indirekt genom hur de påverkar trafiken. Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad vägtrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är mycket mer än hotade arter och skyddade områden och en god biologisk mångfald är resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan sammantaget blir resultatet att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga ansträngningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

Prövning av barnets bästa

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. I alla frågor, ärenden och beslut som berör barn direkt eller indirekt, ska Västra Götalandsregionen ha barnets bästa som riktlinje. Det innebär att aktivt och systematisk väga in barnets bästa i mål, prioriteringar, åtgärder och uppföljning och säkerställa att barns rätt till hälsa, trygghet, rörelsefrihet, liv och utveckling samt är i enlighet med barnkonventionen. En prövning av Barnets bästa har gjort enligt Västra Götalandsregionens riktlinjer och en sammanställning av underlaget finns i Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa. Här görs en kortare sammanfattning av de viktigaste medskicken från analysen.

Den regionala infrastrukturplanen påverkar alla barn som bor och vistas i Västra Götaland. Barn kan komma att påverkas i varierande grad av planens åtgärder till följd av var de bor, var och hur de rör sig, hur gamla barnen är, förutsättningar på platsen samt barnets egna kognitiva och fysiska förutsättningar.

Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken och upplever den på andra sätt än vuxna. Eftersom barns kognitiva och fysiska förutsättningarna är annorlunda kan de inte bedöma avstånd eller andras beteende i samma utsträckning som vuxna, och på grund av sin längd kan de ha begränsad sikt. Barns skolvägar upplevs mindre trygga idag, även om den faktiska säkerheten blivit högre, med färre allvarligt skadade och döda. Upplevd trygghet är viktigt för att öka barns möjlighet att vara självständiga i transportsystemet. Få unga uppnår aktivitetsrekommendationer för aktiv transport idag. Det lokala resandet är viktigt för barn och unga och satsningar på cykel, gång och kollektivtrafik är viktiga för att öka barns tillgänglighet eftersom det oftast är dessa färdmedel barn reser med på egen hand.

Prövningen av barnets bästa har i det här fallet gjorts baserat på tidigare studier och erfarenheter. Bakgrunden är att den regionala infrastrukturplanen hanterar långsiktiga strategiska prioriteringar som bedömts vara utmanande att föra dialog med barn kring i ett tidigt skede. Barnets bästa har i stället analyserats utifrån en kvalitativ bedömning av hur respektive åtgärd samt prioriteringarna i planen som helhet gynnar barns vardagsresor och främjar deras självständiga mobilitet. I det fortsatta arbetet med att genomföra åtgärderna i planen, där det handlar mer om barnens direkta livsmiljöer, rekommenderas att barn själva får komma till tals exempelvis genom ungdomsråd, workshop med skolbarn eller enkätundersökningar.

Överlag har satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel bedömts ha en positiv påverkan på barns självständiga mobilitet. Även förbättrade bytespunkter som ökar tryggheten bidrar till barnens bästa. Många av de större vägåtgärder som ingår i planen innehåller också satsningar på nya gång- och cykelvägar, ibland som kompensatoriska åtgärder då utbyggda vägar gör att tidigare förbindelser skärs av, men ofta också så att tillgängligheten med gång och cykel förbättras jämfört med tidigare. Även om satsningarna på gång- och cykelvägar bidrar positivt till barnens bästa kan dock inte åtgärderna som helhet sägas göra det och prioriteringen i planen att avsätta en stor andel av medlen till namngivna vägåtgärder kan inte anses bidra till barnens bästa.

Slutsatser och medskick

Slutsatser

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

Överlag har planen en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön (Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan), medan påverkan de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa (Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande) samt på hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet överlag är positiv.

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

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

Uppföljning av hållbarhetsaspekter

Alla planer som miljöbedöms ska följas upp med avseende på de betydande miljöeffekter som planen kan antas medföra för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan I många fall ingår kompensatoriska åtgärder redan i de större namngivna åtgärderna, som bullerskydd, viltpassager och liknande. I bedömningarna av åtgärderna är sådana planerade kompensationsåtgärder medtagna och det är viktigt att dessa kompensatoriska åtgärder genomförs i tillräcklig omfattning. Vad gäller påverkan från åtgärdsområdena Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät är denna beroende av vilka åtgärder som genomförs, och här är det viktigt att valet av åtgärder görs med utgångspunkt i de vägledande principerna för respektive åtgärdsområde. Det är också viktigt att hänsyn tas till lokala miljöförhållanden i detaljutformningen även av de mindre åtgärderna.

Medskick till genomförandet

Utifrån ”munkmodellen” bör planeringen eftersträva att uppnå en grundläggande nivå av tillgänglighet och hälsa för alla människor, samtidigt som de negativa effekterna på ekologisk hållbarhet hålls inom de planetära gränserna. Det innebär att nyttor och onyttor inom olika områden inte kan kvittas mot varandra, utan att det gäller att hitta åtgärder som kan bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet *utan* att riskera den ekologiska hållbarheten. Men det innebär också ett ökat fokus på att jämna ut skillnader i tillgänglighet, där det har högre prioritet att de som idag har sämst tillgänglighet kommer upp på en grundläggande nivå snarare än att tillgängligheten ökar till ännu högre nivåer för de som redan har en relativt god tillgänglighet. Det kan innebära till exempel att tillgängligheten för de som inte har tillgång till bil får ökad prioritet, och likaså tillgängligheten för människor i landsbygder där tillgängligheten idag är låg. Det är dock viktigt att ha med sig att tillgänglighet kan uppnås på olika sätt, och det är inte självklart att det mest effektiva sättet att skapa ökad tillgänglighet inom de

planetära gränserna är att förbättra möjligheterna att resa, utan det kan också handla om att skapa ökad tillgänglighet genom att förbättra utbudet av service där det är bristande idag. Därför behöver planeringen av transportinfrastruktur ske i samklang med annan samhällsplanering.

Leta synergier för att skapa ett hållbart transportsystem

Utifrån en genomgång av de olika hållbarhetsaspekterna och vilka åtgärder som bidrar positivt och negativt till de olika aspekterna är det tydligt att det finns starka synergier mellan vissa hållbarhetsaspekter, där samma typ av åtgärder kan bidra mot flera mål och alltså bidrar till att skapa ett hållbart transportsystem med grundläggande tillgänglighet för alla. Det finns till exempel en mycket stark synergi mellan klimat, hälsa och grundläggande tillgänglighet. Främjande av gång och cykel generellt och i stråk med stor potential kan bidra både till aktivt resande och minskad klimatpåverkan, samtidigt som det förbättrar tillgängligheten för människor som inte har tillgång till bil, till exempel barn och unga.

Åtgärder som ger tydliga synergier mellan hälsa och ökad tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer är exempelvis åtgärder som bidrar till minskade barriäreffekter för gående och cyklister, säkra skolvägar, tillgängliga och trygga hållplatser och bytespunkter samt tillgänglighet med gång och cykel till målpunkter i tätort och på landsbygd.

Ytterligare ett sätt att maximera synergieffekterna mellan klimat, hälsa och tillgänglighet är att säkerställa att statlig medfinans till kommunalt vägnät bidrar till att stärka det hållbara resandet.

Minimera målkonflikterna

Det finns också tydliga områden där det uppstår målkonflikter mellan olika hållbarhetsmål, där åtgärderna visserligen bidrar till ökad tillgänglighet i regional skala, men samtidigt har en negativ påverkan på både klimat och biologisk mångfald och därigenom inte ligger inom den eftersträvansvärda ”munken”. Breddning och nyanläggning av vägar där ny mark tas i anspråk är ett sådant exempel där målkonflikter inte går att undvika, och denna typ av åtgärder bör därför i möjligaste mån undvikas.

I andra fall kan åtgärder utformas på ett sätt så att potentiella målkonflikter begränsas. Utbyggnad av cykelvägar eller kollektivtrafikanläggningar samt ombyggnad av befintlig väg för ökad trafiksäkerhet och kortare restider bidrar också till ökad tillgänglighet, men här finns möjligheter att minska målkonflikterna genom att yta i första hand omfördelas från biltrafiken. Det

är viktigt inte bara ur ett ekologiskt utan också ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv eftersom det innebär lägre kostnader. Det här är relevant inte minst vid beviljande av medel till kommunal infrastruktur.

En annan viktig målkonflikt att hantera är rättviseperspektivet på utbyggnad av cykelvägar och infrastruktur för regional kollektivtrafik. Den största klimatnyttan nås om satsningar görs där potential till överflyttning är som störst. Prioritering av satsningar på infrastruktur för kollektivtrafik och cykel till områden med ett stort resandeunderlag kan dock innebära en nedprioritering av satsningar på tillgänglighet för boende på landsbygder som inte har tillgång till bil, bland äldre, funktionshindrade och barn och ungdomar. Här behöver en avvägning göras för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för alla samtidigt som transportsystemets klimatpåverkan minimeras.

Referenser

Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län. Hämtad 8 marks 2025, från https://segregationsbarometern.boverket.se/lan/vastra-gotalands-lan/

Folkhälsomyndigheten (u.å.) Vägledning om buller och höga ljudnivåer. Hämtad 4 mars 2025, från https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/

Göteborgs spårvägar (2023) Årsberättelse 2023

Göteborgs Stad (2025) Göteborgs Stad åtgärdsplan mot buller 2025–2029

IPCC (2022). Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

IPCC (2023). Summary for Policymakers. In: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, H. Lee and J. Romero (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, pp. 1-34

Jordbruksverket (2024) Jordbruksmarkens användning 2024

Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024

OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

Raworth, K. (u.å.) Doughnut economics: About the doughnut. Hämtad 9 maj 2025, från https://www.kateraworth.com/doughnut/

SCB (2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2019–2021. Hämtad 7 maj 2025, från https://www.statistikdatabasen.scb.se/

SCB (2025a) Statistikdatabasen: Befolkning efter region, förändringar, kön och månad. Hämtad 8 maj 2025, från https://www.statistikdatabasen.scb.se/

SCB. (2025b) Statistikdatabasen: Folkmängd i riket, län och kommuner. Hämtad 8 maj 2025, från https://www.statistikdatabasen.scb.se/

Sjölund, Anders (2024) Biologisk mångfald och regional infrastrukturplan, dokumentation från workshop. Trivector rapport 2024:62

SMHI. (2025) Nationella emissionsdatabasen. Hämtad 8 maj 2025, från https://www.smhi.se/data/miljo/utslapp-historik/

Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023. Hämtad 16 maj, från https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1853965/FULLTEXT01.pdf

Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023. Hämtad 16 maj, från https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1929645&dswid=5072

Transportstyrelsen (2025) Trafikverkets olycksstatistik, regional statistik. Hämtad 7 maj 2025, från https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-publicering/statistik/olyckor-i-vagtrafiken/

Västra Götalandsregionen (2021) Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 – Hållbara resor i Västra Götaland

Västra Götalandsregionen (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023. Hämtad 8 maj 2025, från https://mellanarkiv-

offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/ikn12836-1342147483-13/surrogate/RVU231103.pdf

Västra Götalandsregionen (2025) Strategisk plan för ökad cykling

Västtrafik (2025) Årsredovisning för Västtrafik AB: Räkenskapsåret 2024

Bilaga 1 Nuläge och trender

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning, i detta fall en hållbarhetskonsekvensbeskrivning, innehålla en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt samt beskrivning av befintliga miljöproblem som är relevanta för planen, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön. Beskrivningen av nuläge och trender har utökats till att omfatta även övriga aspekter som ingår i hållbarhetsbedömningen.

Nedan beskrivs först nuläget i regionen vad gäller demografi, tillgänglighet och resande. Därefter ges en nulägesbild utifrån relevanta miljöaspekter och sociala aspekter.

Befolkning och demografi

Västra Götaland har 49 kommuner och en sammanlagd befolkning på 1,77 miljoner invånare. Sett till antalet kommuner är det rikets största region och näst största sett till invånarantalet. Västra Götalands demografiska fördelning präglas av Göteborgsregionen som är Sveriges näst största storstadsområde. Utöver kommunerna i Göteborgsregionen finns även flera större städer, Borås, Trollhättan, Skövde och Uddevalla som har mellan 57 000 och 115 000 invånare. Regionen har 10 medelstora kommuner med mellan 40 000 och 25 000 invånare. Samtidigt finns det 13 kommuner i regionen som har färre än 10 000 invånare. Figur 15 ger en överblick över de stora skillnaderna i storlek mellan kommunerna i Västra Götaland.



Figur 15 Visualisering av Västra Götalands kommuner och deras befolkningsstorlek, data avser december 2024. Källa SCB

Västra Götaland är en av de regioner som haft starkast befolkningsökning i Sverige under de senaste 20 åren. Befolkningen har ökat med i snitt drygt 11 000 invånare per år sedan år 2000. Tidigare förväntades en fortsatt hög befolkningsökning, men denna trend kan nu konstateras ha mattats av och under 2024 ökade befolkningen i Västra Götaland med endast omkring 5 800 personer, vilket är den lägsta årliga befolkningsökningen sedan slutet av 1990-talet.[27, 28] Både en minskad invandring till regionen och ett lägre födelseöverskott ligger bakom den tydliga avmattningen i befolkningstillväxten. Födslar per kvinna i riket har minskat kraftigt under 2024 och ligger idag på 1,43, vilket är den lägsta siffran som någonsin uppmätts i Sverige. Detta resulterar i ett födelseunderskott i riket. Västra Götaland har idag ett mycket litet födelseöverskott sett till sin storlek, men stora skillnader finns inom regionen och medan Göteborg med kranskommuner har ett födelseöverskott har många mindre kommuner i regionen ett växande födelseunderskott.

Den geografiska fördelningen av befolkningstillväxten i Västra Götaland har varit ojämn under de senaste 20 åren. De största befolkningsökningarna har skett i Göteborgs och Borås kommuner, som tillsammans stått för en betydande del av regionens tillväxt. Generellt har befolkningen på landsbygden främst ökat i områden som ligger nära en större tätort (till exempel pendlingskommuner kring Göteborg) och minskat i landsbygdsområdena, där mindre kommuner har haft ihållande befolkningsminskning. I regionen är nu den tidigare breda geografiska

[27] SCB (2025a) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner
[28] SCB (2025b) Statistikdatabasen, Befolkning efter region, förändringar, kön och månad

befolkningstillväxten bruten och enbart Göteborg och ett fåtal andra kommuner uppvisade en befolkningstillväxt under 2024. Övriga kommuner i Västra Götaland har sett en befolkningsminskning under 2024, även medelstora städer som Trollhättan och Uddevalla. De flesta kommuner med ett positivt flyttnetto får de flesta nya invånarna från andra kommuner inom regionen, undantaget är Göteborg där en majoritet av inflyttningen sker från övriga Sverige eller utlandet.

SCB:s tidigare befolkningsprognoser för regionen har prognostiserat fortsatt kraftiga ökningar. Den senaste prognosen som genomfördes 2023 baserat på data från 2022 förutsåg en fortsatt befolkningsökning för Västra Götaland, men beaktat det kraftiga minskandet av inflyttningar (netto) och det nu märkbart lägre födelseöverskottet tycks regionens befolkningsökning framöver bli lägre än vad som antagits i SCB:s prognoser. En lägre befolkningstillväxt innebär bland annat att det dröjer längre innan det uppstår kapacitetsbrister i transportinfrastrukturen. Med tanke på att Trafikverkets samlade effektbedömningar utgår från befolkningsprognosen från 2022 kan det vara så att nyttorna av vissa åtgärder är överskattade om befolkningstillväxten blir lägre.

Resande i Västra Götaland

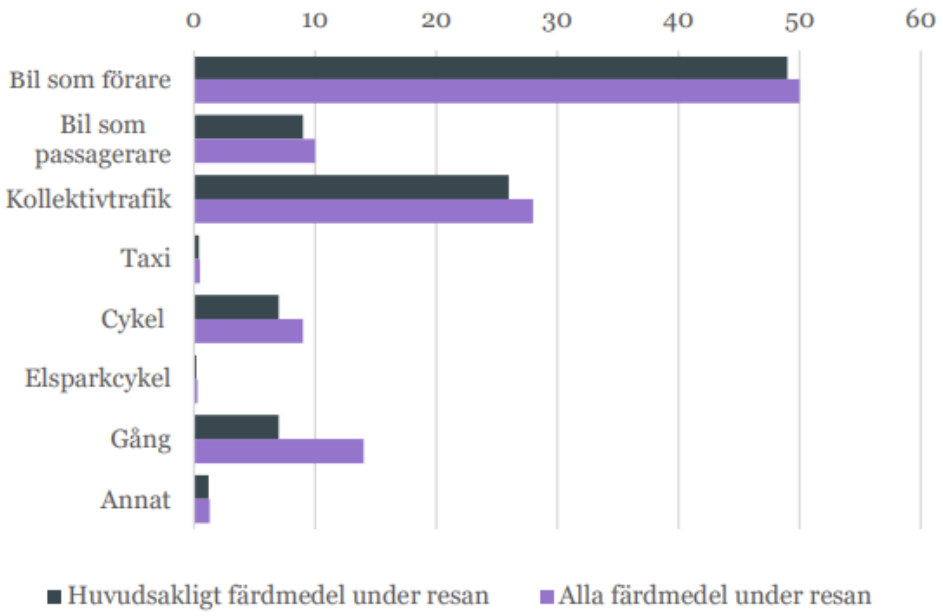
Nedan presenteras hur tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar ser ut i regionen generellt och för olika grupper och geografier.

Färdmedelsandelar

Den senaste regionala resvaneundersökningen visar att det sammanlagda resandet med kollektivtrafik utgör omkring 26 procent av alla resor i regionen, där buss (tillsammans med spårvagn) står för merparten av kollektivtrafikresorna.[29] Bilen utgör det huvudsakliga färdmedlet i regionen och används vid cirka 58 procent av resorna. Resandet med bil tenderar att öka under helger, på bekostnad av andra färdmedel, vilket kan förklaras av att fritidsresor till stor del genomförs med bil och många fritidsaktiviteter är idag beroende av bil för att kunna genomföras.

Gång- och cykelresor står för runt 14 procent av resorna, med ungefär 7 procent vardera.[4] Figur 16 ger en överblick över färdmedelsfördelningen i Västra Götaland.

[29] VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023



Figur 16 Huvudsakligt färdmedel samt alla färdmedel per resa i Västra Götaland. Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

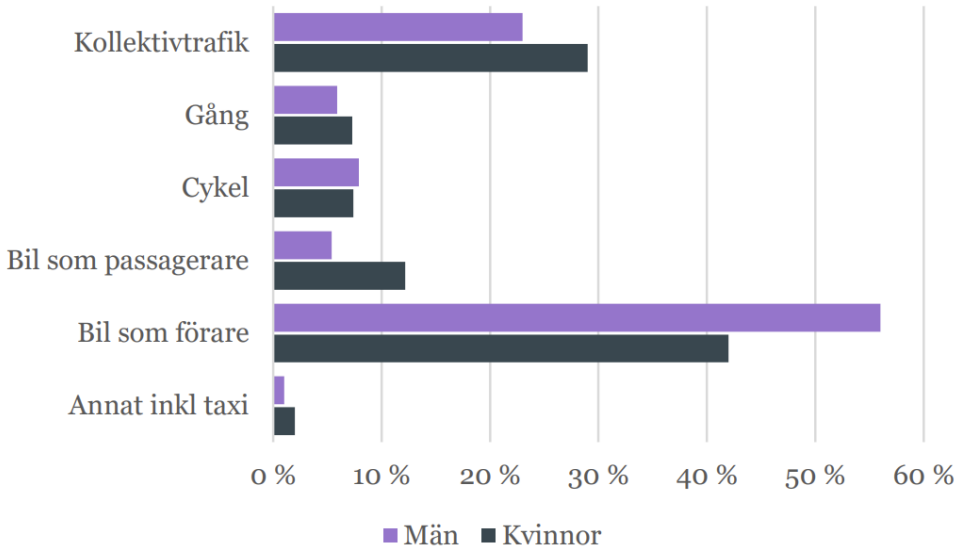
Vid jämförelser av Västra Götalands resvaneundersökning från 2023 med resultat för riket från Trafikanalys senaste nationella resvaneundersökning[30] framkommer flera skillnader. Dels är bilresandet något högre i Västra Götaland (cirka 58 procent av resorna mot strax över hälften nationellt). Vidare är resor med kollektivtrafik betydligt vanligare i Västra Götaland (cirka 26 procent av resorna) än i riket som helhet (under 20 procent) medan resor med cykel och till fots står för en mindre andel resor i regionen än i landet som helhet.

Kvinnor och män

Många studier har visat att kvinnor och män har olika resvanor. Kvinnor och män gör ungefär lika många resor per dag, men män reser längre, framför allt med bil, för alla typer av ärenden. Kvinnor vistas i betydligt större utsträckning i trafiken som gående, medan män cyklar något mer och då även längre sträckor. På nationell nivå är ungefär sex av tio av kollektivtrafikresenärer kvinnor, men den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor eftersom män reser längre sträckor. Dessa mönster återfinns också i Västra Götaland. Den senaste resvaneundersökningen visar att kvinnor reser med bil i lägre utsträckning än män, men reser kollektivt i högre utsträckning än män.

[30] Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

Resor med cykel är förhållandevis jämnt fördelade mellan könen, se Figur 17.



Figur 17 Färdmedelsfördelning i procent fördelat på kön. Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

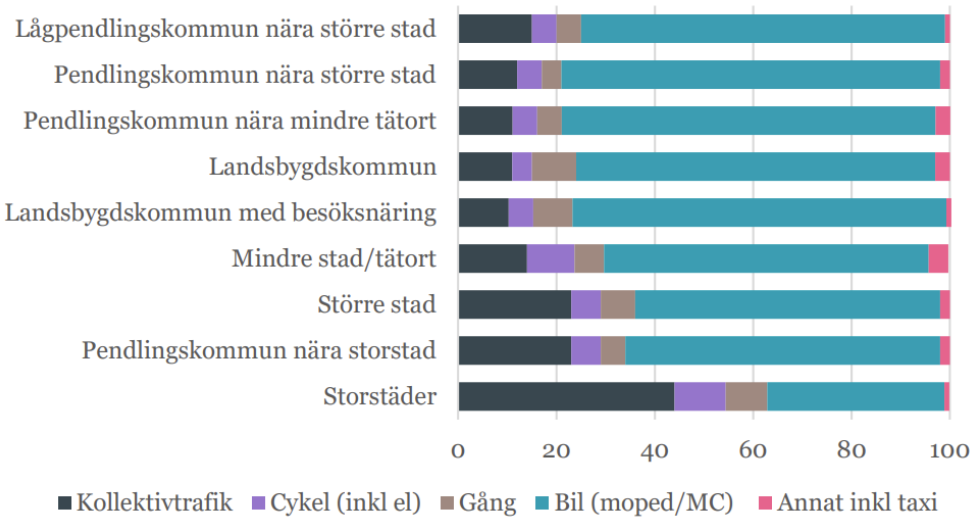
Stad och landsbygd

Resandet och mobilitetsförutsättningarna skiljer sig också åt mellan människor som bor i städer och som bor på landsbygder. Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har högre biltransportarbete per person, även om resandet i stads- och landsbygdskommuner kanske skiljer sig mindre än vad man skulle kunna tro. Befolkningarna reser lika ofta och gör ungefär lika många resor per dag. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygd. Bil är det vanligaste färdsättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används av invånarna i landsbygdskommunerna i betydligt större utsträckning än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Bilresorna görs i ungefär samma syfte i landsbygderna som i städerna. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de skillnader i resvanor som syns mellan stad och landsbygd.

Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknät är ett av Sveriges största. Nätet täcker hela regionen och inkluderar både regionala och lokala busslinjer, pendel- och regiontåg, Göteborgs spårvägsnät samt båttrafik i kust- och skärgårdsområden. Resandet är störst i och omkring Göteborg och längs de stora pendlingsstråken mellan regionens större städer. Enbart

stadstrafiken i Göteborg-Mölndal-Partille står för omkring två tredjedelar av alla kollektivtrafikresor i regionen. På mer glesbefolkade orter och landsbygder erbjuds anropsstyrd närtrafik som komplement. Även flexlinjer används i vissa kommuner för att förbättra servicenivån för resenärer med särskilda behov.[31]

I Västra Götaland finns även en omfattande cykelinfrastruktur, om än med stora variationer mellan kommunerna. Större tätorter och mer befolkade kommuner har generellt ett mer utbyggt cykelvägnät inom huvudorterna och ibland mellan orter, medan glesare befolkade kommuner har betydligt färre cykelbanor utanför tätorterna.



Figur 18 Huvudsakligt färdmedel i procent fördelat på kommungrupper i Västra Götaland. Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

Det framkommer samtidigt stora variationer i färdmedelsfördelningen sett till regionens olika kommungrupper beroende på hur stor andel av befolkningen i kommunen som bor i kommunhuvudorten eller andra tätorter där förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivtrafik är bättre jämfört med kommuner där befolkningen är mer utspridd, se Figur 18. Detta innebär att andelen bilresande är lägre i städer och pendlingskommuner till storstäder. Både cykling och kollektivtrafik är vanligare färdmedel för resor i regionens städer.

[31] Västtrafik (2025) Årsredovisning för Västtrafik AB, Räkenskapsåret 2024

Pendling i Västra Götaland

Västra Götalands största pendlingsströmmar sker till, från och inom Göteborg. Betydligt fler pendlar in till Göteborg från kranskommunerna än omvänt – särskilt från Mölndal, Partille, Kungsbacka och Kungälv. Till exempel pendlar över 16 000 personer från Mölndal till Göteborg, medan cirka 5 000 personer pendlar i motsatt riktning. Mölndal och Partille fungerar tydligt som utpräglade pendlingskommuner, där en majoritet av den förvärvsarbetande befolkningen har sin arbetsplats i Göteborg.[32]

Utöver pendlingen inom Göteborgsområdet förekommer även stora pendlingsflöden mellan andra större orter i regionen. Exempelvis pendlar många från Borås, Alingsås och Lerum till Göteborg. Även Trollhättan och Vänersborg uppvisar ett tydligt ömsesidigt pendlingsutbyte, medan Borås har betydande inpendling från kommuner som Mark, Ulricehamn och Bollebygd. Skövde har liknande funktion i Skaraborg, med inpendling från bland annat Tibro och Falköping.

Viss inpendling sker från andra regioner till Västra Götaland, särskilt från Halland (exempelvis från Kungsbacka till Göteborg) och i mindre grad från Värmland och Jönköpings län. Däremot sker ingen omfattande arbetspendling mellan Västra Götaland och större arbetsmarknader som Örebro, Karlstad eller Jönköping, bortsett från vissa gränskommuner där funktionella samband finns.

Tillgänglighet

I regionens trafikförsörjningsprogram finns en målsättning om god geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik för regionen. Idag finns kollektivtrafik utbyggd i hela Västra Götaland och invånare har i tillgång till minst en tur- och 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.[33] Tillgängligheten med bil till centrala målpunkter är generellt sett god i stora delar av regionen. Däremot är tillgängligheten med kollektivtrafik mer varierad, särskilt i mindre kommuner och landsbygder. Överlag har boende i och kring de större orterna god tillgång till viktiga målpunkter, men det finns betydande

[32] SCB (2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2019–2021
[33] VGR (2021) Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 – Hållbara resor i Västra Götaland

skillnader i jämförelse mellan färdsätt, och mellan olika geografier inom regionen.

Nuläge miljöaspekter

Klimat

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga, vilket understryks allt tydligare i IPCC:s rapporter.[34] Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen cirka 40 procent. Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen, där utsläpp från personbilar dominerar. Sedan 1990 har utsläppen från transporter minskat med 28 procent. Minskningarna kommer från ökad andel biobränslen och mer effektiva fordon. Även i Västra Götaland har utsläppen minskat under de senaste åren, se Tabell 7. Preliminära siffror visar dock att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i Sverige ökade med 18 procent 2024 jämfört med 2023. Bakgrunden till de ökade utsläppen är främst att reduktionsplikten sänktes under 2024.[35]

Tabell 7 CO2-utsläpp från inrikes transporter i Västra Götaland 1990–2023, mätt i 1000-tal ton CO2. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2023	Andel av total utsläpp från inrikes transporter i regionen, år 2023
Vägtrafik	2725	2875	3142	2518	2205	94,4%
Personbilar	2004	2014	2038	1686	1460	62,5%
Tunga lastbilar	514	635	774	481	432	18,5%
Lätta lastbilar	163	177	280	273	245	10,5%
Bussar	38	37	34	62	54	2,3%
Mopeder och Motorcyklar	7	12	16	16	14	0,6%
Inrikes civil sjöfart (inkl. privata fritidsbåtar)	57	66	82	91	99	4,2%

[34] IPCC, 2023: Summary for Policymakers.
[35] Vägtrafikens utsläpp 2024

Inrikes flygtrafik	50	48	32	15	24	1,0%
Järnväg	21	15	12	9	8	0,3%
Totalt (Inrikes transporter)	**2853**	**3005**	**3269**	**2633**	**2335**	

Allt fler forskare drar slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.[36] Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter[37] och även IPCC[38] och OECD[39] drar samma slutsats.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 74 procent lägre 2023 jämfört med 1990 i Västra Götaland, se Tabell 8.

Tabell 8 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2022. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	**1990**	**2000**	**2010**	**2020**	**2023**
Vägtrafik	22 030	16 908	11 568	7421	5774
Vägtrafikens andel av totala utsläpp NOx i regionen	23%	23%	21%	18%	15%
Civil sjöfart	670	705	779	885	819
Inrikes flygtrafik	201	196	101	56	89
Järnväg	381	275	212	111	105
Totalt transporter	23 284	18 116	12 660	8475	6788

Partiklar är den typ av luftförorening som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar

[36] Se t.ex. Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023.
[37] Klimatpolitiska rådet, 2024
[38] IPCC, 2022
[39] OECD, 2021

grövre partiklar, PM10.[40] I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. Utsläppen av de mindre partiklarna minskar medan partiklarna från vägslitage ökar.

Höga halter av luftföroreningar förekommer främst i tätorter med mycket trafik och dåligt ventilerade gaturum. Sjöfartens stora utsläpp kan ställa till lokala luftkvalitetsproblem i hamnstäder. Kväveoxid har annars i regionen främst ett lokalt ursprung och kommer till stor del från trafiken. I regionens större städer och tätorter i starkt trafikerade gaturum är halterna av kvävedioxid höga.

Buller

Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnsekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad överstiger 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik. Buller kan ge negativ inverkan på inlärning och sömn och vid långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.[41]

Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

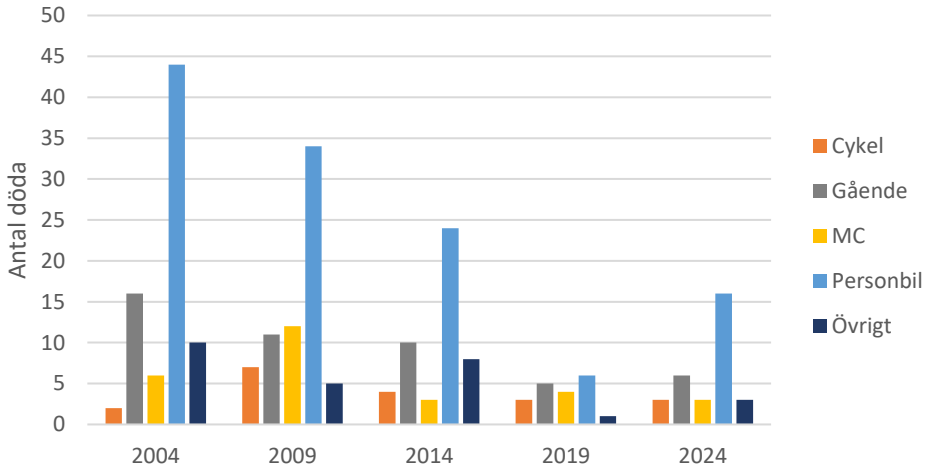
Enskilda kommuner i regionen genomför bullerkartläggningar och Göteborgs stad har en åtgärdsplan för buller för perioden 2025–2029.[42] Programmet syftar till att minska invånarnas exponering för buller från vägar, spår, flyg och viss industriell verksamhet.

Trafiksäkerhet

Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit i Sverige de senaste decennierna och detta gäller även Västra Götaland. Det är främst olyckor i personbil som har minskat drastiskt och en liknande utveckling ses i Västra Götaland, se Figur 19. I regionen finns även en trend för minskat antal

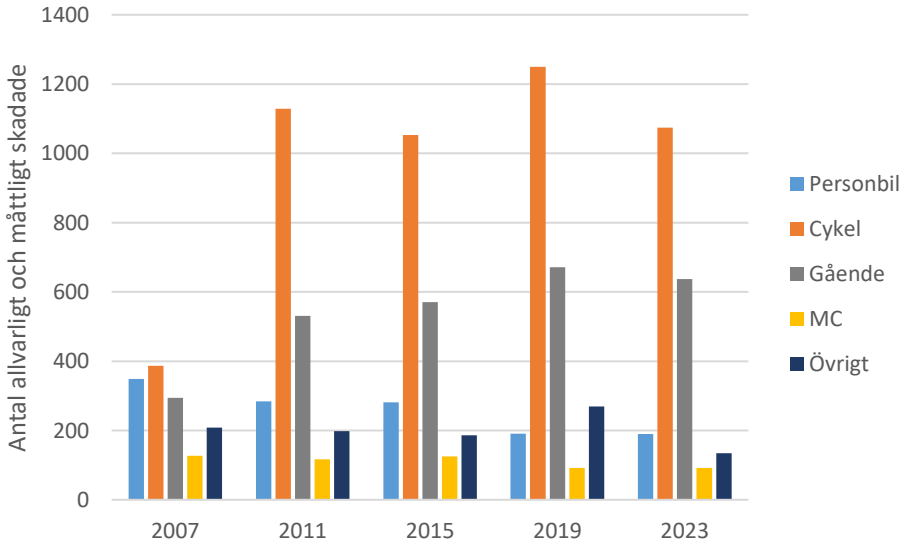
[40] PM10 mäts som vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kubikmeter luft. PM2,5 mäts som vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM2,5 ingår därför även i PM10.
[41] Folkhälsomyndigheten (u.å.) Vägledning om buller och höga ljudnivåer. Uttag 20250304
[42] Göteborgs Stad (2025) Göteborgs Stad åtgärdsplan mot buller 2025–2029

gående som omkommer. För övriga transportslag syns inga tydliga trender över tid.



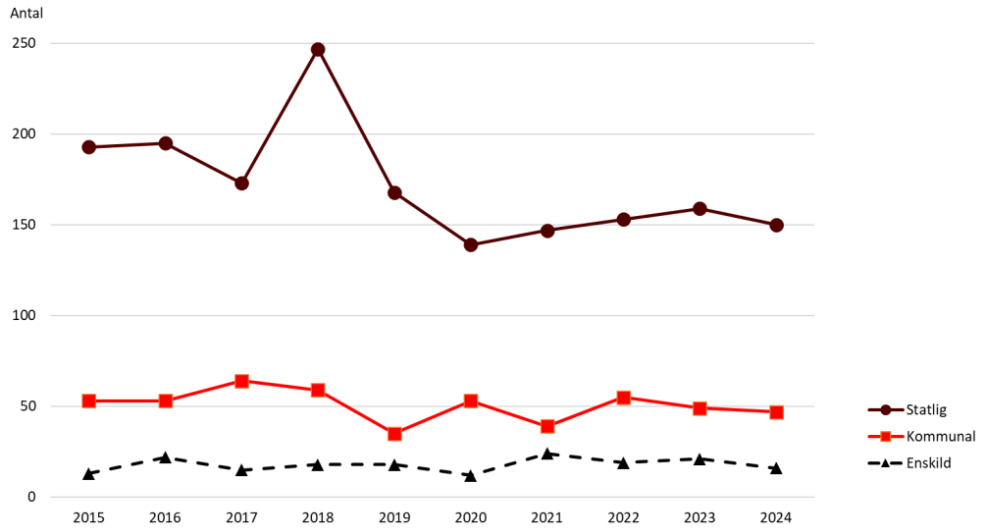
Figur 19 Polisrapporterade dödade personer i vägtrafikolyckor efter färdsätt i Västra Götaland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Antalet måttligt och allvarligt skadade med personbil har också minskat över tid medan de allvarligare skadorna för de som cyklar och går har ökat i antal sedan 2007 men sedan hållit sig på ungefär samma nivå mellan 2011 och 2023, se Figur 20.



Figur 20: Allvarligt och måttligt skadade totalt enligt polis och akutsjukvårdsdata i Västra Götaland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

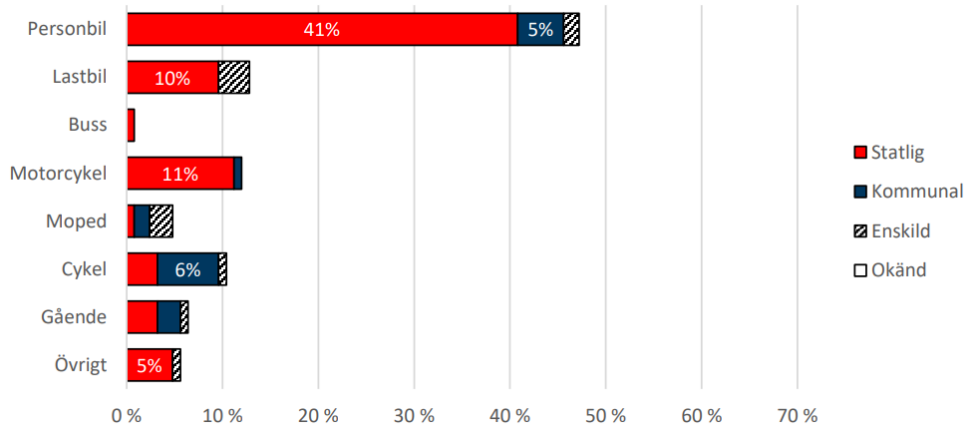
De allra flesta som omkommer i trafiken i Sverige gör det på det statliga vägnätet, vilket framkommer i Figur 21, men det statliga vägnätet är också det mest trafikerade.



Figur 21: Omkomna per väghållare. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024.

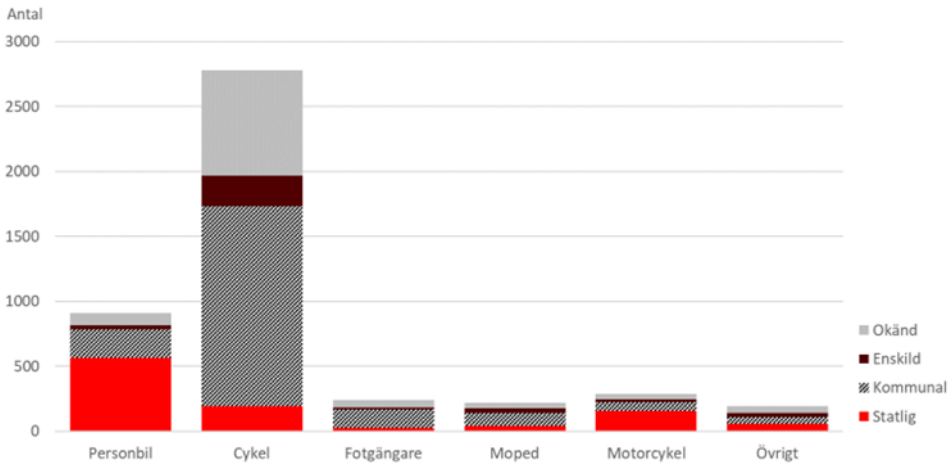
I Figur 22 visas omkomna i olika trafikantkategorier uppdelat på väghållare för Västra Götalands län. Till allra största grad är det motortrafikanter som omkommit på det statliga vägnätet.[43] Omkomna på det kommunala vägnätet utgörs primärt av fotgängare och cyklister. Av alla omkomna under den senaste treårsperioden i länet omkom 41 procent i personbilsolyckor på det statliga vägnätet. Ytterligare 21 procent av de omkomna dog i motorcykel- eller lastbilsolyckor på det statliga vägnätet.

[43] Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023.



Figur 22: Andel omkomna per trafikantkategori i Västra Götalands län, per väghållare, genomsnitt 2021–2023. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023.

När det kommer till olyckor med allvarligt skadade är en merpart av olyckorna cykel- och elsparkcykelolyckor, och sådana olyckor inträffar primärt på det kommunala vägnätet, se Figur 23. Andelen allvarligt skadade på kommunala vägar och gator har ökat över tid. Det är därför viktigt att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet även i det kommunala vägnätet.



Figur 23 Antal allvarligt skadade uppdelat på trafikantkategori och väghållare 2024. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024.

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också

bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gånginfrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då en kollektivtrafikresa oftare kombineras med en gång- eller cykelresa än vad en bilresa gör.

Andelen cykelresor av det totala resandet var 7 procent under 2023, men det skiljer sig dock åt mellan de olika kommunerna. I exempelvis Skövde, Öckerö, Lidköping och Alingsås var andelen cykelresor över 13 procent, vilket drar upp genomsnittet för hela regionen.[44]

Landskap och kulturmiljö

Aspekten Kulturmiljö definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som kulturvärden i infrastrukturen, såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor, landskapets kulturvärden.

Transportsystemet påverkar kulturmiljön genom de förändringar som infrastrukturarbetet medför i landskapet och i tätorter. Samtidigt är transportsystemet en del av kulturmiljön genom att vägar och järnvägar utgör spår av mänskligt skapande och användning. Väg- och järnvägsmiljöer som särskilt tydligt visar infrastrukturens utveckling och betydelse genom tiderna utgör infrastrukturens egna kulturarv.

Resurser tillgängliga för människan

Vatten

Vad gäller transporternas påverkan på vatten finns det två övergripande perspektiv; dels påverkan på dricksvattenförsörjningen genom risk för påverkan från vattentäkt, dels påverkan på vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Ekologiska perspektiv på vatten beskrivs under avsnittet Biologisk mångfald nedan. Den potentiella negativa påverkan orsakas dels av trafik och fordon, dels av infrastrukturens anläggningar. Vattentäkter kan påverkas negativt genom risk för olyckor och förorening av vattentäkter. Transporter av farliga ämnen (olja, kemikalier, tungmetaller) kan vid olyckor läcka ut och förorena yt- och grundvatten och vägar och järnvägar nära sjöar, vattendrag eller grundvattentäkter ökar därför risken för spridning av föroreningar vid olyckor. Vägsalt och kemikalier kan också påverka grundvattnets kvalitet. Asfalterade ytor minskar markens naturliga

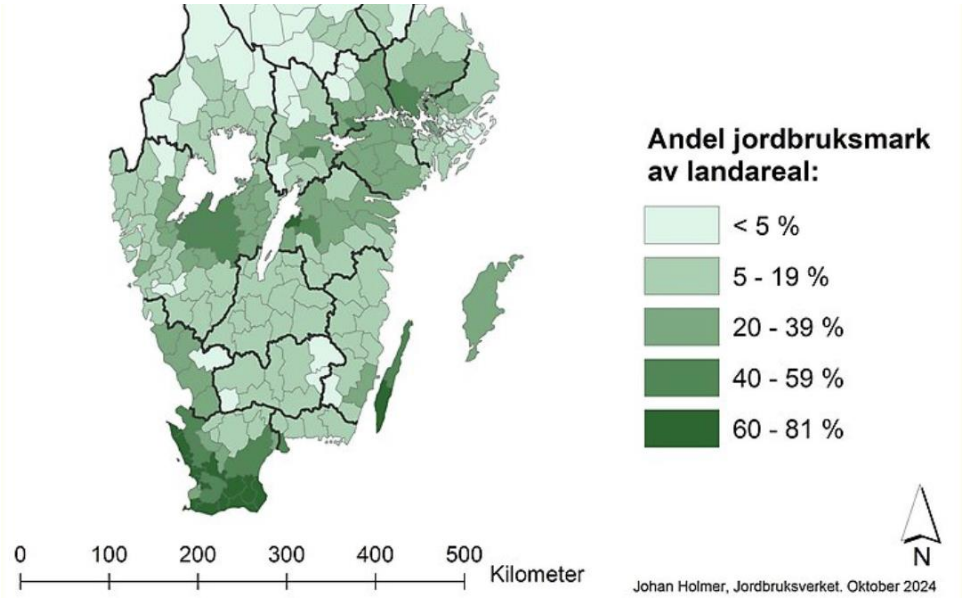
[44] VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

förmåga att infiltrera vatten, vilket leder till snabbare avrinning av regnvatten. Detta kan i sin tur leda till erosion och översvämningar som skadar vattenmiljöer och bebyggelse.

Jordbruksmark

Infrastrukturanläggningar är ytkrävande i sig men bidrar också till en utbredning av bebyggelsen som tar mark i anspråk. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Ny infrastruktur kan också bidra till att jordbruksmark fragmenteras så att brukningen försvåras.

I Västra Götaland finns över 500 000 hektar jordbruksmark, vilket är nästan en femtedel av hela rikets jordbruksmark.[45] I regionen utmärker sig flera kommuner, främst Lidköping, Vara, Falköping, Götene, Skara, Grästorp och Essunga som har mellan 40–59 procent jordbruksmark, se Figur 24.



Figur 24 Andel jordbruksmark av landarealen per kommun, 2024. Källa: Jordbruksverket

Biologisk mångfald

För att beskriva och hantera biologisk mångfald i samhället används oftast hotade arter och skyddade områden som mått och beskrivning, men biologisk mångfald är mer än så. Fokus på hotade arter och skyddade

45 Jordbruksverket (2024) Jordbruksmarkens användning 2024

områden har lett till konflikter mellan brukande och naturvård samtidigt som utarmning av biologisk mångfald fortsatt. Biologisk mångfald är resultat av funktionalitet där alla delars värde är oavhängigt antal eller storlek. Tillämpning av gällande lagstiftning är i grunden baserad på ekonomisk värdering, vilket i praktiken innebär att skada på biologisk mångfald aldrig helt behöver motverkas eftersom det inte kan anses motiverat utifrån lönsamhetskraven i varje enskilt fall. Resultatet är att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår.

Vägar och järnvägar tar sammantaget inte mycket mark i anspråk, de utgör till exempel bara cirka 2 procent av Sveriges yta. Men de fragmenterar i stort sett hela landet i små bitar. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen.

Den allvarligaste påverkan är genom mortalitet (djur dödade i trafik), barriärverkan (hindrar djurs möjligheter att röra sig i naturen), störning (buller, ljus, föroreningar mm) och invasiva arter som sprids via infrastrukturnätverket. Till det kommer att livsmiljöer förstörs när vägar och järnvägar med tillhörande anläggningar byggs.

Biologisk mångfald kommer undantagslöst att påverkas av resultatet från all fysisk planering som genomförs. Därför behöver biologisk mångfald finnas med redan från de allra första planeringsinitiativen, och sedan hanteras genom alla steg i planeringen och fortsätta vid genomförandet av planer och projekt. Det behöver även finnas med i uppföljningar. Det är enbart genom att hantera biologisk mångfald redan från strategisk planering som möjligheterna skapas till att stärka biologisk mångfald.

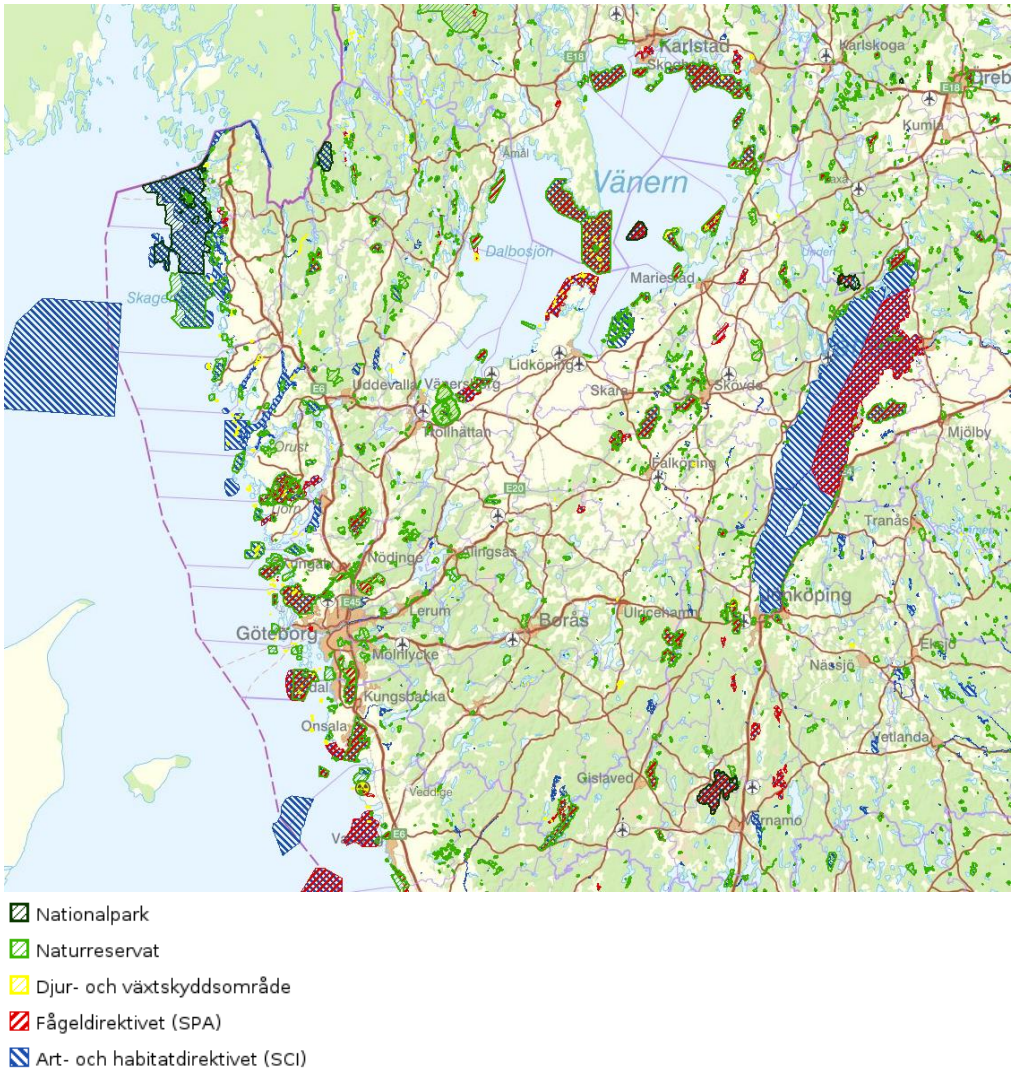
Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Kväveoxider och ozon kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura

2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kustzonen.

Infrastruktur och trafik kan också påverka vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt och därigenom livsmiljöer för vattenlevande djur och växter. Vattenkvalitet kan påverkas negativt när partiklar från däck, vägmarkeringar och asfalt slits ned och sköljs bort med regnvatten. Dessa kan transporteras till vattendrag och hav, där de påverkar vattenlevande organismer. Vägdagvatten kan också föra med sig oljerester, tungmetaller, näringsämnen (från gödning och avgaser) samt mikroplaster till sjöar och hav, som kan leda till både övergödning och syrebrist. Byggande av vägar, broar och järnvägar kan leda till förändrade vattenflöden, habitatförlust och fragmentering av ekosystem, genom anläggning av kanaler, muddring och utfyllnader.

I Figur 25 nedan visas en karta över Västra Götalands större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för skydd av natur, flora och fauna. Det bör nämnas att djur, växter och värdefull natur även finns utanför de utpekade områdena.



Figur 25. En översikt av Västra Götalands naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

I Figur 26 nedan visas en karta över Västra Götalands större väg- och järnvägsinfrastruktur samt utpekade områden för vattenskydd, kulturreservat och landsbildsskyddsområde. Landarealerna upplåtna åt kulturreservat och landskapsbildsskyddsområden är mycket små i Västra Götaland. Hela Vättern är dock vattenskyddsområde.



Figur 26 En översikt av Västra Götalands utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

Nuläge övriga hållbarhetsaspekter

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola.

Därför är en väl fungerade kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.[46]

Generellt är de socioekonomiska förutsättningarna goda i Västra Götaland, medianinkomsterna för kvinnor och män ligger strax under rikssnittet och andelen högutbildade (minst tre år eftergymnasial utbildning) uppgår till cirka 34 procent, vilket är bland de högsta nivåerna i landet.[47]

Arbetslösheten i regionen låg i början av 2025 runt 6–7 procent av arbetskraften, vilket är i linje med eller något under rikssnittet, men med stora variationer inom regionen. Exempelvis har mindre kommuner med svagare arbetsmarknad betydligt högre arbetslöshet än välmående kranskommuner runt Göteborg.[48]

Enligt Segregationsbarometern[49] bor majoriteten av invånarna i Västra Götaland i områden med goda socioekonomiska förhållanden; cirka 13 procent lever i områden med uttalade socioekonomiska utmaningar, medan nära 70 procent bor i områden med goda eller mycket goda socioekonomiska förutsättningar. Sammantaget kännetecknas Västra Götaland av en hög utbildningsnivå och relativt god ekonomisk standard, men också av tydliga skillnader mellan kommuner och områdestyper vad gäller inkomster, utbildningsgrad och sysselsättning.

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet med åldern. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.[50]

---

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

[47] SCB (2023) Jämställdhetsstatistik

[48] SCB (2025) Arbetskraftsundersökning

[49] Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län

[50] Se t.ex. Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport: 958
Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång.* Skolledaren, 2019, no 3.
https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/ samt

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdsättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.[51]

Kön

Som beskrevs under avsnittet om resvanor har män och kvinnor olika resmönster, där kvinnor och män gör ungefär lika många resor men män reser längre och framför allt längre i bil. Kvinnor som grupp har ett uttalat mer hållbart färdmedelsval jämfört med män. Men tidigare studier visar att kvinnor och män inte bara reser olika utan också har olika värderingar kopplat till transporter. [52] En av de mest genomgående skillnaderna i attityder och värderingar kopplade till resandet handlar om hållbarhet. Kvinnor tror i större utsträckning än män att klimatförändringarna kommer att påverka oss i Sverige och är mer positivt inställda till insatser för att bromsa klimatförändringarna och ändra sitt eget beteende. Kvinnor är generellt också mer positiva till trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister jämfört med män.

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och

---

Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children´s Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors. *Syst Rev*.13(47). https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y

[51] Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being, Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, Boschmann, E., Brady, S., 2013. Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area. J. Transp. Geogr. 33, 1–11. https://doi.org/10.1016/j. jtrangeo.2013.09.001

[52] Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.[53]

Stad/land

Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har något högre biltransportarbete per person än i stadskommuner. Befolkningarna reser lika ofta, gör ungefär lika många resor per dag och bilresorna har ofta samma syften. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygden jämfört med staden. Bil är det vanligaste färdsättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används i betydligt högre utsträckning av invånarna i landsbygdskommunerna än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.[54]

Hälsa

Att planera för en fysisk miljö som underlättar för gång och cykel underlättar för att invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag och bryta mönster av långvarigt stillasittande. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Boverket framhåller att fysisk planering som prioriterar gång och cykel i områden med olika fysiska strukturer och socioekonomiska förutsättningar främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. En planering som leder till ökad andel gång och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med följdeffekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.[55]

---

[53] Se t.ex. Trafikutskottet (2013) Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder. Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5

[54] Se t.ex. Dymén et al., (2016). Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt. Trivector rapport: 2019:57

55 Se t.ex. Karlström, S., & Jonason, D. (2019) Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt. Vinnovarapport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341 Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) Mobilitet för ett aktivt *vardagsliv.* https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/ Hämtad 2025-03-27

Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. I alla frågor, ärenden och beslut som berör barn direkt eller indirekt, ska vi i Västra Götalandsregionen ha barnets bästa som riktlinje. Prövning och analys av barnets bästa är ett hjälpmedel för att vi ska bli bättre på att efterleva barnets rättigheter.



Beskriv ärendet/förslaget

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

Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning avseende aspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet. Därutöver har en prövning av barnets bästa gjorts.

Vilka ska vara med i processen att göra en prövning av barnets bästa/barnkonsekvensanalys?

Delaktiga i prövningen av barnets bästa har konsulter från Trivector Traffic, med kompetens inom social hållbarhet, deltagit. Från VGR:s sida har Aako Raoofi granskat prövningen.

Prövningen/analysen påbörjad **2025-04-14**

Vilka barn berörs av ärendet?



Den regionala infrastrukturplanen påverkar alla barn som bor och vistas i Västra Götaland. Barn kan komma att påverkas i varierande grad (positivt eller negativt) av planens åtgärder till följd av var de bor, var och hur de rör sig, hur gamla barnen är, förutsättningar på platsen samt barnets egna kognitiva och fysiska förutsättningar.

Inom ramen för hållbarhetsbedömningen har alla åtgärder och åtgärdsområden i infrastrukturplanen bedömts var och för sig och som helhet utifrån barnets bästa.

Vilka lagar berörs?



Barnkonventionen är sedan 2020 svensk lag och berör därmed prövningen.

Stöd går dock att finna i plan- och bygglagen 2 kap. 3 § PBL anges att särskilt viktiga allmänna intressen ska beaktas, bland annat trygga och goda livsmiljöer för barn. Det går också att finns i 1 kap. 2 § RF som beskriver att det allmänna ska främja barns rätt att växa upp under goda förhållanden och utvecklas till ansvarskännande människor.



Vad säger barnkonventionen?

Barnets bästa är en av barnkonventionens grundprinciper som ligger till grund för prövningen av barnets bästa. ”Vid alla åtgärder som rör barn varje sig de vidtas av offentliga eller sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ, ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa.”

Artikel 2, 3, 6 och 12 är de så kallade fyra grundprinciperna[56] vilka har bäring på denna prövning.

- **Artikel 2:** Om alla barns lika värde och rättigheter. Ingen får diskrimineras. Barnkonventionen gäller för alla barn som befinner sig i ett land som har ratificerat den.

[56] https://www.barnombudsmannen.se/barnkonventionen/om-barnkonventionen/

- **Artikel 3:** I alla åtgärder som rör barn ska i första hand det som bedöms vara barnets bästa beaktas. Begreppet ”barnets bästa” är konventionens grundpelare. Vad som är barnets bästa måste avgöras i varje enskilt fall och hänsyn ska tas till barnets egen åsikt och erfarenhet.
- **Artikel 6:** Varje barns rätt till liv, överlevnad och utveckling. Det handlar inte bara om barnets fysiska hälsa utan också om den andliga, moraliska, psykiska och sociala utvecklingen.
- **Artikel 12:** Barnets rätt att bilda och uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör hen. När åsikterna beaktas ska hänsyn tas till barnets ålder och mognad.

För denna prövning är följande artiklar också centrala: konventionen framhäver också (kortversion[57]):

- **Artikel 4.** Konventionsstaterna ska till fullo utnyttja sina tillgängliga resurser för att förverkliga barnets ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. När resurserna inte räcker till bör man söka lösningar genom internationellt samarbete.
- **Artikel 23.** Ett barn med fysisk eller psykisk funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv som gör det möjligt för dem att delta aktivt i samhället.
- **Artikel 31.** Barnet har rätt till lek, vila och fritid.



Vilka synpunkter har berörda barn?

Prövningen av barnets bästa har i det här fallet gjorts baserat på tidigare studier och erfarenheter. Bakgrunden är att den regionala infrastrukturplanen hanterar långsiktiga strategiska prioriteringar som bedömts vara utmanande att föra dialog med barn kring i ett

[57] https://www.raddabarnen.se/rad-och-kunskap/skolmaterial/barnkonventionen/barnkonventionen-kort-version/

tidigt skede. Barnets bästa har i stället analyserats utifrån en kvalitativ bedömning av hur respektive åtgärd samt prioriteringarna i planen som helhet gynnar barns vardagsresor och främjar deras självständiga mobilitet. I det fortsatta arbetet med att genomföra åtgärderna i planen, där det handlar mer om barnens direkta livsmiljöer, rekommenderas att barn själva får komma till tals exempelvis genom ungdomsråd, workshop med skolbarn eller enkätundersökningar. Dialog med barns vårdnadshavare, barnets nätverk eller ideella organisationer kan komplettera barnens synpunkter.



Vad säger forskning och teori?

Denna del är en sammanfattning som till stora delar bygger på den forskningssammanställning som gjorts inom ramen för VTI:s forskningsrapport med namnet *Barn som vägvisare Möjligheter, hinder och metoder för att inkludera barns perspektiv i kommunal trafik- och stadsplanering* (2025).

- En barnvänlig miljö främjar aktivt resande med gång och cykel, vilket kan förbättra barns och ungdomars hälsa på både kort och lång sikt. Det är också viktigt att skapa en miljö där barn känner sig trygga och självständiga för att främja deras fysiska, sociala och kreativa utveckling.
- Omfattande svensk och internationell forskning visar på att en bra uppväxtmiljö är viktigt för barns hälsa och välbefinnande (trafikmiljön är ofta en del av barns fysiska uppväxtmiljö)
- För yngre barn är den bostadsnära miljön särskilt viktig, likaså skol- och förskolegårdar samt grönytor av olika slag och hur barn kan nå dessa platser. Även gator bör ses som en del av en barnvänlig utemiljö med möjligheter till lek, fritidsaktiviteter och möten. Det är en självklarhet för barn att vilja utforska sin fysiska omgivning efter hand som de växer. Det är därför viktigt att stödja och uppmuntra barnens vilja att utforska genom en väl utformad och säker

miljö. För att platser ska få en sådan betydelse måste de vara tillgängliga för barn.

- Att ha tillgång till många platser främjar barnens rörelsefrihet. Uppgiften för vuxensamhället är att skapa ”förutsättningar för barns meningsfulla och hälsosamma tillvaro och utveckling, att bevara och utveckla strukturer och platser och att skapa inkludering” (Jansson och Herbert, 2023:3).
- Den fysiska och sociala miljöns egenskaper är helt avgörande för att åstadkomma barnvänlighet, någonting som även bör omfattas till trafikmiljöer.
- Relevanta målpunkter för barn innefattar bland annat skolor, fritidsaktiviteter, parker, lekplatser och bostadsområden där vänner och familj bor.
- Alla barn, oavsett individuella förutsättningar, ska självständigt kunna röra sig till och inom viktiga platser och målpunkter för barn. Universell design rekommenderas för att underlätta detta (alltså att platser går att använda oberoende av individuella förutsättningar, annars krävs tillgänglighetsanpassning).
- För att barn ska kunna röra sig självständigt behövs ett särskilt fokus på tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik eftersom dessa färdmedel ofta kan användas av barn själva.
- Barn upplever trafikmiljön på andra sätt än vuxna och har andra kognitiva och fysiska förutsättningar.
- Upplevd ”trafikosäkerhet” kan leda till att barns rörelsefrihet minskar till följd av orolig vårdnadshavare.
- Utformningar som bidrar till trafiksäkerhet för barn och unga är exempelvis låga hastighetsgränser, god standard på gång- och cykelinfrastruktur, hastighetsdämpande åtgärder och särskilt utnämnda gator för barn såsom lekgator och skolgator.
- För barn med funktionsnedsättningar finns olika behov kopplat till den fysiska miljön.
- Barn mår bra av att leka. Det är också en viktig del i barns utveckling avseende bland annat fysiska, sociala, intellektuella, kreativa och emotionella faktorer.



Vad säger praxis och beprövad erfarenhet?

Enligt VTI:s rapport är barnkonventionen det främsta stödet för kommuners och regioners arbete med trafik- och stadsplanering som tar hänsyn till barnets bästa. Det finns inte några nationella beslut kring hur planeringen ska gå till för att uppfylla barnkonventionen. Varje kommun eller region har generellt sett tagit fram egna strategier och metoder för att arbeta med barnvänlig planering av stads- och trafikmiljöer.



Vilka för- och nackdelar finns det med ärendet/förslaget utifrån barnets rättigheter, enligt det insamlade underlaget?

Bedömningen är att planens satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel har en positiv påverkan på barns självständiga mobilitet. Även förbättrade bytespunkter som ökar tryggheten bidrar till barnens bästa och kan underlätta för kollektivtrafikresor.

Många av de större vägåtgärder som ingår i planen innehåller också satsningar på nya gång- och cykelvägar, ibland som kompensatoriska åtgärder då utbyggda vägar gör att tidigare förbindelser skärs av, men ofta också så att tillgängligheten med gång och cykel förbättras jämfört med tidigare. Även om satsningarna på gång- och cykelvägar bidrar positivt till barnens bästa kan dock inte åtgärderna som helhet sägas göra det och prioriteringen i planen att avsätta en stor andel av medlen till namngivna vägåtgärder kan inte anses bidra till barnens bästa

eftersom de skapar barriärer i den lokala tillgängligheten och inte bidrar till att förstärka barns självständiga mobilitet.



Vilka konsekvenser har ärendet/förslaget utifrån barnets rättigheter?

Positiva konsekvenser av infrastrukturplanen är att utbyggnaden av nya gång- och cykelbanor kan bidra till ökad självständig mobilitet och potential för aktiv mobilitet för barn och unga. Också satsningar på ökad trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet samt satsningar på nya resecentra och bytespunkter med ökad tillgänglighet får positiva konsekvenser för barns självständiga mobilitet.

Även om satsningarna på utbyggd väginfrastruktur har stort fokus på ökad trafiksäkerhet på de berörda sträckorna genererar utbyggda vägar ökad trafik vilket kan ha negativa konsekvenser för trafiksäkerheten i andra delar av trafiksystemet och därmed försämra förutsättningarna för barns självständiga mobilitet. Utbyggda vägar kan också skapa barriärer som försämrar den lokala tillgängligheten, vilket är fallet med åtgärden Väg 168 Ekelöv-Kareby.

Samtidigt innebär vägåtgärdernas också positiva bidrag till barns tillgänglighet när de reser med kollektivtrafik eller blir skjutsade med bil. På lång sikt kan även de ta del av nyttan med utbyggd väginfrastruktur, varför det inte går att säga att vägsatsningar endast ger negativa konsekvenser utifrån barnets bästa.

Planens negativa påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald, landskap och resurser tillgängliga för människan innebär dock negativa konsekvenser för barns förutsättningar i framtiden.



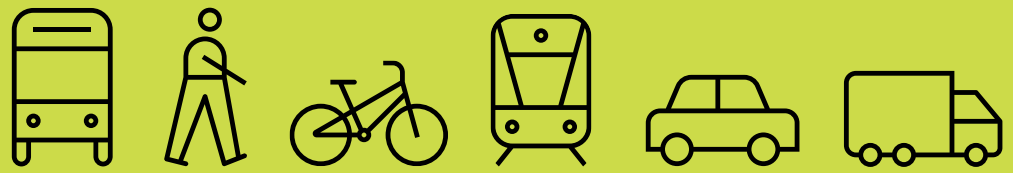
Vad är barnets bästa i ärendet/förslaget enligt den sammanlagda bedömningen?

Utifrån den sammanlagda bedömningen är barnets bästa att satsa på gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder eftersom det bidrar till barns självständiga mobilitet. Satsningar på ökad trafiksäkerhet, särskilt inne i samhällen och vid barns målpunkter, bidrar också till barnets bästa.



Vilka kompensatoriska åtgärder kan vi göra om ärendet/förslaget inte är i linje med barnets bästa?

Vid genomförandet av planen är det viktigt att ta hänsyn till barns behov av att kunna röra sig självständigt till lokala målpunkter, och att säkerställa att nödvändiga åtgärder vidtas för att överbrygga barriärer som skapas i den lokala geografin vid vägutbyggnader. I fördelningen av medel till mindre åtgärder i det statliga regionala vägnätet och medfinans till kommunalt vägnät bör tillgängligheten till barns målpunkter särskilt vägas in.



Remissversion juni 2025

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Innehåll

1 Inledning ... 3
- Ett regeringsuppdrag i flera steg ... 4
- Statlig infrastruktur i Västra Götaland ... 5

2 Förutsättningar ... 7
- Nationella mål ... 7
- Regionala mål och strategier ... 8
- Miljö- och hållbarhetsbedömning ... 9
- Innehåll och ekonomi ... 10

3 Inriktning ... 11
- Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland ... 11

4 Fördelning av medel 2026–2037 ... 12
- Namngivna åtgärder ... 14
- Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät ... 17
- Statlig medfinans till kommunalt vägnät ... 20
- Samfinansiering nationell plan, järnväg ... 23
- Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen ... 25
- Övrigt ... 26

5 Bedömning av effekter ... 27

6 Genomförande och uppföljning ... 29

Bilagor ... 32
- Bilaga 1 Planram i detalj ... 32
- Bilaga 2 Beskrivning av namngivna åtgärder ... 36
- Bilaga 3 Högst prioriterade brister, kandidater till namngivna åtgärder ... 42
- Bilaga 4 Inriktning järnvägsåtgärder per bana ... 45
- Bilaga 5 Summerad redovisning utifrån regeringens direktiv ... 46

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

1 Inledning

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

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

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

Västra Götalandsregionen har som länsplaneupprättare ansvar för att ta fram en regional transportinfrastrukturplan, hädanefter benämnd regional infrastrukturplan. Den regionala infrastrukturplanen utgör en del av den nationella infrastrukturplanen och regeringen fastställer de ekonomiska ramarna. Rollen som länsplaneupprättare ingår i det regionala utvecklingsuppdraget och planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

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

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

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

Ett regeringsuppdrag i flera steg

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

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

Övergripande innehåll nationell infrastrukturplan

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

Övergripande innehåll regional infrastrukturplan

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

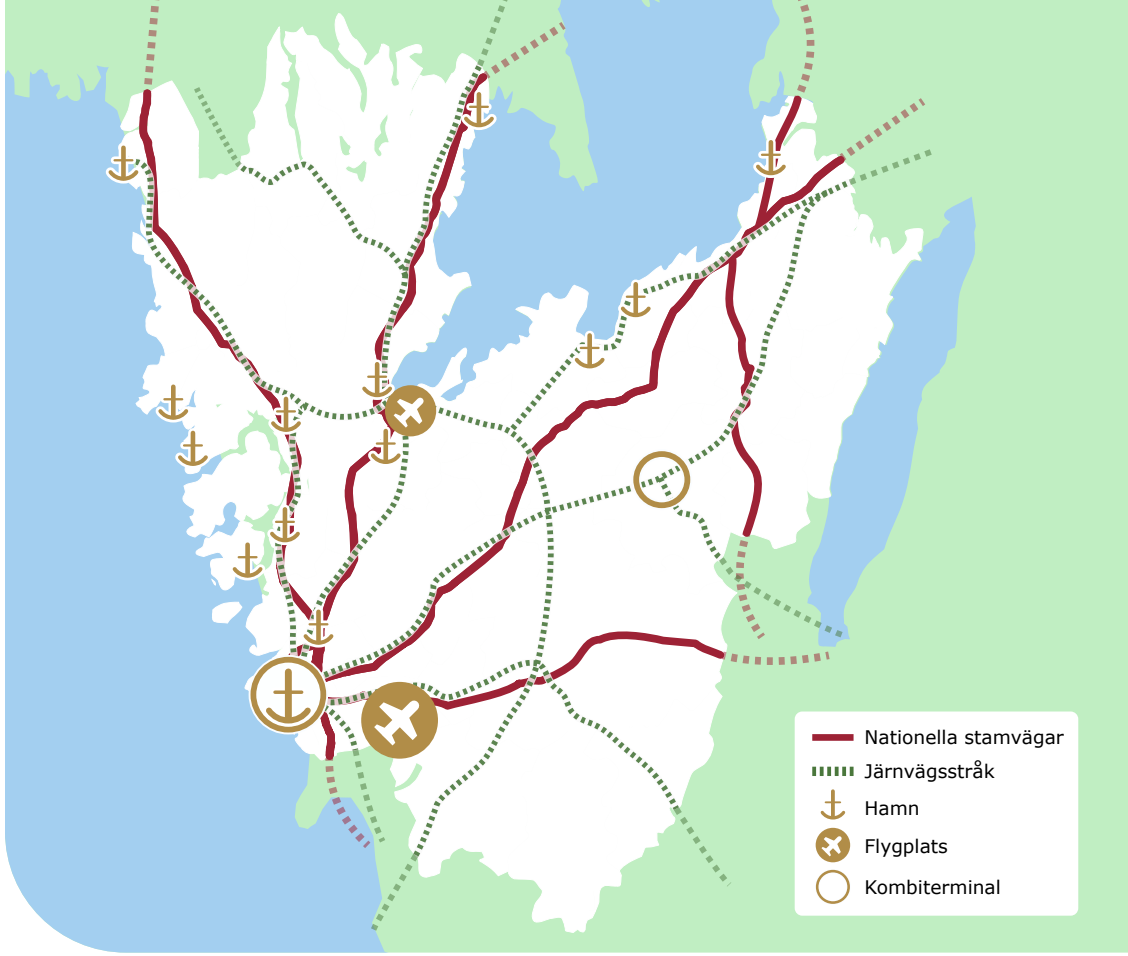
De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn ska ligga till grund för planeringen. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen och fyrstegsprincipen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

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



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

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



Statlig infrastruktur i Västra Götaland

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

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

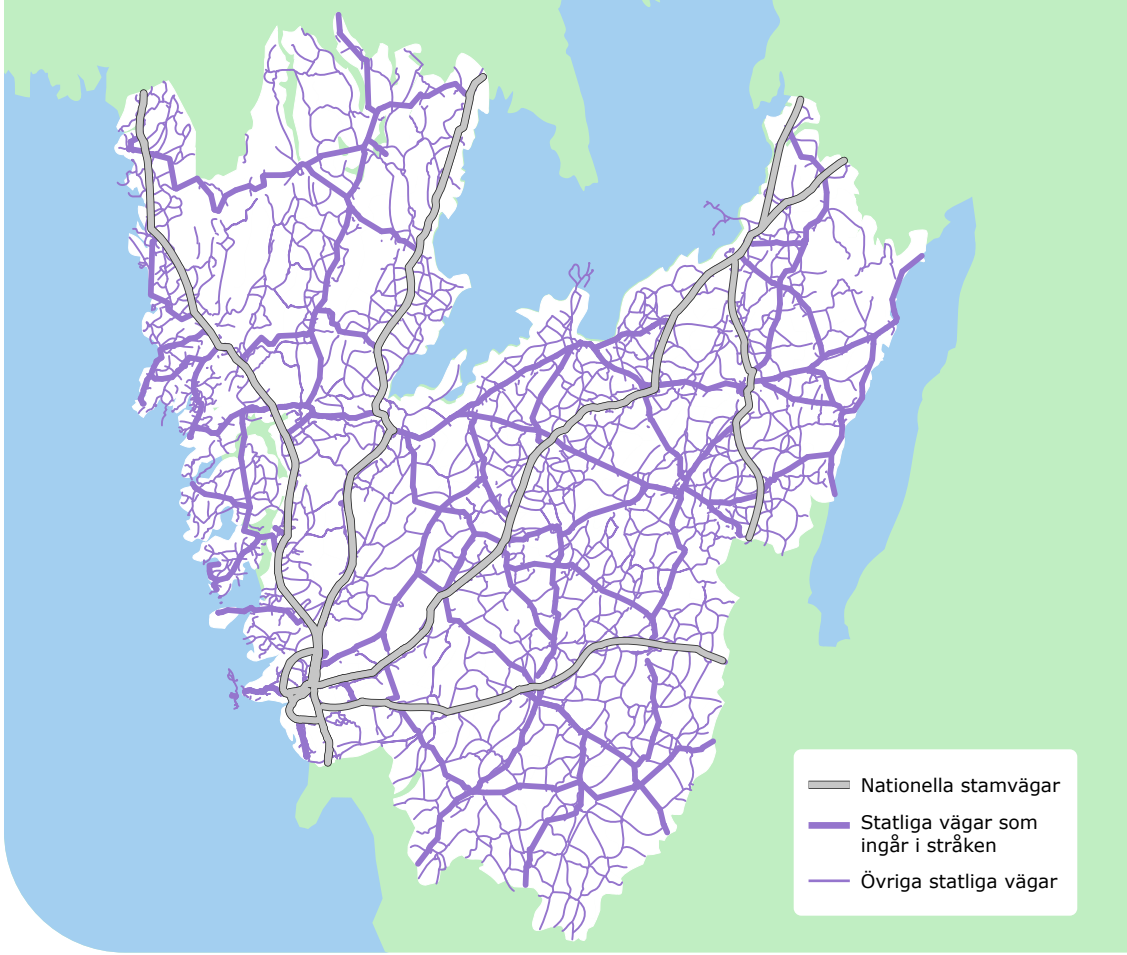
Västra Stambanan, Kinnekullebanan, E20 och väg 49 utgör viktiga kopplingar mot Örebro län och Stockholm. Mot Jönköpings län utgör Kust till kustbanan, Jönköpingsbanan, väg 40, väg 47/26 och väg 27 de mest betydelsefulla kopplingarna. I söder kopplas Västra Götaland samman via Halland mot Skåne och resten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

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

Statligt regionalt vägnät

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

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



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

Prioriterat regionalt transportnät för personer med funktionsnedsättning

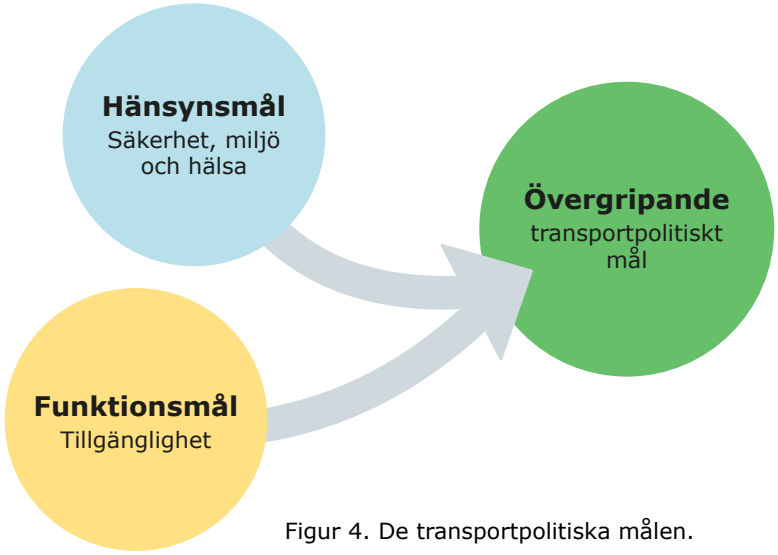
Den regionala infrastrukturplanen ska, enligt förordningen om länsplaner, innefatta en beskrivning av ett prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationer och fordon ska kunna användas av personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete med att tillgänglighetsanpassa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

2 Förutsättningar

Nationella mål

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

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



Figur 4. De transportpolitiska målen.

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

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

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

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

Regionala mål och strategier

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

Den regionala infrastrukturplanen är en pusselbit av flera som bidrar till att nå visionen om det goda livet. Vid sidan av visionen finns det ett flertal måldokument och strategier som ligger till grund för utformningen av planen. Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland är utgångspunkt för det regionala utvecklingsarbetet och innehåller prioriteringar för att möjliggöra omställningen till ett mer hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Att verka för hållbara transportlösningar är en förutsättning för att uppnå de politiska målsättningarna om en hållbar regional utveckling. Trafikförsörjningsprogrammet är det andra regionövergripande måldokumentet som den regionala infrastrukturplanen ska stödja. Andra strategier som påverkar planens inriktning är Strategisk plan för godstransporter, Strategisk plan för ökad cykling, Kollektivtrafikplaner för stadstrafiken och Målbild Tåg 2035.

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



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

Miljö- och hållbarhetsbedömning

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

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



Agenda 2030

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

Innehåll och ekonomi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3 Inriktning

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

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

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

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

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

Transportsystem

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

Godstransporter

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

Persontransporter

Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland



Regional infrastrukturplan bidrar till de regionala och nationella klimatmålen



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



Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen

Figur 6. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

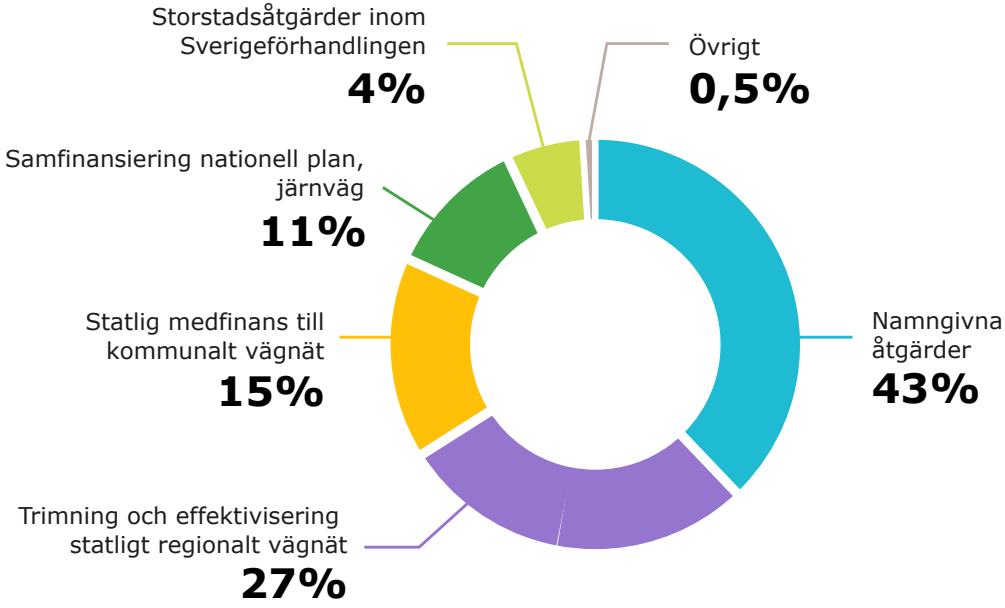
4 Fördelning av medel 2026–2037

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Namngivna åtgärder

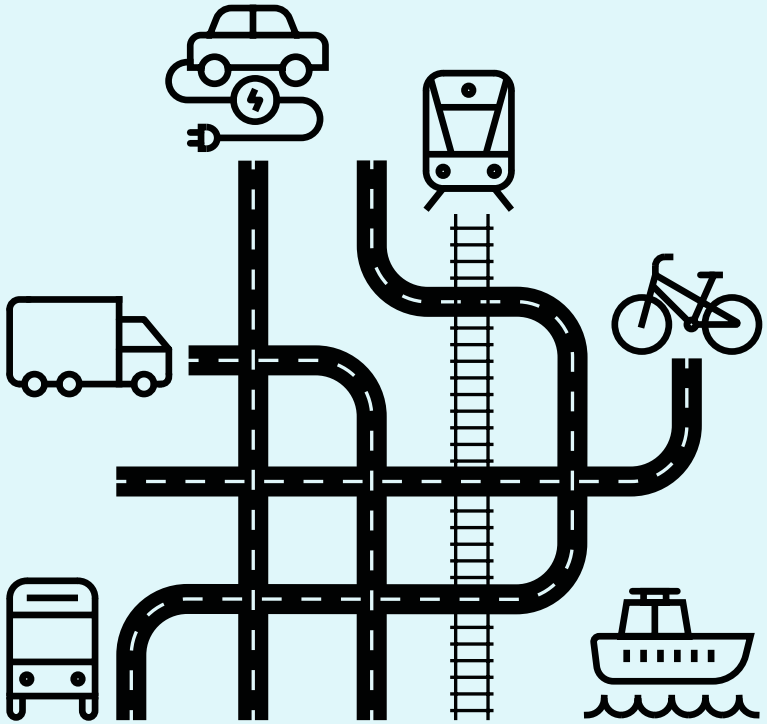
Åtgärdsområdet innehåller åtgärder av större karaktär med förhållandevis hög investeringskostnad, minst 75 miljoner kronor men i de flesta fall över 100 miljoner kronor.

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

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

Tabell 2. Fördelning av medel för namngivna åtgärder.

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



Namngivna vägåtgärder

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

Åtgärderna utgår ifrån utpekade brister och har tagits fram inom genomförda åtgärdsvalsstudier. Studierna utgår från fyrstegsprincipen och innehåller ofta en kombination av åtgärder. Åtgärderna har prioriterats utifrån bedömda nyttor, kostnad och ekonomiskt utrymme i planen.

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

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

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

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

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

Namngivna kollektivtrafikåtgärder

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

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

I den politiska prioriteringen vid framtagandet av planen har en särskild satsning på förlängning av spårvagnshållplatser som består av flera mindre åtgärder prioriterats. De flesta kollektivtrafikåtgärderna är nära knutna till andra investeringar, såsom stadsutvecklingsprojekt, järnvägsåtgärder och andra infrastrukturåtgärder. Tidplanerna för genomförandet behöver därför anpassas utifrån dessa förutsättningar.

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

Tabell 4. Fördelning av medel för namngivna kollektivtrafikåtgärder.

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

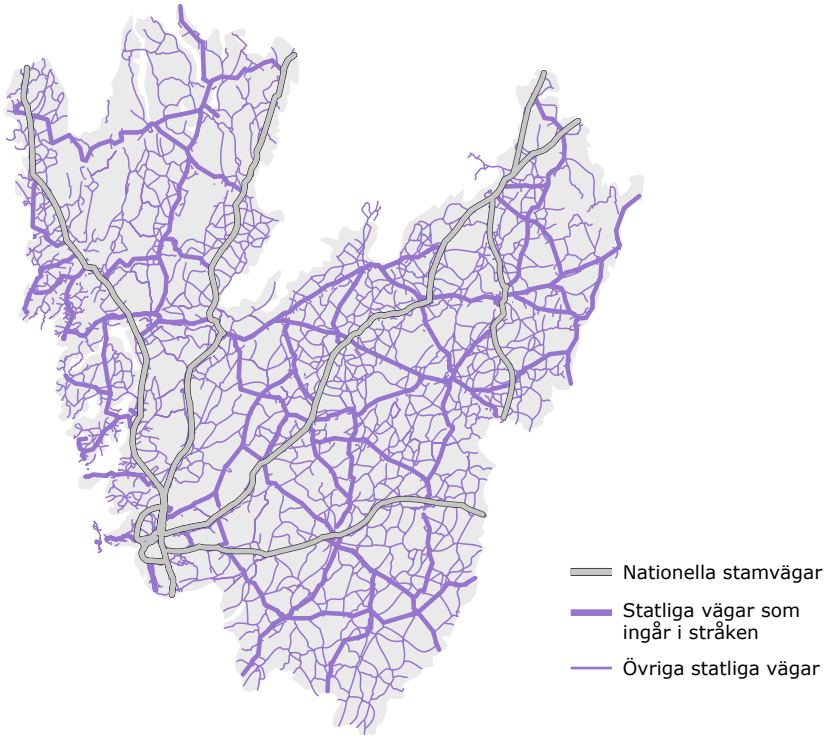
Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät

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

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

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

Figur 8. Karta över statliga vägar i Västra Götaland.



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

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

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

Kollektivtrafikåtgärder

Åtgärdsområdet innefattar investeringar för en ökad framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken samt investeringar i hållplatser och åtgärder som främjar kombinationsresor. Västtrafik sammanställer behov och åtgärdsförslag i dialog med kommuner och kommunalförbund. Åtgärder prioriteras av Västtrafik i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Cykelåtgärder

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

Mindre vägåtgärder

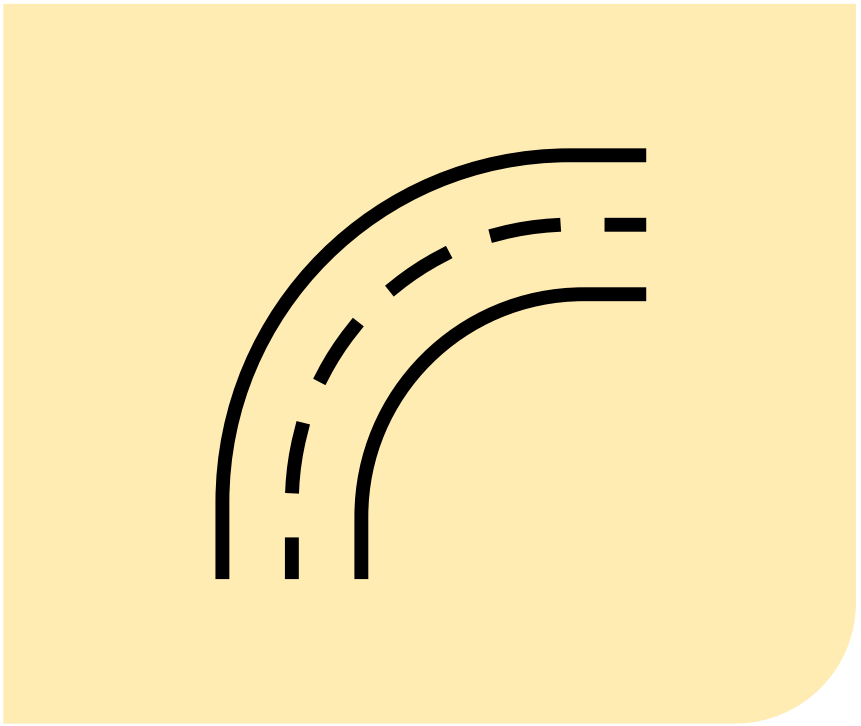
För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten samt att minska barriäreffekter behöver mindre åtgärder genomföras på det statliga vägnätet. Standardhöjning, korsningsåtgärder, passager för gående och cyklister samt kurvrätning utgör exempel på åtgärder. Samspelet mellan fordonstrafik, gående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

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkta satsningar.

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

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

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



Statlig medfinans till kommunalt vägnät

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

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

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

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

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

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

Åtgärdspaket och helhetslösningar för hållbar tillgänglighet uppmuntras, vilket förutom åtgärden i sig exempelvis kan innefatta omdisponering av gaturum, hastighetssänkning, parkeringsutbud och parkeringsprissättning.

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

Kollektivtrafikåtgärder

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

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

Cykelåtgärder

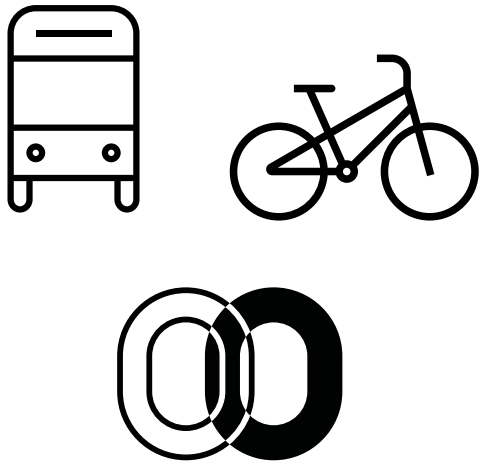
Potentialen för ökad cykling är generellt sett stor längs det kommunala vägnätet, där det finns en koncentration av befolkning, arbetsplatser, fritidsanläggningar och service. Förutsättningar för cykel ska utvecklas i linje med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling där tätortsnära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

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

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

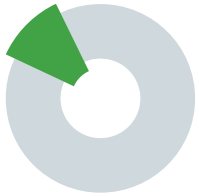
Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som de flesta gående och cyklister rör sig. Åtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister och en förbättrad miljö inom tätorterna prioriteras. Barn och ungas behov är särskilt viktiga att beakta vid val av åtgärder.

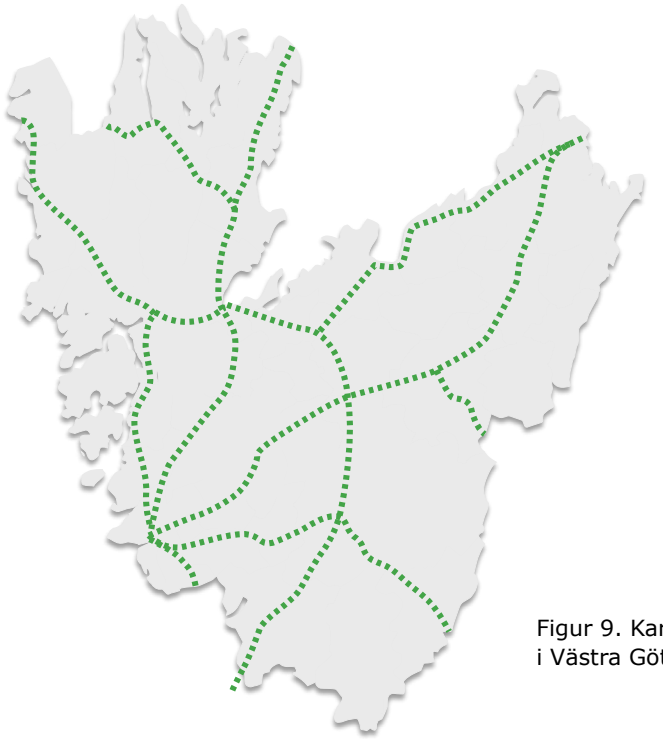
Kommunerna kan ansöka om medfinansiering för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder från regional infrastrukturplan via Trafikverket.



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

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





Figur 9. Karta över järnvägsstråk i Västra Götaland.

Samfinansiering nationell plan, järnväg

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

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

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

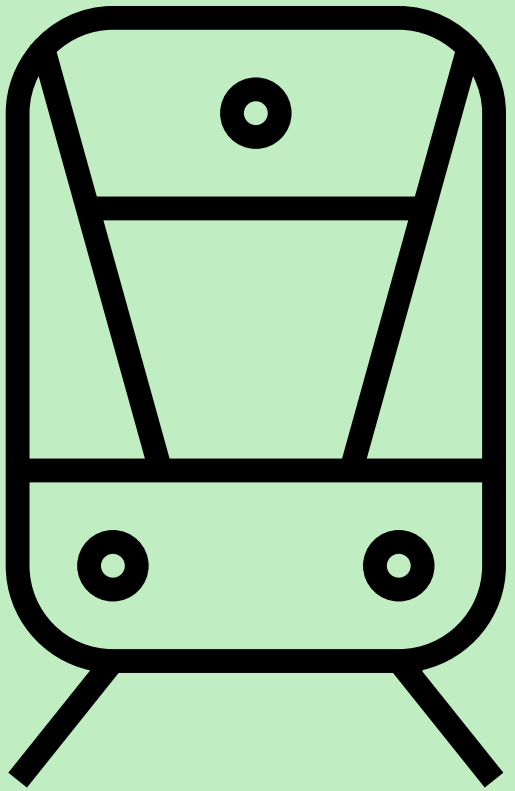
Tabell 10. Fördelning av medel för samfinansiering nationell plan, järnväg

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

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

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

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



Tabell 11. Vägledande principer för samfinansiering nationell plan, järnväg

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



Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen

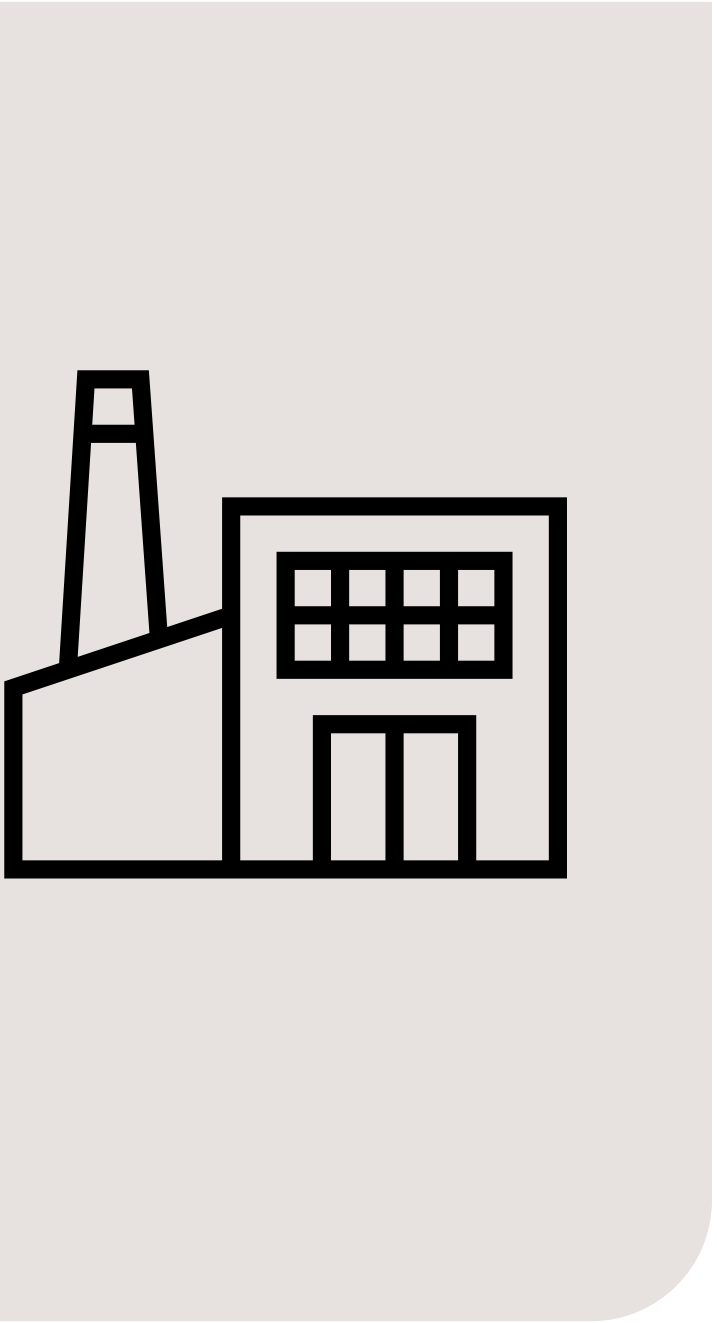
Sverigeförhandlingen var en nationell satsning på nya stambanor mellan Sveriges storstäder kombinerat med en satsning på fler bostäder och kommunal infrastruktur. I den överenskommelse som träffats mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad ingår kollektivtrafikåtgärder i Göteborg som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

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

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

Tabell 12. Lista över storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen	
Spårväg Brunnsbo-Linné	
Citybuss Backastråket	
Citybuss Norra Älvstranden	
Summa	**420**



Övrigt

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

Tabell 13. Fördelning av medel för övrigt.

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

5 Bedömning av effekter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

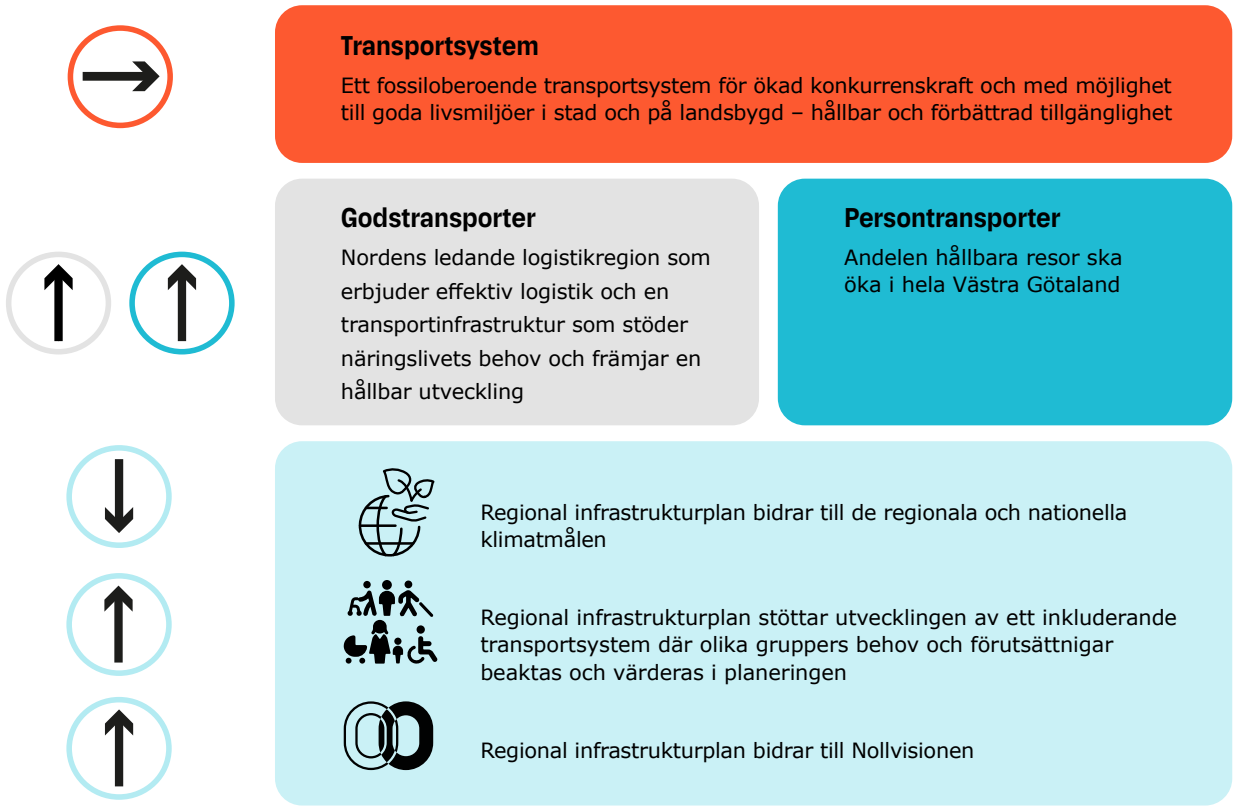
Infrastrukturplanen bedöms ha sammantaget negativ påverkan avseende klimat. Större vägåtgärder leder generellt sett till att biltrafiken ökar genom inducerad trafik, vilket innebär att de fram till att bilflottan är fullt ut fossilfri motverkar målet om minskad klimatpåverkan. Både beslutet att inte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

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

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

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

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



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

6 Genomförande och uppföljning

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

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

Prioritering av åtgärder

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

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

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

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

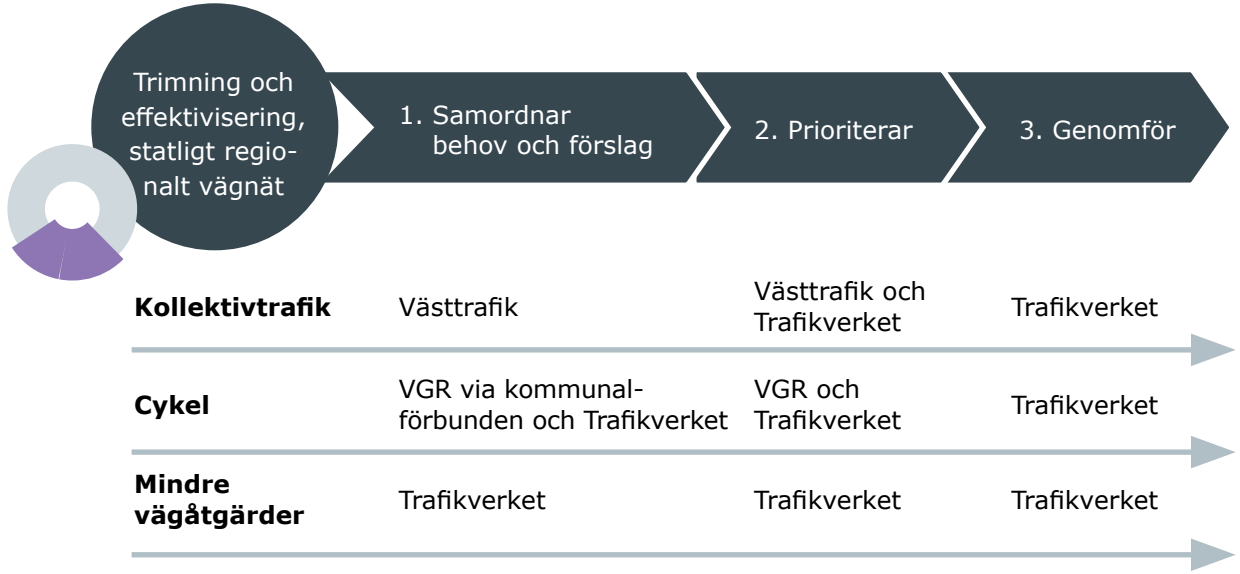
Mindre vägåtgärder prioriteras av Trafikverket. Åtgärdsförslag baseras på inspel från kommuner och kommunalförbund, olyckor och identifierade behov i vägnätet samt inspel från näringsliv och kundsynpunkter.

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

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

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

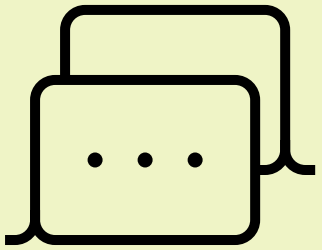
I figurerna här bredvid visas förenklade processer för åtgärder som belastar planen med upp till 75 miljoner kronor inom åtgärdsområde Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät och inom Statlig medfinans till kommunalt vägnät.



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



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



Förankring under genomförandet

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

Det finns även en bredare tjänstepersonsgrupp som hanterar frågor kopplat till genomförandet av planen och består av representanter från Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden, Trafikverket och Västtrafik. Genomförandegruppen har regelbundna träffar. Trafikverket redovisar där årligen vilka trimningsåtgärder som har prioriterats och genomförts. Motsvarande information ges även till respektive delregion på kommunalförbundens infrastrukturnätverk på tjänstepersonsnivå.

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

Uppföljning

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

Bilaga 1 – Planram i detalj, prisnivå 2025–02

Tabell 14. Fördelning av medel för namngivna vägåtgärder.

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

Tabell 15. Fördelning av medel för namngivna kollektivtrafikåtgärder.

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

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

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

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

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

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

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

Tabell 19. Fördelning av medel för storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

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

Tabell 20. Fördelning av medel för övrigt.

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

Bilaga 2 Beskrivning av namngivna åtgärder

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

Tabell 21. Namngivna vägåtgärder.

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

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

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

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

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

Tabell 22. Namngivna kollektivtrafikåtgärder.

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

Bilaga 3 Högst prioriterade brister, kandidater till namngivna åtgärder

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

För brister i statligt vägnät behöver det genomföras åtgärdsvalsstudier eller motsvarande utredningar, vilka genomförs av Trafikverket i nära samverkan med berörda kommuner och aktörer. Brister inom kollektivtrafik som kan bli aktuella för statlig medfinans i kommande planrevideringar kräver inte åtgärdsvalsstudie, men behöver ändå utredas på motsvarande sätt för att bli en planeringsmogen kandidat till nytt namngivet kollektivtrafikobjekt. Eftersom åtgärden behöver minst 50 procent finansiering från sökande part genomförs utredningen av aktuell kommun i nära samverkan med Västtrafik.

Flera av de prioriterade bristerna pekades ut i samband med framtagandet av den regionala infrastrukturplanen 2018–2029, och har sedan dess utretts och åtgärdsförslag finns framtagna. En prioriterad brist kvarstår till dess att den har finansiering genom att bli en namngiven åtgärd i infrastrukturplanen eller genom att den utredda bristen kan åtgärdas med trimningsåtgärder och inte längre är aktuell som kandidat för att bli en namngiven åtgärd. När en brist utgår kan aktuellt kommunalförbund välja att prioritera en ny brist för utredning. Endast åtgärdsförslag från en prioriterad brist kan kandidera till ny namngiven åtgärd vid nästkommande planrevidering. Vid framtagandet av regional infrastrukturplan 2026–2037 har fem prioriterade vägbrister utgått och ersatts med nya brister för åtgärdsvalsstudier.

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

Högst prioriterade brister och kandidater, väg
Brister och kandidater från tidigare plan, där åtgärdsvalsstudier har genomförts
Väg 158, till Hallands länsgräns
Väg 41, till Hallands länsgräns
Väg 49, Varnhem – Skövde
Väg 160, E6 – Skåpesund
Väg 155, Torslanda – Öckerö
Väg 27, delen Kila-korset söderut till länsgräns
Väg 49, mellan Lidköping och Skara inklusive väg 2616
Väg 162/171 Gläborg – Kungshamn
Väg 180, Ny sträckning Viared norr om Sandhult samt resterande sträcka Hällered–Alingsås
Väg 44, Lidköping – Grästorp
Väg 173, Färgelanda – Frändefors
Brister där åtgärdsvalsstudier ska genomföras
Väg 49, Igelstorp – Karlsborg
Broförbindelse över Göta älv som ersätter Jordfallsbron
Väg 181
Väg 44 Uddevalla – Grästorp
Väg 164 Åmål – Strömstad

Högst prioriterade brister och kandidater, kollektivtrafik
Brister enligt Målbild Koll2035, från tidigare plan
Bytespunkt Hjalmar Brantingsplatsen
Bytespunkt Linnéplatsen
Utpekade bytespunkter, utöver ovanstående två
Utpekade stråk för Citybuss
Färjehållplatser, Älvutredningen
Tillkommande brister enligt Målbild Koll2035
Stationer för Metrobuss
Västra stråket (busstråk), Biskopsgården
Övriga brister, från tidigare plan
Resecentrum Lerum, gång- och cykelbro
Resecentrum Saltholmen, etapp 2
Resecentrum Uddevalla
Resecentrum Alingsås
Tillkommande övriga brister
Resecentrum Mariestad
Bytespunkter längs ny järnväg Göteborg - Borås

Bilaga 4 Inriktning järnvägsåtgärder per bana

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

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

Kinnekullebanan

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

Norra Bohusbanan

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

Södra Bohusbanan

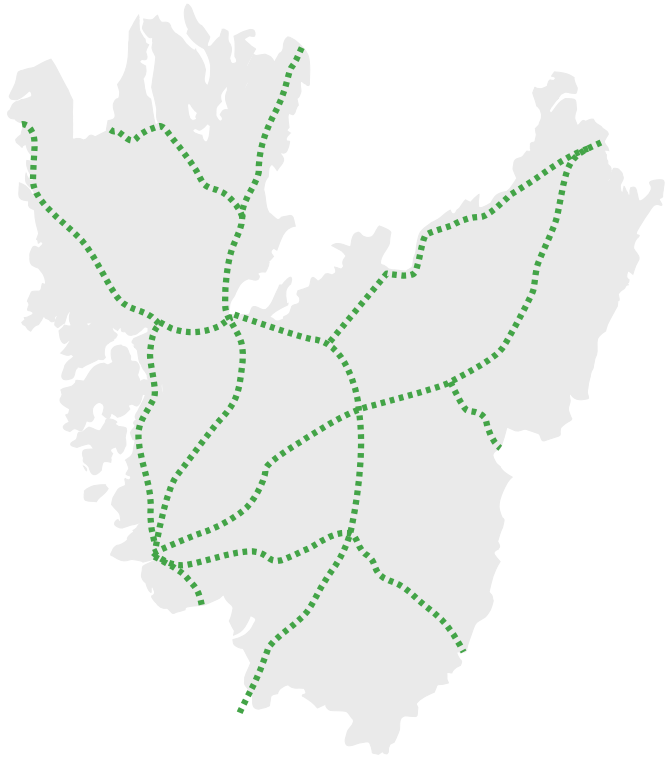
Fokus för de avsatta medlen är framför allt plattformsförlängningar som möjliggör att nyttja Västtrafiks nya tåg vilka fördubblar sittplatskapaciteten. Medel har också avsatts för ny station vid Brunnsbo.

Viskadalsbanan

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

Älvsborgsbanan

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



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

Göteborg–Borås, ny järnväg

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

Bilaga 5 Summerad redovisning utifrån regeringens direktiv

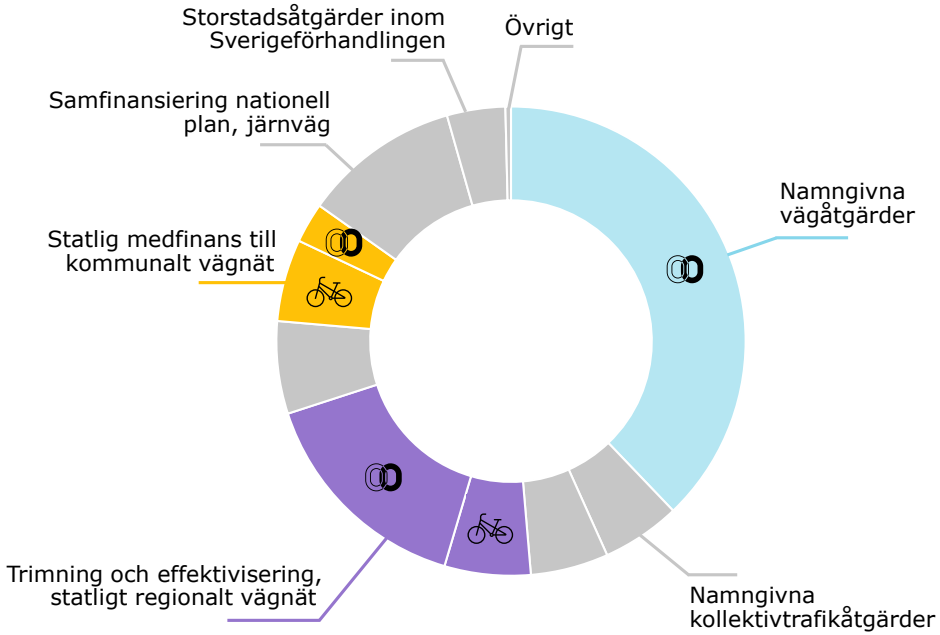
För att få del av statliga medel behöver den regionala infrastrukturplanen, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, enligt regeringens direktiv för planperioden 2026-2037 redovisa nedanstående:

Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder.
Den ekonomiska fördelningen mellan åtgärder och åtgärdsområden redovisas i kapitel 4 Fördelning av medel 2026-2037.

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

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

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

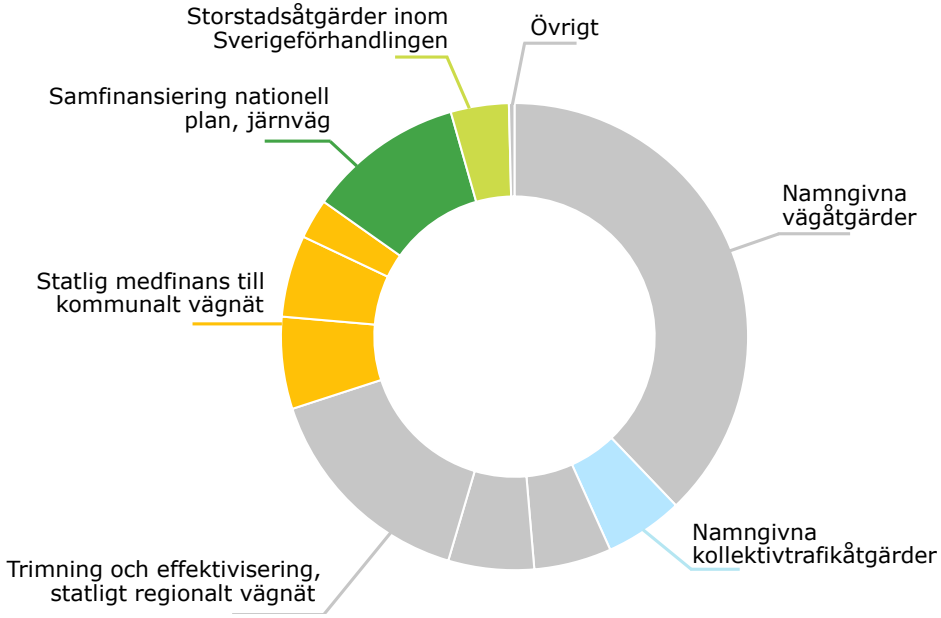


Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.

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

Miljöbedömning kopplat till planförslaget.

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



VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Färgelanda kommun

Kommunledningskontoret
Kommundirektör
Katrin Siverby

Tjänsteskrivelse
2025-08-25
2025/85

Kommunstyrelsen

Handlingsplan – ekonomi i balans

Beslutsförslag
Kommunstyrelsen noterar informationen om handlingsplanen för ekonomi i balans och uppdrar åt kommundirektören att regelbundet följa upp handlingsplanen och återrapportera till kommunstyrelsen.

Ärendets beredning
Ärendet har beretts av kommunstyrelsens presidium.

Ärendebeskrivning
Revisionen genomförde i början av året en granskning av insatser för en ekonomi i balans. Granskningens syfte var att bedöma huruvida kommunstyrelsen, socialnämnden och utbildningsnämnden säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits ekonomiskt tillfredsställande och med tillräcklig intern kontroll. Revisionens bedömning var att kommunstyrelsen, socialnämnden och utbildningsnämnden ej har säkerställt att nämndens verksamhet bedrivits ekonomiskt tillfredsställande och med tillräcklig intern kontroll och lämnade ett antal rekommendationer till kommunstyrelsen.

Kommunstyrelsen beslöt den 11 juni 2025 (§ 79) att vidta åtgärder enligt förvaltningens förslag, vilka var likalydande med revisionens och samtidigt att uppdra åt kommundirektören att ta fram en handlingsplan för implementering av åtgärder och återrapportera denna till kommunstyrelsen i september 2025.

Handlingsplan

Oktober 2025

Antagande av riktlinjer för kommunstyrelsens uppsiktsplikt

- Innehåller riktlinjer för hur kommunstyrelsen ska fullgöra sitt ansvar, underlätta vid planering av uppsikt samt klargöra förväntningarna på styrelsen, nämnder och bolag vad gäller uppsiktsplikten.
- Förslag presenteras för kommunstyrelsen senast 2025-10-31

Revidering av nämndernas reglementen

- Paragraf införs rörande nämndernas ansvar för budgetföljsamhet
- Förslag presenteras för kommunstyrelsen 2025-10-31

Januari 2026

- Utbildning i kommunens ekonomistyrning genomförs för alla förtroendevalda

Februari 2026

- Nytt gemensamt kontrollmål införs i internkontrollplanen för 2026 för att följa ekonomisk rapportering och agera vid risk för avvikelser.
- Nytt kontrollmål införs i interkontrollplanen för kommunstyrelsen 2026 med innebörden att kommunstyrelsen ska följa nämndernas rapportering och hålla dialogmöten, särskilt vid prognostiserade budgetavvikelser.

Mars 2026

Antagande av riktlinjer för ekonomi- och verksamhetsstyrning

- Är kommunens styrinstrument för att styra kommunens ekonomi och verksamheter med syfte att kommunens resurser ska skapa största möjliga nytta. Innehåller bl.a. styrmodell och regler för budgetdisciplin, rapportering, åtgärdsplaner m.m.
- Förslag presenteras för kommunstyrelsen senast 2026-03-31

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Beslutet torde rimligen få långsiktigt goda effekter.

Sociala och miljömässiga konsekvenser

Beslutet har inga sociala eller miljömässiga konsekvenser.

Beslutsunderlag:

- Revisionsrapporten ”Insatser för en ekonomi i balans”, inkommen 2025-02-10
- Kommunstyrelsens beslut 2025-06-11 (§ 79)

Katrin Siverby
Kommundirektör

Sändlista:
Socialnämnden
Utbildningsnämnden
Kommunledningsgruppen
Ekonomiavdelningen

Färgelanda kommun

Kommunledningskontoret
Kommundirektör
Katrin Siverby

Tjänsteskrivelse
2025-07-10
Dnr 2025/237

Kommunstyrelsen

Avsättning av medel för bredbandskoordination

Beslutsförslag
Kommunstyrelsen avsätter 142 000 kr per år (11 833 kr/månad) för att tillsätta en gemensam bredbandskoordinator för Dalslandskommunerna under 36 månader som en inledande del av en gemensam bredbandsstrategi för Dalslandskommunerna. Finansiering sker genom Sektor Samhällsutvecklings utredningsmedel.

Beslutet är villkorat av att Västra Götalandsregionen finansierar 50 % av projektets totala kostnader samt att övriga Dalslandskommuner deltar med likalydande beslut. I den gemensamma bredbandsstrategin ingår Bengtsfors, Dals-Ed, Färgelanda, Mellerud, Vänersborg och Åmåls kommuner.

Tjänsten upphandlas via Vänersborgs kommun som genom överenskommelse formellt håller ihop projektet. Vänersborgs kommun står också för ansökan till Västra Götalandsregionen om 50 % stöd.

Ärendets beredning
Ärendet har beretts av samverkansrådet den 16 maj 2025, där rådet förklarade sig positiva till att bredbandssamordnare upphandlas för uppdraget. Vidare har ärendet beretts av kommunstyrelsens presidium.

Ärendebeskrivning
Tillgång till bredband (fast bredband och mobilt bredband) är idag en förutsättning för att kunna ta del av grundläggande samhällsservice. För att framgångsrika företag ska kunna utvecklas och för att det offentliga ska kunna effektivisera servicen till invånarna måste alla ha säker och snabb tillgång till internet.

Av underlag som presenterats av Västra Götalandsregionen (VGR) och Netwest Sweden AB[1] framgår att bredbandstäckningen inte når upp till mål satta av regeringen[2].

Statistiken i underlaget har hämtats från Post och Telestyrelsens (PTS) nationella årliga mobiltäcknings- och bredbandskartläggning, baserat på nätägarnas egna inrapporteringar. Vidare pekar VGR och Netwest Sweden AB på att kommunerna behöver även se över redundansförbindelser för ökad säkerhet och robusthet samt för att klara sitt uppdrag kopplat till exempelvis totalförsvar och lagen om extraordinära händelser. En högre bredbandstäckning ger ett robust, redundant samhälle med hög resiliens.

VGR och Netwest Sweden AB konstaterar att det finns stort behov av bredbandsutbyggnad i Dalsland. Det finns även goda möjligheter till att fortsätta på den utbyggnad som skett i närliggande SML-område (Sotenäs, Munkedal och Lysekils kommuner) under senare år.

Under mars månad 2025 besökte representanter för VGR och Netwest Sweden AB kommunerna i Dalsland och Vänersborg och genomförde inledande informationssamtal i frågan. Samverkansrådet för Dalslandssamverkan har vid flera tillfällen diskuterat frågan, samt fört dialog med Vänersborgs kommun vilket har lett fram till innevarande förslag.

Det förslag som presenterats innebär att en gemensam bredbandsstrategi fastställs för de sex kommunerna och att den genomförs flerårigt tills ett betydligt förstärkt och sammankopplat nät har etablerats. Arbetsgången föreslås enligt följande:
1. Gemensam Nulägesanalys
2. Gemensam Bredbandsstrategi
3. Gemensam Handlingsplan för full täckning
4. Genomföra Handlingsplanen

Av de ovanstående fyra punkterna beräknas de tre första bli färdigställda under den angivna treårsperioden. Punkt 4, ”genomföra handlingsplanen”, förväntas påbörjas under perioden men kommer sannolikt inte att vara fullt genomförd. Om kommunerna väljer att verkställa den föreslagna

---

[1] Netwest är ett gemensamt initiativ av Västra Götalandsregionen och stadsnäten i Västsverige. Syftet är att exponera och optimera befintlig infrastruktur för att skapa en konkurrenskraftig aktör som förenklar för näringslivet.

[2] **Regeringens bredbandsstrategi**: Enligt Post- och telestyrelsens (PTS) uppföljning av regeringens bredbandsstrategi för 2024, är målet att hela Sverige ska ha tillgång till snabbt bredband senast 2025. Detta inkluderar både fasta och mobila nätverk.
Uppföljning av regeringens bredbandsstrategi 2024
Regeringsbeslut om mobiltäckning: Regeringen har gett PTS i uppdrag att främja god mobiltäckning och tillgång till grundläggande telefoni och internet i hela landet. Detta beslut är en del av förordningen (2018:20) om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet.
regeringen.se/contentassets/4b7000098fd24ca3876dbd243272ad0a/uppdrag-till-post--och-telestyrelsen-att-framja-god-mobiltackning-och-tillgang-till-grundlagg/

handlingsplanen så kommer det förmodligen att innebära ytterligare investeringar. Även för denna del är det i nuläget möjligt att söka delfinansiering via Västra Götalandsregionen.

För att kunna genomföra det ovanstående behöver kommunerna stöd av en bredbandskoordinator.

Västra Götalandsregionen har utfärdat ett ”Letter of support” där regionens tjänstemannaorganisation ställer sig positiva till att pröva en ansökan från kommunerna gällande stöd för kostnaderna avseende bredbandskoordinator. Stöd från VGR är normalt upp till 50% av kostnaden.

Genomförande

- Varje deltagarkommun bidrar med beslutat belopp över tre år för bredbandskoordinator.
- Varje deltagarkommun utser lokal kontaktperson som lämpligen är knuten till samhällsbyggnadsfunktionen.
- Varje deltagarkommun tillhandahåller tillgång till tillfällig arbetsplats och mötesmöjligheter i kommunens lokaler för den gemensamma bredbandssamordnaren vid behov.
- Varje deltagarkommun är delaktig vid dalslandsgemensamma träffar inom utformandet och genomförandet av den gemensamma bredbandsstrategin under perioden.

Bedömning

Genomförande av ovan nämnt förslag och arbetsgång ses som nödvändiga åtgärder för att kommunerna ska ha säkerhet tillgång till bredband, vilket även är en förutsättning för att kunna genomföra digitalisering i nödvändig omfattning. Adekvat bredband- och mobiltäckning i landskapet kommer även att gynna näringsliv, kommuninnevånare och samhället i stort.

Beslutsunderlag
Missiv bredbandsstrategi, dat 2025-03-21
LOS från Västra Götalandsregionen, dat 2025-04-23
Presentation ”En gemensam bredbandsstrategi”, dat 2025-03-20

Sändlista:
Bengtsfors kommun
Dals-Eds kommun
Färgelanda kommun
Melleruds kommun
Vänersborgs kommun
Åmåls kommun
Västra Götalandsregionen
Thomas Forslin
Eric Åkerlund
Jenny Kudryk

Katarina Larsson

Missiv
Datum 2025-03-21
Handläggare: Thomas Forslin

Bredbandsstrategi Dalsland

Del 1: Bredbandskoordinator 2025 – 2028

Förslag till överenskommelse: Dalslandskommunerna går vidare enligt presenterad plan för att förankra och besluta i respektive kommuner en gemensam bredbandskoordinator som en inledande del av en gemensam bredbandsstrategi. Samt att detta blir en vital del av satsningen på Det goda livet i Dalsland.

Bakgrund

Tillgång till bredband(fast bredband och mobilt bredband) är idag en förutsättning för att kunna ta del av grundläggande samhällsservice. För att framgångsrika företag ska kunna utvecklas och för att det offentliga ska kunna effektivisera servicen till invånarna måste alla ha säker och snabb tillgång till internet. Västra Götalandsregionen och Netwest Sweden AB har sett att det finns stora behov och stora möjligheter till utökad bredbandsutbyggnad i Dalsland som fortsättning på den utbyggnad som skett i närliggande SML-område under senare år. Därför har en inledande bredbandsturné genomförts under mars månad i sex dalslandskommuner där samtal skett med varje enskild kommun.

Förslag till genomförande

Det förslag som presenteras innebär att en gemensam bredbandsstrategi fastställs för de sex kommunerna och att den genomförs flerårigt tills ett betydligt förstärkt och sammankopplat nät har etablerats. Arbetsgången föreslås enligt följande:
1. Gemensam Nulägesanalys
2. Gemensam Bredbandsstrategi
3. Gemensam Handlingsplan för full täckning
4. Genomföra Handlingsplanen

Netwest Sweden AB har räknat på och erbjuder en tjänst som gemensam bredbandskoordinator för att leda detta arbete under augusti 2025 – augusti 2028. I budgeten ingår arbetstid, restid, reskostnader och personlig utrustning såsom dator och telefon. Budgetpris för tjänsten uppskattas till 1 700 000 kr per år. Jämnt fördelat över de sex kommunerna blir årskostnaden 283 500 kr per kommun och år, (23 625 kr/månad).

Västra Götalandsregionen ställer sig positiva till att pröva en ansökan från kommunerna gällande stöd för kostnaderna angående Bredbandskoordinator enligt denna beskrivning. Stöd från VGR är normalt upp till 50% av kostnaden. Ansökan bör skrivas för kostnaden i 36 månader.

Om dalslandskommunerna anser att denna tjänst behöver upphandlas så sitter Västra Götalandsregionen på tillämpligt Förfrågningsunderlag att användas vid behov.

2025-03-20

Aktuella bredbandsfrågor med fokus på Dalsland

Eric Åkerlund, regional bredbandskoordinator VGR

Thomas Björkstål, Netwest

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

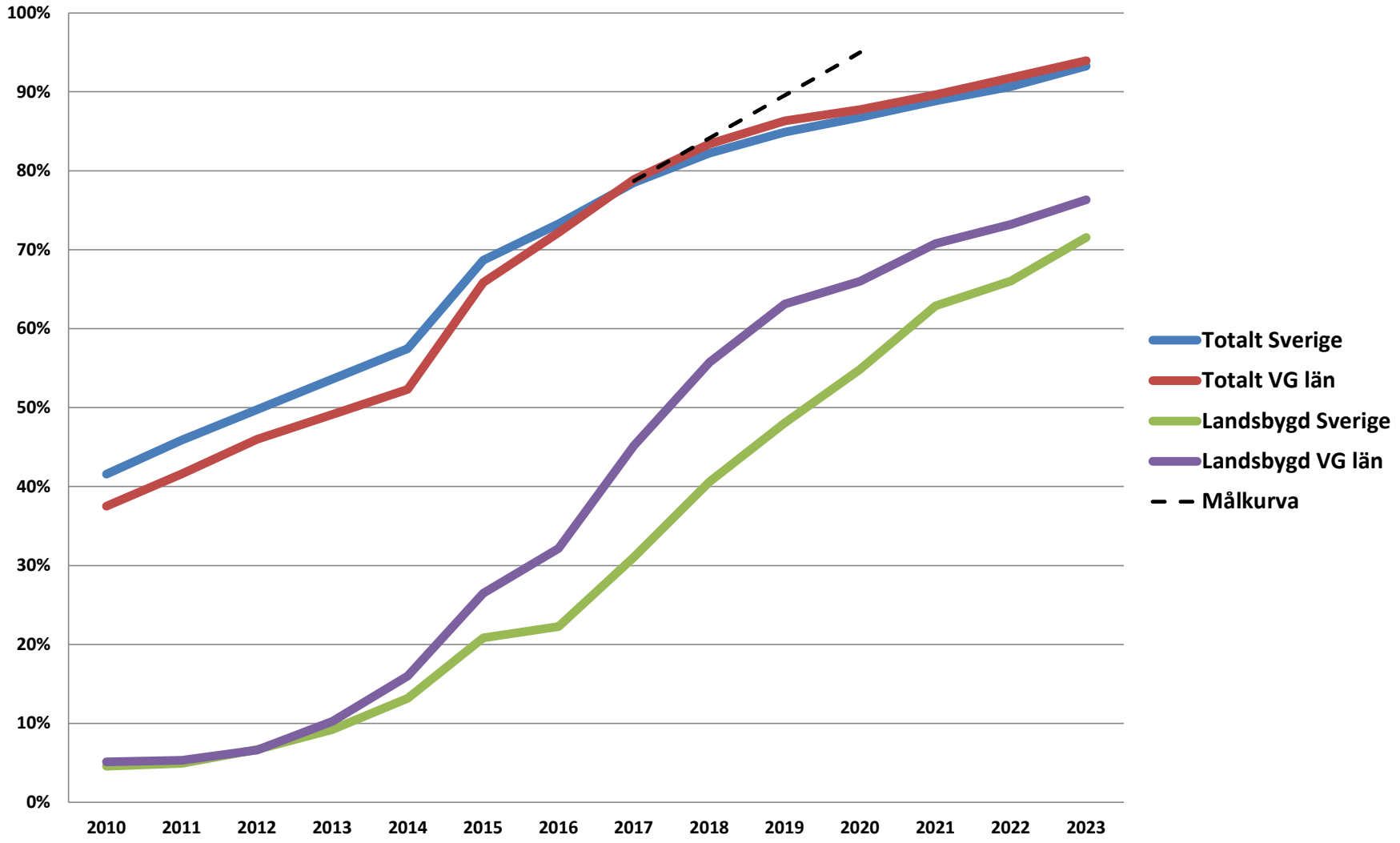
Bredband är en samhällsviktig infrastruktur

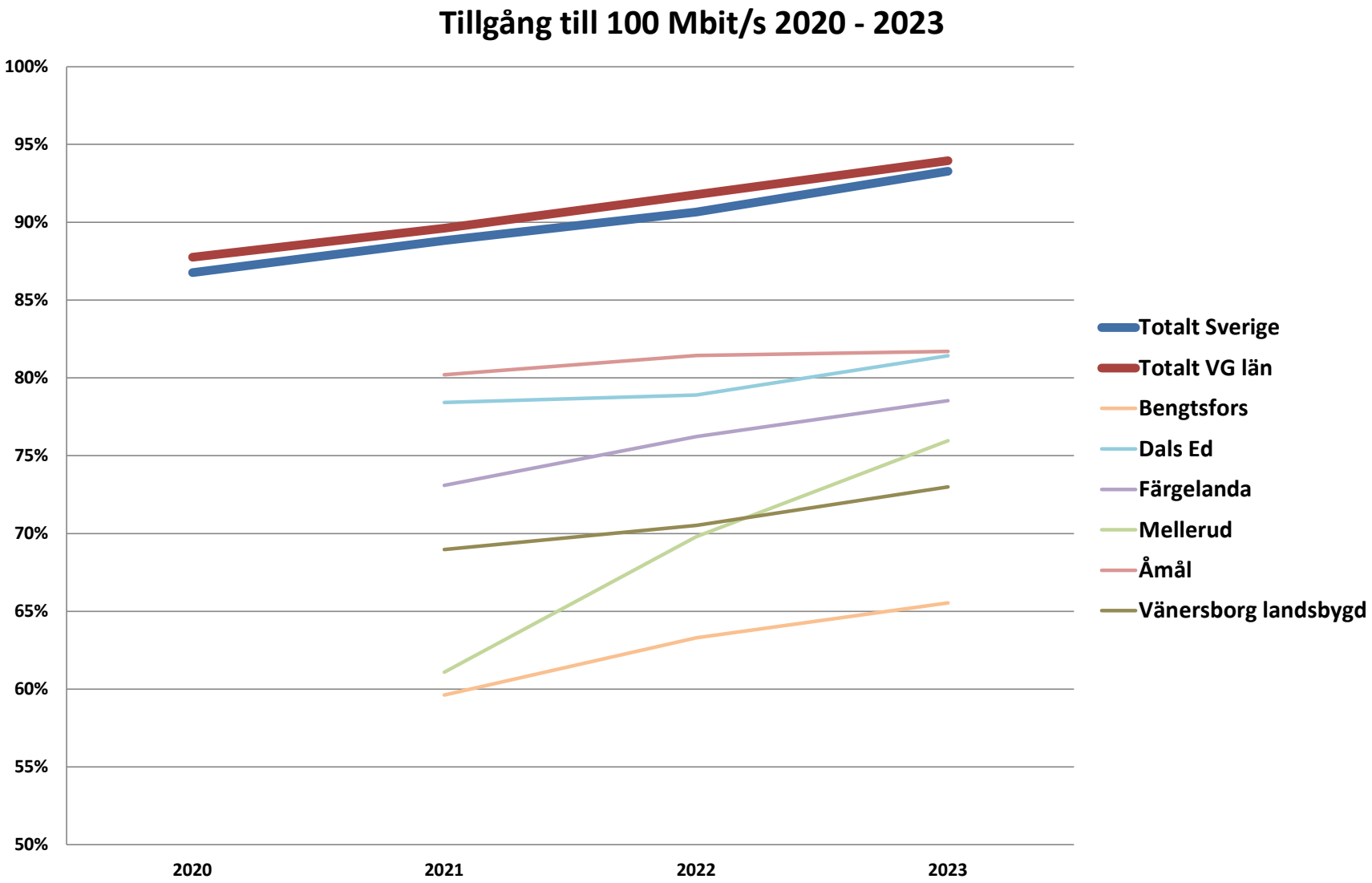
Utan ett väl utbyggt fast och mobilt bredband lyckas vi inte med digitaliseringen

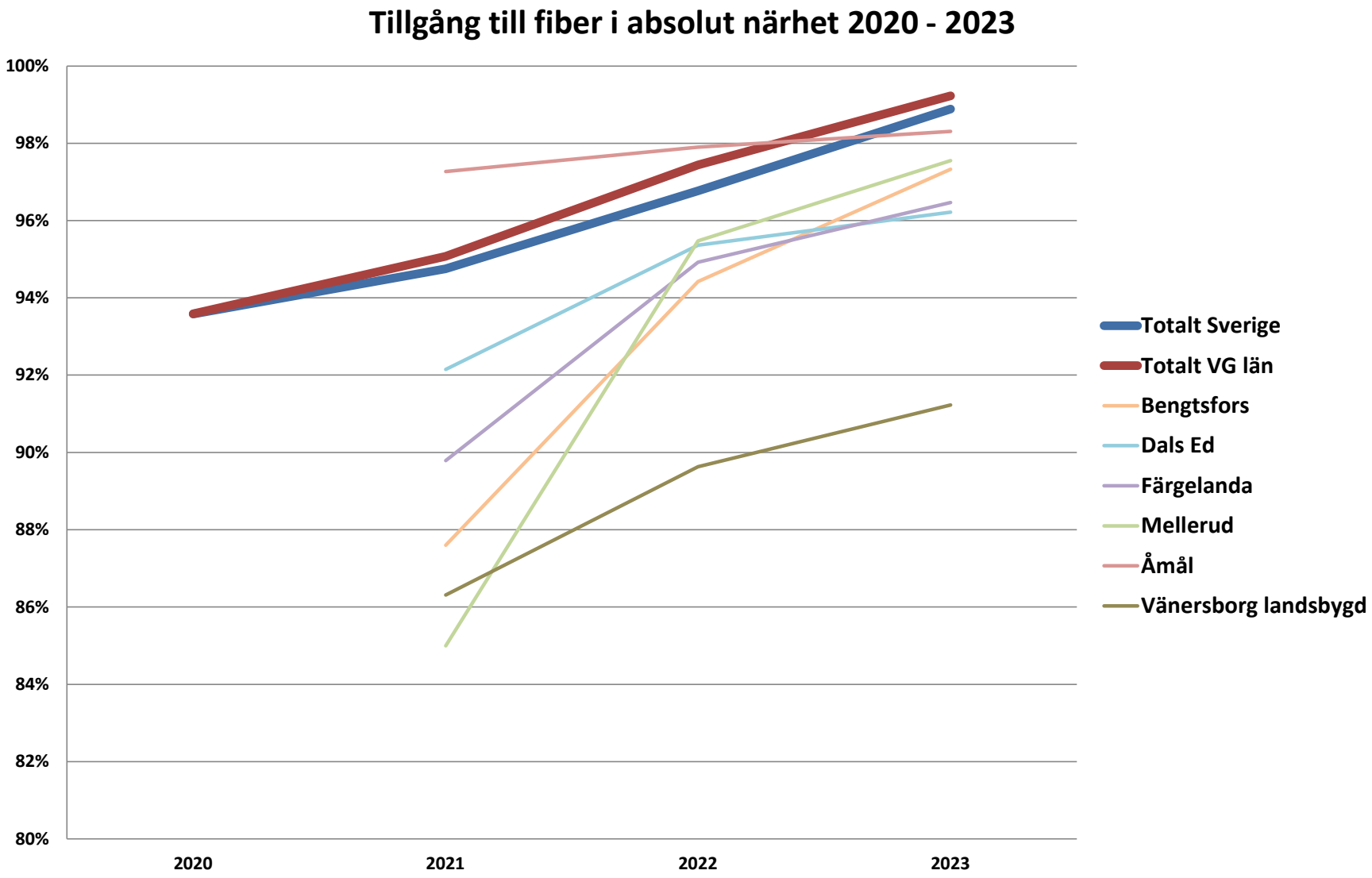
Tillgång till bredband är en av de viktigaste faktorerna när folk väljer var de vill bo

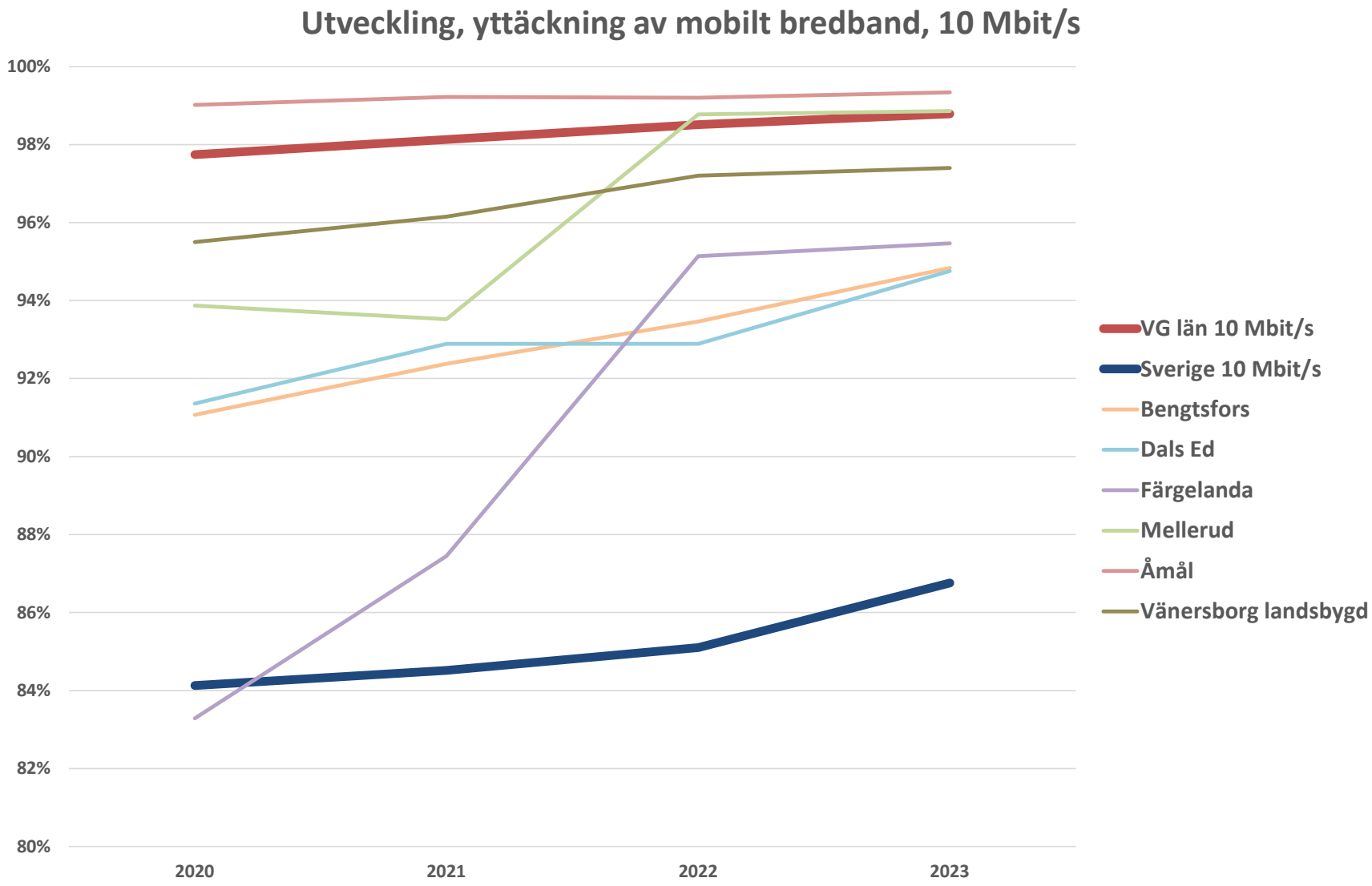
2025-03-20

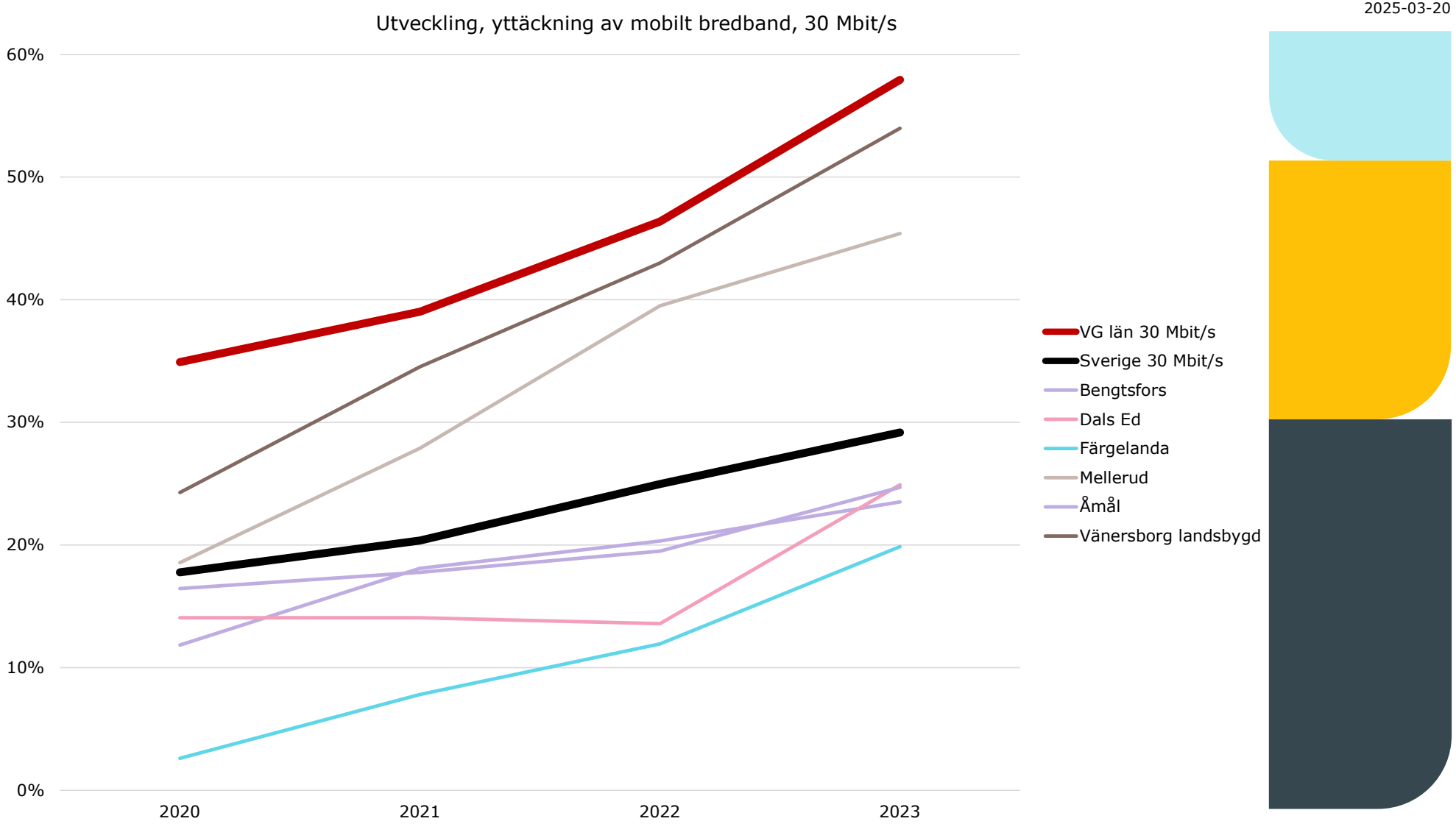
Vi nådde inte målet 2020: Tillgång till 100 Mbit/s 2010 – 2023




Tillgång till 100 Mbit/s 2020 - 2023
100%
95%
90%
85%
80%
75%
70%
65%
60%
55%
50%
2020
2021
2022
2023
Totalt Sverige
Totalt VG län
Bengtsfors
Dals Ed
Färgelanda
Mellerud
Åmål
Vänersborg landsbygd


Tillgång till fiber i absolut närhet 2020 - 2023
100%
98%
96%
94%
92%
90%
88%
86%
84%
82%
80%
2020
2021
2022
2023
Totalt Sverige
Totalt VG län
Bengtsfors
Dals Ed
Färgelanda
Mellerud
Åmål
Vänersborg landsbygd


Utveckling, yttäckning av mobilt bredband, 10 Mbit/s
100%
98%
96%
94%
92%
90%
88%
86%
84%
82%
80%
2020
2021
2022
2023
VG län 10 Mbit/s
Sverige 10 Mbit/s
Bengtsfors
Dals Ed
Färgelanda
Mellerud
Åmål
Vänersborg landsbygd


Utveckling, yttäckning av mobilt bredband, 30 Mbit/s
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
2020
2021
2022
2023
VG län 30 Mbit/s
Sverige 30 Mbit/s
Bengtsfors
Dals Ed
Färgelanda
Mellerud
Åmål
Vänersborg landsbygd

Regionalt bredbandsfrämjande drivs av UBit-gruppen sedan 2007

- VGR
- Länsstyrelsen
- Kommunalförbunden
- Coompanion
- Mera info och mötesanteckningar etc finns att läsa på
  - http://www.vgregion.se/bredband



UBit-gruppens verksamhet

- Uppdrag att verka för att bredbandsmålen uppnås
- Forum för informationsspridning inom Västra Götaland
- Anordna informationsmöten och andra aktiviteter för kommuner och nätägare
- Hålla kontakt med kommuner, nätägare med flera
- Agera som kunskapsbank, bollplank och dörröppnare

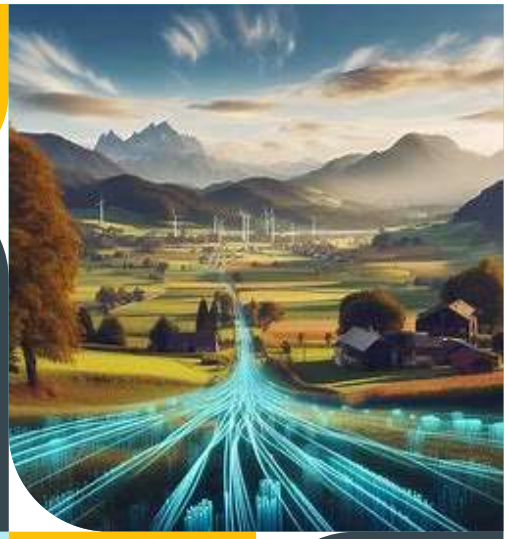
UBit-gruppen, aktuella projekt

- Kvalitetssäkring, prioritering och uppföljning av det statliga bredbandsstödet
- Hopkoppling för redundans av lokalt ägd IT-infrastruktur
- Verka för flera samhällsmaster
- Förbättrad bredbandstäckning på Västtrafiks tåg
- Säkra konnektivitet för digitala tjänster för vård och omsorg

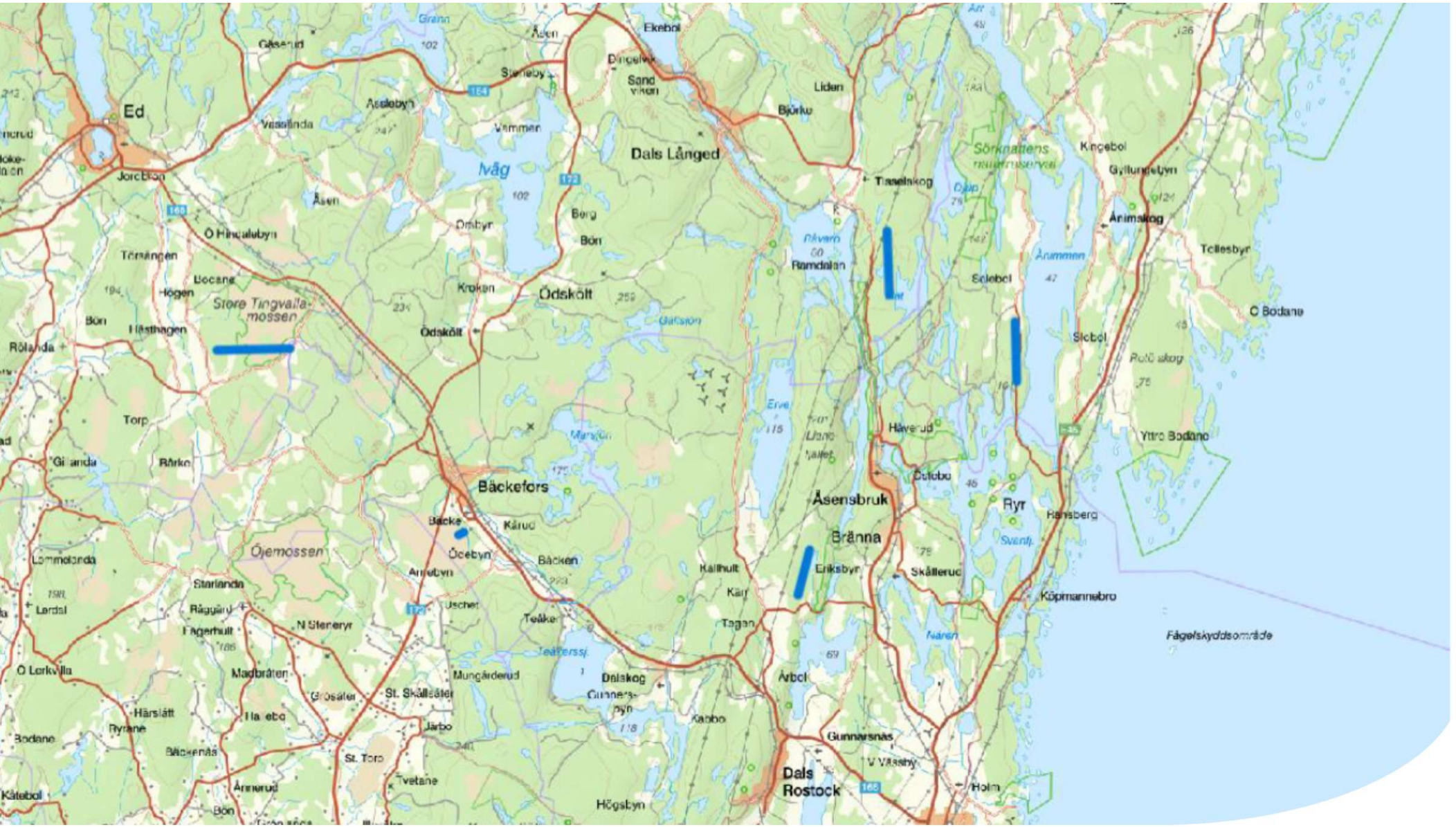


Projekt
Regional nätstruktur

- Målet: Skapa en sammanhållen och robust lokalt ägd bredbandsinfrastruktur
- Fokus på kommunsammanbindande förbindelser



VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN


Ed
Dals Långed
Ivåg
Ödskölt
Store Tingvalla-mossen
Öjemossen
Bäckefors
Åsensbruk
Brånna
Ryr
Dals Rostock
Fågelskyddsområde

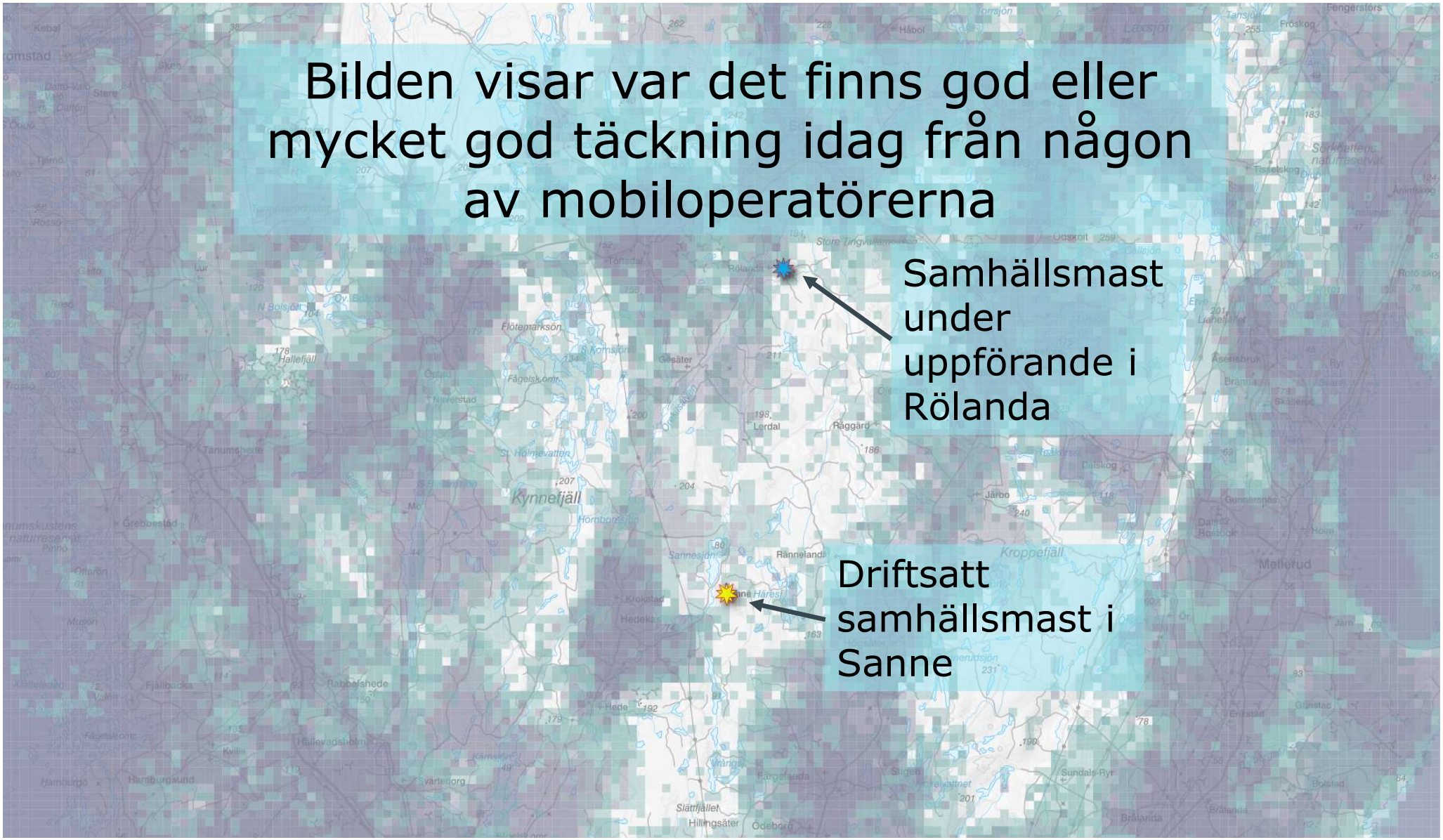
Samhälls-master

- Driftsatt
- Stöd beviljat
- Under planering
- Preliminär

Vilka fler ställen finns det som har behov av bättre täckning?



VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN


Bilden visar var det finns god eller mycket god täckning idag från någon av mobiloperatörerna
Samhällsmast under uppförande i Rölanda
Driftsatt samhällsmast i Sanne

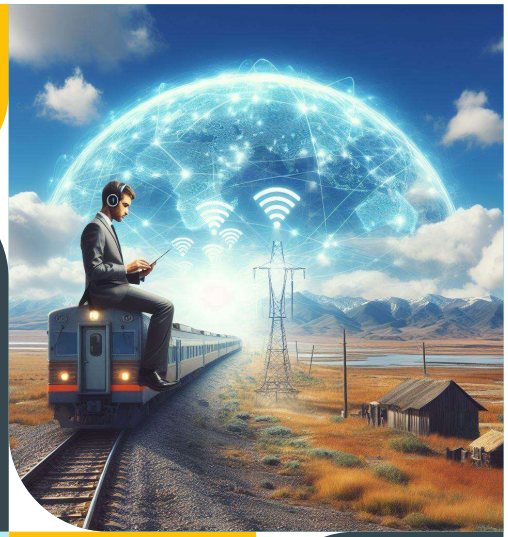
Några ord om 5G på landsbygden

- 5G är byggt för att fungera bäst i stadsmiljö
- Styrkan med 5G är inte snabbare surf utan uppkoppling av saker (IoT)
- De flesta 5G-master kommer att kräva fiberuppkoppling (men kanske inte på landsbygden…)
- För att nå fram på landsbygden måste man köra 5G på samma låga frekvenser som för 2o3G idag. Det betyder max 10 % snabbare uppkoppling än idag
- Slutsats: 5G är bra, men ingen ersättning för fiber till hushåll på landsbygden!
- Läs mer på https://www.pts.se/internet-och-telefoni/5g/



Bättre uppkoppling på Västtrafiks tåg

- Konsultuppdrag igång för att förbättra dagens dåliga läge.
- Ska ge ett beslutsunderlag till Västtrafik under våren 2025.
- Införande lär ta några år beroende på tågtyp.



VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

2025-03-20

Utbyggda bredbandsnät för vård och omsorg

Vi jobbar för att kunna ge fler hushåll bättre möjligheter till digitala vård- och omsorgstjänster



VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN

Teknikskifte i bredbandsnäten

Kopparnätet (för ADSL) är till stor del nedlagt på landsbygden.
Ska vara helt borta 2026.

3G läggs ner successivt, ska vara helt borta 2025.

2G finns kvar till slutet av 2025 (2027 för Telia).

4G och 5G kommer att ta över de frekvenser som blir lediga efter 2G och 3G.



Bredbandsstöd i Västra Götaland

PTS-stöd

- EU-pengar, PTS handlägger med hjälp av regionerna
- Från och med 2020, minst till 2027, kanske längre
- Hittills totalt 4,15 mrd kr, VGR 328 mnkr

Regionalt stöd (VGR tillsammans med kommunerna)

- Till stamnät, samhällsmaster och redundans
- Från och med 2011
- Hittills 105 mnkr från VGR, totalt mer än 210 mnkr



Stöd via landsbygdsprogrammet

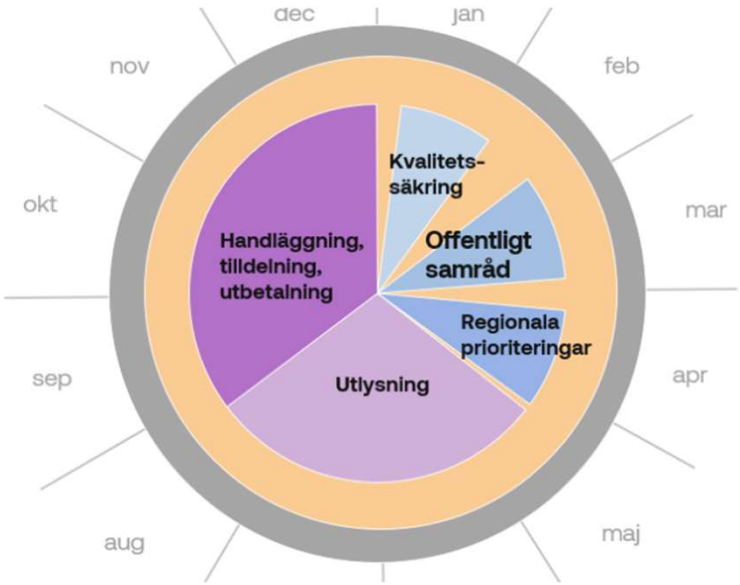
Jordbruksverkets pengar, hanterades av Länsstyrelsen

- Går inte att söka nu, men pågående projekt ska avslutas senast 2025



Stöd från PTS

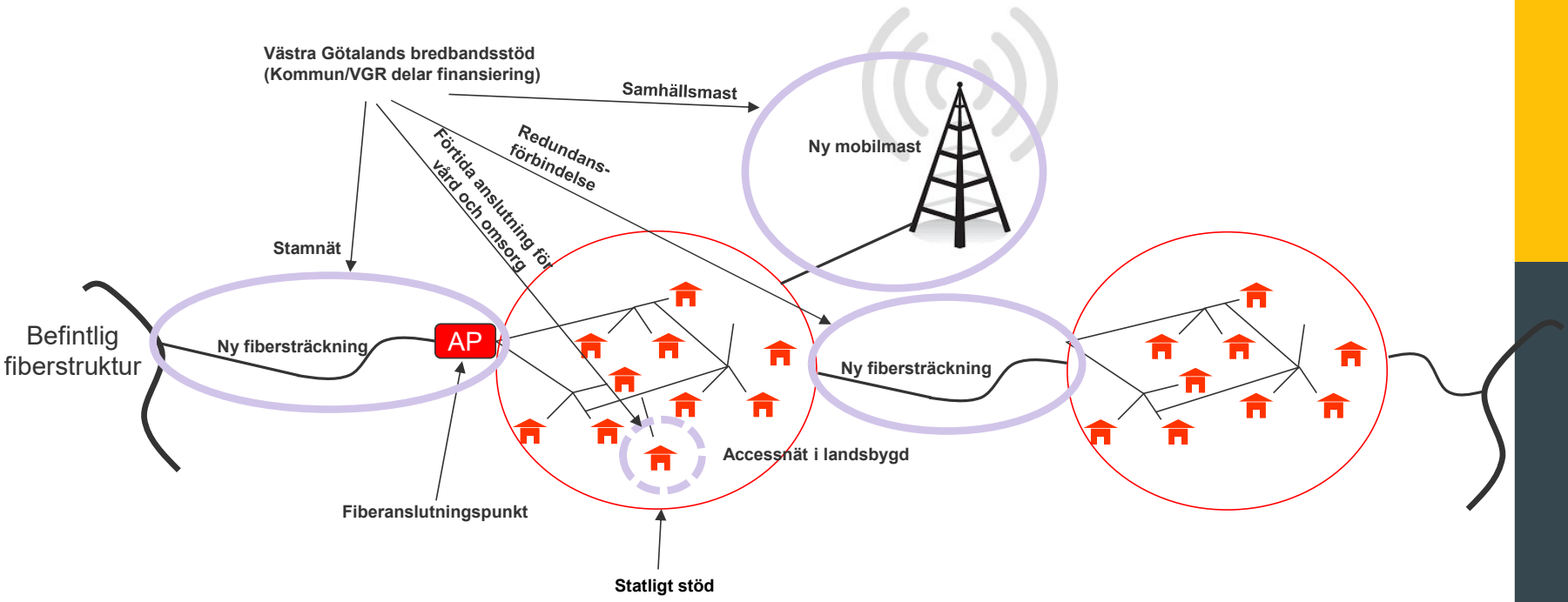
- Endast nätägare kan söka
- Hanteras av PTS
- Regionen hjälper till med kvalitetssäkring och prioritering
- Finns kvar till minst 2027



Regionalt bredbandsstöd, ett komplement

- Kan endast sökas av kommuner
  - Kommunen ska göra konkurrensutsättning för att någon annan ska bygga, äga och driva
- Ändamål
  - Stamnät, till identifierade bristpunkter. Nya punkter kan läggas till vid behov.
  - Samhällsmast, för att etablera en ny sajt i område med bristande mobil bredbandstäckning.
  - Redundansförbindelse för ökad säkerhet och robusthet. Endast på sträcka där inget annat nät finns.
  - Förtida anslutning för offentlig vård och omsorg. Även andra anslutningar kan övervägas.
- Finansiering
  - 50 % den sökande kommunen, 50 % VGR. Undantag kan göras i särskilda fall.
  - Endast till passiv utrustning
- Kanske skulle kunna användas till finansiering av kommunala bredbandssamordnare

Hur stöden fungerar och samverkar

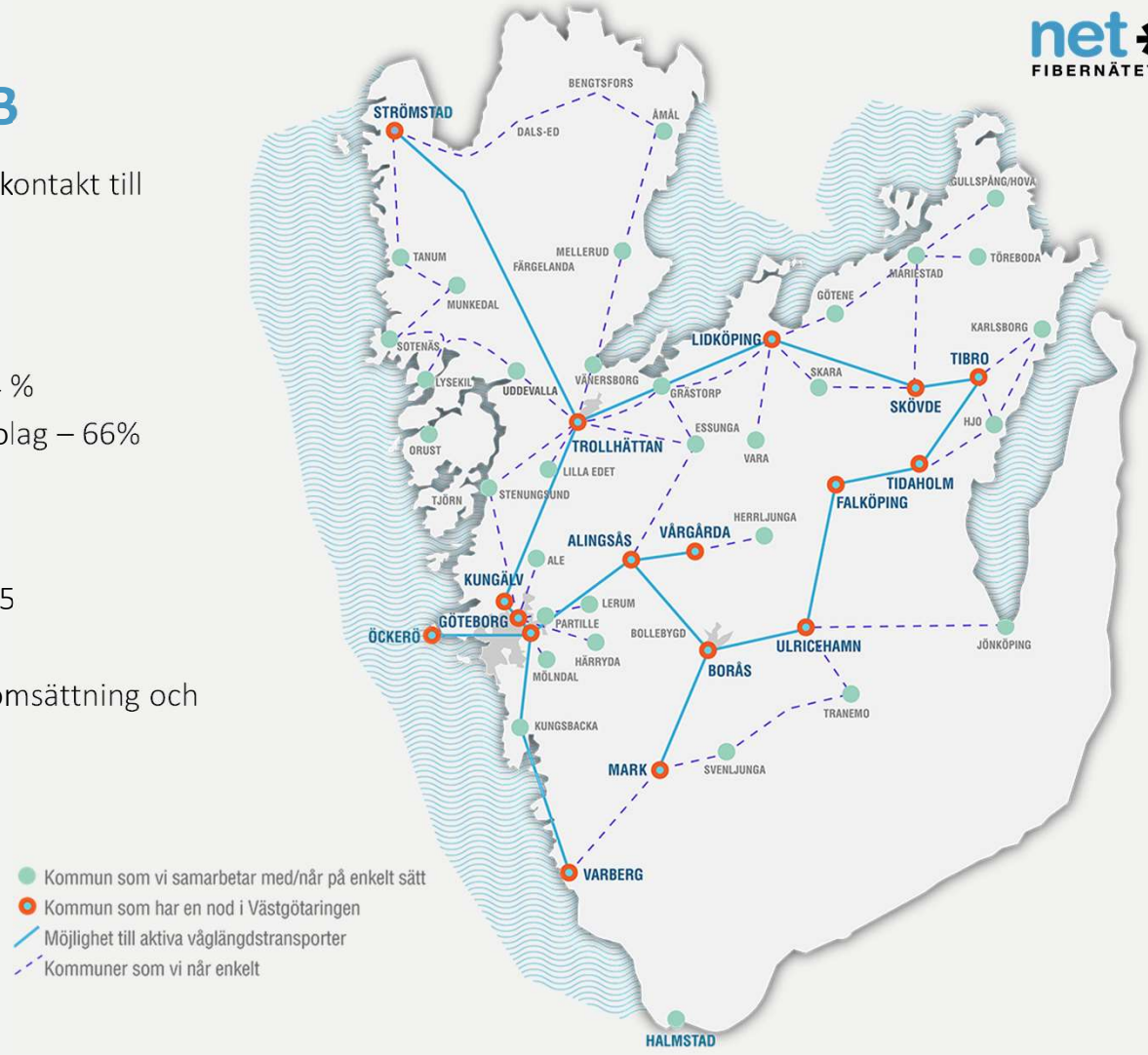


NETWEST SWEDEN AB

- Ett regionalt bolag som erbjuder en kontakt till Västsveriges fiberinfrastruktur

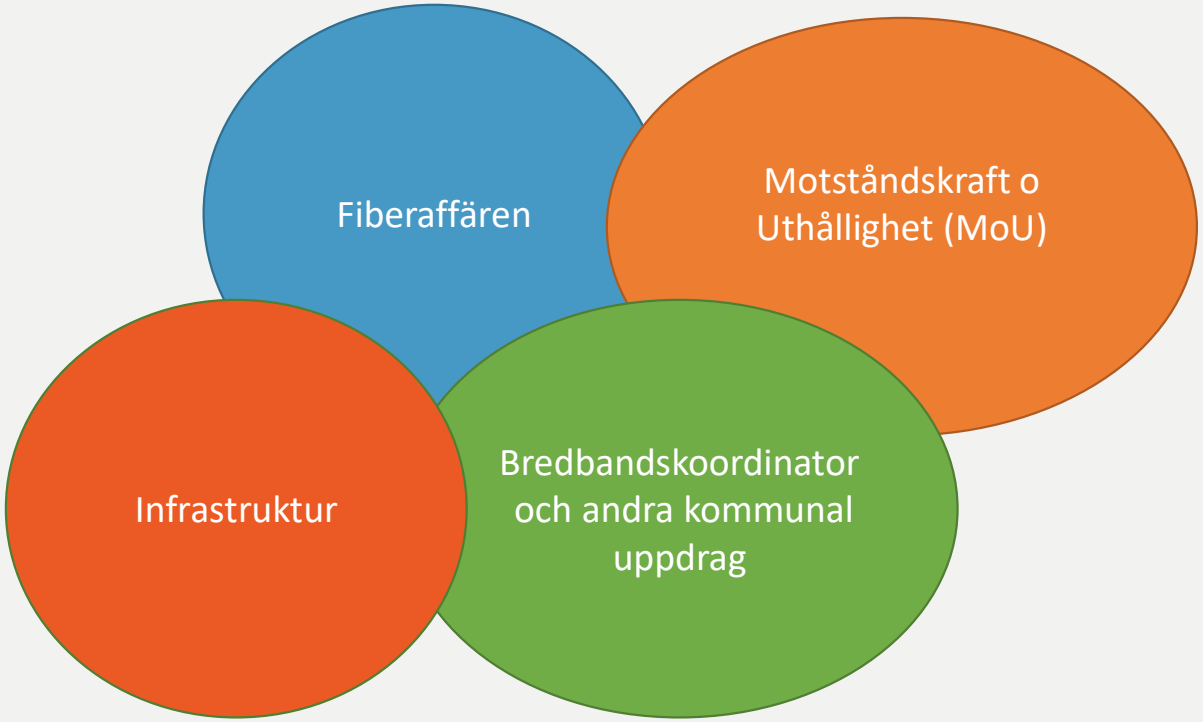
- Långsiktiga ägare
  - Västra Götalandsregionen – 34 %
  - 28 Kommuner / kommunala bolag – 66%

- Historik
  - Bolaget bildades i oktober 2015
  - Operativt från januari 2016
  - Stadig tillväxt både vad gäller omsättning och samarbetspartners



2025-03-20

VERKSAMHETSOMRÅDEN



2025-03-20

VÄSTGÖTARINGEN

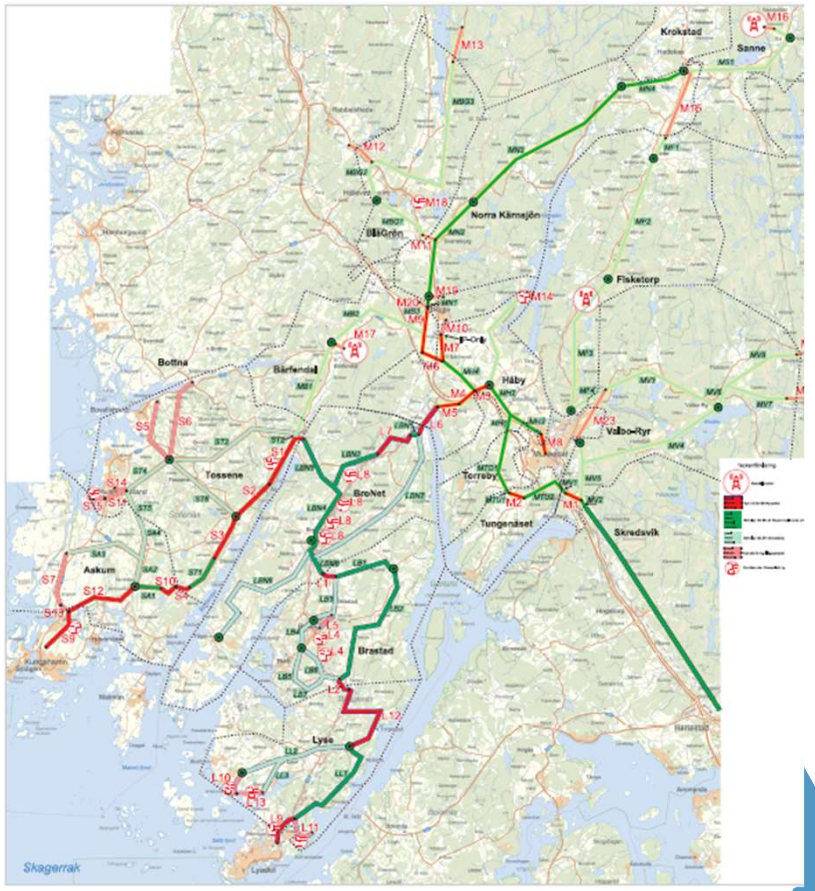
net*west
FIBERNÄTET I VÄSTSVERIGE



2025-03-20

BREDBANDSSTRATEGI/BREDBANDSHANDLINGSPLAN FÖR HELA DALSLAND ?

- Framgångskoncept från SML* Kommunerna
  - Bredbandskoordinator på 75% för tre kommuner.
  - Genomgång av Nuläge
  - Bredbandsstrategi med handlingsplan
  - Binda samman befintlig infrastruktur i samtliga kommuner



2025-03-20

* Sotenäs, Munkedal och Lysekil.

DALSLAND

- Bengtsfors, Dals ED, Färgelanda, Mellerud, Vänersborg och Åmål

- Gemensam resurs Infrastrukturkoordinator för Fast och Mobilt Bredband
  - Gemensam Nulägesanalys
  - Gemensam Bredbandsstrategi
  - Gemensam Handlingsplan för full täckning
  - Genomföra Handlingsplanen

- Finansiering genom kommunerna och att kommunerna söker stöd från VGR.

2025-03-20

DALSLAND

- Skillnaden mellan nuläge och samhällets behov av full täckning
  - Fast bredband via fiber Mobilt bredband

  - Dialog, kontaktnät, intresse
  - En gemensam bredbandsstrategi och handlingsplan för hela Dalsland?
  - Kommunernas verksamhetsbehov
  - Näringslivets, invånarnas behov
  - Samband mellan infrastruktur och digitalisering
  - VGR:s verksamhetsbehov, fastigheter och eget 5G-nät
  - Fiber till kommunala adresser. Egen rådighet – egen säkerhet.
  - Totalförsvarsuppdraget, säkerhetsstrategier, Lagen om Extraordinära händelser
  - Robust, Redundant och Resiliens i samhället

  - Kommunens behov är viktigt men Viktigast är Samälletsbehov och överlevand

2025-03-20

Tack för idag!
Frågor?

Eric Åkerlund, VGR
Thomas Björkstål, Netwest



VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN


VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Färgelanda kommun

Kommunledningskontoret
Kommunsekreterare
Niklas Englund

Tjänsteskrivelse
2025-08-21
2025/234

Kommunstyrelsen

Revidering av arbetsordning för kommunfullmäktige

Beslutsförslag
Kommunfullmäktige beslutar att godkänna reviderad arbetsordning för kommunfullmäktige enligt förslag daterat 2025-08-21.

Ärendebeskrivning
Enligt 9 § i kommunfullmäktiges arbetsordning ska fullmäktige sammanträda på Furåsen, Stigsvägen 2 i Färgelanda. Ordföranden får efter samråd med vice ordförandena bestämma en annan plats för ett visst sammanträde.

Med hänsyn till tekniska begränsningar samt det begränsade utrymmet för allmänheten och politiker som inte tjänstgör, bedöms Furåsen inte längre vara en ändamålsenlig plats för kommunfullmäktiges sammanträden. För att främja både flexibilitet och tillgänglighet bör kommunfullmäktiges sammanträden kunna hållas på olika platser, istället för att vara bundna till en enskild lokal.

Följande förslag föreslås ändras i arbetsordningen § 9:

Skrivningen *”Fullmäktige sammanträder på Furåsen, Stigsvägen 2 i Färgelanda. Ordföranden får efter samråd med vice ordförandena bestämma en annan plats för ett visst sammanträde.”* tas bort och ersätts av texten: *” Ordföranden bestämmer efter samråd med vice ordförandena plats för kommunfullmäktiges sammanträden.”*

Enligt 11 § andra stycket i arbetsordningen för kommunfullmäktige får inte allmänhetens frågestund webbsändas. Med anledning av inkomna synpunkter från allmänheten har kommunfullmäktiges presidium lyft frågan om att tillåta webbsändning av allmänhetens frågestund. Mot denna bakgrund har kommunstyrelsens presidium gett förvaltningen ett muntligt uppdrag att ta fram förslag på revidering av arbetsordningen i syfte att även möjliggöra webbsändning av allmänhetens frågestund.

Följande förslag föreslås ändras i arbetsordningen § 11:

Skrivelsen i andra stycket: *”Allmänhetens frågestund får inte webbsändas.”* tas bort i sin helhet.

Enligt 48 § i arbetsordningen ska allmänheten beredas tillfälle att ställa frågor när:

1. Fullmäktige behandlar årsredovisningen
2. Fullmäktige behandlar budgeten.
3. Vid andra tillfällen i ärenden som fullmäktiges presidium bestämmer.

Följande tillägg föreslås i arbetsordningen § 48

Skrivelsen i tredje stycket: *”Allmänhetens frågestund hålls, innan fullmäktige behandlar det ärende där frågor från allmänheten får förekomma.”* tilläggs med texten: ”*Allmänhetens frågestund hålls, innan fullmäktige behandlar det ärende där frågor från allmänheten får förekomma, enligt punkt 1, 2 och 3 ovan*.”

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Inga ekonomiska konsekvenser att notera.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Inga konsekvenser att notera.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse, dat 2025-08-21
Förslag på reviderad Arbetsordning, dat 2025-08-21

Sändlista:
Kansliet

FÄRGELANDA KOMMUN

Arbetsordning

Kommunfullmäktige

Dnr: 2022/236

Antagen av kommunfullmäktige 2022-12-19, § 154
Reviderad 2025-10-24, §

Innehållsförteckning

Antalet ledamöter 4
Presidium 4
Interimsordförande (ålderspresident) 4
Fyllnadsval till presidiet m.m. 4
Upphörande av uppdraget 5
Tid för sammanträdena 5
Extra sammanträde 5
Ändringar i sammanträdesordningen 5
Plats för sammanträde 5
Placeringsordning 6
Webbsändning 6
Deltagande på distans 6
Tillkännagivande av sammanträdena 6
Förlängning av sammanträde och fortsatt sammanträde 7
Ärenden och handlingar till sammanträde 7
Anmälan av hinder för tjänstgöring och inkallande av ersättare 8
Upprop 8
Protokolljusterare 8
Turordning för handläggning av ärendena 9
Yttranderätt vid sammanträdena 9
Talarordning och ordning vid sammanträdena 10
Yrkanden 11
Deltagande i beslut 11
Omröstningar 11
Motioner 12
Företagens initiativrätt 12
Interpellationer 12
Frågor 13
Beredning av ärenden 13
Återredovisning från nämnderna 14
Prövning av ansvarsfrihet och anmärkning 14
Beredning av revisorernas budget 14
Val- och arvodesberedning 14
Justering av protokollet 15
Reservation 15
Protokollsanteckning (skriftligt meningsyttrande) 15
Expediering och publicering 16
Allmänhetens frågestund 16
Särskilda fullmäktigeberedningar 17

Dokumenttyp Arbetsordning	**Dokumentnamn** Arbetsordning Kommunfullmäktige	**Antagen** 2022-12-19, § 154	**Antagen av** Kommunfullmäktige
Dokumentägare Kommunledningskontoret	**Dokumentansvarig** Kommundirektör	**Reviderad**	**Giltighet** Tillsvidare
Dokumentinformation Föreskrifter om fullmäktiges sammanträden och handläggning av ärenden			**Diarienummer** 2025/234
Ämnesområde Politik		**Intranät**	**Hemsida** x
Andra regelverk som omnämns Kommunallagen (KL, 2017:725)			

Arbetsordning för kommunfullmäktige

Utöver det som föreskrivs om fullmäktige i lag eller annan författning gäller bestämmelserna i denna arbetsordning.

Antalet ledamöter (5 kap. 5-7 §§ Kommunallagen)

1 § Fullmäktige har 31 ledamöter. Antalet ersättare ska utgöra hälften av det antal platser som varje parti fått i fullmäktige.

Presidium (5 kap. 11 § Kommunallagen)

2 § De år då val av fullmäktige har ägt rum i hela landet, väljer fullmäktige bland ledamöterna en ordförande samt en förste och en andre vice ordförande som tillsammans utgör fullmäktiges presidium. Val av presidium ska förrättas på ett sammanträde som hålls före december månads utgång.

Vid valet bestämmer fullmäktige tiden för uppdragen.

Vice ordförandena ska biträda ordföranden i uppgiften att planera och leda sammanträdet i den mån ordföranden anser att det behövs.

Interimsordförande (ålderspresident)

3 § Till dess att val av presidiet har förrättats, tjänstgör som ordförande den som har varit ledamot i fullmäktige längst tid (ålderspresidenten).

Om flera ledamöter har lika lång tjänstgöringstid som ledamot, ska den äldste av dem vara ålderspresident.

Fyllnadsval till presidiet m.m.

4 § Om ordföranden eller någon av vice ordförandena avgår som ledamot eller från sin presidiepost, bör fullmäktige så snart det kan ske välja en annan ledamot för återstoden av tjänstgöringstiden för den som har avgått. Om samtliga i presidiet är hindrade att fullgöra uppdraget, fullgör ålderspresidenten ordförandens uppgifter.

Upphörande av uppdraget

5 § Om en förtroendevald som valts av fullmäktige upphör att vara valbar, upphör uppdraget vid nästa fullmäktigesammanträde om inte fullmäktige, efter ansökan, beslutar att den förtroendevalde får ha kvar sitt uppdrag under återstoden av mandattiden. En sådan ansökan ska vara skriftlig och innehålla skälen för att uppdraget ska bestå. Ansökan ska göras i så god tid att den hinner behandlas av fullmäktige innan uppdraget upphör. Ansökan ges in till kommunstyrelsens kansli.

Tid för sammanträdena (5 kap. 12 § Kommunallagen)

6 § Fullmäktige håller normalt ordinarie sammanträde minst sex gånger per år. För varje år bestämmer fullmäktige dag och tid för sammanträdena.

De år då val av fullmäktige har ägt rum i hela landet, sammanträder det nyvalda fullmäktige första gången i oktober.

Ålderspresidenten bestämmer dagen och tiden för det första sammanträdet efter samråd med styrelsens presidium.

Extra sammanträde

7 § Ett extra sammanträde hålls på den tid som ordföranden bestämmer efter samråd med vice ordförandena.

En begäran om ett extra sammanträde ska göras skriftligen hos ordföranden och ska innehålla uppgift om det eller de ärenden som önskas bli behandlade på det extra sammanträdet.

Ändringar i sammanträdesordningen

8 § Om det föreligger särskilda skäl, får ordföranden efter samråd med vice ordförandena ställa in ett sammanträde eller ändra dagen eller tiden för sammanträdet.

Om ordföranden beslutar att ett sammanträde ska ställas in eller att dagen eller tiden för ett sammanträde ska ändras, låter ordföranden snarast underrätta varje ledamot och ersättare om beslutet. Uppgift om beslutet ska snarast tillkännages på kommunens anslagstavla.

Plats för sammanträde

9 § Ordföranden bestämmer efter samråd med vice ordförandena plats för kommunfullmäktiges sammanträden.

Placeringsordning

10 § Ledamöterna sitter partivis enligt den placeringsordning som godkänts av kommunfullmäktiges presidium och gruppledarna i kommunfullmäktige. Ersättare som tjänstgör, intar den frånvarande ledamotens plats.

Placeringsordning för övriga närvarande, beslutas av fullmäktiges ordförande efter samråd med kommunfullmäktiges presidium.

Webbsändning

11 § Fullmäktiges presidium ska vid början av mandatperioden besluta huruvida webbsändning av fullmäktiges sammanträden ska ske under mandatperioden.

Deltagande på distans (5 kap. 16 § Kommunallagen)

12 § Fullmäktige får, om särskilda skäl föreligger, sammanträda med ledamöter närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföring sker i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor.

Ledamot som önskar delta på distans ska senast sju (7) dagar före sammanträdet anmäla detta till kommunstyrelsens kansli. Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans. Möjligheten att sammanträda på distans ska tillämpas restriktivt.

Tillkännagivande av sammanträdena

13 § Ordföranden ska tillkännage tid och plats för varje sammanträde med fullmäktige och uppgifter om de ärenden som ska behandlas. Fullmäktiges sammanträden ska tillkännages på kommunens anslagstavla minst en vecka före sammanträdesdagen. Varje ledamot och ersättare ska kallas till sammanträde minst en vecka före sammanträdesdagen. Kallelsen ska innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet och om de ärenden som ska behandlas. Kallelsen skickas elektroniskt, om inte skäl talar däremot.

I 15 kap. 14 och 15 §§ KL finns undantagsbestämmelser för brådskande ärenden.

Förlängning av sammanträde och fortsatt sammanträde

14 § Om fullmäktige enas om det, avslutas sammanträdet ca klockan 21.00. Det ärende som är under behandling avslutas. Återstående ärenden förs över till en senare tidpunkt, eller till nästa ordinarie sammanträde.

Om fullmäktige inte hinner slutföra ett sammanträde på den utsatta sammanträdesdagen, kan fullmäktige besluta att förlänga tiden för sammanträdet.

Fullmäktige kan också besluta att avbryta sammanträdet och att hålla fortsatt sammanträde en senare dag för att behandla de ärenden som återstår. I ett sådant fall beslutar fullmäktige genast när och var sammanträdet ska fortsätta.

Om fullmäktige beslutar att hålla fortsatt sammanträde, utfärdar ordföranden ett tillkännagivande om det fortsatta sammanträdet på vanligt sätt.

Om sammanträdet ska fortsätta inom en vecka, behöver något tillkännagivande inte utfärdas. I ett sådant fall låter ordföranden dock underrätta de ledamöter och ersättare som inte är närvarande när sammanträdet avbryts om tiden och platsen för det fortsatta sammanträdet.

Ärenden och handlingar till sammanträde

15 § Ordföranden bestämmer efter samråd med vice ordförandena när fullmäktige ska behandla ett ärende, om inte annat följer av lag.

16 § Styrelsens, övriga nämnders och beredningars förslag till beslut eller yttranden i de ärenden som tagits in i tillkännagivandet bör tillställas varje ledamot och ersättare före sammanträdet.

Ordföranden bestämmer i vilken omfattning övriga handlingar ska tillställas ledamöter och ersättare före sammanträdet.

Kallelse och övriga handlingar skickas elektroniskt.

Interpellationer och frågor bör tillställas samtliga ledamöter och ersättare före det sammanträde vid vilket de avses bli ställda.

Anmälan av hinder för tjänstgöring och inkallande av ersättare

17 § En ledamot som är hindrad att delta i ett helt sammanträde eller i en del av ett sammanträde, ska snarast anmäla detta till partiets gruppledare. Gruppledaren låter kalla in den ersättare som står i tur att tjänstgöra.

18 § Om en ledamot utan föregående anmälan uteblir från ett sammanträde eller hinder uppkommer för en ledamot att vidare delta i ett pågående sammanträde, kallar gruppledaren in den ersättare som är tillgänglig och står i tur att tjänstgöra.

Ledamot är skyldig att anmäla till sekreteraren och gruppledaren om ledamoten avbryter sin tjänstgöring.

19 § Det som sagts om ledamot i 17 och 18 §§ gäller också för ersättare, som kallats till tjänstgöring.

20 § Ordföranden bestämmer när en ledamot eller en ersättare ska träda in och tjänstgöra under ett pågående sammanträde. Endast om det föreligger särskilda skäl för det bör inträde ske under pågående handläggning av ett ärende.

Upprop

21 § En uppropslista som utvisar de ledamöter och ersättare som tjänstgör ska finnas tillgänglig under hela sammanträdet.

I början av varje sammanträde ska upprop ske enligt uppropslistan. Upprop ska också ske i början av varje ny sammanträdesdag, vid fortsatt sammanträde och när ordföranden anser att det behövs.

Ledamot eller ersättare som anländer efter sammanträdets början, ska anmäla detta till fullmäktiges sekreterare.

Protokolljusterare

22 § Ordföranden bestämmer dagen för justeringen av protokollet från sammanträdet.

Sedan upprop har skett enligt 21 §, väljer fullmäktige två ledamöter att tillsammans med ordföranden justera protokollet från sammanträdet och att i förekommande fall biträda ordföranden vid röstsammanräkningar.

Turordning för handläggning av ärendena

23 § Fullmäktige behandlar ärendena i den turordning som de har tagits upp i tillkännagivandet. Fullmäktige kan dock besluta om ändrad turordning för ett eller flera ärenden.

Ordföranden bestämmer när under ett sammanträde ett ärende ska behandlas som inte finns med i tillkännagivandet.

Fullmäktige får besluta att avbryta handläggningen av ett ärende under ett sammanträde för att återuppta det senare under sammanträdet.

Yttranderätt vid sammanträdena

24§ Rätt att delta i överläggningen har:

- kommunalråd/oppositionsråd. Dessa har även rätt att framställa förslag.
- ordföranden och vice ordförandena i en nämnd eller en gemensam nämnd vid behandling av ett ärende där nämndens verksamhetsområde berörs,
- ordföranden och vice ordförandena i en fullmäktigeberedning, när fullmäktige behandlar ett ärende som beredningen harhandlagt,

- ordföranden i en nämnd eller i en fullmäktigeberedning eller någon annan som besvarar en interpellation eller en fråga när överläggning hålls med anledning av svaret,
- styrelsens ordförande i ett sådant företag som avses i 10 kap. 2-6 §§ Kommunallagen, när fullmäktige behandlar ett ärende som berör förhållandena i företaget.
- Ordföranden i styrelsen eller annan nämnd i ett kommunalförbund som kommunen är medlem i vid besvarandet av en interpellation eller fråga och överläggning hålls i anledning av svaret.

25 § Revisorerna ska ges tillfälle att delta i överläggningen när fullmäktige behandlar revisionsberättelsen och årsredovisningen.

Revisorerna får också delta i överläggningen, när fullmäktige behandlar ett ärende som berör revisorernas granskning eller revisorernas egen förvaltning.

Sakkunnigt biträde ska ges tillfälle att yttra sig vid fullmäktiges behandling av revisionsberättelsen.

Förtroendevald som inte är ledamot men mot vilken anmärkning riktas får delta i överläggningarna när revisionsberättelsen över den verksamhet som den förtroendevalde ansvarar för behandlas.

Ordförande och vice ordförande i en nämnd får delta i överläggningarna när revisionsberättelsen över verksamheten i den egna nämnden behandlas.

26 § Ordföranden låter efter samråd med vice ordförandena, i den utsträckning som behövs, kalla ordförandena och vice ordförandena i nämnderna och fullmäktigeberedningarna, revisorerna samt anställda hos kommunen för att lämna upplysningar vid sammanträdena. Detsamma gäller utomstående sakkunniga.

Ingår kommunen i en gemensam nämnd får ordföranden efter samråd med vice ordförandena i den utsträckning som det behövs kalla ordföranden och vice ordförandena i den gemensamma nämnden och anställda i de samverkande kommunerna för att lämna upplysningar vid sammanträdena.

Om fullmäktige inte beslutar något annat, bestämmer ordföranden efter samråd med vice ordförandena i vilken utsträckning de som har kallats för att lämna upplysningar på ett sammanträde får yttra sig under överläggningarna.

27 § Kommundirektören får delta i överläggningen i alla ärenden. Fullmäktiges sekreterare får yttra sig om lagligheten av det som förekommer vid sammanträdena.

Talarordning och ordning vid sammanträdena

28 § Den som har rätt att delta i fullmäktiges överläggningar får ordet i den ordning han eller hon har anmält sig och har blivit uppropad.

Den som har rätt att delta i fullmäktiges överläggningar har också rätt till ett kort inlägg på högst två minuter för en replik med anledning av vad en talare anfört. Inlägget görs omedelbart efter den talare som har ordet då begäran om att få göra inlägget framställs.

Om någon i sitt yttrande skulle avlägsna sig från ämnet och inte rättar sig efter tillsägelse av ordföranden får ordföranden ta från talaren ordet. I övrigt får ingen avbryta en talare under hans eller hennes anförande.

Ordföranden kan utvisa den som uppträder störande och som inte rättar sig efter tillsägelse.

Uppstår oordning som ordföranden inte kan avstyra, får ordföranden ajournera eller upplösa sammanträdet.

Yrkanden

29 § När fullmäktige har förklarat överläggningen i ett ärende avslutad, går ordföranden igenom de yrkanden som har framställts under överläggningen och kontrollerar att de har uppfattats korrekt.

Ordföranden befäster genomgången med ett klubbslag. Därefter får inte något yrkande ändras eller läggas till, om inte fullmäktige beslutar medge det enhälligt.

Säryrkanden ska avfattas skriftligen av den ledamot som framställt yrkandet. Detsamma gäller om ordföranden anser att det behövs.

Deltagande i beslut

30 § En ledamot som avser att avstå från att delta i ett beslut, ska anmäla detta till ordföranden, innan beslutet fattas.

En ledamot som inte har gjort en sådan anmälan anses ha deltagit i beslutet, om fullmäktige fattar det med acklamation.

Omröstningar

31 § När omröstningar genomförs, biträds ordföranden av de två ledamöter som har utsetts att justera protokollet.

Omröstningarna genomförs genom att ledamöterna avger sina röster efter upprop. Uppropet sker enligt uppropslistan.

Ordföranden avger alltid sin röst sist.

Sedan omröstningen har avslutats, befäster ordföranden detta med ett klubbslag. Därefter får inte någon ledamot avge sin röst. Inte heller får någon ledamot ändra eller återta en avgiven röst efter klubbslaget.

Om oenighet uppstår om resultatet av en öppen omröstning, ska en ny omröstning genomföras omedelbart.

32 § En valsedel som avlämnas vid en sluten omröstning ska uppta så många namn som valet avser samt vara omärkt, enkel och sluten. En valsedel är ogiltig om den:

- upptar namnet på någon som inte är valbar,
- upptar flera eller färre namn än det antal personer som ska väljas,
- upptar ett namn som inte klart utvisar vem som avses.

Det som sagts nu gäller inte vid val som sker med tillämpning av proportionellt valsätt. För sådana val finns särskilda föreskrifter i lag.

Motioner

33 § En motion

- ska vara skriftlig och undertecknad av en eller flera ledamöter (med undertecknande jämställs elektronisk signering),
- får inte ta upp ämnen av olika slag,
- väcks genom att den ges in till kommunstyrelsens kansli, eller vid ett sammanträde med fullmäktige.

Den som har rätt att väcka en motion, har också rätt att presentera sin motion. Skulle det vara fler motionärer, har endast en av dessa denna rätt.

Motionen ska lämnas in till kommunstyrelsens kansli senast klockan 09.00 sex (6) dagar före kommunfullmäktiges sammanträde för att kunna presenteras vid det sammanträdet. En motion får också lämnas vid ett sammanträde med fullmäktige, men presenteras då först vid påföljande sammanträde.

En ersättare får väcka en motion bara när ersättaren tjänstgör som ledamot vid ett sammanträde.

Styrelsen ska två gånger varje år redovisa de motioner som inte har beretts färdigt. Redovisningen ska göras på fullmäktiges ordinarie sammanträden i april och oktober.

Företagens initiativrätt

34 § Styrelsen i ett sådant företag som avses i 10 kap. 2-6 §§ Kommunallagen får väcka ärenden i fullmäktige i sådana ärenden som företaget är skyldigt att se till att fullmäktige får ta ställning till.

Interpellationer

36 § En interpellation ska:

- vara skriftlig och undertecknad av en ledamot (med undertecknande jämställs elektronisk signering).
- ges in till kommunstyrelsens kansli senast klockan 09.00 sex (6) dagar före det sammanträde vid vilket ledamoten avser att ställa den.

En ersättare får lämna in en interpellation under ett sammanträde, om ersättaren tjänstgör som ledamot vid sammanträdet.

En interpellation bör besvaras senast under det sammanträde som följer närmast efter det då interpellationen ställdes.

Ett svar på en interpellation ska vara skriftligt. Uppgift om att interpellationssvar kommer att lämnas vid visst sammanträde bör tas in i tillkännagivandet om sammanträdet.

Den ledamot som har ställt interpellationen bör få del av svaret senast dagen före den sammanträdesdag då svaret ska lämnas.

Om en interpellation avser förhållandena i ett sådant företag som avses i 10 kap. 2-6 §§ Kommunallagen, får den ordförande till vilken interpellationen har ställts överlämna till en av fullmäktige utsedd ledamot i företagets styrelse att besvara interpellationen.

Ordföranden i en nämnd till vilken en interpellation ställts får överlåta besvarandet av interpellationen till ordföranden i styrelsen eller till ordföranden i annan nämnd i ett kommunalförbund där kommunen är medlem, om denne på grund av sitt uppdrag har särskilda förutsättningar att besvara interpellationen.

En ersättare som har ställt en interpellation får delta i överläggningen då svaret på interpellationen behandlas oberoende av om ersättaren tjänstgör vid sammanträdet eller inte.

Interpellation eller fråga får besvaras även om färre ledamöter än hälften är närvarande.

Frågor

37 § En fråga ska

- vara skriftlig och undertecknad av en ledamot (med undertecknande jämställs elektronisk signering).,
- ges in till kommunstyrelsens kansli senast två (2) dagar före det sammanträde vid vilket ledamoten avser att ställa den.

Vad som sägs i 36 § gäller i tillämpliga delar också fråga. Svar på frågan behöver dock inte vara skriftligt.

En fråga bör besvaras under det sammanträde vid vilket den har ställts.

Beredning av ärenden

38 § Om fullmäktige inte beslutar något annat, avgör styrelsen hur de ärenden som fullmäktige ska behandla ska beredas.

Styrelsen får uppdra åt en förtroendevald eller åt någon anställd att besluta om remiss av sådana ärenden.

På varje ordinarie sammanträde med fullmäktige ska redovisas de fullmäktigeärenden som har kommit in efter det närmast föregående ordinarie sammanträdet samt de beslut som har fattats om beredning och remiss av sådana ärenden.

Återredovisning från nämnderna

39 § Fullmäktige beslutar om omfattningen och formerna för nämndernas återredovisning av uppdrag som fullmäktige lämnat. Närmare bestämmelser härom anges i respektive nämnds reglemente.

Prövning av ansvarsfrihet och anmärkning

40 § Presidiet bereder frågor och ärenden om ansvarsfrihet och anmärkning.

Beredning av revisorernas budget

41 § Presidiet bereder revisorernas budget.

Val- och arvodesberedning

42 § På det första sammanträdet med nyvalda fullmäktige väljer fullmäktige en val- och arvodesberedning för den löpande mandatperioden.

Val- och arvodesberedningen består av en ledamot från varje parti som är representerat i fullmäktige med motsvarande antal personliga ersättare.

Bland ledamöterna väljer fullmäktige vid samma tillfälle en ordförande och en vice ordförande för den tid som de har valts att vara ledamöter.

De personliga ersättarna har närvarorätt endast när partiets ordinarie ledamot är förhindrad att närvara.

Ledamot i val- och arvodesberedningen kallar själv sin ersättare om vederbörande inte kan delta.

Val- och arvodesberedningen ska lägga fram förslag i alla valärenden som fullmäktige ska behandla med undantag av valen av fullmäktiges presidium, val- och arvodesberedning eller fyllnadsval som inte är ordförandeval.

Val- och arvodesberedningen ska lämna förslag till arvoden och ersättningar inför varje ny mandatperiod. Val- och arvodesberedningen ska även lämna förslag till ersättning för eventuellt tillkommande uppdrag under mandatperioden.

Fullmäktige kan dock besluta att förrätta även andra val utan föregående beredning.

Val- och arvodesberedningen bestämmer själv sina arbetsformer.

Justering av protokollet

43 § Protokollet justeras av ordföranden och två ledamöter.

Om två eller flera ledamöter har fungerat som ordförande under ett sammanträde, justerar varje ordförande de paragrafer i protokollet som redovisar de delar av förhandlingarna som han eller hon har lett.

Fullmäktige får besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Paragrafen ska redovisas skriftligt innan fullmäktige justerar den.

Reservation

44 § Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen, ska ledamoten göra det skriftligt. Moti-

veringen ska lämnas till sekreteraren före den tidpunkt som har fastställts för justeringen av protokollet.

Om fullmäktige beslutar att omedelbart justera den paragraf i protokollet som reservationen avser, ska motiveringen dock lämnas i så god tid att den kan tas in i den del av protokollet som omedelbart justeras.

Protokollsanteckning (skriftligt meningsyttrande)

45 § Ledamot eller tjänstgörande ersättare som vill förklara sitt ställningstagande i ett ärende kan göra det i en protokollsanteckning (skriftligt meningsyttrande). Protokollsanteckningen anmäls och ledamoten eller den tjänstgörande ersättaren redogör för innehållet vid sammanträdet.

Protokollsanteckningen ska lämnas elektroniskt till fullmäktiges sekreterare före den tidpunkt som har fastställs för justering av protokollet.

Protokollsanteckningen ska vara kort och koncis och får inte förses med bilagor.

Expediering och publicering

46 § Utdrag ur protokollet ska tillställas de nämnder, andra organ och personer som berörs av besluten i protokollet.

Styrelsen och kommunens revisorer tillställs protokollet genom att protokollet publiceras på kommunens hemsida.

Ordföranden undertecknar och sekreteraren kontrasignerar fullmäktiges skrivelser och övriga handlingar som upprättas i fullmäktiges namn, om inte fullmäktige beslutar annat.

47 § Tillkännagivande av justering av fullmäktiges protokoll ska göras i enlighet med vad som föreskrivs i 8 kap. 12 § Kommunallagen. Härutöver ska hela protokollet publiceras på kommunens anslagstavla i den utsträckning hinder ej möter på grund av lag eller annan författning.

Allmänhetens frågestund (8 kap. 16 § Kommunallagen)

48 § Allmänheten ska beredas tillfälle att ställa frågor (allmänhetens frågestund) vid följande sammanträden med fullmäktige:

1. när fullmäktige behandlar årsredovisningen

2. när fullmäktige behandlar budgeten

3. vid andra tillfällen i ärenden som fullmäktiges presidium bestämmer.

I tillkännagivandet av dessa sammanträden ska anges att allmänhetens frågestund ska förekomma.

Allmänhetens frågestund hålls, innan fullmäktige behandlar det ärende där frågor från allmänheten får förekomma, enligt punkt 1, 2 och 3 ovan.

Frågorna ska:
- vara korta och koncisa
- kunna besvaras utan större utredning
- ställas till kommunen och inte till enskilda förtroendevalda eller tjänstepersoner
- inte röra myndighetsutövning

Under frågestunden får någon överläggning inte förekomma.

Ordföranden bestämmer efter samråd med vice ordförandena hur frågestunden ska genomföras och låter kalla de förtroendevalda eller anställda hos kommunen som behövs för att lämna upplysningar under den.

Särskilda fullmäktigeberedningar (3 kap. 2 § Kommunallagen)

49 § Fullmäktige får tillsätta en eller flera särskilda fullmäktigeberedningar för beredning av ett visst ärende eller behandling av en viss fråga.

50 § Beredningens uppdragsbeskrivning inklusive ekonomisk ram bereds av kommunfullmäktiges och kommunstyrelsens presidier

51 § Fullmäktige bestämmer för varje tillfälle antalet ledamöter och ersättare i en särskild beredning samt mandattiden för denna.

52 § Bland ledamöterna väljer fullmäktige en beredningsledare och en vice beredningsledare för den tid som de har valts till ledamöter.

53 § En fullmäktigeberedning bestämmer själva sina arbetsformer.

54 § En fullmäktigeberedning får från kommunens nämnder och anställda begära in de upplysningar och de yttranden som behövs för att fullmäktigeberedningen ska kunna fullgöra sina uppgifter.

55 § För fullmäktigeberedningar ska i tillämpliga delar gälla vad som i kommunallagen är föreskrivet om nämnder i fråga om tidpunkt för sammanträden, beslutsförhet och protokoll.

Färgelanda kommun

Kansliavdelningen
Kommunsekreterare
Niklas Englund

Tjänsteskrivelse
2025-08-26
2024/334

Kommunstyrelsen

Svar på motion 'Ny grundskola i Färgelanda kommun'

Beslutsförslag
Kommunfullmäktige anser motionen besvarad med hänsyn till antagen Mål- och resursplan 2026–2029, *beslutad KF 2025-06-18 § 52*, som befäster skolstrukturen i kommunen.

Sammanfattning av ärendet
Kenneth Carlsson (L) lämnade på fullmäktiges sammanträde 2024-10-23 in en motion avseende ny grundskola i Färgelanda kommun. Motionären yrkar på att förvaltningen utreder möjligheterna till byggnation av en ny grundskola i Färgelanda kommun och att kommunen utreder nedtrappningen av flera enheter till färre enheter under övergångstiden.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Inga ekonomiska konsekvenser kopplade till svaret på motionen.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Inga sociala eller miljömässiga konsekvenser kopplade till svaret på motionen.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse, dat 2025-08-26
Motion Kenneth C, dat 2024-10-15

Sändlista:
Kansliet

Liberalerna
Färgelanda

KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motion

2024-10-15

Motion om ny grundskola i Färgelanda kommun

Kommunen har begränsat med ekonomiska resurser, som förväntas minska, och behöver därmed effektivisera och förbättra sitt verksamhetsutbud inom bland annat sektor skola.

Kommunen har år efter år budgeterat för besparingar inom skolans område. Trots detta fortsätter underskotten, när verksamheterna inte klarar att hålla budget.

Utbildningsnämnden bedriver verksamhet i flera olika lokaler och den totala lokalytan överstiger behovet. Lokalerna och utemiljön är i stort behov av underhåll och de är inte ändamålsenliga. Sektor Samhällsutveckling, har gjort en beräkning av kostnaderna för att renovera skolorna för att göra dem funktionsdugliga. Detta skulle i de 9 lokalerna, kosta allt från 3 miljoner kronor, för de som har färre behov, till 16 miljoner i de som har störst behov. Kostnader tillkommer ytterligare om de ska bli mer ändamålsenliga. Det rör sig alltså om stora kostnader, för att renovera byggnaderna.

Befolkningsstatistiken visar nu, att antalet barn som förväntas födas i kommunen är 51 per år. Nuvarande elevunderlag är mellan 64 och 79 per årskull. Det går ca 600 elever i F-9 innevarande år i kommunens skolor. Verksamheterna bedrivs resursmässigt på ett ineffektivt sätt, när enheterna är för små. Möjligheterna till flexibel samverkan försvåras med avstånden mellan enheterna.Om personalen/professionen arbetar på samma arbetsplats, kan fler hjälpas åt för att ge fler elever mer tid. Vi siktar på utbildning av god kvalitet som räcker för att fler av våra elever ska gå ur gymnasiet.

Målet är att kunna använda de budgeterade resurserna rätt och ge hög kvalitet i undervisningen! Vi anser, att en ny grundskola i Färgelanda kommun skulle ge förutsättningar för det.

Med hänvisning till ovanstående föreslås:

- Att förvaltningen utreder möjligheterna till byggnation av en ny grundskola i Färgelanda kommun
- Att förvaltningen utreder nedtrappningen av flera enheter till färre enheter, under övergångstiden

Ingo Asplund (L) **Håkan Gusteus (L)**

Kenneth Carlsson (L) **Olle Hagström (L)** **Astrid Berggren (L)**

Färgelanda kommun

Kansliavdelningen
Kommunsekreterare
Niklas Englund

Tjänsteskrivelse
2025-08-26
2025/193

Kommunstyrelsen

Svar på motion 'Utveckla – inte avveckla – våra småskolor i Färgelanda kommun

Beslutsförslag
Kommunfullmäktige anser motionen besvarad med hänsyn till antagen Mål- och resursplan 2026–2029, beslutad *KF 2025-06-18 § 52*, som befäster skolstrukturen i kommunen.

Sammanfattning av ärendet
Ann Blomberg (C) lämnade på fullmäktiges sammanträde 2025-05-21 in en motion avseende småskolorna i Färgelanda kommun. I motionen yrkar motionären på att skolstrukturen i kommunen ska bestå av grundskola i Ödeborg (F-3), Högsäter (F-6) och Färgelanda (F-9) samt att lämpliga skollokaler i dessa orter ska rustas upp för långsiktig skolverksamhet med god kvalitet.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Inga ekonomiska konsekvenser kopplade till svaret på motionen.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Inga sociala eller miljömässiga konsekvenser kopplade till svaret på motionen.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse, dat 2025-08-26
Motion Ann Blomberg, dat 2025-06-09

Sändlista:
Kansliet

Motion:
Utveckla – inte avveckla – våra småskolor i Färgelanda kommun

Bakgrund

Färgelanda kommun står inför avgörande beslut om framtidens skolstruktur. Centerpartiet motsätter sig förslaget att avveckla våra skolor. Centerpartiet vill utveckla skolorna i Högsäter (F–6) och Ödeborg (F–3), vilka utgör viktiga grundpelare för en levande landsbygd och en attraktiv kommun.

Färgelanda kommun är mer än bara tätorten. De mindre orterna utgör en viktig del av vår identitet och framtid. Skolorna på landsbygden är ofta den sista samhällsservicen som finns kvar – en nedläggning signalerar att kommunen har gett upp om landsbygden. Det är ett kortsiktigt tänkande som på sikt riskerar att bli mycket dyrt, både i kronor och i tappat förtroende från medborgarna. Att återbefolka landsbygden är långt mycket dyrare än att behålla en fungerande struktur. Vi behöver ta tillvara på det engagemang och den vilja som finns i våra mindre orter – där småskolorna ofta är navet.

Små skolor erbjuder trygghet, små elevgrupper, närhet till vuxna och en stark samhörighet mellan skola och samhälle. Detta är särskilt viktigt för yngre barn. Låt oss bygga på styrkorna i våra småskolor – inte avveckla dem. Att lägga ner småskolor får långtgående konsekvenser – socialt, ekonomiskt och demografiskt. Skolorna i våra mindre orter är inte bara skolor, de utgör även hjärtat i det lokala civilsamhället. Genom deras existens påverkas in- och utflyttning, fastighetsvärden, föreningsliv och framtidstro, både på de mindre orterna och i kommunen som helhet.

Innan några beslut om skolstruktur fattas bör en risk och konsekvensanalys tas fram. Analysen ska omfatta effekten av en eventuell nedläggning av skolor utanför Färgelanda tätort genom att besvara bland annat följande frågor:

- Hur många barn riskerar att söka sig till andra skolor såsom friskolor eller utanför kommunen?

- Hur påverkas familjers val att bo kvar i eller flytta från kommunen?
- Vad blir den långsiktiga kostnaden för förlorade skatteintäkter och ökade kostnader för skolpeng till andra kommuner?
- Hur påverkas fastighetspriser, både i orterna där skolor stängs och i tätorten, av ett minskat invånarantal och skatteunderlag?

Med anledning av ovan yrkar undertecknad att kommunfullmäktige beslutar:

att skolstrukturen i kommunen ska bestå av grundskola i Ödeborg (F-3), Högsäter (F-6) och Färgelanda (F-9) samt att lämpliga skollokaler i dessa orter ska rustas upp för långsiktig skolverksamhet med god kvalitet. Detta för ge nuvarande och inflyttande invånare tydligt besked om att familjerna kan vara trygga i sina skolval.

att kommunen utvecklar småskolornas roll som moderna skolor på landsbygden

- Stärk kompetensen genom kollegialt lärande i samarbete med andra skolor, även utanför kommunen.
- Utforska möjligheter till distansundervisning och digitala lösningar som breddar undervisningsutbudet utan att förlora närheten.
- Satsa på rekrytering av lärare som aktivt söker sig till småskaliga, trygga och nära skolmiljöer.

att kommunen tar fram en strategi för att utveckla landsbygdssamhällena i kommunen, där skolorna (såväl kommunala som friskolor) utgör centrala nav:

- Bättre inkludering av invånare i mindre orter i kommunens planeringsprocesser.
- Samverkan med föreningsliv och näringsliv för att ytterligare integrera skolorna i lokalsamhället.

Ann Blomberg, (C), ledamot kommunfullmäktige (Gruppledare)

Färgelanda kommun

Kanslienheten
Kommunsekreterare
Niklas Englund

Tjänsteskrivelse
2025-08-29
2025/179

Kommunstyrelsen

Beslut avseende avgift för gårdsförsäljning av alkoholhaltiga drycker

Beslutsförslag
Kommunfullmäktige beslutar att:

- Socialnämnden ska fullgöra kommunens uppgifter avseende nya regler i Alkohollagen (2010:1622) gällande Gårdsförsäljning av alkoholdrycker.

- En ny avgift gällande gårdsförsäljningstillstånd införs i avgiftssystemet med en avgift om 9000 kronor, tillsynsavgiften ska bestämmas senare när det kommit mer information hur den ska utföras.

- Socialnämnden uppdrar åt Dalsland & Säffles Alkohol- och tobaksenhet att komma med förslag på uppdaterade riktlinjer, tillsynsplan samt delegering av beslut med anledning av de nya reglerna i alkohollagen.

Ärendets beredning
Ärendet har beretts av socialnämnden 2025-03-31 samt 2025-08-20.

Sammanfattning av ärendet
Kommunfullmäktige beslutade vid sammanträde den 18 juni 2025 att återremittera ärendet, med hänvisning till behovet av en förnyad prövning av den föreslagna avgiftens beloppsmässiga skälighet. Socialnämnden har därefter genomfört en översyn av avgiften, tagit del av underliggande kostnadsberäkningar och gör bedömningen att avgiften är skälig utifrån föreliggande ekonomiska underlag.

Ärendebeskrivning
Socialnämndens bedömning efter kommunfullmäktiges återremiss är att 9000 kr är en relevant och rimlig avgift för handläggningen nyansökan av tillstånd för gårdsförsäljning av alkoholhaltiga drycker på grund av att:

- propositionsförslaget till lagändringen klargör att prövningen för tillstånd av gårdsförsäljning kommer likna den som sker vid serveringstillstånd och där ligger avgiften idag på 9000 kr,

- en subventionering av just detta tillståndsslag kan leda till en obalans i avgiftssystemet,

- handläggningsprocessen tar minst 10 timmar (se bilaga),

- 9000 kr är en förhållandevis låg avgift sett till många närliggande kommuners,

- Färgelanda kommun ska sträva efter att följa de gemensamma riktlinjerna

Förslaget att fastställa avgiften till 9 000 kronor är i linje med lagstiftning, rättspraxis, regional samordning samt de faktiska arbetskostnader som beräknats. Förvaltningens bedömning är att detta är en väl avvägd nivå som möjliggör rättssäker och likvärdig hantering av tillståndsärenden, utan att belasta skattekollektivet.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
De avgifter som erläggs av sökanden medför inga ekonomiska konsekvenser för Färgelanda kommun.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Avgiften bedöms inte medföra några negativa konsekvenser, då den ryms inom ramen för kommunallagens självkostnadsprincip samt principen om likställighet.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse, dat 2025-08-29
Beslut SN, dat 2025-08-20
Kostnadsberäkning, dat 2025-08-20

Sändlista:
Socialnämnden
Dalslands och Säffles alkohol- och tobaksenhet
Kansliet

SN § 82 **Dnr 2025/85**

Svar på återremiss: avgift för gårdsförsäljning av alkoholhaltiga drycker

Socialnämnds beslut
Socialnämnden bedömer att 9000 kr är en relevant och rimlig avgift för handläggningen av nytillstånd för gårdsförsäljning av alkoholhaltiga drycker och föreslår att kommunfullmäktige beslutar att

- Socialnämnden ska fullgöra kommunens uppgifter avseende nya regler i Alkohollagen (2010:1622) gällande Gårdsförsäljning av alkoholdrycker.

- en ny avgift gällande gårdsförsäljningstillstånd införs i avgiftssystemet med en avgift om 9000 kronor, tillsynsavgiften ska bestämmas senare när det kommit mer information hur den ska utföras.

- Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Socialnämnden för egen del beslutar, under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut, att uppdra åt Dalsland & Säffles Alkohol- och tobaksenhet att komma med förslag på uppdaterade riktlinjer, tillsynsplan samt delegering av beslut med anledning av de nya reglerna i alkohollagen.

Yrkande
Ann Blomberg (C) yrkar bifall till liggande förslag.

Edgardo Varas (S) yrkar bifall till liggande förslag.

Propositionsordning
Ordföranden ställer proposition på liggande förslag och finner att nämnden bifaller detta.

Ärendets beredning
Ärendet har beretts av Dalsland- och Säffles Alkohol- och tobaksenhet. Ärendet har även beretts av socialnämnden.

Sammanfattning av ärendet
Socialnämndens bedömning efter kommunfullmäktiges återremiss är att 9000 kr är en relevant och rimlig avgift för handläggningen nyansökan av tillstånd för gårdsförsäljning av alkoholhaltiga drycker på grund av att:

- propositionsförslaget till lagändringen klargör att prövningen för tillstånd av gårdsförsäljning kommer likna den som sker vid serveringstillstånd och där ligger avgiften idag på 9000 kr,

- en subventionering av just detta tillståndsslag kan leda till en obalans i avgiftssystemet,

- handläggningsprocessen tar minst 10 timmar (se bilaga),

- 9000 kr är en förhållandevis låg avgift sett till många närliggande kommuners,

- Färgelanda kommun ska sträva efter att följa de gemensamma riktlinjerna

Förslaget att fastställa avgiften till 9 000 kronor är i linje med lagstiftning, rättspraxis, regional samordning samt de faktiska arbetskostnader som beräknats. Förvaltningens bedömning är att detta är en väl avvägd nivå som möjliggör rättssäker och likvärdig hantering av tillståndsärenden, utan att belasta skattekollektivet.

Ärendebeskrivning

Bakgrund
Sveriges riksdag har beslutat om nya regler i Alkohollagen (2010:1622) gällande gårdsförsäljning av alkoholhaltiga drycker. Ändringen trädde i kraft 1 juni 2025.

Socialnämnden ansvarar för handläggning av ärenden som gäller alkoholservering, folköl- och tobaksförsäljning samt e-cigaretter och tobaksfria nikotinprodukter, och är en lokal tillsynsmyndighet enligt alkohollagen (2010:1622), lag (2018:2088) om tobak och liknande produkter (LTLP) och lag (2022:1257) om tobaksfria nikotinprodukter. Handläggningen och tillsynen utförs av Dalsland & Säffles alkohol- och tobaksenhet.

För att få bedriva gårdsförsäljning kommer det att krävas tillstånd. Kommunerna ska meddela dessa tillstånd till de ansökande samt utöva tillsyn över tillståndshavarna. Övriga krav för gårdsförsäljning är att alkoholdryckerna är egentillverkade. Enbart småskaliga oberoende tillverkare ska få tillstånd till gårdsförsäljning. Gårdsförsäljning ska endast få ske till konsumenter som deltar i ett kunskapshöjande besöksarrangemang som anordnats av tillverkaren. Tillståndshavaren ska få bedriva

gårdsförsäljning från endast ett försäljningsställe. Försäljningen till varje enskild konsument ska inte få överstiga 0,7 liter spritdrycker, tre liter vin, tre liter starköl och tre liter andra jästa alkoholdrycker vid samma besökstillfälle.

Kommunen behöver kunna hantera dessa ansökningar genom att göra den utredning som krävs, fatta beslut och utöva tillsyn.

Kommunfullmäktiges återremiss
Den 18 juni återremitterade kommunfullmäktige i Färgelanda hela ärendet till socialnämnden med anledningen ”a*tt man ska titta över vilken summa som är relevant att ta ut som avgift*”.

Beslutsmotivering
Bedömningen som görs är att 9000 kr är en relevant och rimlig summa att ta ut som avgift gällande nyansökan av Gårdsförsäljningstillstånd.
För de som redan har ett befintligt stadigvarande tillstånd och vill ansöka om Gårdsförsäljningstillstånd faller detta under en redan befintliga taxa ”Ansökan om stadigvarande ändring i tillstånd” som idag ligger på 4000 kr

Länsstyrelsen har informerat att kommunerna vid bedömning av arbetsinsats kan utgå från att handläggningen av ansökningar om gårdsförsäljningstillstånd i stort motsvarar prövningen av stadigvarande serveringstillstånd. Även om kommunen ännu inte mottagit någon ansökan om denna nya tillståndstyp, är det rimligt att anta att arbetsbelastningen kommer att vara av liknande omfattning – baserat på lagstiftningens krav på bland annat utredning, kontroll, remisshantering och tillsyn.

Förvaltningen föreslår därför fortsatt att avgiften för gårdsförsäljningstillstånd fastställs till 9 000 kronor – samma nivå som för stadigvarande serveringstillstånd. Det är dock viktigt att tydliggöra att detta belopp redan är lägre än den faktiska kostnaden för handläggningen. En sammanställning av tidsåtgång och arbetsmoment visar att den verkliga kostnaden per ärende uppskattas till mellan 10 000 och 15 000 kronor (se Bilaga - beräkningsunderlag avseende avgift för serveringstillstånd). Detta innebär att den föreslagna avgiften är reducerad jämfört med faktisk självkostnad.

Om en lägre avgift än den beräknade arbetskostnaden ska tillämpas, innebär det att kommunen behöver budgetera för att täcka mellanskillnaden – vilket i praktiken innebär att skattekollektivet står för delar av kostnaden. Detta bör i så fall ske som ett medvetet politiskt ställningstagande.

Det är dock viktigt att beakta att *en sådan subventionering av just detta tillståndsslag* kan leda till *en obalans i avgiftssystemet*, där vissa typer av verksamheter får betala full självkostnad för sina tillstånd medan andra kraftigt reduceras, trots likvärdig arbetsinsats. Det kan uppfattas som *orättvist mellan olika företagare,* beroende på vilken typ av alkoholverksamhet de bedriver.

Kommunallagens krav på *självkostnadsprincipen* och *likställighetsprincipen* innebär att taxor ska grundas på faktisk arbetsinsats och tillämpas lika för samtliga sökande med motsvarande förutsättningar.
För sökande som redan innehar stadigvarande tillstånd och vill utöka med gårdsförsäljning, föreslås att avgiften fortsatt sätts till 4 000 kronor – motsvarande taxa för stadigvarande ändring i tillstånd. Denna prövning innebär en något lägre arbetsinsats, men det bör noteras att avgiften inte inkluderar det obligatoriska kunskapsprovet, vilket hanteras separat.
Kommunen är en del av ett samarbete med fem andra kommuner i Dalslandsområdet samt Säffle. Inom ramen för samarbetet finns *gemensamma riktlinjer* där kommunerna enats om att ha enhetliga taxor för ansökan och tillsyn enligt alkohollagen. Flera av våra samarbetskommuner har redan beslutat att tillämpa samma taxa (9 000 kronor) för gårdsförsäljningstillstånd.

Nedan följer en jämförelse av avgiften med närliggande kommuner:

	Permanent tillstånd	Tillfälligt tillstånd (utan permanent)	Tillfälligt tillstånd (har permanent)	Tillsynsavgift serveringstillstånd (fast avgift)	
Lysekil	11 200	7 100	4 100	2 900	Tillkommer kunskapsprov 1 500:-
Kristianstad	9 300*	5 000	5 000	1 400 3 600 efter 01.00	Tillkommer kunskapsprov 2 200:-
Forshaga	12 222*	5 432	4 074	4 074	Tillkommer kunskapsprov 2 037:-
Vänersborg	12 000	7 500	7 500	7 000	Tillkommer kunskapsprov 1 700:-
Alingsås	13 100	7 860	7 860	3 930	Tillkommer kunskapsprov 2 620:-
Munkedal	11 200	7 100	4 100	2 900	Tillkommer kunskapsprov 1 500:-
Borås	17 000	7 500	7 500	12 500 år 1 5 000	Tillkommer kunskapsprov 1 700:-
Vårgårda	11 848	5 924	5 924	Två avgifter 2 370-8 294	Tillkommer kunskapsprov 2 370:-
Dalsland/Säffle	9 000	5 000	3 000	4 500	Ingår i stadigvarande 1000:- i tillfällig

I den översiktliga jämförelsen framgår att den dalsländska avgiften skulle ligga på en lägre nivå än jämförda närliggande kommuner.

Sammanfattningsvis är förvaltningens förslag att fastställa avgiften till 9 000 kronor i linje med lagstiftning, rättspraxis, regional samordning samt de faktiska arbetskostnader som beräknats. Bedömningen är att detta är en väl avvägd nivå som möjliggör rättssäker och likvärdig hantering av tillståndsärenden, utan att belasta skattekollektivet.

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse daterad 2025-07-03
Bilaga - Beräkningsunderlag avseende avgift för serveringstillstånd
Bilaga - Protokollsutdrag Åmåls kommunfullmäktige 2025-04-23 § 86
Bilaga - Protokollsutdrag Dals-Eds kommunfullmäktige 2025-06-12 § 36
Bilaga - Protokollsutdrag Mellerud kommunfullmäktige 2025-05-21 § 85

Sändlista
Dalslands och Säffles alkohol- och tobaksenhet
Kansliet
Socialnämnden

Hur avgiften är beräknad stadigvarande serveringstillstånd

Timavgift - Avgift för handläggning (timtaxa) är 1000 kr.

Ansökan om tillstånd för stadigvarande serveringstillstånd

Processen - Ansökan

Beräkning i timmar är i snitt

1. Ansökan inkommer - fakturering, registrering, bekräftelse, skapa ärende i datasystemet, arbeta med handlingar (2 timmars arbete)
2. Begära kompletteringar (0,5 timmes arbete)
3. Skicka remisser till berörda myndigheter (1 timmes arbete)
4. Kontroll av pbiér samt eventuella närliggande bolag (0,5 timme)
5. Kontrollera finansiering och budget så siffror stammer och kan styrkas(stor variation)
6. Ta emot yttrande från berörda myndigheter, (ev begära kompletteringar), skriva utredning (2 timmars arbete)
7. Ta beslut, kommunicering, tillståndsbevis (1 timmes arbete)
8. Besöka försäljningsstället och besvara eventuella frågor (1,5 timmes arbete) kan naturligtvis ta längre tid
9. Kunskapsprov (1-2 timmar)
10. Kontroll av kök och meny (0,5 timma)

Antal timmar ca 10 - 11 timmar

= 10 – 11 timmar x 1000 kr = 10 000 – 11 000 kronor, utöver

kommer granskning av finansiering samt budget

Remissinstanser - Polisen och Skatteverket (ev. Tullverket/Partihandel) miljö, räddningstjänsten

Dalsland/Säffles riktlinjer

Tillsynsavgifter

Kommunen har enligt Alkohollagen och LTLP rätt att ta ut avgifter för tillståndsprövning och tillsyn av den som beviljats tillstånd. Avgifterna fastställs av
Kommunfullmäktige och baseras på självkostnads och likställighetsprincipen enligt kommunallagen.

I Dalsland och Säffle tillämpas en gemensam taxa avseende ansöknings- och tillsynsavgifter.

Alkohollagen är en skyddslagstiftning för att begränsa de skador alkohol kan orsaka.
Utgångspunkten i svensk alkoholpolitik samt i Dalslandskommunerna och Säffle kommun är att skyddet för människors hälsa bör gå före företagsekonomiska och näringspolitiska intressen.

Färgelanda kommun

Kommunledningskontoret
Kommunsekreterare
Niklas Englund

Tjänsteskrivelse
2025-08-28
2025/238

Kommunstyrelsen

Revidering av samarbetsavtal för Västvatten AB och Färgelanda kommun

Beslutsförslag
Kommunfullmäktige godkänner förslag till *Samarbetsavtal Västvatten AB*, daterat 2024-11-06.

Ärendebeskrivning
I samband med ägarsamråd 2019-06-26 diskuterades frågan om behovet av uppdaterade och harmoniserade styrdokument. Ordförandena i de fyra ägarbolagen fick uppdraget att ta fram förslag som har remitterats till ägarkommunerna. De inkomna svaren har därefter genomarbetats, presenterats och diskuterats vid ägarsamrådet 2021-05-27.

Samarbetsavtalet, med syftet att i detalj reglera ansvarsfördelningen och befogenheter när det gäller de delägande kommunernas VA-verksamheter och här tillhörande frågor, har godkänts av kommunfullmäktige i Färgelanda 2022-06-08, Munkedal 2022-03-28 och Uddevalla 2022-06-08. Samarbetsavtalet har godkänts i Sotenäs 2024-11-06, dock efter att avtalet har anpassats utifrån förutsättningar som gäller i Sotenäs kommun.

Dessa anpassningar avser:

Dessa anpassningar avser:
1.2.1 ordet ”representanter” byts ut mot ordet ”styrelseledamöter”
6.2 orden ”sista meningen” tas bort
6.2 meningen ”Bestämmelsen tillämpas inte på avtal som ingåtts före detta avtals undertecknande.” läggs till sist i stycket.
9.4 meningen ”Bestämmelsen tillämpas inte på avtal som ingåtts före detta avtals undertecknande.” läggs till sist i stycket.

För Färgelanda kommun har dessa ändringar ingen praktisk betydelse men kräver ett nytt beslut för att få likalydande samarbetsavtal i alla ägarkommuner.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Inga identifierade ekonomiska konsekvenser då ärendet berör redaktionell revidering av ett samarbetsavtal.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Inga identifierade konsekvenser.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse, dat 2025-08-28
Förslag till Samarbetsavtal, dat 2024-11-06
Bilaga 1 till samarbetsavtal, dat 2024-11-06

Sändlista:
Västvatten AB
Munkedals kommun
Sotenäs kommun
Uddevalla kommun

Dokumentnamn	Dnr VVAB
Samarbetsavtal för Västvatten AB	**2024/238**

Utfärdare (namn, tfn)	Godkänd av	Datum	Utgåva
Peter Johansson, 0522-63 89 90	Färgelanda kommun Munkedal kommun Sotenäs kommun 2024-11-06 Uddevalla kommun FVAB bolagsstämma MVAB bolagsstämma SVAB bolagsstämma UVAB bolagsstämma VVAB bolagsstämma		2

Reviderad	Ändringen avser:

Parter

A. Uddevalla kommun, org nr 212000-1397 nedan kallad ”UKN”;

B. Färgelanda kommun, org nr 212000-1421 nedan kallad ”FKN”;

C. Munkedal kommun, org nr 212000-1330 nedan kallad ”MKN”;

D. Sotenäs kommun, org nr 212000-1322 nedan kallad ”SKN”;

E. Uddevalla Vatten AB, org nr 556901-9655 nedan kallad ”UVAB”;

F. Färgelanda Vatten AB, org nr 556901-9630 nedan kallad ”FVAB”;

G. Munkedal Vatten AB, org nr 556901-9648 nedan kallad ”MVAB”;

H. Sotenäs Vatten AB, org nr 559084-8062 nedan kallad ”SVAB”;

I. Västvatten AB, org nr 556901-9622 nedan kallad ”VVAB”.

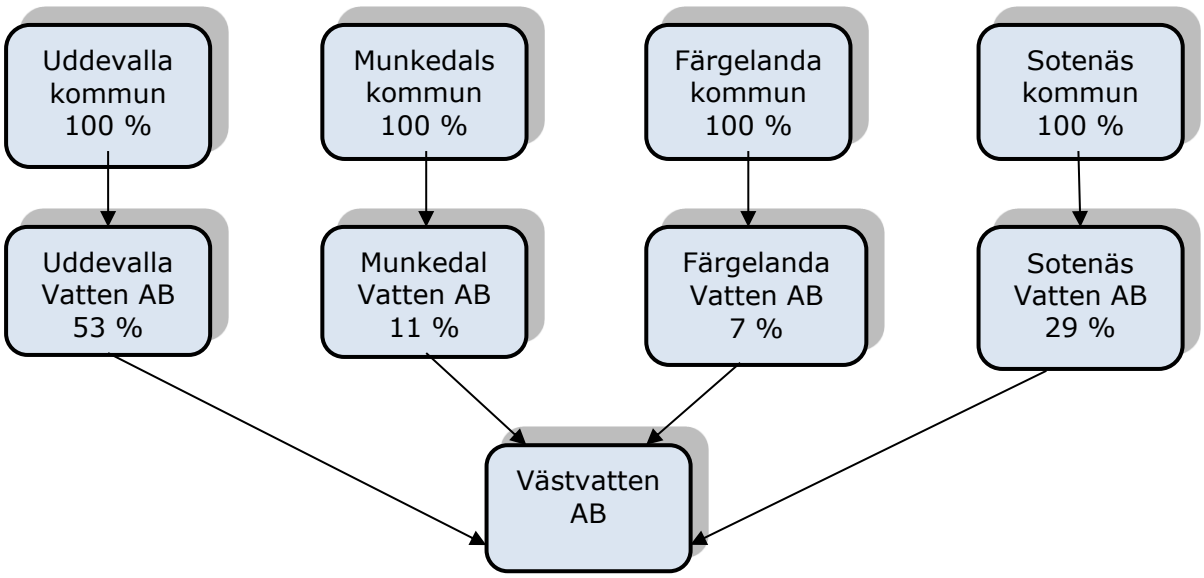
Parterna ovan benämns även individuellt för ”Part” och gemensamt för ”Parterna”;

A-D benämns även tillsammans ”Kommunerna”.

E-H benämns även tillsammans ”Ägarbolagen”.

Bakgrund

Parterna avser att samverka avseende Kommunernas VA-verksamhet och Kommunerna har i anledning av detta bildat Ägarbolagen och det av Ägarbolagen helägda bolaget VVAB. VVAB har till uppgift att på Kommunernas och Ägarbolagens uppdrag svara för driften av respektive Kommuns allmänna VA-anläggningar. Genom detta samarbetsavtal och dess bilaga (”Samarbetsavtalet”), önskar Parterna i detalj reglera ansvarsfördelning och befogenheter när det gäller Kommunernas VA-verksamheter och härtill hörande frågor i syfte att åstadkomma ett effektivt samarbete mellan Parterna. För att reglera samarbetet avseende VA-verksamheten har Parterna reglerat sina mellanhavanden i detta Samarbetsavtal.



1 Övergripande ansvarsfördelning

1.1 VVAB

1.1.1 VVAB ska ansvara för utveckling, drift, underhåll och administration av ekonomi och övriga frågor av respektive Kommuns VA-verksamhet samt för projektering och utbyggnad av VA-verksamheten för respektive

Kommun. VVAB ansvarar för leverans av vatten och omhändertagande av spillvatten och dagvatten från fastigheter inom respektive Kommuns verksamhetsområde samt utför tjänster åt eventuella avtalskunder. VVAB ska ha ansvar för den löpande driften, projektering och utbyggnad av verksamheten i respektive Kommun och ska därvid iaktta Lag om allmänna vattentjänster (LAV, 2006:412), eller lag som ersatt denna.

1.1.2 VVAB ansvarar, inom respektive Kommun, för fakturering, enligt för varje Kommun fastställd taxa, kravverksamhet och information med anledning härav avseende alla VA-abonnenter som är anslutna till kommunalt vatten och avlopp i Kommunernas fastställda verksamhetsområden samt därutöver även eventuella avtalskunder.

1.1.3 Byte av vattenmätare enligt lagstadgade intervall för användning handläggs och utförs av VVAB.

1.1.4 VVAB bistår respektive kommun med underlag för utökning eller inskränkning av respektive verksamhetsområde när kommunen eller VVAB ser behov av detta, se punkt 1.2.3.

*1.2 **Kommunerna***

1.2.1 Kommunfullmäktige, (KF), i respektive Kommun utser ledamöter till respektive ägarbolag där respektive ordförande, vice ordföranden utgör ägarkommunernas ~~representanter~~ styrelseledamöter i VVAB. Den först namngivna ledamoten i ägarbolaget utgör suppleant i VVAB.

1.2.2 KF i respektive Kommun beslutar om VA-taxor, allmänna bestämmelser för brukande av allmän VA-anläggning, (ABVA), samt omfattning av aktuella verksamhetsområden.

1.2.3 Verksamhetsområde beslutas av respektive Kommuns KF efter bedömning av aktuellt behov. Aktuellt behov bedöms av respektive kommun på objektiva grunder utifrån hälso- och/eller miljöskäl i samråd med VVAB.

*1.3 **Ägarbolagen***

1.3.1 Ägarbolagen utgör ägare och huvudman för respektive Kommuns VA-anläggning.

1.3.2 Respektive Ägarbolag ansvarar för att de VA-anläggningar som omfattas av detta Samarbetsavtal är försäkrade i erforderlig omfattning.

1.3.3 Ägarbolagen har avtal om abonnemang med VA-abonnenterna.

1.3.4 Ägarbolagen beslutar om investeringar i respektive Kommuns VA-anläggningar.

2 Kostnadsfördelning

2.1 Kostnader ska fördelas Parterna emellan i enlighet med bilaga 1.

3 VA-taxor och ABVA

3.1 Samtliga kunder i respektive Kommun ska behandlas enligt likabehandlingsprincipen helt i enlighet med fastställd VA-taxa och ABVA.

3.2 VA-abonnenter inom fastställt verksamhetsområde i respektive Kommun, samt avtalskunder, ska ha abonnemang med respektive Ägarbolag. Ägarbolagen äger rätt att, enligt LAV, av abonnenterna ta ut avgifter som motsvarar vid varje tidpunkt gällande VA-taxa i respektive kommun.

3.3 VVAB upprättar kontinuerligt förslag till gemensam struktur för VA-taxor och ABVA samt lämpliga förslag till avgiftsnivåer så att full kostnadstäckning uppnås. Samtliga ändringar av taxekonstruktionen utformas så att de följer LAV samt rekommendationer från branchorganisationen. Respektive Kommunfullmäktige beslutar om taxan.

4 Fysisk planering

4.1 VVAB ska medverka till att ta fram en VA-plan för respektive Kommun och Parterna är överens om att VVAB ska delta i Kommunernas samhällsplanering i den mån sådan planering omfattar frågor rörande VA-verksamheten.

Respektive Kommun ansvarar för den översiktliga fysiska planeringen inom sitt verksamhetsområde. VVAB ska förse respektive Kommun med underlag för vatten- och avloppsplaneringen. Då utbyggnaden av VA oftast utgör en stor del av exploateringskostnaden är Parterna överens om att VVAB ska lämna sina synpunkter avseende exploateringen i ett tidigt skede i processen. Upprättandet av detaljplaner görs av respektive Kommun.

4.2 Parterna är överens om att det är av största vikt att samarbetet mellan Kommunerna och VVAB fungerar på ett bra sätt vad gäller samhällsbyggandet och att det åligger både VVAB och Kommunerna att verka för ett fungerande samarbete. Representanter från såväl VVAB som Kommunerna ska regelbundet träffas för att diskutera aktuella utbyggnadsprojekt och andra frågor där parternas verksamheter berörs.

4.3 Kommunerna svarar för kostnader och tjänster som inte är hänförliga till VA-verksamheten.

4.4 VVAB ska ansvara för erforderlig projektering inom Kommunernas VA-verksamhetsområden. Projekteringen ska ske i samband med respektive Kommuns projektering av markanläggningar.

4.5 En gemensam teknisk standard för VA-anläggningar och ledningar ska eftersträvas och utarbetas av VVAB.

5 Kartverk

5.1 Kommunerna ska till övriga Parter tillhandahålla primär- och grundkartor. Kommunerna anvisar vid behov erforderliga fixpunkter, koordinatbestämda i höjd- och planläge. VVAB ansvarar för att uppdatera de ledningskartor hos respektive Kommun. Respektive Kommun ansvarar för att kartor visar respektive Kommuns verksamhetsområden.

6 Ledningsförläggning, grävningstillstånd, bygglov mm

6.1 VVAB ska, innan grävarbeten påbörjas, ansöka om tillstånd för grävning inom berörd Kommun. Kommunerna fattar beslut om tillstånd för grävning och ansvarar, efter samråd med VVAB, för den detaljerade placeringen av ledningarna i gatumark. Efter att arbetet är avslutat ska återställning ske på ägarbolagets bekostnad. Arbeten på Kommunernas mark ska utföras enligt respektive Kommuns gällande bestämmelser.

6.2 Ägarbolagen har rätt att ha sina anläggningar med tillbehör kostnadsfritt inom kommunernas fastigheter utan att avtal tecknas i enlighet med punkt 9.4. ~~sista mening.~~ Bestämmelsen tillämpas inte på avtal som ingåtts före detta avtals undertecknande.

6.3 Om kommunerna säljer fastighet eller del av fastighet där VA-anläggningar berörs måste rättighet för ägarbolagens anläggningar säkras, till exempel genom servitut eller ledningsrätt, innan köpet genomförs.

6.4 VVAB är remissinstans för grävningstillstånd från andra ledningsägare.

6.5 VVAB ska beredas möjlighet att granska sådana inkomna ansökningar om bygglov som avser fastigheter som är belägna inom, eller planeras att ingå i, respektive Kommuns verksamhetsområde för VA.

6.6 Höjdjusteringar av VVAB's betäckningar i gata/väg pga beläggnings-arbeten ska regleras i särskilt avtal.

6.7 Omhändertagandet av dagvatten ska följa vattenskyddsföreskrifter och Kommunernas dagvattenpolicy/riktlinjer för dagvatten. Avgifter och ansvar är i övrigt reglerat i 13 § LAV.

7 Upphandling

7.1 Vid kommunala upphandlingar av anläggningsentreprenader kan VVAB av Kommunerna erbjudas att ingå med erforderlig VA-anläggning. I sådant fall upprättas förfrågningsunderlag i samråd mellan VVAB och aktuell Kommun. Förfrågningsunderlaget uppdelas i olika positioner så att kostnadsfördelningen är klar i anbudet. Om inte detta är möjligt ska principer för uppdelning av kostnader klarläggas innan upphandling verkställs. Upphandlande part kan ges fullmakt för upphandling, för att sluta entreprenadavtal samt att vara beställare gentemot entreprenören. Vid tvist med konsult eller entreprenör svarar var och en för sin del enligt byggherreansvaret och/eller skadestånd på grund av upphandlingen.

7.2 Kommunerna erbjuder VVAB att deltaga i tillämpliga upphandlingar av varor och tjänster genom kommunernas inköpsorganisationer.

8 Exploatering

8.1 *Avtal med privat byggherre eller privat bolag*

8.1.1 Vid exploatering ansvarar respektive Kommun för att upprätta erforderligt exploateringsavtal med motpart. VVAB förbinder sig att medverka vid upprättandet av exploateringsavtal under förutsättning att aktuellt område ligger inom planerat eller beslutat VA-verksamhetsområde. Väljer VVAB att ingå i en samordnad entreprenad träffar VVAB och entreprenören ett särskilt tilläggsavtal.

8.2 *Exploatering med Kommun som byggherre*

8.2.1 När en Kommun är byggherre för allmänna anläggningar görs upphandling och genomförande av anläggningsarbetena enligt punkt 7 om möjligt. VVAB åtar sig att löpande kontrollera VA-utbyggnaden och deltar i byggmöten. Efter godkänd slutbesiktning övergår ägandet av VA-anläggningen till respektive Ägarbolag och drifts- och underhållsansvaret för VA-anläggningen till VVAB. Eventuella brister i anläggningen som upptäcks inom garantitiden rapporteras till berört Ägarbolag och entreprenör.

8.2.2 VVAB betalar kostnaderna för VA-anläggningarna endera genom att entreprenören delar upp fakturorna på respektive entreprenad eller genom att Kommunen vidare fakturerar entreprenörens fakturor. Överenskommelse om tillvägagångssätt sker i respektive projekt. Vid omfattande VA-arbeten ska i första hand uppdelade fakturor väljas. Efter det att Ägarbolaget har övertagit VA-anläggningarna, betalt VVAB för nedlagda kostnader och förmedlat förbindelsepunkt till fastighetsägarna,

fakturerar VVAB för Ägarbolagets räkning anläggningsavgifter och brukningsavgifter till fastighetsägarna.

9 Nödsituationer

9.1 Kommunerna har, enligt gällande lagstiftning, det övergripande ansvaret för ledning i kris- och beredskapssituationer och det är respektive Kommun som avgör när speciell krisledningsgrupp ska inkallas.

9.2 VVAB ska fortlöpande utbyta gällande beredskapslistor för väghållning och VA med respektive Kommun. Kommunerna ska tillse att beredskapslistor för andra ledningsägare, avseende exempelvis eldistribution och telefoni, finns tillgängliga för VVAB.

9.3 VVAB ska utse en särskild beredskapsansvarig för respektive Kommun som har ansvar för planering för nödsituationer. För det fall att det uppkommer allvarliga störningar i VVAB's verksamhet ska VVAB rapportera detta till utsedd tjänsteman. VVAB ska i händelse av störning vidtaga lämpliga åtgärder så att störningen begränsas. Sådana åtgärder bör bestämmas i samråd med berört Ägarbolag. Nödvändig information till abonnenter handläggs av VVAB i samråd med berört Ägarbolag. VVAB ska upprätta säkerhetsplanering som bla omfattar:

- Fortlöpande och aktiv riskhantering med systematiska risk- och sårbarhetsanalyser
- Planering och genomförande av förebyggande åtgärder i form av säkerhetsprogram, innehållande konkreta instruktioner och standarder för säkerhetsarbetet med en väl avvägd riskfinansiering, där försäkringar ingår som en viktig del
- Fortlöpande utbildning och information i säkerhetsfrågor.

9.4 Då kostnader avseende vatten för brandsläckning inte ingår i de tjänster som abonnenterna enligt LAV ska betala kommer kostnaden för vatten för brandsläckning normalt bekostas av skattemedel. Kostnaden för detta kvittas jämnt mot rätten att få ha och anlägga anläggningar kostnadsfritt i och på kommunernas mark. Bestämmelsen tillämpas inte på avtal som ingåtts före detta avtals undertecknande.

10 Externa resurser

10.1 Om resurser finns kan VVAB, efter önskemål från Kommun eller Ägarbolag utföra tilläggstjänster som inte ingår i driften av VA-anläggningarna. För sådana tilläggstjänster ska ersättning utgå efter överenskommelse.

11 Förändringar av Samarbetsavtalet

11.1 Parterna kan ömsesidigt föreslå förändringar i detta Samarbetsavtal. Ändringarna ska vara skriftliga och undertecknade av Parterna för att vara gällande.

12 Avtalet

12.1 Detta Samarbetsavtal har upprättats i nio exemplar, varav Kommunerna, ägarbolagen och VVAB tagit var sitt exemplar.

12.2 Samarbetsavtalet gäller från och med att det undertecknats av samtliga Parter och gäller för en period om fem (5) år. Har Samarbetsavtalet inte skriftligen sagts upp till upphörande av Part senast 24 månader före avtalstidens utgång, förlängs Samarbetsavtalet därefter med motsvarande uppsägningstid.

12.3 Till avtalet hör bilaga 1.

13 Tvist

13.1 Tvist i anledning av detta Samarbetsavtal ska i första hand lösas genom att Part påkallar förhandling med övriga Parter.

13.2 Om Parterna inte kommer överens ska tvisten prövas och slutligt avgöras av allmän domstol.

Uddevalla Vatten AB
2025-

Digital signering

Jens Borgland

Uddevalla kommun
2025-

Digital signering

Christer Hasslebäck

Uddevalla Vatten AB
2025-

Digital signering

Kenneth Engelbrektsson

Uddevalla Vatten AB
2025-

Digital signering

Stefan Eliasson

Färgelanda Vatten AB
2025-

Digital signering

Peter Hög

Färgelanda kommun
2025-

Digital signering

Kenneth Carlsson

Färgelanda Vatten AB
2025-

Digital signering

Karl-Erik Segersax

Färgelanda kommun | Munkedals Kommun | Sotenäs kommun | Uddevalla kommun

Munkedal Vatten AB
2025-

Digital signering

Henrik Palm

Munkedals kommun
2025-

Digital signering

Louise Skaarnes

Munkedal Vatten AB
2025-

Digital signering

Per-Arne Brink

Sotenäs Vatten AB
2025-

Digital signering

Conny Stensson

Sotenäs kommun
2025-

Digital signering

Therese Mancini

Sotenäs Vatten AB
2025-

Digital signering

Roland Mattsson

Västvatten AB
2025-

Digital signering

Jens Borgland

Västvatten AB
2025-

Digital signering

Peter Hög

Principer för översiktlig fördelning av intäkter och kostnader

Ägarbolagen är VA huvudmän och äger de av kommunerna överlåtna anläggningstillgångarna.

Driftbolaget (Västvatten AB) ansvarar för all personal, fordon, maskiner, utrustning, personalbyggnader, inventarier mm som överlåtits av kommunerna.

Driftbolaget har särskilda intäktskonton för varje ägarbolag. Saldot överförs till ägarbolagen med överenskomna intervall.

Intäkter

Typ	Fördelning	Anmärkning
Brukningsavgifter	Bokförs på resp. ägarbolags konto	Ägarbolaget är huvudman
Anläggningsavgifter	Bokförs på resp. ägarbolags konto	Ägarbolaget är huvudman
Kommunspecifika intäkter såsom hyror, mm	Bokförs på resp. ägarbolags konto	Ägarbolaget är huvudman
Icke kommunspecifika intäkter såsom försäljning av tjänster mm	Bokförs på Driftbolaget	Fördelas till ägarbolag enligt tabell nedan

Kostnader

Kostnader som bokförs på driftbolaget ska fördelas på kommunerna som är kostnadsbärare med lämplig fördelningsnyckel. Driftbolaget har särskilda kostnadskonton för varje ägarbolag. Saldot internfaktureras ägarbolagen med överenskommet intervall.

Direkta kostnader som lokaler, fordon, datorer, möbler, telefon, utrustning mm bokförs på respektive avdelning och ingår i varje persons timkostnad. Även direkt arbetsledning fördelas via timkostnaden. Kostnad för restid fördelas genom tidskrivning.

Direkta kostnader som garage, bränsle, skatter mm bokförs på respektive fordon eller maskin och ingår i timkostnaden.

Fördelningsnycklar

Omsättning	Ägarbolagets del av den budgeterade totala brukningsintäkten
Ägarandel	Ägarbolagets del av driftbolaget.

Tabell: Fördelningsnyckel kostnader och intäkter

Typ	Fördelning	Anmärkning
Kostnader för drift- och underhåll	Bokförs på resp. ägarbolag efter redovisad tid och á-pris	Tidsskrivning obligatoriskt för all personal
Icke Kommunspecifika investeringsprojekt	Bokförs på driftbolaget. Årskostnad fördelas på ägarbolagen efter utnyttjande som grund om så är möjligt annars med för investeringen lämplig nyckel.	Driftbolaget har eget anläggningsregister.
Utredning/projektering av projekt	Bokförs på projekt, fördelas till ägarbolagen efter utnyttjande som grund om så är möjligt annars med för projekt lämplig nyckel.	Tidsskrivning obligatorisk för all personal. Övriga kostnader fördelas med nyckel.
Övergripande utredningar	Bokförs på driftbolaget, fördelas till ägarbolagen med omsättning som fördelningsnyckel.	Den del som ska bekostas av VA kollektivet, övriga kostnader bekostas av respektive kommuns skattekollektiv.
Kostnader för kundtjänst	Bokförs på driftbolaget, fördelas till ägarbolagen med omsättning som fördelningsnyckel.	Tidsskrivning vid direkta arbeten, ex budgetering specifik kommun.
Datakostnader	Bokförs på driftbolaget, fördelas till ägarbolagen med omsättning som fördelningsnyckel.	Specifika kostnader för ex utredn/proj bokförs på avdelning och fördelas som projekt kostnad.
Kostnader för företagsledning, och övergripande administration	Bokförs på driftbolaget, fördelas till ägarbolagen med omsättning som fördelningsnyckel.	Ex löne- och ekonomiadministration, posthantering, diarie, information etc.
Kostnader för tvingande medlemskap odyl	Bokförs på driftbolaget, fördelas till ägarbolagen med ägarandel, omsättning alt. verklig fördelning som fördelningsnyckel.	Kostnader som enbart berör några kommuner, fördelning utifrån nytta med deltagande ex vattenvårdsföreningar.
Kostnader för expertis	Bokförs på de ägarbolagen som är kostnadsdrivande. Gemensamma kostnader bokförs på driftbolaget och fördelas till ägarbolagen med omsättning som fördelningsnyckel.	Ex jurister, advokater, konsulter
OH kostnader	Fördelas på både drift och investeringar.	

Färgelanda kommun

Kommunledningskontoret
Kommundirektör
Katrin Siverby

Tjänsteskrivelse
2025-09-01
2025/106

Kommunstyrelsen

Beslut avseende överflyttande av ansvar från utbildningsnämnden till kommunstyrelsen - Svar på återremiss

Beslutsförslag
Kommunfullmäktige beslutar att flytta över utbildningsnämndens ansvar till kommunstyrelsen och samtidigt inrätta ett utbildningsutskott i kommunstyrelsen från och med 1 januari 2026. I samband därmed avvecklas utbildningsnämnden.

Kommunfullmäktige uppdrar åt kommunstyrelsen att revidera de styrdokumenten som berörs och återkomma till behörig beslutsinstans för antagande. Kommunfullmäktige uppdrar åt val- och arvodesberedningen att revidera Regler för arvoden och ersättningar till förtroendevalda 2023–2026 (KF 2022-06-08, § 57) med anledning av inrättandet av utbildningsutskott inom kommunstyrelsen och särskilt beakta behovet av årsarvode för utskottsordförande.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under försättning att fullmäktige beslutar enligt ovan, att uppdra åt förvaltningen att ta fram förslag på nytt reglemente till kommunstyrelsen, varav framgår att styrelsen utökas med fyra (4) ledamöter och (4) ersättare samt att ett utbildningsutskott inrättas.

Kommunstyrelsen beslutar vidare för egen del, under försättning att fullmäktige beslutar enligt ovan, att uppdra åt förvaltningen att revidera kommunstyrelsens delegationsordning med anledning av överflyttande av ansvar från utbildningsnämnden och särskilt beakta utbildningsutskottets beslutsmandat.

Sammanfattning av ärendet
Ärendet togs upp vid kommunfullmäktiges sammanträde 2025-05-21, varpå beslut fattades om återremittering. Motiveringen till återremitteringen var att ge utbildningsnämnden möjlighet att inkomma med ett yttrande angående det föreslagna nedläggandet av nämnden.

Utbildningsnämndens presidium har lämnat nedan svar för nämndens räkning:

”Enligt statsvetaren och kommunallagsexperten Jan Turvall bröt man mot kommunallagen när jäv åberopades i ärendet. En ledamot kan inte vara jävig i en organisationsfråga enligt sjätte kapitlet i kommunallagen. Vi anser således att det är ett olagligt fattat beslut. Skälet till att styret medvetet valde att kringgå lagen för att kunna avveckla nämnden menar vi enbart handlar om en personlig vendetta och konflikter mellan Kommunstyrelsens ordförande, Kommunfullmäktiges ordförande och Utbildningsnämndens ordförande. Dessutom är en majoritet i Kommunfullmäktige för en nämndsorganisation.”

Ärendebeskrivning

Bakgrund
Nämndens ansvar
Enligt 6 kap. 7-10§§ Kommunallagen (2017:725, KL) ansvarar en nämnd för:

- **Löpande verksamhet** - Nämnden ansvarar för den dagliga driften av de verksamheter som ligger inom dess område. Detta innebär att nämnden ska se till att verksamheten bedrivs effektivt och enligt de mål och riktlinjer som kommunfullmäktige har satt upp
- **Beredning av ärenden** - Nämnden bereder ärenden som ska beslutas av kommunfullmäktige. Detta innebär att nämnden gör utredningar, tar fram underlag och ger förslag till beslut
- **Verkställer beslut** - När kommunfullmäktige har fattat beslut är det nämndens ansvar att se till att dessa beslut genomförs.
- **Uppföljning och kontroll** - Nämnden ska följa upp och kontrollera att verksamheten bedrivs enligt de mål och riktlinjer som har satts upp. Detta innebär att nämnden regelbundet ska utvärdera verksamheten och vidta åtgärder om det behövs
- **Ekonomiskt ansvar** - Nämnden har ansvar för att verksamheten bedrivs inom de ekonomiska ramar som har fastställts. Detta innebär att nämnden ska se till att budgeten följs och att resurserna används på ett effektivt sätt

Detta slås även fast i kommunens nämndsreglementen (§ 1), varav framgår att:
”Nämnden ska inom sitt verksamhetsområde följa vad som anges i lag eller annan författning. Den ska följa det fullmäktige – i reglemente, i samband med budget eller i annat särskilt beslut – har bestämt att nämnden ska fullgöra, samt verka för att fastställda mål uppnås och i övrigt följa givna uppdrag och angivna riktlinjer.”

Vidare framgår av kommunens nämndsreglementen (§ 2) att:

”Nämnden ansvarar för att dess verksamhet är ändamålsenlig med hänsyn till av fullmäktige fastställda mål och styrning samt lagar och andra författningar för verksamheten. Till detta hör att aktivt följa och agera på förändring och utveckling kopplat till verksamhetsområdet, i syfte att förbättra verksamhet och arbetsformer.”

Det framgår även tydligt att nämnden har ansvar för arbetsmiljön (§ 4):
”Utbildningsnämnden har hand om arbetsmiljöfrågor inom sitt verksamhetsområde med undantag för frågor som rör förhållandet mellan kommunen som arbetsgivare och dess arbetstagare.”

Kommunstyrelsens ansvar
Enligt kommunallagen (6 kap. 1 §) ska kommunstyrelsen leda och samordna förvaltningen av kommunens angelägenheter och ha uppsikt över övriga nämnders verksamhet. Det innebär att styrelsen har ett övergripande ansvar för att övervaka och säkerställa att kommunens verksamheter bedrivs i enlighet med kommunens mål, styrdokument och gällande lagar samt håller sig inom givna budgetramar.
Uppsiktplikten innebär också att om kommunstyrelsen finner att en verksamhet inte bedrivs enligt fastställda mål eller lagar, kan kommunstyrelsen vidta olika åtgärder för att hantera situationen, bland annat:

- **Begära yttranden och upplysningar -** Kommunstyrelsen har en övergripande uppsiktsplikt och kan begära in yttranden och upplysningar från nämnden för att få en klar bild av situationen.
- **Samordna och ge stöd** - Kommunstyrelsen kan erbjuda stöd och samordning för att hjälpa nämnden att komma till rätta med sina problem och säkerställa att verksamheten bedrivs enligt kommunens mål och riktlinjer
- **Förslå ekonomiska åtgärder** - Kommunstyrelsen kan föreslå ekonomiska åtgärder eller omfördelning av resurser om nämnden inte följer budgetramarna
- **Föreslå andra åtgärder** - Om kommunstyrelsen finner att en nämnd inte följer de mål och riktlinjer som har satts upp, kan kommunstyrelsen föreslå åtgärder till kommunfullmäktige. Detta kan inkludera förändringar i nämndens verksamhet eller ledning.

Händelser
<u>Bristande hörsamhet gentemot fullmäktiges beslut</u>
I samband med delårsbokslutet per augusti 2024 konstaterades att helårsprognosen för 2024 uppskattades till -38 mnkr och att denna framförallt berodde på ett underskott i styrelsen/nämnderna motsvarande -58 mnkr.
Av kommunallagen framgår att om det uppstår ett negativt resultat ska det regleras under de närmast följande tre åren och att en åtgärdsplan bör antas senast vid påföljande fullmäktigesammanträde efter att delårsrapporten be-

handlats i fullmäktige. Denna åtgärdsplan ska baseras på de åtgärder nämnderna anser att de måste vidta för att få en budget i balans.
Kommunfullmäktige beslöt som en följd därav vid sitt sammanträde den 23 oktober 2024 (§ 60) att man skulle anta en åtgärdsplan i december för att hantera det prognostiserade underskottet och att nämnderna hade att återkomma med sina förslag.

Vid sitt sammanträde den 26 november 2024 (§ 90) beslöt utbildningsnämnden följande som sin åtgärdsplan:

”Utbildningsnämnden har fått en utökad ram under 2025 och kommer att arbeta löpande med att möta volymförändringarna i förskola och grundskola. Förvaltningen ska vidare jobba utefter beslut från nämnden för att uppnå kommunfullmäktiges ram och mål genom förslag på kostnadsminskningar för att möta nuvarande underskott och nå en budget i balans. Utbildningsnämnden måste samtidigt satsa på en förstärkt elevhälsa med bland annat en logoped för att skapa bättre förutsättningar för eleverna att tillgodogöra sig utbildningen.”

I tjänsteskrivelse (daterad 2024-11-27) inför fullmäktiges beslut om åtgärdsplan noteras att ”*utbildningsnämnden inte har fattat något beslut om åtgärdsförslag för att långsiktigt uppnå en ekonomi i balans för kommunen som helhet*”, varför förvaltningen föreslog att kommunfullmäktige, som följd av uteblivna långsiktiga åtgärdsförslag från utbildningsnämnden, skulle uppdra åt kommunstyrelsen att ta fram långsiktiga nödvändiga åtgärdsförslag rörande Sektor Utbildnings minskade barn- och elevunderlag inför arbetet med ”Mål och resursplan 2026–2030”, vilket också blev fullmäktiges beslut den 11 december 2024 (KF 2024-12-11, § 89).

<u>Brott mot MBL och samverkansavtalet</u>
Utbildningsnämnden beslöt den 26 november 2024 (§ 100) utan sedvanlig beredning i förvaltningen samt utan att iaktta arbetsgivarens informations- och förhandlingsskyldighet enligt 11 och 19 §§ Lagen om Medbestämmande i arbetslivet (1976:580, MBL) jämte det lokala samverkansavtalet följande:
”- Att Bruksskolan i Ödeborg fortsatt ska vara en förskola samt fritids. Bruksskolan ska även fortsatt vara en F-3 skola.
-Att Förskoleverksamheten i Ödeborg ska flyttas över till Bruksskolans lokaler och anpassas till de mindre barnen. Anmärkningar ska åtgärdas och utemiljön ska rustas upp.
-Att den inhyrda modulen sägs upp.
-Att Ödeborgs mellanstadium flyttas till Valboskolan.
-Att nödvändiga investeringsmedel äskas av kommunfullmäktige
- Att flytt för elever kan tidigast ske hösten 2025.”

Som en följd därav begärde fyra arbetstagarorganisationer tvisteförhandling och sökte skadestånd. I förhandlingen konstaterades att utbildningsnämnden brutit mot 11 § MBL och att ett skadestånd om 50 000 kr per arbetstagarorganisation skulle betalas ut. Vidare överenskoms att politiker tillsammans med fackligt förtroendevalda regelbundet skulle genomgå utbildning om arbetsmiljö och förhandlingsskyldigheten i politiska organisationer. Utbildningen skulle erbjudas de politiker som tillhör respektive presidium i kommunens nämnder och alla förbund som arbetsgivaren har kollektivavtal med.

Bristande regelverksefterlevnad

Den 19 december 2024 inkom Sveriges Lärare med en begäran om åtgärder enligt 6 kap. 6a § Arbetsmiljölagen (1977:1160, AML) med anledning av de risker som uppmärksammats på Ödeborgs skola i samband med en riksinventering som gjordes den 23 oktober 2024. Rektorn vid Ödeborgs skola samt utbildningschefen bedömde efter riksinventeringen att problemen endast kunde lösas genom att flytta verksamheten. Skolledningen informerade fackförbunden och utbildningsnämnden om förslaget och processen, inklusive risk- och barnkonsekvensanalyser. Förhandlingar med fackförbunden inleddes, men ajournerades i väntan på analysresultaten. Utbildningsnämnden fattade dock ett beslut den 26 november 2024 (§ x) som förhindrade skolledningen från att vidta några åtgärder vid Ödeborgs skola, vilket ledde till att utbildningschefen och rektorn för Ödeborgs skola den 3 december 2024 returnerade arbetsmiljöuppgifterna till utbildningsnämnden.

Förvaltningen svarade Sveriges Lärare den 8 januari 2024 och förklarade att ”*krav på åtgärden härrör till risker som förvaltningen inte har befogenhet eller resurser att hantera, vilket föranlett returnering av arbetsmiljöuppgifter från ansvarig rektor och skolchef till utbildningsnämnden. Med hänvisning till ovan åligger det utbildningsnämnden att upprätta en åtgärdsplan för de identifierade risker som framgår i er begäran*.” Utbildningsnämndens ordförande svarade den 8 januari 2025 Sveriges Lärare och framförde att han menade att det var kommunfullmäktiges ordförande, kommunstyrelsens ordförande och kommundirektören som var att betrakta som kommunens arbetsgivare och att ordförande frågade sig vad det innebar att utbildningsnämnden ”*har hand om arbetsmiljön*”. Ordförande anförde vidare att utbildningsnämnden inte hade tilldelats vare sig befogenheter eller medel för arbetsmiljöarbete.

Bedömning

Utbildningsnämnden har genom att inte hörsamma och efterfölja kommunfullmäktiges beslut om att åtkomma med en åtgärdsplan, inte följa MBL jämte det lokala samverkansavtalet och därmed åsamka kommunen ekonomisk skada samt inte förstått innebörden av arbetsmiljölagstiftningen krav och därtill även innebörden av sitt eget reglemente, brutit mot vad som ålig-

ger nämnden enligt kommunallagen och får som en följd därav bedömas inte kunna ansvara för verksamheten gentemot lagstiftningen och kommunfullmäktige på det sätt som kommunallagen och reglementet fastslår. Vidare bedöms utbildningsnämnden inte kunna rätta sig efter enbart råd och anvisningar, varför föreslås en ledningsförändring på så sätt att utbildningsnämndens ansvar flyttas över till kommunstyrelsen, varvid utbildningsnämnden samtidigt upphör. Som en följd av att utbildningsnämnden föreslås upphöra, måste även berörda styrdokument ses över.

Beslutsunderlag:
Tjänsteskrivelse, dat 2025-09-01
Beslut KF, dat 2025-05-21

Sändlista:
Utbildningsnämnden
Ekonomiavdelningen
HR-löneavdelningen

KF § 33 **Dnr 2025/106**

Beslut avseende överflyttande av ansvar från utbildningsnämnden till kommunstyrelsen

Kommunfullmäktiges beslut
Kommunfullmäktige återremitterar ärendet till kommunstyrelsen.

Reservation
Centerpartiet och Sverigedemokraterna reserverar sig mot den del i beslutet avseende jäv för Hanna Clemens (SD), Pontus Westerman Hansson (SD), Margurithe Zellén (KD) och Faraah Mohamud (C).

Jäv
Tommy Larsson (-), Yvonne Pettersson (S), Hans-Göran Palmqvist (M), Hanna Clemens (SD), Pontus Westerman Hansson (SD), Margurithe Zellén (KD), Faraah Mohamud (C) lyfts av ordförande ut som jäviga i ärendet.

Hanna Clemens (SD), Pontus Westerman Hansson (SD), Margurithe Zellén (KD) och Faraah Mohamud (C) invänder mot att betraktas som jäviga i ärendet.

Efter votering konstateras att fullmäktige anser ledamöterna jäviga i ärendet.

Yrkande
Ann Blomberg (C) lämnar ett yrkande på återremiss som lyder:
”*Centerpartiet yrkar på återremiss för att höra utbildningsnämndens syn på ärendet. Då det handlar om en organisationsförändring behöver frågan även remitteras till Val- och Arvodesberedning innan frågan åter lyfts av Kommunstyrelsen”*.

Karl-Erik Segersax (SD) yrkar bifall till Ann Blomberg (C) yrkande på återremiss.

Propositionsordning avseende jäv
Ordföranden ställer proposition på dels att Hanna Clemens (SD), Pontus Westerman Hansson (SD), Margurithe Zellén (KD) och Faraah Mohamud (C) ska betraktas som jäviga, dels om de inte ska betraktas som jäviga.

Ordförande finner att fullmäktige betraktar dem som jäviga.

Votering begärs och genomförs.

Votering avseende jäv
Ordförande meddelar att följande voteringsdisposition ställs upp och godkänns: Den som röstar "JA" röstar på att Hanna Clemens (SD), Pontus Westerman Hansson (SD), Margurithe Zellén (KD) och Faraah Mohamud (C) ska betraktas som jäviga i ärendet. Den som röstar ”NEJ” röstar på att de inte ska betraktas som jäviga.

Efter avslutad votering redovisas tolv (12) stycken JA-röster och elva (11) NEJ-röster. Ordförande finner att fullmäktige beslutar att betrakta ledamöterna som jäviga i ärendet.

Voteringsresultat avseende jäv

Ledamot/tjänstgörandersättare	JA	NEJ
Kenneth Carlsson (L), ordförande	X	
Ulla Börjesson (S)	X	
Kenneth Öhman (S)	X	
Kerstin Fredriksson (S)	X	
Eva-Lena Johansson (S)	X	
Lilian Borg-Hansen (S)	X	
Edgardo Varas Olmo (S)	X	
Johan Dahlström (S)	X	
Håkan Gusteus	X	
Linda Jansson (M)	X	
Christina Svedberg (M)	X	
Bengt Melin (M)	X	
Christoffer Wallin (SD)		X
Karl-Erik Segersax (SD)		X
Jane Glamér (SD)		X
Natalie Wallin (SD)		X
Tommy Johansson (SD)		X
Ann Blomberg (C)		X
Susanne Malm-Zetterberg (C)		X
Maino Svensson (C)		X
Håkan Melin (C)		X
Elisabet Örn (C)		X
Kristina Ivarsson (C)		X

Propositionsordning avseende återremiss
Ordförande ställer proposition på dels om ärendet ska återremitteras, dels om ärendet ska avgöras idag. Ordförande finner att ärendet ska avgöras idag.

Votering begärs och genomförs.

Votering avseende återremiss
Ordförande meddelar att följande voteringsdisposition ställs upp och godkänns: Den som röstar "JA" röstar på att ärendet ska avgöras idag. Den som röstar ”NEJ” röstar på att ärendet ska återremitteras och avgöras vid ett senare tillfälle.

Efter avslutad votering redovisas tolv (12) stycken JA-röster och elva (11) stycken NEJ-röster Ordförande finner att ärendet ska återremitteras och avgöras vid ett senare tillfälle. Ärendet återremitteras då endast en tredjedel av rösterna krävs vid en minoritetsåterremiss.

Voteringsresultat avseende återremiss

Ledamot/tjänstgörandersättare	JA	NEJ
Kenneth Carlsson (L), ordförande	X	
Ulla Börjesson (S)	X	
Kenneth Öhman (S)	X	
Kerstin Fredriksson (S)	X	
Eva-Lena Johansson (S)	X	
Lilian Borg-Hansen (S)	X	
Edgardo Varas Olmo (S)	X	
Johan Dahlström (S)	X	
Håkan Gusteus	X	
Linda Jansson (M)	X	
Christina Svedberg (M)	X	
Bengt Melin (M)	X	
Christoffer Wallin (SD)		X
Karl-Erik Segersax (SD)		X
Jane Glamér (SD)		X
Natalie Wallin (SD)		X
Tommy Johansson (SD)		X
Ann Blomberg (C)		X
Susanne Malm-Zetterberg (C)		X
Maino Svensson (C)		X
Håkan Melin (C)		X
Elisabet Örn (C)		X

Kristina Ivarsson (C)		X

Ärendebeskrivning

Bakgrund

Nämndens ansvar

Enligt 6 kap. 7-10§§ Kommunallagen (2017:725, KL) ansvarar en nämnd för:

- **Löpande verksamhet** - Nämnden ansvarar för den dagliga driften av de verksamheter som ligger inom dess område. Detta innebär att nämnden ska se till att verksamheten bedrivs effektivt och enligt de mål och riktlinjer som kommunfullmäktige har satt upp
- **Beredning av ärenden** - Nämnden bereder ärenden som ska beslutas av kommunfullmäktige. Detta innebär att nämnden gör utredningar, tar fram underlag och ger förslag till beslut
- **Verkställer beslut** - När kommunfullmäktige har fattat beslut är det nämndens ansvar att se till att dessa beslut genomförs.
- **Uppföljning och kontroll** - Nämnden ska följa upp och kontrollera att verksamheten bedrivs enligt de mål och riktlinjer som har satts upp. Detta innebär att nämnden regelbundet ska utvärdera verksamheten och vidta åtgärder om det behövs
- **Ekonomiskt ansvar** - Nämnden har ansvar för att verksamheten bedrivs inom de ekonomiska ramar som har fastställts. Detta innebär att nämnden ska se till att budgeten följs och att resurserna används på ett effektivt sätt

Detta slås även fast i kommunens nämndsreglementen (§ 1), varav framgår att:

”Nämnden ska inom sitt verksamhetsområde följa vad som anges i lag eller annan författning. Den ska följa det fullmäktige – i reglemente, i samband med budget eller i annat särskilt beslut – har bestämt att nämnden ska fullgöra, samt verka för att fastställda mål uppnås och i övrigt följa givna uppdrag och angivna riktlinjer.”

Vidare framgår av kommunens nämndsreglementen (§ 2) att:

”Nämnden ansvarar för att dess verksamhet är ändamålsenlig med hänsyn till av fullmäktige fastställda mål och styrning samt lagar och andra författningar för verksamheten. Till detta hör att aktivt följa och agera på förändring och utveckling kopplat till verksamhetsområdet, i syfte att förbättra verksamhet och arbetsformer.”

Det framgår även tydligt att nämnden har ansvar för arbetsmiljön (§ 4):

”Utbildningsnämnden har hand om arbetsmiljöfrågor inom sitt verksamhetsområde med undantag för frågor som rör förhållandet mellan kommunen som arbetsgivare och dess arbetstagare.”

Kommunstyrelsens ansvar

Enligt kommunallagen (6 kap. 1 §) ska kommunstyrelsen leda och samordna förvaltningen av kommunens angelägenheter och ha uppsikt över övriga nämnders verksamhet. Det innebär att styrelsen har ett övergripande ansvar för att övervaka och säkerställa att kommunens verksamheter bedrivs i enlighet med kommunens mål, styrdokument och gällande lagar samt håller sig inom givna budgetramar.

Uppsiktplikten innebär också att om kommunstyrelsen finner att en verksamhet inte bedrivs enligt fastställda mål eller lagar, kan kommunstyrelsen vidta olika åtgärder för att hantera situationen, bland annat:

- **Begära yttranden och upplysningar -** Kommunstyrelsen har en övergripande uppsiktsplikt och kan begära in yttranden och upplysningar från nämnden för att få en klar bild av situationen.
- **Samordna och ge stöd** - Kommunstyrelsen kan erbjuda stöd och samordning för att hjälpa nämnden att komma till rätta med sina problem och säkerställa att verksamheten bedrivs enligt kommunens mål och riktlinjer
- **Förslå ekonomiska åtgärder** - Kommunstyrelsen kan föreslå ekonomiska åtgärder eller omfördelning av resurser om nämnden inte följer budgetramarna
- **Föreslå andra åtgärder** - Om kommunstyrelsen finner att en nämnd inte följer de mål och riktlinjer som har satts upp, kan kommunstyrelsen föreslå åtgärder till kommunfullmäktige. Detta kan inkludera förändringar i nämndens verksamhet eller ledning.

Händelser

Bristande hörsamhet gentemot fullmäktiges beslut

I samband med delårsbokslutet per augusti 2024 konstaterades att helårsprognosen för 2024 uppskattades till -38 mnkr och att denna framförallt berodde på ett underskott i styrelsen/nämnderna motsvarande -58 mnkr.

Av kommunallagen framgår att om det uppstår ett negativt resultat ska det regleras under de närmast följande tre åren och att en åtgärdsplan bör antas senast vid påföljande fullmäktigesammanträde efter att delårsrapporten behandlats i fullmäktige. Denna åtgärdsplan ska baseras på de åtgärder nämnderna anser att de måste vidta för att få en budget i balans.

Kommunfullmäktige beslöt som en följd därav vid sitt sammanträde den 23 oktober 2024 (§ 60) att man skulle anta en åtgärdsplan i december för att hantera det prognostiserade underskottet och att nämnderna hade att återkomma med sina förslag.

Vid sitt sammanträde den 26 november 2024 (§ 90) beslöt utbildningsnämnden följande som sin åtgärdsplan:

”Utbildningsnämnden har fått en utökad ram under 2025 och kommer att arbeta löpande med att möta volymförändringarna i förskola och grundskola. Förvaltningen ska vidare jobba utefter beslut från nämnden för att uppnå kommunfullmäktiges ram och mål genom förslag på kostnadsminskningar för att möta nuvarande underskott och nå en budget i balans. Utbildningsnämnden måste samtidigt satsa på en förstärkt elevhälsa med bland annat en logoped för att skapa bättre förutsättningar för eleverna att tillgodogöra sig utbildningen.”

I tjänsteskrivelse (daterad 2024-11-27) inför fullmäktiges beslut om åtgärdsplan noteras att ”*utbildningsnämnden inte har fattat något beslut om åtgärdsförslag för att långsiktigt uppnå en ekonomi i balans för kommunen som helhet*”, varför förvaltningen föreslog att kommunfullmäktige, som följd av uteblivna långsiktiga åtgärdsförslag från utbildningsnämnden, skulle uppdra åt kommunstyrelsen att ta fram långsiktiga nödvändiga åtgärdsförslag rörande Sektor Utbildnings minskade barn- och elevunderlag inför arbetet med ”Mål och resursplan 2026–2030”, vilket också blev fullmäktiges beslut den 11 december 2024 (KF 2024-12-11, § 89).

Brott mot MBL och samverkansavtalet

Utbildningsnämnden beslöt den 26 november 2024 (§ 100) utan sedvanlig beredning i förvaltningen samt utan att iaktta arbetsgivarens informations- och förhandlingsskyldighet enligt 11 och 19 §§ Lagen om Medbestämmande i arbetslivet (1976:580, MBL) jämte det lokala samverkansavtalet följande:

”- Att Bruksskolan i Ödeborg fortsatt ska vara en förskola samt fritids. Bruksskolan ska även fortsatt vara en F-3 skola.

-Att Förskoleverksamheten i Ödeborg ska flyttas över till Bruksskolans lokaler och anpassas till de mindre barnen. Anmärkningar ska åtgärdas och utemiljön ska rustas upp.

-Att den inhyrda modulen sägs upp.

-Att Ödeborgs mellanstadium flyttas till Valboskolan.

-Att nödvändiga investeringsmedel äskas av kommunfullmäktige

- Att flytt för elever kan tidigast ske hösten 2025.”

Som en följd därav begärde fyra arbetstagarorganisationer tvisteförhandling och sökte skadestånd. I förhandlingen konstaterades att utbildningsnämnden brutit mot 11 § MBL och att ett skadestånd om 50 000 kr per arbetstagarorganisation skulle betalas ut. Vidare överenskoms att politiker tillsammans med fackligt förtroendevalda regelbundet skulle genomgå utbildning om arbetsmiljö och förhandlingsskyldigheten i politiska organisationer. Utbildningen skulle erbjudas de politiker som tillhör respektive presidium i kommunens nämnder och alla förbund som arbetsgivaren har kollektivavtal med.

Bristande regelverksefterlevnad

Den 19 december 2024 inkom Sveriges Lärare med en begäran om åtgärder enligt 6 kap. 6a § Arbetsmiljölagen (1977:1160, AML) med anledning av de risker som uppmärksammats på Ödeborgs skola i samband med en riskinventering som gjordes den 23 oktober 2024. Rektorn vid Ödeborgs skola samt utbildningschefen bedömde efter riskinventeringen att problemen endast kunde lösas genom att flytta verksamheten. Skolledningen informerade fackförbunden och utbildningsnämnden om förslaget och processen, inklusive risk- och barnkonsekvensanalyser. Förhandlingar med fackförbunden inleddes, men ajournerades i väntan på analysresultaten. Utbildningsnämnden fattade dock ett beslut den 26 november 2024 (§ x) som förhindrade skolledningen från att vidta några åtgärder vid Ödeborgs skola, vilket ledde till att utbildningschefen och rektorn för Ödeborgs skola den 3 december 2024 returnerade arbetsmiljöuppgifterna till utbildningsnämnden.

Förvaltningen svarade Sveriges Lärare den 8 januari 2024 och förklarade att ”*krav på åtgärden härrör till risker som förvaltningen inte har befogenhet eller resurser att hantera, vilket föranlett returnering av arbetsmiljöuppgifter från ansvarig rektor och skolchef till utbildningsnämnden. Med hänvisning till ovan åligger det utbildningsnämnden att upprätta en åtgärdsplan för de identifierade risker som framgår i er begäran*.”

Utbildningsnämndens ordförande svarade den 8 januari 2025 Sveriges Lärare och framförde att han menade att det var kommunfullmäktiges ordförande, kommunstyrelsens ordförande och kommundirektören som var att betrakta som kommunens arbetsgivare och att ordförande frågade sig vad det innebar att utbildningsnämnden ”*har hand om arbetsmiljön*”. Ordförande anförde vidare att utbildningsnämnden inte hade tilldelats vare sig befogenheter eller medel för arbetsmiljöarbete.

Bedömning

Utbildningsnämnden har genom att inte hörsamma och efterfölja kommunfullmäktiges beslut om att åtkomma med en åtgärdsplan, inte följa MBL jämte det lokala samverkansavtalet och därmed åsamka kommunen ekonomisk skada samt inte förstått innebörden av arbetsmiljölagstiftningen krav

och därtill även innebörden av sitt eget reglemente, brutit mot vad som åligger nämnden enligt kommunallagen och får som en följd därav bedömas inte kunna ansvara för verksamheten gentemot lagstiftningen och kommunfullmäktige på det sätt som kommunallagen och reglementet fastslår. Vidare bedöms utbildningsnämnden inte kunna rätta sig efter enbart råd och anvisningar, varför föreslås en ledningsförändring på så sätt att utbildningsnämndens ansvar flyttas över till kommunstyrelsen, varvid utbildningsnämnden samtidigt upphör. Som en följd av att utbildningsnämnden föreslås upphöra, måste även berörda styrdokument ses över.

Beslutsunderlag

- Regler för arvoden och ersättningar till förtroendevalda 2023-2026 (KF 2022-06-08, § 57)
- Socialnämndens reglemente (KF 2022-12-19, § 157)
- Utbildningsnämndens reglemente (KF 2022-12-19, § 156, reviderad 2024-03-20, § 15)
- Kommunfullmäktiges beslut om uppdrag till nämnderna (KF 2024-10-23, § 60)
- Utbildningsnämndens beslut om åtgärdsplan (UN 2024-11-26, § 90)
- Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen inför fullmäktiges beslut (daterad 2024-11-27)
- Kommunfullmäktiges beslut rörande åtgärder för en budget i balans (KF 2024-12-11, § 89)
- Utbildningsnämnden beslut om verksamhetsförändring (UN 2024-11-26, § 100)
- Sveriges Lärares begäran om åtgärder enligt 6 kap. 6a § Arbetsmiljölagen (inkommen 19 december 2024)
- Returnering av arbetsmiljöuppgifter från utbildningschef och rektor vid Ödeborgs skola (inkommen 3 december 2024)
- Svar från t.f. kommundirektör till Sveriges Lärare (expedierad 2025-01-08)
- Utbildningsnämndens ordförandes svar (daterad 2025-01-08)

Sändlista

Utbildningsnämnden

Sektor Utbildning

Ekonomiavdelningen

HR- och löneavdelningen

Färgelanda kommun

Kommunledningskontoret
Kommundirektör
Katrin Siverby

Tjänsteskrivelse
2025-08-21
2025/232

Kommunstyrelsen

Förändrad majoritet i kommunfullmäktige

Beslutsförslag
Kommunfullmäktige konstaterar att en ny majoritet föreligger i fullmäktige enligt 6 kap. 21 § Kommunallagen (2017:725, KL).

Ärendets beredning
Ärendet har initierats av kommunstyrelsens ordförande och beretts av kommunstyrelsens presidium.

Ärendebeskrivning
Enligt 6 kap. 21 § Kommunallagen (2027:725, KL) får fullmäktige välja ett nytt presidium om den politiska majoriteten i fullmäktige har förändrats på ett sådant sätt att det parti som nämndens ordförande företräder inte längre ingår i den politiska majoriteten.

Av förarbetena till samma paragraf framgår att en förändring av den politiska majoriteten i fullmäktige har inträffat när nya val av nämndordförande skulle utfalla på ett annat sätt än tidigare val, och denna förändring beror på att partierna i fullmäktige samverkar på ett nytt sätt. För att avgöra huruvida en ny politisk majoritet föreligger kan ledning fås av politiska deklarationer eller hur partierna röstat i viktigare ärenden, till exempel kommunens budget.

Färgelanda kommun styrs sedan senaste valet av en minoritet.

Den styrande minoritetens budgetförslag har hittills under mandatperioden vunnit gehör i fullmäktige och således gjort det möjligt för minoriteten att styra kommunen genom sin budget.

Inför fullmäktiges budgetbeslut 2025 fanns två förslag till budget – ett från Socialdemokraterna och ett från Sverigedemokraterna. Vid omröstningen i fullmäktige (KF 2025-06-18, § 52) valde en majoritet bestående av Sverigedemokraterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet att ställa sig bakom Sverigedemokraternas förslag. Detta beslut har inte överklagats och har således vunnit laga kraft.

Genom ovan nämnda budgetbeslut har den politiska majoriteten i fullmäktige ändrats på ett sådant sätt som beskrivs i 6 kap. 21 § KL

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Beslutet har inga sociala eller miljömässiga konsekvenser.

Beslutsunderlag:
Kommunfullmäktiges budgetbeslut (KF 2025-06-18, § 52)

Sändlista:
Alla nämnder och styrelser
Styrelsen för Valbohem AB
Styrelses för Färgelanda Vatten AB
KLG
HR-avdelningen
Ekonomiavdelningen

Färgelanda kommun

Kommunledningskontoret
Kommundirektör
Katrin Siverby

Tjänsteskrivelse
2025-08-19
2025/231

Kommunstyrelsen

Entledigande av presidier i nämnder, styrelse och bolag samt uppdrag till val- och arvodesberedningen

Beslutsförslag

1. Kommunfullmäktige har sedan tidigare konstaterat att en ny majoritet föreligger i fullmäktige enligt 6 kap. 21 § Kommunallagen (2017:725, KL), varför fullmäktige entledigar:
   - Ulla Börjesson (S) från sitt uppdrag som kommunstyrelsens ordförande
   - Christoffer Wallin (SD) från sitt uppdrag som kommunstyrelsens vice ordförande
   - Håkan Gusteus (L) från sitt uppdrag som socialnämndens ordförande
   - Helen Greus (SD) från sitt uppdrag som socialnämndens förste vice ordförande
   - Edgardo Varas (S) från sitt uppdrag som socialnämndens andre vice ordförande
   - Tommy Larsson (-) från sitt uppdrag som utbildningsnämnden ordförande
   - Hanna Clemens (SD) från sitt uppdrag som utbildningsnämndens vice ordförande
   - Lilian Borg-Hansen (S) från sitt uppdrag som bygg- och trafiknämnden ordförande
   - Jörgen Johannesson (SD) från sitt uppdrag som bygg- och trafiknämnden vice ordförande

2. Kommunfullmäktige entledigar:
   - Carin Ramneskär (M) från sitt uppdrag i styrelsen för Valbohem AB
   - Pontus Westerman Hansson (SD) från sitt uppdrag i styrelsen för Valbohem AB
   - Peter Hög (S) från sitt uppdrag i styrelsen för Färgelanda Vatten AB
   - Karl-Erik Segersax (SD) från sitt uppdrag som i styrelsen för Färgelanda Vatten AB

3. Kommunfullmäktige ger val- och arvodesberedningen i uppdrag att ta fram förslag till nya presidier i de organ som omnämns i punkt 1 och 2.

Ärendets beredning
Ärendet har initierats av kommunstyrelsens ordförande och beretts av kommunstyrelsens presidium.

Sammanfattning av ärendet
Enligt 6 kap. 21 § Kommunallagen (2027:725, KL) får fullmäktige välja nytt presidium i nämnder och styrelser om den politiska majoriteten har förändrats. Förarbetena anger att en ny majoritet föreligger när valresultatet skulle bli annorlunda på grund av ny samverkan mellan partier. Bedömningen kan baseras på politiska deklarationer eller budgetomröstningar. I Färgelanda kommun har en ny majoritet (SD, KD, C) antagit SD:s budget, vilket innebär att presidierna bör väljas om.

Ärendebeskrivning
Nämnder och styrelse

Enligt 6 kap. 21 § Kommunallagen (2027:725, KL) får fullmäktige välja ett nytt presidium om den politiska majoriteten i fullmäktige har förändrats på ett sådant sätt att det parti som nämndens ordförande företräder inte längre ingår i den politiska majoriteten.

Av förarbetena till samma paragraf framgår att en förändring av den politiska majoriteten i fullmäktige har inträffat när nya val av nämndordförande skulle utfalla på ett annat sätt än tidigare val, och denna förändring beror på att partierna i fullmäktige samverkar på ett nytt sätt. För att avgöra huruvida en ny politisk majoritet föreligger kan ledning fås av politiska deklarationer eller hur partierna röstat i viktigare ärenden, till exempel kommunens budget.

Noteras bör att paragrafen föreskriver att det är hela presidiet som ska utses på nytt.

Bolag

Enligt 8 kap. 14 § Aktiebolagslagen (2005:551, ABL) kan ett uppdrag som styrelseledamot upphöra i förtid, om styrelseledamoten eller den som har utsett honom eller henne anmäler att uppdraget skall upphöra. Vidare framgår av 8 kap. 13 § 1:a st. ABL att ändringar i styrelsens sammansättning först har verkan från den tidpunkt då anmälan om ändringen kom in till Bolagsverket eller från den senare tidpunkt som anges i det beslut som anmälan grundar sig på.

Ny politisk majoritet

Färgelanda kommun styrs sedan senaste valet av en minoritet.

Den styrande minoritetens budgetförslag har hittills under mandatperioden alla år vunnit gehör i fullmäktige och således gjort det möjligt för minoriteten att styra kommunen genom sin budget.

Inför fullmäktiges budgetbeslut 2025 fanns två förslag till budget – ett från Socialdemokraterna och ett från Sverigedemokraterna. Vid omröstningen i fullmäktige (KF 2025-06-18, § 52) valde en majoritet bestående av Sverigedemokraterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet att ställa sig bakom Sverigedemokraternas förslag. Detta beslut har inte överklagats och har således vunnit laga kraft.

Genom ovan nämnda budgetbeslut har den politiska majoriteten i fullmäktige ändrats på ett sådant sätt som beskrivs i 6 kap. 21 § KL och nya presidier i styrelser och nämnder väljas, varför nuvarande presidier ska entledigas.

Även valen av ordförande och viceordförande i kommunens helägda bolag Valbohem AB och Färgelanda Vatten AB, skulle idag ha utfallit på annat sätt än tidigare och då styrningen av bolagen är av största politiska betydelse, bedöms även dessa ledamöter behöva entledigas från sina uppdrag.

Ekonomisk konsekvensbeskrivning
Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

Sociala och miljömässiga konsekvenser
Beslutet har inga sociala eller miljömässiga konsekvenser.

Beslutsunderlag:
- Bolagsordningen för Valbohem AB (KF 2021-06-16, § 74)
- Bolagsordningen för Färgelanda AB (KF 2022-06-08, § 50)
- Kommunfullmäktiges budgetbeslut (KF 2025-06-18, § 52)

Katrin Siverby
Kommundirektör

Sändlista:
Alla nämnder och styrelser
Styrelsen för Valbohem AB
Styrelses för Färgelanda Vatten AB
KLG
HR-avdelningen
Ekonomiavdelningen