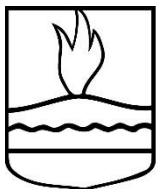


Kommunstyrelsen

kallas härmed till sammanträde **onsdagen den 24 september 2025 kl. 08:00**
på/i Stora Le, kommunhuset för att behandla följande ärenden:

Ärende	Föredragande/Besök
1. Budgetuppföljning 2025 - Kommunstyrelsen tertial 2 Dnr KS-2025-000138 042	08:00-08:30, Jonas Olsson, Kommundirektör Ärende 1
2. Taxor och avgifter 2026 - Kommunstyrelsen Dnr KS-2025-000228 043	08:30-09:15, Jonas Magnusson, Controller Ärende 2 & 3
3. Investering – Nyckelskåp Dnr KS-2025-000275 040	
4. Dals-Ed & Co Dnr KS-2025-000080 000	09:15-09:30, Andreas Nilsson, Kommunalråd Ärende 4
5. Dagvattenstrategi - Dals-Ed Bengtsfors och Melleruds kommun Dnr KS-2025-000252 340	10:00-10:30, Martin Odalgård, Miljö- & hälsoskyddsinspektör Ärende 5
6. Remiss - Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning Dnr KS-2025-000188 500	10:30-10:45, Jessica Olsson, Kanslichef Ärende 6-8
7. Erbjudande om ungdomskort för kollektivtrafik Dnr KS-2024-000117 530	
8. Remiss - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi - 2025-08-08 Dnr KS-2025-000237 370	
9. Remiss - Budgetförslag för delregionala utvecklingsmedel 2026 Dnr KS-2025-000205 000	10:45-11:30, Jonas Olsson, Kommundirektör Ärende 9-12



Ärende	Föredragande/Besök
10. Remissförslag till budget för medlemsfinansiering och verksamhetsplan för Fyrbodals kommunalförbund 2026-2028 Dnr KS-2025-000204 041	
11. Projekt Nya Tavlan - Tillbyggnad av ett löp- och staklabb på fastigheten Eds-Strand 3:2 - Tavlans motionsgård Dnr KS-2025-000013 800	
12. Motion - om anställningsrutiner vid Dals-Eds kommun Dnr KS-2024-000230 020	
13. Modul Nössemark Dnr KS-2025-000276 253 <i>Handlingar tillkommer senare</i>	
14. Obesvarade motioner och medborgarförslag - 2025 Dnr KS-2025-000062 000	
15. Information till Kommunstyrelsen 2025 Dnr KS-2025-000017 101	
16. Rapport från Kommunalförbunden 2025 Dnr KS-2025-000018 101	
17. Anmälan av delegationsbeslut Kommunstyrelsen 2025 Dnr KS-2025-000019 101	
18. Meddelande Kommunstyrelsen 2025 Dnr KS-2025-000020 101	

Andreas Nilsson
Ordförande

Johannes Sandström
Nämndsekreterare

Verksamhetsberättelse tertial 2, 2025

Kommunstyrelsen

Innehållsförteckning

1 HÄNDELSER AV VÄSENTLIG BETYDELSE	3
2 UPPFÖLJNING GRUNDUPPDRAGET	7
2.1 SAMMANFATTNING GRUNDUPPDRAGET	7
2.2 UPPFÖLJNING AV KRITISKA KVALITETSFAKTORER.....	8
2.2.1 Kundnytta.....	8
2.2.2 Medarbetarnytta	9
2.2.3 Ekonominytta	9
3 UPPFÖLJNING UTVECKLINGSMÅL.....	11
3.1 Utvecklingsområde: Utvecklad kommunikation och marknadsföring	11
3.1.1 Utvecklingsmål: Involvera och skapa delaktighet bland kommunens invånare, föreningar och företag i platsens attraktivitet och lokala utveckling.....	11
3.2 Utvecklingsområde: Hälsofrämjande arbetsmiljöarbete.....	11
3.2.1 Utvecklingsmål: Friskare arbetsplatser och engagerade medarbetare.....	11
3.3 Utvecklingsområde: Effektivisering	11
3.3.1 Utvecklingsmål: Bromsa nettokostnadsutvecklingen genom hållbara effektiviseringsåtgärder	11
3.4 Utvecklingsområde: Investeringsprocessen	12
3.5 Utvecklingsområde: Marknadsföring av lediga tomter & ledig mark	12
3.6 Utvecklingsmål: Följsamhet i investeringsprocessen.....	12
3.7 Utvecklingsmål: Attraktivitetshöjande åtgärder	12
4 UPPFÖLJNING EKONOMISKT UTFALL	13
4.1 Driftredovisning	13
4.2 Investeringsredovisning	15
5 Sammanfattande analys.....	18

1 HÄNDELSER AV VÄSENTLIG BETYDELSE

Förutsättningarna för kommunens drift och utveckling har under året fortsatt präglats av ett osäkert omvärlds- och säkerhetspolitiskt läge. Ingången i 2025 har utöver de ordinarie grunduppdragen, inneburit fokus på att för förvaltningen komma tillrätta i den nya gemensamma organisationen för kommunstyrelsen med endast en förvaltning. Utöver den formella förändringen har ansvar och arbetsuppgifter fördelats om vilket tar lite tid att sätta och få en tydlighet och trygghet i. Syftet har varit att skapa en effektivare administration och frigöra resurs för det operativa och värdeskapande arbetet för de vi är till för. I förvaltningen behöver vi följa effekterna av organisationsförändringen under året. Verksamhetsberättelsen tar upp de viktigaste händelserna som har påverkat kommunstyrelseförvaltningens verksamheter under den aktuella perioden.

Kanslienheten

Omvärldsläget påverkar fortsatt inflödet på ärenden inom plan och bygg. Ny lagstiftning inom plan- och bygg förväntas också påverka ansökningar framåt. Troligen kommer ansökningsärenden bli färre och rådgivningen större.

Omorganisationen från och med 1 januari 2025 har för kanslienheten inneburit att enheten omfattar fler verksamhetsområden. Stort fokus under året har därför varit på att hitta organisationen för det samt för att säkerställa att nya ansvarsområden, såsom exempelvis kommunala evenemang, har genomförts.

Samhällsbyggnad och arbetsmarknad

Arbetslösheten i Västra Götalands län har under början av 2025 ökat något, en tendens som vi inte ser i Dals-Ed, där arbetslösheten fortsatt är låg, under första halvåret 2025 ligger den på samma nivå eller något lägre än samma period 2024. Vi ser dock en viss ökning av andelen ungdomar, något vi behöver bevaka och följa upp.

Samverkan med socialkontoret har fortsatt, inte minst utifrån att den nya socialtjänstlagen träder i kraft under 2025, vilket delvis innebär förändrade möjligheter men också delvis förändrade förväntningar på arbetsmarknadsenheten som part för utförande av olika insatser.

Enheten samhällsbyggnad har sedan 1 januari ett strategiskt samordningsansvar för kommunens fastigheter, skogar, tätortsnära skogsområden samt parker, lekplatser, badplatser och vandringsleder. Inom ramen för detta uppdrag pågår en revidering av kommunens lokalförsörjningsplan samt översyn av internhyresavtal och gränsdragningslistor.

Planerade investeringsprojekt löper på, både avseende för året nya projekt, men också slutförande av sedan tidigare påbörjade eller framskjutna projekt. Det görs också en översyn av strategiska dokument samt dokument för stöd kring löpande fastighetsfrågor och underhållsplanering.

En ny medarbetare har rekryterats och kommer utifrån befattningen som trädgårdsmästare i sitt uppdrag fokusera på den yttre skötsel och utveckla parker, promenadstråk och lekparker. Här finns förbättringspotential, framförallt avseende planering, skötsel av buskar, planteringar och nyetableringar.

Teknik och service

- Robotklippare har upphandlats till Utsikten, Fågelvägen, Stallbacken, Haga Förskola, Gamla Real & Snörumsskolan.
- Ny lekutrustning har monterats på Smevallen.
- Skottsjön badplats har upprustats.
- Taket över omklädningsrum och hemkunskap på Hagaskolan har ny papp och tegel.
- Panel har bytts på Eds Atlet gavelvägg.
- På Westberga har fönster bytts och plåt bytts på långvägg mot Timmertjärn.
- Periodisk besiktning på Onsön ÅVC har utförts med bra resultat.
- Förberedelser för inköp av ny Wille (hullastare) pågår inför 2026.
- Textilinsamling har införts på Onsön ÅVC från och med 1/1 -25.
- Vi har bl.a. stöttat följande evenemang: Marknad, Eds Countryfest, Burning Van, Tältmöte, Skridskodisco.
- Personal (Sofia) har gått utbildning för att kunna stötta äldrevården med besiktningar av deras utrustning.

VA-enheten

Ombyggnadsarbetet fortsätter på Brattesta reningsverket. Biobassängen är ombyggd och vi fortsätter med styrningssystemet. Styrningsarbetet pågick under hösten 2024 fram till vintern 2025. Omställningen av anox-bassängen pågår för fullt, en slam omrörare och syremättaren har redan installerats, arbetet fortsätter under vinter 2025. Gällande nya tillståndet för Brattesta ARV har utredningen om nya utloppsledningen påbörjats.

Arbetet för ökad redundans för det befintliga dricksvattenssystemet har påbörjats. Syfte är att skapa redundans i inmatnings system för att säkra dricksvattenförsörjningen för samhället.

HR-enheten

Enligt SKR:s omvärldsanalys beskrivs fem övergripande spänningsfält och åtta trender som påverkar det kommunala och regionala uppdraget fram mot år 2035. Där benämns demografi och teknisk utveckling som två av de övergripande fem spänningsfälten. Gällande demografi så ökar antalet äldre i snabbare takt än den arbetsföra delen av befolkningen vilket påverka kompetensförsörjningen. Vi behöver bli ännu bättre på att ta tillvara på den kompetens som finns, fortsätta arbeta med att stärka arbetsmiljön och ge fler möjligheter att jobba heltid. Därtill utforma nya arbetssätt med hjälp av digitalisering och automatiserade processer. Med färre barn och fler äldre behöver det också ske en omställning från skola till äldreomsorg. Det handlar framför allt om att personer som idag jobbar inom förskola och skola skulle behöva ställa om till yrken inom kommunens äldreomsorg.

För att möta framtida kompetensförsörjningsutmaningar har Kommunstyrelsen 20240619 antagit en plan för kommunövergripande strategisk kompetensförsörjning utifrån SKR's nio delstrategier för kompetensförsörjning samt utformat aktiviteter utifrån hela medarbetarlivscykeln, vilka innefattar attrahera, rekrytera, utveckla, behålla, och avsluta.

Sedan 2023 har organisationen en egen intern arbetsmiljöutbildning i sex moduler för målgrupp chef och skyddsombud, denna arbetar man vidare med i förvaltningarna. Under våren 2024 implementerades en lärportal för kommunens chefer med digital microlearning inom olika områden för att stärka ledarskapet. Lärportalen innefattar kompetenshöjande insatser inom områden såsom arbetsrätt, ekonomi, ledarskap, rehabilitering och arbetsmiljö. Under 2024 och 2025 har kommunen deltagit i ett ESF finansierat projekt via Fyrbodals, FENIXZ, som tillhandahåller digitala utbildningar till organisationens medarbetare.

Under våren omförhandlades samtliga sex huvudöverenskommelser på central nivå (SKR). Avtalen följer industrin märke för löneökningstkostnader på 6,4 procent (fördelat på 2 år) och har fokus på att säkra kompetensförsörjningen i välfärden. Utöver huvudöverenskommelserna förhandlades även Allmänna bestämmelser om med samtliga fackförbund inom kommunsektorn. Löneöversynsprocessen omfattar strukturanalyser, lönekartläggning samt hantering av nya löner i samarbete med fackliga parter utifrån lönesättande chefers genomförda samtal och förslag på ny lön - baserat på individuell prestation och målnöjdhetsindex.

Fortsatt samverkan gällande område HR och Lön i Dalsland.

Bemanningen

Huvudfokus under perioden har varit operativ hantering av planering samt hantering av vakanser under semesterperioden. Under året har enheten också arbetat med och haft finansiering för ett tilläggsuppdrag gentemot socialförvaltningen i form av stöd i schema och bemanning.

Kost och lokalvård

- Workshop med leverantörer - Vi lärde oss laga mat med ärt och bondböna som huvudingrediens. Vi fick även gå en kryddskola. Ett led i att laga mer klimatsmart mat. Alla kök har använt sig av detta efter kursen. Väldigt kul.

- Fenix kurser (Fyrbodals) för köksledare, kostsamordnare och enhetschef - För att stärka ledarskapet så har man passat på att gå coachande ledarskap, leda i förändring och organisatorisk och social arbetsmiljö mm nu när Fenix erbjöd detta. Lärorika kurser och vi har lärt oss mycket bra verktyg att ha när man jobbar med personal.

- Veckoavstämningar i kök - efter önskemål har enhetschefen haft regelbundna träffar i varje kök och det har gjorts en återkoppling hur man tyckt det har fungerat och om man vill fortsätta med det framöver eller inte.

Man har kommit fram till att man vill ha det mer sällan i höst.

- Körning z-vatten LSS - Vi har fått hjälp med körning av z-vatten under våren. Detta känns bra och det har blivit bra beställningsrutiner.

- Måltidspolicy och upphandling - Måltidspolicyn är reviderad och tagen politiskt och livsmedelsupphandlingen är i full gång. Kräver enormt arbete och är tidskrävande.

- Robotdammsugare - Vi har testat 2 st mindre robotdammsugare och ska utvärdera hur mycket det hjälper oss i det dagliga städet.

- Kostdatasystemupphandling klar - Matilda blev vår nygamla leverantör och vi har fått ner priset rejält och jobbar på att lära oss nya/andra funktioner i systemet. Vi kan tex publicera matsedlarna genom matilda och behöver inte köpa skolmatsappen längre så det är en ekonomisk vinst.

- Kock Haga fsk - Vi internrekryterade en kock dit pga pensionsavgång och lade vikten på lite nytänk och påbörja måltidspedagogik igen.

- Lokalvårdssamordnare - Har legat vakant i några år men nu när vi behövde tillsätta en vakant rad med städ på deltid passade vi på att göra den till heltid och ha resterande timmar upp till heltid som samordning för enheten. Intro av nya vikarier, praktiska saker kring daglig drift är prio i det uppdraget. Personen som fick tjänsten va en omplacering och hade de kvalifikationerna vi sökte.

- Poolkock slutar - annons ute men utan resultat tyvärr.

- Lära sig om produkter, lokalvård - Lokalvården var i Mellerud och fick lära sig lite om moppar och andra produkter. Det ger alltid mycket att träffa andra och utbyta erfarenheter så en lyckad fm.

- Utbildning kost för äldre - ett samarbete med kostombud, kök och hemsjukvård. En dietist föreläste om näring för äldre och vilka olika aspekter som påverkar matsituationen.

- Jobbmässa - Vi deltog på en jobbmässa i Ed för att visa oss och se om det finns intresse för vår verksamhet nu och/eller på sikt.

Ekonomienheten

Ekonomienhetens interna arbete har under året påverkats av bemanningsfrågor och rekrytering då en medarbetare valt att byta till annat arbete och en annan medarbetare gått på föräldraledighet. Enheten har därför under året behövt fokusera på grunduppdraget.

Samverkan i Dalsland har haft stor inverkan både för enheten och för kommunen i stort då samverkansfrågorna är högaktuella och kritiska för små kommuners möjlighet att utföra sitt uppdrag. Vad gäller upphandlingssamverkan har ytterligare steg tagits under året för att fördjupa samverkan. Under hösten 2025 tecknas avtal om samverkan i form av inköpscentral mellan de fem Dalslandskommunerna. Syftet är att underlätta arbetet med att genomföra upphandlingar som omfattar flera kommuner. Den samverkan som har varit med Bengtsfors kommun gällande gemensam ekonomichef avslutas under året och kommunerna kommer att ha separata ekonomichefer framöver. Samverkan inom ekonomiområdet fortsätter dock i övriga frågor.

Vad gäller budgetarbete och kommunens övergripande förutsättningar ligger den stora utmaningen i dels befolkningsprognoser som visar på minskande befolkning och dels förändringar i sammansättning av befolkningen med allt färre barn och allt fler äldre.

Räddningstjänsten

Vid årsskiftet i samband med omorganisationen flyttades verksamheten Krisberedskap till Räddningstjänsten. Samtidigt blev tjänsten som säkerhetssamordnare vakant, då befattningshavaren först var tjänstledig och sedan sade upp sin anställning. Ny säkerhetssamordnare har rekryterats, och tillträdde i augusti.

Kommunens räddningschef har under perioden genomgått utbildning för säkerhetsskyddschefer hos Försvarshögskolan och utsetts till kommunens säkerhetsskyddschef.

Räddningstjänstens verksamhet har i vanlig ordning bedrivits med övningar, utbildningar och räddningsuppdrag av olika slag.

I tillägg till ordinarie övningsprogram utbildas nu räddningstjänstens personal i "Krigets kontext", en grundläggande teoretisk utbildning som kommer att följas av praktiska övningar i tillkommande arbetsuppgifter under höjd beredskap och krig, allt på uppdrag av och bekostat av MSB.

IT-verksamheten

Fokus bland annat på nytt back-upsystem, byte av brandväggar, uppdatering av behörighetssystem ARX, möta och samordna behov inom Digitaliseringsrådet. I övrigt har det varit fokus på organisations- och personalfrågor under året genom att det inom Dalsland analyserats förutsättningarna kring ökad samverkan inom IT-fabriken. Bland annat har en konsultledd studie pekat på möjligheterna och utmaningarna kring detta och som inneburit att Bengtsfors, Färgelanda och Åmål gått samman i en gemensam IT-enhet med säte i Åmål. Kommunstyrelsen har under perioden beslutat att IT-verksamheten ska fortsatt organiseras i egen organisation i Dals-Eds kommun men att vi är öppna för fortsatt samarbete. Vid samma beslut i kommunstyrelsen uppdrogs åt IT-enheten att upphandla nytt digitalt kontorsstöd, just bland annat med anledning av behovet av att kunna samarbeta med andra kommuner.

2 UPPFÖLJNING GRUNDUPPDRAGET

2.1 SAMMANFATTNING GRUNDUPPDRAG

Sedan hösten 2023 har organisationsöversynen pågått som en del i budgetanpassningarna och under våren 2024 har beslut fattats i kommunfullmäktige och kommunstyrelsen som utgör inriktningar och utgångspunkter. Översiktligt innebär dessa beslut dels att huvudansvaret för fritid och kultur flyttas från FOKUS-nämnden till kommunstyrelsen och sorterar under kanslienheten och minska kommunstyrelsen från två förvaltningar till en förvaltning. Dessa beslut gäller från och med 2025 vilket innebär att föreliggande verksamhetsplan för 2025 avser kommunstyrelsens förvaltning och således budgetmässiga förutsättningar och verksamhetsinriktning för båda de tidigare kommunlednings- och samhällsbyggnadsförvaltningen.

Förvaltningens grunduppdrag utgår från kommunstyrelsens reglemente. Vi ska erbjuda kompetenta lednings-, stöd och servicetjänster till hela kommunorganisationen men också till alla kommuninvånare och besökare.

Syftet är att skapa så bra förutsättningar som möjligt för

- att kommunen ska vara en bra plats att bo, leva och verka på
- en långsiktigt hållbar ekonomi och verksamhet och en hälsofrämjande arbetsmiljö

Vi ska

Förvaltningen som helhet har en stödjande och samordnande roll för den politiska organisationen, primärt för kommunstyrelsen och kommunfullmäktige. Inom olika delar av våra ansvarsområden har vi uppdrag gentemot hela förvaltningsorganisationen vad gäller styrning och ledning, samt stöd, service och samordning.

Verksamheterna i förvaltningen ska i hög utsträckning trygga viktiga samhällsfunktioner för kommunens invånare och besökare och ansvara för att genomföra det mesta av kommunens beslutade investeringar.

Förvaltningen levererar kost och lokalvård till kommunens verksamheter samt delvis till Edshus AB. Ansvarar för fastighetsunderhåll, intern uthyrning av verksamhetslokaler, extern uthyrning av lokaler samt bostadsanpassningar.

Förvaltningen ansvarar vidare för kommunens tekniska förvaltning såsom gator, väghållning, parker, badplatser, idrottsanläggningar, VA, renhållning samt trafikförordningar.

Sköter och förvaltar kommunens skogar och tätortsnära grönytor. Ansvarar för markreserv och exploatering av mark för boende, industri och handel. Förvaltningen bedriver också räddningstjänst och ansvarar för arbetsmarknadsinsatser, sysselsättningsskapande åtgärder, integrationsinsatser samt bemanning via bemanningsteamet.

Ät/till/för

Förvaltningen ska genom sina verksamheter trygga viktiga samhällsfunktioner för kommunens övriga verksamheter, invånare och besökare.

Förvaltningen ska också serva näringsidkare som har behov av mark för byggnation eller hyra ut lokaler för företag att bedriva verksamhet i.

För att/så att

Förvaltningen ska skapa goda förutsättningar för den dagliga driften och den långsiktiga förvaltningen inom sina respektive verksamhetsområden. Vi ska arbeta för att skapa ett Dals-Ed som är attraktivt att verka och bo i, med goda förutsättningar för invånarnas, föreningslivets och näringslivets utveckling.

2. Statliga och kommunala uppdrag/styrdokument

Kommunallag

Miljöbalk

Allmänna bestämmelser för användande av Dals-Eds kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning

VA-plan Dals-Eds kommun

Renhållningsföreskrifter för Dalslandskommunerna Mellerud Färgelanda Bengtsfors Dals-Ed

Skollag

Livsmedelslag

Nordiska näringsrekommendationer
Livsmedel- och måltidspolicy
Folkhälsomyndighetens allmänna råd och riktlinjer om städning
Lag om arbetslöshetsnämnd.
Lag om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning.
Lag om mottagande av asylsökande m.fl.
Bemanningshandboken
Lag om kommunal bokföring och redovisning
Lag om skydd mot olyckor
Plan- och bygglag
Offentlighets- och sekretesslag
Utvecklingsplan Dals-Eds kommun

3. Målgrupper

Kommunens förvaltningar och verksamheter, men också kommunens alla invånare.

4. Antal medarbetare samt könsfördelning

Förvaltningen har vid denna uppföljning 114 tillsvidareanställda medarbetare. Fördelningen är 62% kvinnor i förvaltningen. Utöver detta finns i förvaltningen ytterligare ca 35 deltidsbrandmän (inklusive brandvänet i Nössemark) samt även simskolepersonal och kontraktsanställda på biografen.

2.2 UPPFÖLJNING AV KRITISKA KVALITETSFAKTORER

Uppföljning av de kritiska kvalitetsfaktorerna sker i huvudsak på helåret. Mätningar kommer att göras under hösten kring kundnöjdhet och medarbetarengagemang som stöd för uppföljningen på helåret.

2.2.1 Kundnytta

2.2.1.1 Kundnöjdhet - interna kunder

Kommentar

Mätningar kring kundnöjdhet i det interna stödet genomförs under hösten 2025.

2.2.1.2 Våra målgruppers förtroende och uppskattning för vårt arbete

Kommentar

Mätningar kring kundnöjdhet i det interna stödet genomförs under hösten 2025. Medborgarundersökningen genomförs enligt planeringen nästa gång hösten 2026.

2.2.1.3 Kundnöjdhet - externa kunder

Kommentar

Mätningar genomförs löpande under året och redovisas samlat i verksamhetsberättelsen på årsbasis.

Medarbetarnytta

2.2.1.4 Motivation

Kommentar

Medarbetarundersökning genomförs under hösten 2025, uppföljning sker i verksamhetsberättelse på årsbasis.

2.2.1.5 Ledarskap

Kommentar

Medarbetarundersökning genomförs under hösten 2025, uppföljning sker i verksamhetsberättelse på årsbasis.

2.2.1.6 Styrning

Kommentar

Medarbetarundersökning genomförs under hösten 2025, uppföljning sker i verksamhetsberättelse på årsbasis.

2.2.2 Ekonominytta

2.2.2.1 Ekonomistyrningskompetens

Ekonomistyrningskompetens



Kommentar

Bedömning görs om att förvaltningens chefer och controller har var för sig och tillsammans den kompetens som krävs och förväntas, för en god kontroll över ekonomiskt läge och utveckling. Ekonomienheten värderar även behov av utbildningsinsatser löpande.

2.2.2.2 Effektiv organisation, värdeskapande processer och arbetssätt

Effektiv organisation, värdeskapande processer och arbetssätt



Kommentar

Enheterna har arbetat i varierande grad med processutveckling, annars är fokus mycket på att anpassa verksamheterna till nya budgetförutsättningarna och den nya organisationen inom förvaltningen från och med årsskiftet. Organisationsöversynen tillsammans med budgetanpassningar 2023-2024 gav oss en tydligare bild över resurser och hur verksamheterna ska organiseras framöver.

Vi utgår nu från att när vi effektiviserat administrativa processer och har fokus på att fortsätta genomföra åtgärder i den andan, att vi också blir effektivare i att utföra våra respektive grunduppdrag i enheterna. Det finns naturligtvis ständiga förbättringar att åstadkomma och att hålla i riktningen men bedömning görs ändå att vi uppfyller detta under perioden.

2.2.2.3 Budgetföljsamhet

Budgetföljsamhet



Kommentar

Förvaltningen har haft en god budgetföljsamhet under perioden och redovisar ett prognostiserat positivt resultat inom i stort sett samtliga verksamhetsansvar. Verksamheterna i vår förvaltning och hela organisationen har också givet politiska beslut, överlag fortsatt varit allmänt återhållsamma då vi nu efter ett par år med svaga resultat, budgeterar för att upprätthålla de finansiella målen och nå ett positivt resultat för året.

Trots att förvaltningens budgetram minskat med 3 mkr redan inför 2024 så fortsätter förvaltningen att leverera ett prognostiserat starkt positivt resultat. Förklaringarna består av flera faktorer, inte minst det som beskrivs ovan om allmän återhållsamhet, men även uppskjutna investeringsprojekt, personalvakanser och ett stort fokus på att effektivisera och prioritera bland det som är absolut viktigast för att klara våra grunduppdrag.

3 UPPFÖLJNING UTVECKLINGSMÅL

3.1 Utvecklingsområde: Utvecklad kommunikation och marknadsföring

Utveckla kommunikationsformer för att stärka målgruppernas förtroende.

3.1.1 Utvecklingsmål: Involvera och skapa delaktighet bland kommunens invånare, föreningar och företag i platsens attraktivitet och lokala utveckling.

Inom ramen för Utvecklingsplanen för mandatperioden finns ett mål på kommunnivå som handlar om att befolkningen ska öka och vara 5000 invånare år 2035. Kopplat till målet finns strategier; Marknadsföring och Attraktivitetshöjande åtgärder. Inom vår förvaltning arbetar vi med båda strategierna men detta mål är kopplat främst till vårt fokus med att arbeta utvecklande med vår kommunikation och marknadsföring för att nå målet.



Kommentar

Dals-Ed och co har startats upp och hittills bidragit främst till att möjliggöra evenemang, men platsutvecklingsprojekt finns planerade för hösten. Närmare bedömning om måluppfyllelse genomförs på helåret.

3.2 Utvecklingsområde: Hälsofrämjande arbetsmiljöarbete

3.2.1 Utvecklingsmål: Friskare arbetsplatser och engagerade medarbetare

Höga krav i kombination med begränsade resurser är en bidragande orsak till kommunens relativt höga sjukfrånvaro. Sveriges kommuner och regioner (SKR) har samlats kring en avsiktsförklaring för att med gemensamma ansträngningar vända utvecklingen så att kommunerna inte bara levererar den verksamhet som utgör kärnan i vår välfärd, utan också ger hållbar hälsa för dem som ska utföra arbetet. Detta förutsätter att vi även på den lokala nivån agerar i enlighet med avsiktsförklaringen.

Kommentar om målet

Flera faktorer påverkar arbetsmiljö och engagemang på arbetsplatsen och hur det ska utvärderas. I samband med helårsbokslutet genomförs en samlad bedömning kring arbetet och åtgärder för att förstärka det systematiska arbetsmiljöarbetet.

3.3 Utvecklingsområde: Effektivisering

3.3.1 Utvecklingsmål: Bromsa nettokostnadsutvecklingen genom hållbara effektiviseringsåtgärder

Tid är pengar och varje krona ska vara till nytta. Det är vår skyldighet att tillse att alla verksamheter, processer, inköp, arbetssätt och rutiner är effektiva och värdeskapande. Vi behöver hålla i den grundnivå inom administrationen i vår förvaltning som etablerats i samband med budgetanpassningarna 2023-2024 och där vi sänkt kostnadsläget men samtidigt analysera och bevaka så att vi inte förlorar i kundnöjdhet och utvecklingskraft framåt.



Kommentar om målet

Enheterna har genomfört flera planerade aktiviteter och åtgärder, som syftar till högre effektivitet och/eller lägre kostnader. Det handlar främst om att omfördela och prioritera bland arbetsuppgifterna utifrån kärnan i grunduppdraget som respektive enhet har samt att minska kostnaderna, företrädesvis personalkostnader, som står för den största andelen. Det senare sker varaktigt genom naturlig avgång samt tillfälligt genom återhållsamhet och anpassning vid t ex längre sjukfrånvaro. Detta fick delårseffekt under 2023 och har fortsatt under 2024 och in i 2025 för att förhålla oss till den tydliga budgetanpassning som nu är fördelad i

förvaltningens budgetram.

Organisationsöversynen 2024 gav oss en tydligare bild över resurser och hur verksamheterna ska organiseras framöver, och fokus har under den här perioden varit stort på att effektivisera och prioritera våra respektive grunduppdrag i enheterna. Med det åtgärder som vidtagits för 2024 och planeras framåt för 2025, råder goda förutsättningar för att förhålla oss till den förändrade budgetramen.

Återstår framåt att även analysera de konsekvenser som förändringarna får och hur vi kan utifrån detta upprätthålla en tillräckligt god service och kvalitet inom våra respektive ansvar i förvaltningen samt arbetsmiljö för våra medarbetare - för att vi ska bedöma hållbarheten i effektiviseringsåtgärderna. Det finns även ständiga förbättringar att åstadkomma framöver och det behöver vi fortsatt ha fokus på men bedömning görs ändå att vi uppfyller detta mål under perioden.

3.4 Utvecklingsområde: Investeringsprocessen

Säkerställa att alla investeringar hanteras på ett systematiskt och likartat sätt.

3.5 Utvecklingsområde: Marknadsföring av lediga tomter & ledig mark

Utveckla bättre sätt och metoder för att marknadsföra lediga tomter och ledig industrimark.

3.6 Utvecklingsmål: Följsamhet i investeringsprocessen

Säkerställa processen vid investering i enlighet med Rutinen för investeringsprocessen i Dals-Eds kommun



Kommentar

Investeringsprojekten för perioden följs upp regelbundet internt bland ansvariga.

3.7 Utvecklingsmål: Attraktivitetshöjande åtgärder och marknadsföring

Öka kommunens attraktivitet inom de områden förvaltningen ansvarar för i syfte att bidra till tillväxt och Utvecklingsplanens målsättning



Kommentar

Dals-Ed och co har startats upp och hittills bidragit främst till att möjliggöra evenemang, men platsutvecklingsprojekt finns planerade för hösten. Bland annat planeras en lek- och aktivitetspark på Äng i dialog med föräldrar och barn. Närmare bedömning om måluppfyllelse genomförs på helåret.

4 UPPFÖLJNING EKONOMISKT UTFALL

4.1 Driftredovisning

Netto per ansvar t.o.m. Augusti 2025 i tkr

Beskrivning	Ack utfall t.o.m. perioden	Budget t.o.m. perioden	Avvikelse t.o.m. perioden Augusti	Årsbudget 2025	Prognos helår 2025	Avvikelse helår
2010 Kommunstyrelsens ordf.	1 230	2 022	792	3 033	2 057	976
2111 Kanslichef	13 177	13 570	393	20 355	20 383	-28
2150 IT- chef	3 812	4 803	991	7 204	6 204	1 000
2310 Ekonomichef	3 130	3 647	518	5 471	5 131	340
2410 HR- chef	3 149	3 783	635	5 675	5 075	600
2110 Kommundirektor	2 533	3 001	468	4 501	3 958	543
2160 Folkhälsostrateg	387	455	68	683	606	77
6120 AMI chef	3 320	4 305	986	6 458	5 551	907
6121 Chef Integration	-1 571	-377	1 193	-566	-1 916	1 350
6123 Chef bemannings enheten	2 614	3 386	772	5 079	4 179	900
6210 Kostchef	11 865	13 527	1 663	20 291	18 791	1 500
6310 Fastighetsförvaltare	-547	2 034	2 581	3 051	1 551	1 500
6410 Teknisk chef	5 843	7 208	1 365	10 812	9 952	860
6610 Räddningsschef	5 232	5 315	83	7 973	7 873	100
Summa	54 174	66 679	12 508	100 020	89 395	10 625

Prognostiserad utfall helår

För förvaltningen i sin helhet prognostiseras ett överskott för året om 10,6 mkr. inklusive att det oförutsedda anslaget under KS ordförande ej ianspråkats. Prognosen för det stora överskottet från tertial 1 har således förstärkts ytterligare med 2 mkr och kan härledas bland annat till lägre personalkostnader än beräknat på grund av vakanser eller tjänstledigheter, svårigheter att rekrytera i vissa verksamheter, högre intäkter och lägre kostnader för konsulter eller köpta tjänster till förmån för eget utfört arbeten.

Dessa faktorer i kombination med den tydliga inriktningen om allmän återhållsamhet samt genomförda effektiviseringar, är betydelsefulla som förklaringar till överskottet.

KS ordförande KS oförutsett + 933tkr. Inga kostnader är beräknade 2025 ur anslaget samt ett överskott gällande fiskeprojektet i stora lee genererar den ökade positiva avvikelsen.

Kommundirektör redovisas lägre kostnader för främst energi och klimatrådgivning samt samverkanssamordnare Dalsland om drygt 100 000 kr samt en upparbetad reservpost i budget om 400 000 kronor.

För kansliet prognostiseras i princip en budget i balans. Omvärldsläget har påverkat byggtakten och därmed ärendeflödet på bygglov och intäkter. Ingen externfinansiering av tjänst enligt anpassningskrav har heller införlivats under året. Kostnaderna för e-arkiv är högre än budgeterat kopplat till upphandling samt kostnader från 2024. Framförallt har vakanser inom enheten kompenserat för högre kostnader och lägre intäkter. Arbete fortsätter med att söka externfinansiering enligt anpassningskrav och att anpassa verksamhet efter budget.

Helårsprognos för ekonomienheten visar en positiv avvikelse mot budget på 340 000 kr vilket föranleds av att intäkter väntas överstiga budget genom t ex försäljning av tjänst för systemförvaltare ekonomisystem men också ränteintäkter och avgifter för kundfordringar. Personalkostnader och övriga kostnader väntas sammantaget visa ett mindre överskott vid årets slut. Ett visst överskott uppstår då personalvakanser endast ersätts delvis. Förskjutning av kostnader från köpt tjänst till personalkostnader sker när ekonomichef anställs i stället för att köpas som tjänst.

HR-enhetens överskott om 600 000 kronor beror på lägre personalkostnader och att avskrivning HR-systemet inte blev så omfattande som uppskattats tidigare.

IT-verksamheten går mot ett större överskott för året om om 970 000 kr vilket är i paritet med tertial 1. Framförallt beror överskottet på att verksamheten nyttjar mindre konsulttjänster än planerat +500 000, och att avskrivningskostnaderna förväntas bli + 300 000 kr lägre än kalkylerat beroende på uppskjutna investeringsprojekt som avvaktas med till 2026 - detta efter att bedömning gjorts om att det är en mer kostnadseffektiv åtgärd. Även kostnaderna för licenser för kontorsstödet blir lägre än planerat. +170 000.

Även Bemanningseenhetens stora överskott 900 000 kronor mot budget är kopplat till vakanser och att chef till 40 % är utlånad till socialförvaltningen för stöd i schema och bemanning. De lägre personalkostnaderna är inom såväl verksamheten som administrationen, pga frånvaro (studier, föräldraledighet, långtids sjukfrånvaro) samt vakanser som inte har ersatts.

Kost- och lokalvårdsenheten fortsätter också att prognostisera positiva avvikelser mot budget, framförallt på grund av lägre lönekostnader - då det är svårt att rekrytera. De som tidigare utgjorde poolpersonal och som täckte upp vid sjukdom och ledigheter är numera schemalagda vilket skapar sårbarhet vid vakanser och är ohållbart på sikt. Enheten har ofrivilligt minskat poolpersonal från 4 till 1 senaste åren och ser att det inte alls räcker till. Innan sommaren anställdes dock en måltidsbiträdespool på vikariat för att lugna verksamheten och delvis täcka en sjukskrivning och under hösten ska vi försöka bemanna upp med en person i största köket. Mycket tid går åt till att få ihop den dagliga driften. Dessutom arbetas systematiskt med att handla från avtal och på kampanj och har kortat ner matsedlarna för att kunna planera bättre efter kampanjer. Även kockens val på fredagar gör att vi får ut det som inte gått åt under veckan.

Inom samhällsbyggnadsenheten kan överskottet tillskrivas en högre skogsavverkningstakt (+800 000) och högre lönestöd än planerat. Verksamheten visar totalt sett en positiv avvikelse utifrån framförallt ökade intäkter som kan härledas till avverkningar/flisning som gjorts under året samt schablonersättningar för Ukrainare som bor i kommunen, där andelen ökat under 2025. Schablonersättningarna följer den enskilde beroende på var denne bor, och är svåra för en kommun att förutse. På fastighetssidan blir kostnaderna för underhåll lägre än planerat (+600 000) och energikostnaderna inte lika höga som beräknat (+300 000).

För räddningstjänsten prognostiseras ett mindre överskott som beror främst på att enheten erhöles ett bidra från MSB om 150.000 kr från MSB för att täcka en del av kostnaden för planering av räddningstjänstens arbete under höjd beredskap och kris.

För teknik och service ser det ut att bli lägre kostnader för vägunderhåll, intäkt av försäljningar och ett mindre överskott på bostadsanpassning.

Resultatet för VA landar i redovisningen på 0 men man kommer att få ta i anspråk fonderade medel, och troligen kommer underskottet landa på cirka 600 000 kr vilket är något bättre än budgeterat.

4.2 Investeringsredovisning

Investeringsredovisning

Projektkod	Projektnamn	Total Budget 2025	Utfall 202508	Avvikelse
8499	Objektnreserv KS	400	0	400
8993	Självtjäningsautomat bibliotek	49	0	49
8692	FVM implementering 2020-2023	0	0	0
8498	Objektnreserv IT	735	0	735
8890	IT-design 2.2	100	0	100
8951	Brandvägg 2025	165	167	-2
8961	Utrustning för virtuell servermiljö	1 000	0	1 000
8489	Objektnreserv Inventarier Hela Kommunen	913	0	913
8933	Inventarier Hagaskolan 2024	470	430	40
8977	Inventarier 2025 Hagaskolan	333	150	183
8557	Objektnreserv Samhällsbyggnadsförvaltningen	1 000	0	1 000
8942	Skogsvagn med kran	189	189	0
8485	Objektnreserv Kost o Städ	101	0	101
8972	Ivariobord Haga förskola	99	103	-4
8405	Objektnreserv Fastighet	1 525	0	1 525
8729	Sprinklersystem Timmergården	100	0	100
8785	Ny fasad och fönster AME/Westberga	220	431	-211
8901	Objektnreserv Energibesparande åtgärder	400	0	400
8903	Tak Kentruck	320	0	320
8956	Panna Westberga	1 000	0	1 000
8957	Stängsel till kommunförrådet	200	0	200
8958	Stängsel till Utsiktens matsal	250	0	250
8959	Dörr och entre Gamla Real (Asfaltering)	250	53	197
8824	Utrymningsväg utvecklingscenter	0	0	0
8913	Cliq-triton låssystem (Centrumhuset)	0	-36	36
8960	Tak bollhallen	300	0	300
8973	Nytt tak Hagaskolan (över hemkunskapen och..)	550	536	14
8981	Luftkonditionerig biblioteket	70	69	2
8983	Ljusrörsarmaturer i bollallen	270	275	-5
8984	Ljusrörsarmaturer i Eds Atlet	85	0	85
8464	Objektnresev Gata/Park	320	0	320
8479	Objektnreserv Renhållning	200	0	200
8762	Beläggning gata objektnreserv	750	0	750
8765	Kommunförråd objektnreserv	200	0	200
8840	Lekpark	235	48	187
8842	Ventruc 3200	250	0	250

Projektkod	Projektnamn	Total Budget 2025	Utfall 202508	Avvikelse
8843	Amazone	250	0	250
8898	Robotklippare 2024	300	0	300
8899	Objektreserv fordon	500	0	500
8939	Beläggning Fotebäcksvägen	133	0	133
8953	Snöplog till New Holland	80	0	80
8954	Nyckelsåp kommunförrådet	200	0	200
8955	Pistmaskin till tavlan	1 000	0	1 000
8964	Terassparken 2025	128	0	128
8975	Lekpark äng	65	0	65
8986	Beläggning Västra Edsmyresvägen 2025	200	198	2
8987	Beläggning Ängsvägen 2025	145	143	2
8988	Beläggning Sylvägen 2025	260	260	0
8989	Beläggning Fornstigen 2025	70	70	0
8990	Beläggning Tjädevägen 2025	230	231	-1
8991	Beläggning Fotebäcksvägen 2025	160	158	2
8992	Beläggning Topperudsvägen 2025	185	184	1
8478	Objektsreserv VA	118	0	118
8755	Nytt reningsverk Håbol	2 500	0	2 500
8756	VA sanering ledningsnät obejktreserv	0	0	0
8830	Förnyelse vattenreservoar	566	34	532
8849	Delning av luftbassäng	1 500	1 619	-119
8897	Skal-skydd reningsverket	361	130	231
8904	Utløpsledning till reningsverket	4 000	12	3 988
8946	Kompressor vattenverket	70	55	15
8947	Kompressor reningsverket	90	94	-4
8948	Container till förvaring VA	386	0	386
8949	Redundans på vattenledning	3 000	0	3 000
8952	Slamavvattnare reningsverket	1 500	0	1 500
8965	Ledning spillvatten Edsgärdet-Gamla Edsvägen	65	82	-17
8976	Relining Jordbrons industriområde (avlopp)	3 500	229	3 271
8978	Asfaltering vattenverket	90	0	90
8980	Pumpar Fridhem pumpstation (2st)	130	134	-4
8985	Reservkraft Kasens vattenverk	400	72	328
8994	Kraftverk Tryckstegring Kronopark	300	0	300
8974	Ledningsnät Vatten och avlopp Hökedalen	270	61	209
8497	Objektsreserv Räddningstjänst	3 435	0	3 435
8962	Slangtvätt Räddningstjänsten	320	320	0
8945	Phonirolås i hemtjänsten	420	390	30
8950	Diskdesinfektor hemsjukvården	175	0	175
8971	Läkemedelskåp till patienter i OB	220	0	220

Projektkod	Projektnamn	Total Budget 2025	Utfall 202508	Avvikelse
8967	Stolar till matbord Edsgärdet	40	48	-8
8970	Vårdsängar Edsgärdet	240	142	98
8979	Möblemang Edsgärdets personalrum	95	94	1
8966	Matsalsmöbel Hagalid	130	130	0
8968	Vårdsängar hagalid korttids	60	36	24
8982	Säng till vården (extra lång)	60	45	15
8969	Vårdsängar hagalid ängen	60	36	24
	Totalt	40 786	7 421	33 365

Investeringsbudgeten uppgår totalt 2025 till 40,7 mkr inkluderat de medel som fördes över från 2024. Uppföljning av investeringsbudgeten görs med regelbundenhet under året med budgetansvariga. Redovisningen ovan är detaljerad per objekt och utgör ett utfall per augusti 2025.

5 Sammanfattande analys

Tertial 2 - 2025

Sammanfattning av perioden som helhet:

Grunduppdragen inom alla enheter har kunnat utföras som planerat. Givet hur budgetförutsättningarna förändrats för förvaltningen och de stora budgetutmaningar som kommunen totalt har haft de senaste åren, så riktas fokus på att klara grunduppdraget i respektive verksamhet i första hand och allmän återhållsamhet till förmån för mer övergripande och långsiktiga utvecklingsprocesser. Enheterna fortsätter göra ett fantastiskt arbete som till trots för de förändrade budgetförutsättningarna klarar grunduppdragen samtidigt som ändå insatser genomförs som utvecklar och förstärker såväl organisationen som platsen. Det har under perioden varit fokus på att anpassa utifrån organisationsförändringen från årsskiftet, att klara budget och uppdrag samt vara en del i att klara resultatet för kommunen i sin helhet. Dock har det varit stora svårigheter att bemanna vissa verksamheter vid frånvaro/sjukdom vilket är ett dilemma för vår förvaltning.

Ingången i 2025 har utöver de ordinarie grunduppdragen, inneburit fokus på att för förvaltningen komma tillrätta i den nya gemensamma organisationen för kommunstyrelsen med endast en förvaltning. Utöver den formella förändringen har ansvar och arbetsuppgifter fördelats om vilket tar lite tid att sätta och få en tydlighet och trygghet i. Syftet har varit att skapa en effektivare administration och frigöra resurs för det operativa och värdeskapande arbetet för de vi är till för. I förvaltningen behöver vi följa effekterna av organisationsförändringen under året.

Samlad bedömning/slutsatser av resultatet från uppföljningen av kvalitetsfaktorer, utvecklingsmål och ekonomiskt utfall?

De flesta av nyckeltal som värderar grunduppdraget redovisas på helåret men utifrån en samlad bedömning gör enheterna ett fantastiskt arbete för att fullgöra sina grunduppdrag på ett kvalitetsmässigt och kostnadseffektivt sätt.

Prognosen visar dessutom att förvaltningen förstärker det positiva resultatet för året. Som beskrivits tidigare i rapporten så beror detta på flera faktorer som personalvakanser, uppskjutna investeringsprojekt, lägre kostnader är beräknat, ökade intäkter, allmän återhållsamhet men också och viktigt inför framtiden; andra arbetssätt och ett stort fokus på att prioritera bland det som är absolut viktigast för att klara våra grunduppdrag. När det gäller våra investeringar och behov framåt så pågår det ett grundarbete för att skapa ännu bättre struktur och framförhållning vilket vi ser stegvis få effekt men där det fortfarande återstår ett arbete att göra.

Vad drar vi för lärdomar? Utmaningar inför framtiden och vad kan göras bättre nästa år?

De ändrade budgetförutsättningarna leder oss mot förändringar och utmaningen blir att klara dessa med bibehållen kvalitet och service, med fortsatt god arbetsmiljö och attraktivitet. Vi har vakanser och rekryteringsbehov i vissa av våra verksamheter som i perioder gör att det blir tungt och sårbart. Med organisationsförändringen har vi skapat en förenklad administration och plattare organisation som ger oss en bra grund för en inriktning vi har om att fokusera på grunduppdraget för varje verksamhet och rikta kraft och resurser för att bedriva ett utvecklingsarbete för ökad attraktivitet och en positiv befolkningsutveckling. Inför årets organisationsförändring har vi inom den tidigare kommunledningsförvaltningen inom samtliga interna stödverksamheter dragit ner personella resurser under 2023 och 2024 till följd av den minskade budgetramen. Under de senaste åren har samhällsbyggnadsförvaltningen arbetat med löpande anpassningar med målet att nå en så ekonomiskt effektiv verksamhet som möjligt, och i samband med förändringar i verksamheterna, pensionsavgångar mm har verksamheten setts över och man har aktivt arbetat för att komma ner i kostnad och organisation. Några exempel som kan nämnas är omorganisering av Teknik och service, minskning av personal och förändrade arbetssätt på AMI, byggnation av nytt centralkök för mer effektiva organisatoriska förutsättningar att laga och leverera mat, förändrat arbetssätt inom lokalvårdsenheten.

Vi tycker det är viktigt att lyfta att det är viktigt att ha med sig de strukturella förändringar som genomförts i förvaltningen under de senaste åren inför fortsatta budgetberedningar. Vi behöver bevaka hur dessa förändringar påverkar våra förutsättningar att lösa våra uppdrag på sikt och förutsättningarna för att även arbeta med Utvecklingsplanen. Vidare har vi i några verksamheter svårigheter att rekrytera vilket behöver vara ett fokus för oss framåt. Vi behöver också fokusera på åtgärder i vår risk- och konsekvensanalys som gör oss mer robusta för framtiden som kommun och plats.



Budgetuppföljning 2025 - Kommunstyrelsen tertial 2

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsen har att hantera delårsbokslutet tertial 2 för KS förvaltning. Förutsättningarna för kommunens drift och utveckling har under året fortsatt präglats av ett osäkert omvärlds- och säkerhetspolitiskt läge. Ingången i 2025 har utöver de ordinarie grunduppdragen, inneburit fokus på att för förvaltningen komma tillrätta i den nya gemensamma organisationen för kommunstyrelsen med endast en förvaltning. Utöver den formella förändringen har ansvar och arbetsuppgifter fördelats om vilket tar lite tid att sätta och få en tydlighet och trygghet i. Syftet med organisationsförändringen har varit att skapa en effektivare administration och frigöra resurs för det operativa och värdeskapande arbetet för de vi är till för. I förvaltningen behöver vi följa effekterna av organisationsförändringen under året.

Verksamhetsberättelsen tar upp de viktigaste händelserna som har påverkat kommunstyrelseförvaltningens verksamheter under den aktuella perioden. Uppföljningen av verksamhetens kvalitet och leverans genomförs till stora delar per helår. Bedömning görs ändå om att grunduppdragen inom enheterna har kunnat utföras som planerat men de organisationsförändringar som genomförts behöver följas så att beredskap finns inför framtiden. Det prognostiserade överskottet ligger i linje med rapporten tertial 1 och kan bland annat hänföras till vakanser, mindre kostnader än beräknat, tillfälliga intäktsökningar, förseningar eller framflyttande av projekt. Det genomförda och pågående arbetet med budgetanpassningar har fått effekt och bidrar till den positiva budgetavvikelsen.

Framtidens utmaningar för kommunen består i välfärdens finansiering, personalförsörjning och befolkningsutvecklingen. Detta präglar hela organisationen och kommer att påverka verksamheternas planering framåt.

Beskrivning av ärendet

Kommunstyrelsen har att hantera delårsbokslutet tertial 2 för KS förvaltning. Förutsättningarna för kommunens drift och utveckling har under året fortsatt präglats av ett osäkert omvärlds- och säkerhetspolitiskt läge. Ingången i 2025 har utöver de ordinarie grunduppdragen, inneburit fokus på att för förvaltningen komma tillrätta i den nya gemensamma organisationen för kommunstyrelsen med endast en förvaltning. Utöver den formella förändringen har ansvar och arbetsuppgifter fördelats om vilket tar lite tid att sätta och få en tydlighet och trygghet i. Syftet med organisationsförändringen har varit att skapa en effektivare administration och frigöra resurs för det operativa och värdeskapande arbetet för de vi är till för. I förvaltningen behöver vi följa effekterna av organisationsförändringen under året.



Verksamhetsberättelsen tar upp de viktigaste händelserna som har påverkat kommunstyrelseförvaltningens verksamheter under den aktuella perioden. Uppföljningen av verksamhetens kvalitet och leverans genomförs till stora delar per helår. Bedömning görs ändå om att grunduppdragen inom enheterna har kunnat utföras som planerat men de organisationsförändringar som genomförts behöver följas så att beredskap finns inför framtiden. Givet de stora ekonomiska utmaningarna som hela organisationen arbetat med under de senaste två åren och som fortsatta behöver iakttas, finns risk för påverkan kring bland annat stödet till förvaltningarna och att lyckas rekrytera i förvaltningens personalgrupper.

Det prognostiserade överskottet för helåret har ytterligare förstärkts jämfört med rapporten tertial 1 och kan hänföras till ytterligare vakanser, mindre kostnader än beräknat, tillfälliga intäktsökningar, förseningar eller framflyttande av projekt. Det genomförda och pågående arbetet med budgetanpassningar har fått effekt och bidrar till den positiva budgetavvikelsen.

Bedömning

Enheterna har gjort ett fantastiskt arbete under perioden som klarar grunduppdragen och samtidigt med ett stort överskott totalt för förvaltningen. Konsekvenserna av organisationsförändringen behöver följas framöver men i övrigt består förvaltningens och organisationens utmaningar framöver i välfärdens finansiering, personalförsörjning och befolkningsutvecklingen. Detta präglar hela organisationen och kommer att påverka verksamheternas planering framåt.

Beslutsförslag

- Kommunstyrelsen beslutar att godkänna delårsrapport för kommunstyrelsens förvaltning per 31 augusti 2025 med bokslut, helårsprognos, måluppföljning samt verksamhetsberättelse.

Beslutsunderlag

Verksamhetsberättelse tertial 2, 2025 - kommunstyrelsen

Beslutet skickas till:

KS FLG

I tjänsten

Jonas Olsson
Kommundirektör

Denna tjänsteskrivelse har hanterats digitalt och saknar därför namnunderskrift.



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 114

Dnr KS-2025-000138042

Budgetuppföljning 2025 - Kommunstyrelsen tertial 2

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsen har att hantera delårsbokslutet tertial 2 för KS förvaltning.

Förutsättningarna för kommunens drift och utveckling har under året fortsatt präglats av ett osäkert omvärlds- och säkerhetspolitiskt läge. Ingången i 2025 har utöver de ordinarie grunduppdragen, inneburit fokus på att för förvaltningen komma tillrätta i den nya gemensamma organisationen för kommunstyrelsen med endast en förvaltning. Utöver den formella förändringen har ansvar och arbetsuppgifter fördelats om vilket tar lite tid att sätta och få en tydlighet och trygghet i. Syftet med organisationsförändringen har varit att skapa en effektivare administration och frigöra resurs för det operativa och värdeskapande arbetet för de vi är till för. I förvaltningen behöver vi följa effekterna av organisationsförändringen under året.

Verksamhetsberättelsen tar upp de viktigaste händelserna som har påverkat kommunstyrelseförvaltningens verksamheter under den aktuella perioden. Uppföljningen av verksamhetens kvalitet och leverans genomförs till stora delar per helår. Bedömning görs ändå om att grunduppdragen inom enheterna har kunnat utföras som planerat men de organisationsförändringar som genomförts behöver följas så att beredskap finns inför framtiden. Det prognostiserade överskottet ligger i linje med rapporten tertial 1 och kan bland annat hänföras till vakanser, mindre kostnader än beräknat, tillfälliga intäktsökningar, förseningar eller framflyttande av projekt. Det genomförda och pågående arbetet med budgetanpassningar har fått effekt och bidrar till den positiva budgetavvikelsen.

Framtidens utmaningar för kommunen består i välfärdens finansiering, personalförsörjning och befolkningsutvecklingen. Detta präglar hela organisationen och kommer att påverka verksamheternas planering framåt.

Beslutsunderlag

Uppföljning tertial 2 2025 – Kommunstyrelsen



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Forts. § 114

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

- Kommunstyrelsen beslutar att godkänna delårsrapport för KS förvaltningens del per 31 augusti 2025 med bokslut, helårsprognos, måluppföljning samt verksamhetsberättelse.

Expedieras till

KS



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 115

Dnr KS-2025-000228043

Taxor och avgifter 2026 - Kommunstyrelsen

Sammanfattning av ärendet

I arbetet med taxor inför 2026 så har justeringar gjorts av respektive ansvarig utifrån de behov och kostnadsförändringar som föreligger inom aktuellt område. Som generell uppräckning används 0,7% vilket motsvara ökningen på prisbasbeloppet mellan 2025 och 2026, men på flera områden görs en annan bedömning, i vissa fall föreslås taxan vara oförändrad. Förändringar per område framgår av tjänsteskrivelsen.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse - Contoller - 2025-09-10

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar för egen del att godkänna taxor och avgifter avseende kommunstyrelsens verksamhetsområden.

Expedieras till

KS/KF

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Taxor och avgifter 2026

Dals-Eds kommun

Innehållsförteckning

1 Interna taxor och avgifter	3
2 Samtliga nämnder	3
2.1 Kopiering, telefax och dylikt	3
3 KS - Kommunstyrelsen	4
3.1 P-plats med motorvärmare vid kommunhus	4
3.2 Uthyrning Gamla Real	4
3.3 Räddningstjänst	4
3.4 Övrig mark (ej bostadsmark) pris	6
3.5 Avgift Utvecklingscentrum	6
3.6 Taxa för sotning och brandskyddskontroll	7
3.7 Marknads- och torgavgifter	7
3.8 VA-avgifter	8
3.9 Slamtömningsavgifter	15
3.10 Renhållningsavgifter	15
3.11 Renhållningsavgifter - Fastighetsnära insamling	16
Avgifter vid Onsöns återvinningsstation	17
3.12 Försäljning av mat	17
3.13 Lokalvård	18
3.14 Avgifter kommunförråd (GS), vaktmästare och städ	18
3.15 Bostadstomt pris	19
3.16 Hyra parkeringsplats	19
3.17 Felparkeringsavgift	20
3.18 Taxor och villkor Lee-området	20
3.19 Vinterförvaring bil, husbil, husvagn och MC	21
3.20 Bygglov PBL	22
3.21 Svea bio, biljetter	25
3.22 Lotteritillståndsavgifter	25
3.23 Simskoleavgifter	25
3.24 Mediaersättning	25
3.25 Stallbacken lokaler	26

1 Interna taxor och avgifter

Nämnderna tillhandahåller i vissa fall varor och tjänster till varandra. GS-personal, kost och städ är exempel på sådana tjänster. För att kunna få en rättvis bild av verksamheternas totalkostnader och för att kunna få in ett riktigt underlag för beräkning av taxor och avgifter, interndebiteras dessa utifrån respektive nämnds självkostnader.

Kommunfullmäktige beslutar att delegera beslut om fastställande av priser för interndebitering till respektive nämnd.

2 Samtliga nämnder

2.1 Kopiering, telefax och dylikt

	2025		2026	
Moms tillkommer på samtliga priser				
Svartvit				
A4	Per kopia	Föreningar	Per kopia	Föreningar
Enkelsida 1-10 kopior	2,00 kr	2,00 kr	2,00 kr	2,00 kr
Enkelsida 11-	1,00 kr	0,25 kr	1,00 kr	0,25 kr
Dubbelsida 1-10 kopior	3,00 kr	3,00 kr	3,00 kr	3,00 kr
Dubbelsida 11 -	2,00 kr	0,50 kr	2,00 kr	0,50 kr
A3	Per kopia	Föreningar	Per kopia	Föreningar
Enkelsida 1-10 kopior	4,00 kr	4,00 kr	4,00 kr	4,00 kr
Enkelsida 11-	2,00 kr	0,50 kr	2,00 kr	0,50 kr
Dubbelsida 1-10 kopior	5,00 kr	5,00 kr	5,00 kr	5,00 kr
Dubbelsida 11 -	3,00 kr	1,00 kr	3,00 kr	1,00 kr
Verifiering	3,00 kr	3,00 kr	3,00 kr	3,00 kr
Färg				
A4	Per kopia		Per kopia	
Enkelsida 1-10 kopior	5,00 kr		5,00 kr	
Enkelsida 11-	3,00 kr		3,00 kr	
Dubbelsida 1-10 kopior	7,00 kr		7,00 kr	
Dubbelsida 11 -	5,00 kr		5,00 kr	
A3	Per kopia		Per kopia	
Enkelsida 1-10 kopior	10,00 kr		10,00 kr	
Enkelsida 11-	5,00 kr		5,00 kr	
Dubbelsida 1-10 kopior	12,00 kr		12,00 kr	
Dubbelsida 11 -	7,00 kr		7,00 kr	
Overheadfilm	Per styck		Per styck	

	2025		2026	
Enkelsida	4,00 kr		4,00 kr	
Laminering	Per styck		Per styck	
A4	12,00 kr		12,00 kr	
A3	16,00 kr		16,00 kr	

Kanslichefen äger rätt att justera avgift i det fall kunden själv kan utföra arbetet

Kommunstyrelsen äger rätt att vid behov korrigera avgifter för kopiering o dyl. enligt ovan under löpande budgetår

3 KS - Kommunstyrelsen

3.1 P-plats med motorvärmare vid kommunhus

	2025	2026
Moms tillkommer på samtliga priser		
	Per år	Per år
P-plats med motorvärmare	600,00 kr	604,00 kr
P-plats Resecentrum med ladd-stolpe	600,00 kr +elförbrukning	604,00 kr + elförbrukningen

(Taxorna kan vid behov användas för p-platser på kommunens övriga fastigheter)

3.2 Uthyrning Gamla Real

Fastigheten hyrs ut till Bygdegårdsföreningen Gamla Real. Bygdegårdsföreningen beslutar om hyra.

Kommunens reglemente KF 1996-11-14 § 91 för uthyrning av kommunala lokaler gäller fortsatt enligt avtal med föreningen.

3.3 Räddningstjänst

	2025	2026
Moms tillkommer på samtliga priser		
PERSONAL		
Restvärdesuppdrag, per timme	659,00 kr	Se förklaring*
Säkerhetsvakt, per timme	659,00 kr	Se förklaring*
Övriga serviceuppdrag, per timme	659,00 kr	Se förklaring*
*= följer Brandskyddsföreningen Sveriges taxa, ej klart för 2026		
TRANSPORTER		
Tungt fordon, per km	21,52 kr	21,67 kr
Lätt fordon, per km	5,13 kr	5,17 kr
Tankfordon inkl. förare per timme	1 066,00 kr	1 073,00 kr
Båt inkl. förare per timme	1 066,00 kr	1 073,00 kr

	2025	2026
HANDBRANDSLÄCKARE		
Årskontroll per brandredskap	158,00 kr	159,00 kr
Grundavgift för årskontroll per objekt	239,00 kr	241,00 kr
Omladdning skumsläckare 9 l	576,00 kr	580,00 kr
Omladdning pulversläckare 2 kg	383,00 kr	386,00 kr
Omladdning pulversläckare 6 kg	576,00 kr	580,00 kr
Omladdning pulversläckare 12 kg	867,00 kr	873,00 kr
Omladdning kolsyresläckare 2 kg - 6 kg	576,00 kr	580,00 kr
Omladdning kolsyresläckare 7 kg - 10 kg	662,00 kr	667,00 kr
Diffusor kolsyresläckare	460,00 kr	463,00 kr
Destruktion släckmedel per släckare	87,00 kr	88,00 kr
Provtryckning kolsyresläckare	576,00 kr	580,00 kr
AUTOMATISKT BRANDLARM		
Anslutningsavgift	4 971,00 kr	5 006,00 kr
Årlig avgift	2 702,00 kr	2 721,00 kr
Årlig avgift inkl. larmmottagning	9 917,00 kr	9 986,00 kr
Avgift för åtgärd vid felaktigt brandlarm	4 217,00 kr	4 247,00 kr
Avgift för åtgärd vid fellarm, per larm	659,00 kr	Faktisk kostnad baserad på timkostnad ej klar enligt ovan*
Mottagning av automatiska brandlarmsprov utöver kvartalsprov samt fränkoppling av anläggning för arbete, per gång	269,00 kr	271,00 kr
Uppdrag som anläggningsskötare /anläggning /År	13 307,00 kr	13 400,00 kr
TILLSYN		
Tillsyn enl. LSO/LBE grundavgift	1 928,00 kr	1 952,00 kr
Tillsyn enl. LSO och LBE grundavgift (för båda)	2 881,00 kr	2 901,00 kr
Tillsyn enl. LSO/LBE timavgift	1 055,00 kr	1 062,00 kr
AVGIFT TVÄTTHALL (räddningstjänstpersonal och kommunala fordon)		
Personbilar	74,00 kr	75,00 kr
Större fordon	123,00 kr	124,00 kr
UTBILDNING		
Brandkunskap per deltagare, 1-8 deltagare	682,00 kr	687,00 kr
HLR per deltagare, 1-8 deltagare	682,00 kr	687,00 kr
HLR + brandkunskap per deltagare, 1-8 deltagare	1 057,00 kr	1 064,00 kr
Specialutbildningar, utbildningar över 8 deltagare	offereras	offereras

	2025	2026
TILLSTÅND enligt LBE (brandfarliga & explosiva varor)		
Fyverkeriförsäljning	5 136,00 kr	5 172,00 kr
Förvaring av explosiv vara mindre omfattning < 60 kg	5 136,00 kr	5 172,00 kr
Förvaring av explosiv vara större omfattning ≥60 kg	7 190,00 kr	7 240,00 kr
Godkännande av föreståndare för explosiva varor	2 052,00 kr	2 066,00 kr
Bensinstation	7 190,00 kr	7 240,00 kr
Förvaring och hantering av brandfarliga varor	7 190,00 kr	7 240,00 kr
Mycket omfattande eller komplex förvaring och hantering av brandfarliga varor	11 370,00 kr	11 450,00 kr
Mindre förändring av befintligt tillstånd	2 052,00 kr	2 066,00 kr
Tillfällig hantering av brandfarlig vara	5 136,00 kr	5 172,00 kr
Avslag av tillståndsansökan	4 109,00 kr	4 138,00 kr

3.4 Övrig mark (ej bostadsmark) pris

Pris på övrig mark bestäms främst utifrån gjorda investeringar samt ett bedömt marknadsvärde och varierar normalt mellan 10-50 kr/m².

Riktvärden är:

Råmark 10 kr/m²

Råmark inom planlagt område 20 kr/m²

Beredd mark 30-40 kr/m²

Beredd mark inom planlagt område 40-50 kr/m²

Tillkommande värden i form av skog m.m. ska läggas på försäljningspriset. Beslut om detta fattas i enlighet med reglemente och delegationsordning. Eventuella kostnader för fastighetsregleringar i samband med markförsäljning bekostas av köparen

3.5 Avgift Utvecklingscentrum

	2025	2026
Moms tillkommer på samtliga priser		
Konferenssal 100 platser (inkl datorprojektor/overhead)		
Heldag	1 026,00 kr	1 033,00 kr
Del av dag (min 4 timmar), per timme	154,00 kr	155,00 kr
Konferensrum, mindre (2-8 platser)		
Heldag	308,00 kr	310,00 kr
Del av dag (4 timmar)	205,00 kr	206,00 kr

* För Tekniker tillkommer 250 kr/timme + moms.

Ideella föreningar i kommunen samt Studieförbund nyttjar lokaler hyresfritt, exkl. datasal, TeleBildsal och datorprojektor. Vid utbildning som konkurrerar med kommunens utbildningar föreligger dock ingen avgiftsfrihet.

Vid utlösande av larm eller insatser av vaktbolaget eller vid bristande återställning av lokalerna debiteras kostnaden för detta.

Användning av förbrukningsmaterial debiteras med faktisk kostnad.

3.6 Taxa för sotning och brandskyddskontroll

Taxan är beslutad av Kommunfullmäktige i Dals-Eds kommun och justeras årligen enligt avtal med Skorstensfejarmästare utifrån sotningsindex fastställt av Sveriges Kommuner och Regioner (SKR).

*Taxor för sotning och brandskyddskontroll kommer att fastslås när det nya sotningsindexet blir tillgängligt.

	2025	2026
Moms tillkommer på samtliga priser		
Regelbunden rengöring (sotning) i småhus och lägenheter		
Grundavgift inställelsetid, alla objekt	192,34 kr	*Ej tillgängligt enligt info ovan
Arbetstid för rengöring av 1:a anläggning i varje byggnad	269,28 kr	
Arbetstid för varje tillkommande anläggning utöver första anläggningen	144,26 kr	
Regelbunden rengöring (sotning) i övriga objekt, avser även imkanaler och pannor > 60 kW		
Grundavgift inställelsetid, alla objekt	192,34 kr	
Arbetstid för rengöring oavsett antal objekt		
Timpris	577,03 kr	
Brandskyddskontroll i småhus och lägenheter		
Grundavgift inställelsetid i småhus och lägenheter	353,70 kr	
Kontroll av 1:a anläggning med tillhörande rökkanal	589,51 kr	
Kontroll av varje tillkommande anläggning utöver 1:a ansluten till samma skorsten	262,00 kr	
Kontroll av lättbesiktigad anläggning, oavsett samtal	262,00 kr	
Brandskyddskontroll av övriga objekt		
Grundavgift inställelsetid, alla objekt	353,70 kr	
Arbetstid för kontroll ,oavsett antal objekt	786,01 kr	
Timpris		

Samplanering av sotning och brandskyddskontroll ska ske.

I protokoll och på faktura ska det vid sotning/rengöring och brandskyddskontroll redovisas typ av objekt, tid, kostnad samt grundavgift för respektive åtgärd.

3.7 Marknads- och torgavgifter

Eds marknad arrangeras höst och vår.

	2025	2026
Moms tillkommer ej på marknads- och torgplatsavgifter		
Marknad		
Storgatan per 3 meter	700,00 kr	700,00 kr
Tvärrgator, torg och p-platser, per meter	100,00 kr	100,00 kr
Administrationsavgift för betalningar för marknadsplats på marknadsdagen	200,00 kr	200,00 kr
Tillkommande avgift för platser med el		
16 amp, per marknad (moms tillkommer)	Ny avgift	500,00 kr
32 amp, per marknad (moms tillkommer)	Ny avgift	1 000,00 kr
Torgplats (ej marknadsdag)		
Torgplats	250,00 kr	250,00 kr
Torgplats inkl. elanslutning 220 volt	318,00 kr	318,00 kr
Torgplats inkl. elanslutning 16 Amp	424,00 kr	424,00 kr
Torgplats inkl. elanslutning 32 Amp	583,00 kr	583,00 kr
Torgplats en bestämd veckodag hela året		
Utan el	4 200,00 kr	4 200,00 kr
Med el	5 724,00 kr	5 724,00 kr

Skatteverket har krav på att kommunen ska föra ett register över "knallarna". Registret ska sparas i 7 år.

3.8 VA-avgifter

Avgifter skall betalas till Dals-Eds kommun.

--

Taxekonstruktionen för Dals-Eds kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning antogs av kommunfullmäktige 2014-06-11.

§ 1

För att täcka kostnaderna för Dals-Eds kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning skall ägare av fastighet inom anläggningens verksamhetsområde betala avgifter enligt denna taxa.

Avgiftsskyldig är alternativt den som enligt 2 och 5 §§ lagen om allmänna vattentjänster (2006:412) jämte senare tillägg och ändringar jämställs med fastighetsägare.

§ 2

Avgifterna utgörs av anläggningsavgifter (engångsavgifter) och bruksavgifter (periodiska avgifter).

§ 3

Fastigheterna indelas i bostadsfastighet, annan fastighet och obebyggd fastighet.

Bostadsfastighet är fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas för bostadsändamål. Med bostadsfastighet jämföras fastighet som uteslutande eller huvudsakligen är bebyggd eller enligt beviljat bygglov avses att bebyggas för andra ändamål såsom:

Kontor, Förvaltning, Butiker, Utställningslokaler, Hotell, Restauranger, Hantverk, Småindustri, Utbildning, Sjukvård, Stormarknader och Sporthallar.

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

Obebyggd fastighet är fastighet som enligt detaljplan är avsedd för bebyggelse, men ännu ej byggd.

Lägenhet är ett eller flera utrymmen i byggnad som i upplåtelsehänseende bildar en enhet. I fråga om sådana utrymmen i bostadsfastighet eller därmed jämförd fastighet, räknas varje påbörjat 150-tal m² bruttoarea (BTA) enligt svensk standard SS 02 10 53 som en lägenhet.

§ 4

4.1 Avgiftsskyldighet föreligger för nedan angivna ändamål:

Ändamål	Anläggningsavgift	Brukningsavgift
V, vattenförsörjning	Ja	Ja
S, spillvattenavlopp	Ja	Ja
D, dag- och dränvattenavlopp från fastighet inom detaljplan	Ja	

Som detaljplan kan enligt 17 kap. § 4 plan- och bygglagen, SFS 1987:246, även äldre plan gälla.

4.2 Avgiftsskyldighet för vart och ett av ändamålen V, S och D inträder när va-verket upprättat förbindelsepunkt för ändamålet och underrättat fastighetsägaren därom.

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

4.3 Avgifterna skall beräknas enligt taxa som gäller vid den tidpunkt när avgiftsskyldighet inträder.

§ 5

För bostadsfastighet och därmed enligt 3 § jämförd fastighet skall erläggas anläggningsavgift.

	2025	2026
Moms tillkommer på samtliga avgifter		
Avgift utgår per fastighet med:		
a) en avgift avseende framdragning av varje uppsättning servisledning till förbindelsepunkten för vatten, spillvatten samt dag- och dränvatten	75 365,00 kr	75 893,00 kr
b) en avgift avseende upprättandet av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och D	28 467,00 kr	28 666,00 kr
c) en avgift per lägenhet	20 185,00 kr	20 326,00 kr
d) en avgift per m ² tomtyta	24,31 kr	24,48 kr
(tomtavgränsning max 1 500 m ²)		

Föreligger ej avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål, se § 8.

5.1 Är förbindelsepunkter gemensamma för två eller flera fastigheter, fördelas avgifter enligt 5.1 a) och 5.1 b) lika mellan fastigheterna.

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

Avgift enligt 5.1.d) tas ut endast intill ett belopp som motsvarar summan av avgifterna enligt 5.1 a), b) och c).

5.4 Lägenhetsantalet bestäms efter ritningar enligt vilka bygglov beviljats, eller efter annan ritning eller uppmätning som va-verket godkänner.

5.5 Framdras ytterligare servisledningar och upprättas ytterligare förbindelsepunkter skall erläggas avgifter enligt 5.1 a) och b).

5.6 Ökas fastighets tomtyta skall erläggas avgift enligt 5.1 d) för tillkommande tomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtyteavgift inte skall anses vara förut erlagd.

Vid beräkning av avgift för tillkommande tomtyta iakttas begränsningsregeln i 5.3.

5.7 Sker om- eller tillbyggnad, uppförs ytterligare byggnad eller ersätts riven bebyggelse på fastighet skall erläggas avgift enligt 5.1 c) för varje tillkommande lägenhet.

§ 6

6.1 För *annan* fastighet skall erläggas anläggningsavgift:

	2025	2026
Moms tillkommer på samtliga avgifter		
Avgift utgår per fastighet med:		
a) en avgift avseende avseende framdragning av varje uppsättning servisledningar till förbindelsepunkter för vatten, spillvatten samt dag- och dränvatten	75 365,00 kr	75 893,00 kr
b) en avgift avseende upprättandet av varje uppsättning förbindelsepunkter för V, S och D	28 467,00 kr	28 666,00 kr
c) en avgift per m2 tomtyta (dock minst för 1 000 m2)	42,98 kr	43,28 kr

Föreligger ej avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål, se § 8.

6.2 Är förbindelsepunkter gemensam för två eller flera fastigheter fördelas servisavgiften enligt 6.1 a) och 6.1 b) lika mellan fastigheterna.

6.3 Tomtytan utgörs av fastighetens areal enligt förrättningskarta, nybyggnadskarta eller annan karta som va-verket godkänner.

6.4 Huvudmannen kan, om godtagbar säkerhet ställs, medge anstånd med erläggande av tomtyteavgift för andel av fastighets areal, motsvarande mark som tills vidare inte utnyttjas för verksamheten på fastigheten.

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

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

6.5 Ökas fastighetens tomtyta, skall erläggas avgift enligt 6.1 c) för tillkommande tomtyta som härrör från fastighet för vilken tomtyteavgift inte skall anses var förut erlagd.

§ 7

7.1 För obebyggd fastighet skall erläggas del av anläggningsavgift. Avgift per fastighet med:

	Bostadsfastighet		Annan fastighet	
Servisavgift	5.1 a	100%	6.1 a	100%
Avgift per uppsättning FP	5.1 b	100%	6.1 b	100%
Tomtyteavgift	5.1 d	100%	6.1 c	70%
Lägenhetsavgift	5.1 c	0%	--	--

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

Avgift enligt 5.1 d) tas endast ut intill ett belopp som motsvarar summan av avgifterna 5.1 a) och b), jfr 5.3 andra stycket.

7.2 Bebyggs obebyggd fastighet skall erläggas avgifter enligt följande:

	Bostadsfastighet		Annan fastighet	
Lägenhetsavgift	5.1 c	100%	--	--
Tomtyteavgift	5.1 d	0%	6.1 c	30%

§ 8

8.1 Föreligger inte avgiftsskyldighet för samtliga i 4.1 angivna ändamål, skall avgifterna enligt 5.1 och 6.1 reduceras. Följande reducerade avgifter, uttryckta i procent av full avgift, skall därvid erläggas för respektive ändamål:

Avgift för framdragen servisledning

- En ledning 70 % av avgift enligt 5.1 a) resp 6.1 a)
- Två ledningar 85 % av avgift enligt 5.1 a) resp 6.1 a)
- Tre ledningar 100 % av avgift enligt 5.1 a) resp 6.1 a)

	V	S	D
Avgift per FP 5.1 b	20%	60%	20%
Lägenhetsavgift 5.1 c	20%	60%	20%
Tomtyteavgift 5.1 d	20%	60%	20%
Avgift per FP 6.1 b	20%	60%	20%
Tomtyteavgift 6.1 c	20%	60%	20%

8.2 Inträder avgiftsskyldighet för ändamål, för vilket avgiftsskyldighet inte tidigare förelegat, skall avgifter erläggas enligt 8.1.

För servisledning som på fastighetsägarens begäran utförs senare än övriga servisledningar

skall utöver servisavgift enligt 8.1, erläggas en etableringsavgift om 50 % av avgiften enligt 5.1 a). Denna avgift avses täcka huvudmannens merkostnader till följd av att arbetet ej utförts i samband med anordnandet av övriga servisledningar.

§ 9

Avgifter enligt §§ 5-6 är baserade på indextalet (2013-09) i konsumentprisindex, KPI, med 1980 som basår. När detta index ändras, har huvudmannen rätt att reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen. Vid reglering av taxan tillämpas följande:

a) Tillägg eller avdrag på avgiftsbeloppen görs med viss procent.

b) Procenttalet erhålles genom att den i antal enheter uttryckta indexförändring som utgör skillnaden mellan det närmast före beslut om avgiftsreglering publicerade indextalet och talet omräknas till procent av sistnämnda tal. Erhållet procenttal avrundas till närmaste hela tal. Tillägg eller avdrag avrundas i sin tur beträffande avgift enligt 5.1 a) och b) och c) samt 6.1 a) och b) till närmaste tiotal kronor, beträffande 5.1 d och 6.1 c) till närmaste hela kronotal.

a) Beslutad avgiftsändring tillämpas fr o m den dag ändringen enligt beslutet träder i kraft.

§ 10

Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 5-8 träffar va-verket i stället avtal om avgiftens storlek.

§ 11

11.1 Sedan avgiftsskyldighet inträtt, skall avgift betalas inom tid som anges i räkning.

11.2 Betalas debiterat belopp inte inom tid som anges i räkningen skall dröjsmålsränta erläggas enligt 6 § räntelagen från den dag betalning skulle ha skett.

11.3 Enligt 36 § lagen om allmänna vattentjänster skall en anläggningsavgift fördelas på årliga inbetalningar under en viss tid, längst 10 år, om avgiften uppgår till belopp, som är betungande med hänsyn till fastighetens ekonomiska bärkraft och övriga omständigheter, om fastighetsägaren så begär och godtagbar säkerhet ställs. Ränta skall erläggas enligt 5 § räntelagen på varje del av avgiften som förfaller till betalning i framtiden från den dag då den första inbetalningen skall ske till dess ifrågavarande del av avgiften betalas eller ränta erlägges enligt 11.2

11.4 Avgiftsskyldighet enligt 5.7, 6.5 eller 7.2 föreligger, då bygglov för avsett ändrat förhållande meddelats eller ändrat förhållande – t ex ökning av tomtyta – inträtt utan att bygglov erfordrats eller meddelats. Det åligger fastighetsägare att omgående anmäla till va-verket när det ändrade förhållandet inträtt. Försummar fastighetsägaren denna anmälningsplikt, tas dröjsmålsränta ut enligt 11.2 för tiden från och med två månader efter det att avgiftsskyldighet inträtt och fram till dess tilläggsavgiften betalas.

§ 12

12.1 Om efter ansökan från fastighetsägare och särskilt medgivande av huvudmannen ledningar utförts på annat sätt eller försetts med andra anordningar än huvudmannen bedömt nödvändiga, skall fastighetsägare som begärt arbetets utförande ersätta huvudmannen överenskomna kostnader härför.

12.2 Begär fastighetsägare att ny servisledning skall utföras istället för redan befintlig och finner huvudmannen skäl bifalla ansökan härom, är fastighetsägaren skyldig bekosta dels den nya servisledningens allmänna del med det avdrag som befinnes skäligt med hänsyn till den tidigare servisledningens ålder och skick, dels borttagandet av den tidigare servisledningens allmänna del.

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

BRUKNINGSAVGIFTER (§§ 13-19)

§ 13

13.1 För bebyggd fastighet skall erläggas brukningsavgift:

	2025	2026
Moms tillkommer på samtliga avgifter		
Avgift utgår per fastighet med:		
a) En fast avgift per år	3 981,00 kr	4 220,00 kr
b) En avgift per m3 levererat vatten	37,50 kr	39,75 kr

Föreligger inte avgiftsskyldighet för såväl V som S reduceras avgifterna. Följande avgifter skall därvid erläggas för resp. ändamål:

	V	S
a) Fast avgift 13.1 a	40%	60%
b) Avgift per m3	40%	60%

Avgifterna är uttryckta i procent av full avgift.

13.2 Fastighetsägaren är betalningsansvarig för allt vatten som levereras till fastigheten. Har huvudmannen bestämt att för bebyggd fastighet vattenförbrukningen tills vidare inte skall fastställas genom mätning, tas avgift enligt 13.1 b) ut efter en antagen förbrukning om 90 m3 per lägenhet.

13.3 För s k byggvatten skall erläggas en avgift efter m3-pris enligt 13.1 b). Om mätning inte sker, antas den därvid förbrukade vattenmängden uppgå till 30 m3 per lägenhet.

13.4 För extra mätställe (mätställe utöver ett per fastighet) skall erläggas en årlig avgift med belopp motsvarande 50 % av den fasta avgiften enligt 13.1 a). Beloppet avrundas till närmast hela kronor.

Parallellkopplade vattenmätare räknas som ett mätställe.

13.5 Har fastighetsägare begärt undersökning av vattenmätare och mätaren härvid godkänns, skall fastighetsägaren för täckning av undersökningskostnaderna erlägga ett belopp motsvarande 50 % av den fasta avgiften enligt 13.1 a). Beloppet avrundas till närmaste hela kronor.

13.6 För spillvattenmängd, som enligt va-verkets medgivande avleds till dagvattennätet (kylvatten o d), utgår avgift med 30 % av m3-priset enligt 13.1 b). Beloppet avrundas till närmaste hela öre.

13.7 Har huvudmannen på fastighetsägarens begäran vidtagit åtgärd eller har på grund av att fastighetsägaren åsidosatt sin skyldighet av vattentillförseln avstängts, eller reducerats eller annan åtgärd vidtagits av huvudmannen debiteras en av avgift på vardera 300 kr utan moms. för avstängning respektive öppning av servisanslutning.

§ 14

Tillförs avloppsnätet större spillvattenmängd än som svarar mot levererad vattenmängd eller

avleds inte hela den levererade vattenmängden till avloppsnätet skall avgift för spillvattenavlopp erläggas efter den mängd spillvatten som avleds till avloppsnätet.

Mängden skall bestämmas genom mätning på fastighetsägarens bekostnad av ifrågavarande vatten- eller spillvattenmängd eller på annat sätt som överenskommits mellan va-verket och fastighetsägaren.

En förutsättning för att avgiften för avlett spillvatten skall debiteras efter annan grund än efter levererad mängd vatten är att skillnaden mellan vatten- och spillvattenmängderna är avsevärd.

§ 15

För obebyggd fastighet uttas ej bruksavgift.

§ 16

Avgifter enligt §§ 13-15 är baserade på indextalet (2013-09) i konsumentprisindex, KPI, med 1980 som basår. När detta index ändras får va-verket reglera avgiftsbeloppen därefter, dock inte oftare än en gång årligen.

Vid regleringen av taxan tillämpas följande:

a) Tillägg eller avdrag på avgiftsbeloppen görs med viss procent.

b) Procenttalet erhålls genom att den i antal enheter uttryckta indexförändring som utgör skillnaden mellan det närmast före beslut om avgiftsreglering publicerade indextalet och talet omräknas till procent av sistnämnda tal. Erhållet procenttal avrundas till närmaste hela tal. Tillägg eller avdrag avrundas i sin tur beträffande avgift enligt 13.1 a) och 13.2 till närmaste hela krontal samt beträffande avgift enligt 13.1 b) till närmaste hela öretal.

c) Beslutad avgiftsändring tillämpas från och med debiteringsperioden efter den dag som angetts i beslutet. För de uppgifter enligt 13.1 b), 13.3 och 13.6 samt § 14, som är baserade på uppmätning hos fastighetsägare, tillämpas dock avgiftsändringen endast i fråga om den vattenmängd som förbrukas och den spillvattenmängd som släpps ut efter den i va-verkets beslut angivna dagen.

§ 17

Är det inte skäligt att för viss fastighet beräkna avgift enligt §§ 13-15 träffar va-verket i stället avtal om avgiftens storlek.

§ 18

Avgift enligt 13.1 a) och 13.2 debiteras i efterskott per månad, kvartal, tertial eller halvår enligt beslut av huvudmannen. Avgift enligt 13.1 b) debiteras i efterskott på grundval av mätning förbrukad renvattenmängd eller annan grund som anges i §§ 13 och 14.

Preliminärdebitering får göras.

Betalas debiterat belopp inte inom tid som anges i räkningen, skall dröjsmålsränta erläggas på obetalt belopp enligt 11.2. Sker enligt va-verkets beslut mätaravläsning inte för varje debitering, får mellanliggande debiteringar ske efter uppskattad förbrukning, dock att mätaravläsning och debitering av verklig förbrukning skall ske i minst en gång vartannat år. Avläsning och debitering skall därjämte ske på fastighetsägarens begäran med anledning av fastighetsöverlåtelse.

§ 19

19.1 Har fastighetsägare begärt att va-verket skall företa åtgärd för att underlätta eller möjliggöra hans brukande av anläggningen i visst fall eller avseende eller har i övrigt särskild åtgärd påkallats på grund av fastighetens va-förhållanden, har va-verket rätt att träffa avtal om

brukningsavgiftens storlek.

19.2 Har på grund av att vattentillförsel avstängts eller reducerats fastighetsägaren åsidosatt sin skyldighet, påförs fastighetsägaren va-verkets kostnader för åtgärder i samband därmed.

TAXANS INFÖRANDE

§ 20

Denna taxa träder i kraft 2016-01-01

De brukningsavgifter enligt 13.1, 13.3 och 13.6 samt § 14. som är baserade på uppmätning hos fastighetsägare, skall därvid tillämpas i fråga om den vattenmängd som levereras och den spillvattenmängd som släpps ut efter ovan angivna dagen för taxans ikraftträdande.

Avgifter enligt denna taxa skall betalas till Dals-Eds kommun.

Mål som rör tvist mellan fastighetsägare och va-verket beträffande tillämpning och tolkning av denna taxa prövas av Statens VA-nämnd jämlikt 37 § va-lagen.

3.9 Slamtömningsavgifter

Kommunen är enligt renhållningsordningen ansvarig för slamtömningen. Slamtömning sker genom att kommunen upphandlar en entreprenör, som tömmer trekammarbrunnar i hela kommunen enligt en turlista.

Kostnaden för slamtömningen faktureras direkt till kunden av entreprenören som en ersättning för dennes tjänster, samt för den destruktionsavgift som kommunen tar ut av entreprenören då denne lämnar slam till kommunens reningsverk.

När entreprenören lämnar slam till kommunens reningsverk Brattesta betalar han destruktionsavgift.

Entreprenörens avgifter tillkommer.

Entreprenören fakturerar samtliga kostnader till kund, även denna taxa.

	2025	2026
Moms tillkommer på samtliga avgifter		
Tippavgift till reningsverket i Ed		
Upp till 3m3 per gång	457,00 kr	484,00 kr
Rörlig avgift per m3 därutöver	195,00 kr	207,00 kr

3.10 Renhållningsavgifter

HUSHÅLLSSOPOR

Matavfallsinsamling startade 1 mars 2014 enligt beslut.

Avgifter enligt denna taxa skall betalas till Dals-Eds kommun. Avgifter får tas ut i förskott.

	2025	2026
Moms tillkommer på samtliga avgifter		
Hämtning helår		

	2025	2026
Varannan vecka inkl. matavfallskärl	2 462,00 kr	2 585,00 kr
Var 4:e vecka vid kompostering	1 773,00 kr	1 861,00 kr
Var 12:e vecka vid kompostering	1 097,00 kr	1 152,00 kr
Sommarhämtningar		
Varannan vecka inkl. matavfallskärl	1 551,00 kr	1 629,00 kr
Var 4:e vecka	1 184,00 kr	1 243,00 kr
Veckohämtningar flerbostadshus, affärer, restauranger inkl. matavfallshämtning		
125 l säck	103,00 kr	108,00 kr
240 l säck	152,00 kr	160,00 kr
140 l kärl	101,00 kr	106,00 kr
190 l kärl	135,00 kr	142,00 kr
240 l kärl	152,00 kr	160,00 kr
370 l kärl	222,00 kr	233,00 kr
660 l kärl	373,00 kr	392,00 kr
Extra säck	105,00 kr	110,00 kr

3.11 Renhållningsavgifter - Fastighetsnära insamling

Förslag taxor fastighetsnära insamling 2026

Avgift förpackningsavfall flerbostadshus Papper – och plastförpackningar					
Intervall	Avgift/år Taxa 2025 ex moms baserat på antalet lägenheter				Tillagt kärl
	1 Kärl (Alt 1)	2 Kärl (Alt 2)	3 Kärl (Alt 3)	5 Kärl (Alt 4)	Per kärl
2 gånger/vecka	15 124 kr	19 984 kr	24 843 kr	34 562 kr	9 719 kr
1 gång/vecka	7 562 kr	9 992 kr	12 422 kr	17 281 kr	4 859 kr
1 gång/2 veckor	0 kr				2 430 kr
1 gång/4 veckor	0 kr				1 215 kr
Extratömning	291 kr	384 kr	478 kr	665 kr	291 kr
Ej sorterade förpackningar debiteras enligt entreprenörens sorteringstaxa					

Avgift förpackningsavfall flerbostadshus Metallförpackningar				
Intervall	Avgift/år Taxa 2025 ex moms			Tillagt kärl
	1 Kärl (Alt 1 & 2)	2 Kärl (Alt 3)	3 Kärl (Alt 4)	Per kärl
1 gång/vecka	12 099 kr	15 987 kr	19 874 kr	4 859 kr
1 gång/2 veckor	4 537 kr	5 995 kr	7 453 kr	2 430 kr
1 gång/5 veckor	0 kr			972 kr
1 gång/10 veckor	0 kr			486 kr
Extratömning	291 kr	384 kr	478 kr	291 kr
Ej sorterade förpackningar debiteras enligt entreprenörens sorteringstaxa				

Avgift förpackningsavfall flerbostadshus Glasförpackningar				
Intervall	Avgift/år Taxa 2025 ex moms			Tillagt kärl
	1 Kärl (Alt 1 & 2)	2 Kärl (Alt 3)	3 Kärl (Alt 4)	Per kärl
1 gång/vecka	12 099 kr	15 987 kr	19 874 kr	4 859 kr
1 gång/2 veckor	4 537 kr	5 995 kr	7 453 kr	2 430 kr
1 gång/5 veckor	0 kr			972 kr
1 gång/10 veckor	0 kr			486 kr
Extratömning	291 kr	384 kr	478 kr	291 kr
Ej sorterade förpackningar debiteras enligt entreprenörens sorteringstaxa				

Avgift tidningsinsamling flerbostadshus Tidningar (ingår ej i FNI)			
Intervall	Avgift/år Taxa 2025 ex moms		Tillagt kärl
	1 Kärl (Alt 1,2,3)	2 Kärl (Alt 4)	Per kärl
1 gång/vecka	15 124 kr	19 984 kr	4 859 kr
1 gång/ 2 veckor	7 562 kr	9 992 kr	2 430 kr
1 gång/5 veckor	3 025 kr	3 997 kr	972 kr
1 gång/10 veckor	1 512 kr	1 998 kr	486 kr
Extratömning	291 kr	384 kr	291 kr

Ej sorterade förpackningar debiteras enligt entreprenörens sorteringstaxa

Antal Lägenheter	Fraktion	Storlek kärl	Antal Kärl	Antal lägenheter	Fraktion	Storlek kärl	Antal Kärl
Alt 1: 5 - 19	Metall	190 el 240	1	Alt 2: 20 - 39	Metall	240	1
	Plast	660	1		Plast	660	2
	Kartong	660	1		Kartong	660	2
	Färgat glas	190	1		Färgat glas	190	1
	Ofärgat glas	190	1		Ofärgat glas	190	1
	Tidningar	190 el 370	1		Tidningar	370	1
Antal Lägenheter	Fraktion	Storlek kärl	Antal Kärl	Antal Lägenheter	Fraktion	Storlek kärl	Antal Kärl
Alt 3: 40 - 50	Metall	240	2	Alt 4: >50	Metall	240	3
	Plast	660	3		Plast	660	5
	Kartong	660	3		Kartong	660	5
	Färgat glas	190	2		Färgat glas	190	3
	Ofärgat glas	190	2		Ofärgat glas	190	3
	Tidningar	370	1		Tidningar	370	2

Avgifter vid Onsöns återvinningsstation

Avgifter enligt denna taxa skall betalas till Dals-Eds kommun, avser endast näringsidkare, för hushåll utgår ingen avgift.

	2025	2026
Moms tillkommer på samtliga avgifter		
Wellpapp per m3	177,00 kr	186,00 kr
Sorterat avfall per m3	210,00 kr	221,00 kr
Osorterat avfall per m3	632,00 kr	664,00 kr
Sorteringsavgift	1 075,00 kr	1 129,00 kr
Kompr. avfall, sorterat/osorterat per m3	1 262,00 kr	1 325,00 kr
Sorterat direkt till deponi per m3	527,00 kr	553,00 kr
Asbest per m3	1 217,00 kr	1 278,00 kr
Tryckimpregnerat trä m3	621,00 kr	652,00 kr
Spillolja per liter	6,76 kr	7,10 kr
Oljefilter /st	13,65 kr	14,33 kr
Bekämpningsmedel (max 3kg) per kg	246,00 kr	258,00 kr
Däck traktorer och lastbilar utan fälg/st	37,00 kr	39,00 kr
Däck traktorer och lastbilar med fälg/st	37,00 kr	39,00 kr
Däck övriga per styck	37,00 kr	39,00 kr

Gällande däck så får inte företag som har som verksamhet att försälja däck lämna, då dessa förväntas ha egna avtal om återtag av gamla däck.

På grund av upprättande av kontrollprogram samt tillsyn av avslutad deponi på Onsön så kommer taxorna behöva justeras efter hand. Taxan grundar sig på kommunens kostnader att få respektive fraktioner omhändertagna och förutsättningarna för detta kommer att variera framöver.

Kommunstyrelsen äger rätt att under löpande budgetår besluta om korrigering av avgifter.

3.12 Försäljning av mat

	Internt pris 2025	Externt pris 2025	Internt pris 2026	Externt pris 2026
	exkl. moms	inkl. moms	exkl. moms	inkl. moms
Personal-/externlunch				
Samtliga kök		91,00 kr		93,00 kr
Edsgärdet/Hagalid				
Frukost	22,12 kr	24,78 kr	22,67 kr	25,39 kr
Äldre lunch	64,95 kr	72,74 kr	66,57 kr	74,56 kr
Dessert	13,81 kr	15,47 kr	14,16 kr	15,86 kr
Middag	53,91 kr	60,38 kr	55,26 kr	61,89 kr
Kaffe	8,28 kr	9,28 kr	8,49 kr	9,51 kr
Utskick, pristillägg	4,15 kr	4,64kr	4,25 kr	4,76 kr

	Internt pris 2025	Externt pris 2025	Internt pris 2026	Externt pris 2026

Kommunstyrelsen äger rätt att under löpande budgetår besluta om mindre korrigeringar i avgifter för måltider.

Kostchef har rätt att vid köp av större volymer till icke kommersiella event som anses vara till gagn för samhället, sätta pris som utgår från att täcka tillverkningskostnaden för maten.

3.13 Lokalvård

	Internt pris 2025	Internt pris 2026
Moms tillkommer på samtliga priser		
Arbetstimmar ordinarie tid	352,00 kr	354,00 kr

Gäller samtliga områden.

Kommunstyrelsen äger rätt att under löpande budgetår besluta om mindre korrigeringar i avgifter för lokalvård.

3.14 Avgifter kommunförråd (GS), vaktmästare och städ

	2025	2026
Moms tillkommer på samtliga priser		
Arbetstimmar personal		
Arbetstimmar ordinarie tid	491,00 kr	494,00 kr
Arbetstimmar enkel övertid	574,00 kr	578,00 kr
Arbetstimmar kval. övertid	782,00 kr	787,00 kr
Avstängning av vatten (Gäller även vid avstängning pga utebliven betalning) per gång	479,00 kr	482,00 kr
Påsläpp av vatten (Gäller även vid påsläpp pga utebliven betalning) per gång	479,00 kr	482,00 kr
Arbetstimmar maskin		
Hjullastare New Holland	384,00 kr	387,00 kr
JCB	384,00 kr	387,00 kr
Wille (ny maskin kommer att upphandlas 202501)	309,00 kr	417,00 kr
Weideman	309,00 kr	311,00 kr
Broddway sopmaskin	292,00 kr	294,00 kr
Frontmatad sopmaskin	201,00 kr	202,00 kr
Ventrac 4500 Y Gräs	216,00 kr	218,00 kr
Ventrac 4500 Y Med redskap	270,00 kr	272,00 kr
Husqvarna gräsklippare	162,00 kr	163,00 kr

	2025	2026
Spolaggregat	261,00 kr	262,00 kr
Spårmaskin	200,00 kr	201,00 kr
Amazon gräsklippare med uppsamlare	270,00 kr	272,00 kr
Filmkamera	196,00 kr	197,00 kr
Toalett vagn per tillfälle (max en vecka)	1 844,00 kr	1 857,00 kr
Tömning av toalett vagn under hyresperioden (Ink. nytt kem och påfyllning av sanitets produkter)	922	928,00 kr
Container 6m3 / hyresperiod upp till 1 månad	276,00 kr	278,00 kr
Container 15m3 / hyresperiod upp till 1 månad	421,00 kr	424,00 kr
Traktor med skogsvagn	284,00 kr	286,00 kr
Kravallstaket/dygn/per enhet	21,00 kr	21,00 kr
Vattentank 3 kubik/dygn	133,00 kr	134,00 kr
Elverk/dygn 160 kva	2 719,00 kr	2 738,00 kr
Elverk/dygn 31 kva	1 570,00 kr	1 581,00 kr
Elverk/dygn 20 kva	1 149,00 kr	1 157,00 kr
Bil per kilometer	4,62 kr	4,65 kr
Lätt lastbil per kilometer	5,64 kr	5,68 kr

Minsta debitering för rensning av avlopp 800 kr (Startavgift) gäller ordinarie arbetstid 07:00-16:00 övrig tid är startavgiften 2 000 kr. Sedan tillkommer arbetskostnad och maskinhyra. Övriga tjänster prissätts enligt självkostnadsprincipen.

Kommunstyrelsen äger rätt att under löpande budgetår besluta om korrigering i avgifter för GS/vaktmästare.

3.15 Bostadstomt pris

BOSTADSMARK

Pris fastställs av kommunstyrelsen vid varje enskilt projektbeslut.

För VA-anslutning uttages avgift enligt gällande taxa.

Tidigare taxebeslut gällande bostadsmark upphör härmed att gälla.

3.16 Hyra parkeringsplats

	2025	2026
I centrum, med el	1 920,00 kr	1 933,00 kr
I centrum, utan el	1 235,00 kr	1 244,00 kr
Husbilsparkering ink moms	100,00 kr	100,00 kr

3.17 Felparkeringsavgift

	2025	2026
Vid parkering på rörelsehindrades p-platser utan giltigt tillstånd	800,00 kr	800,00 kr
Vid parkering i strid mot övriga föreskrifter rörande parkering och stannande av fordon	400,00 kr	400,00 kr

3.18 Taxor och villkor Lee-området

	2025	2026
Bokningsbara alternativ		
Byggnaden mindre evenemang	1 000,00 kr/dag	1 000,00 kr/dag
	1 500,00 Kr/dygn	1 500,00 kr/dygn
Byggnaden (7)		
Enbart belysning och ström upp till 3-fas till 16 Amp		
Markytor (3-6)		
Byggnaden större evenemang	4 000 kr/dygn	4 000,00 kr/dygn
Byggnaden (7)		
Belysning och ström 3-fas upp till 63 Amp		
Markytor (3-6)		
Hela området för större evenemang	6 000,00 kr/dygn	6 000,00 kr/dygn
Byggnaden (7)		
Belysning och ström 3-fas upp till 63 Amp		
Markytor (1-6)		
Området för husbils-övernattning	Taxa utgår enligt avgift för parkering 3,17	Taxa utgår enligt avgift för parkering 3,17
Markytor (1-6)		

Föreningar och företag med säte i Dals-Eds kommun är undantagna från avgift för hyra av Lee-området och kan därmed boka och använda området avgiftsfritt.

För övriga behov i samband med evenemanget, som inte kan tillgodoses i nuvarande anläggning, såsom toalettagn, el-aggregat, vattentank, tas avgift ut enligt annan fastställd taxa. Därutöver tillkommer arbetstid för kommunförrådets personal. För övriga villkor i samband med evenemanget, upprättas vid varje enskilt bokningstillfälle ett hyresavtal som anger förutsättningarna för uthyrningen.



3.19 Vinterförvaring bil, husbil, husvagn och MC

Priser gällande förvaring av Båt, Husbil, bil, husvagnar och MC på Jordbrons företagshotell, förvaring inomhus under perioden oktober-april

Längs är inklusive draganordning, cykelställ osv. dvs totallängd. Priser gäller per säsong, ingen moms tillkommer på priserna

Längd	2025-2026	2026-2027
Upp till 5 meter	3 000,00 kr	3 000,00 kr
5,00-6,80 meter	3 600,00 kr	3 600,00 kr
6,80-8,50 meter	4 200,00 kr	4 200,00 kr
8,50-9,80 meter	4 800,00 kr	4 800,00 kr
Tillägg per meter som överstiger 9,80 meter	500,00 kr	500,00 kr
Vattenskoter, MC och liknande	1 500,00 kr	1 500,00 kr

Regler

- Ägarna till objekten är ansvariga för att deras egendom är försäkrad
- Priset gäller endast **uppställning** av aktuellt objekt
- Batterier i objekten skall vara fränkopplade

- Gasolflaskor får ej förvaras i objekten

In och uttag av objekt sker vid två tillfällen vardera höst och vår, Oktober samt april-maj. Datum anslås på kommunens hemsida.

3.20 Bygglov PBL

Avgifterna tas ut med stöd av plan- och bygglagen, plan- och byggförordningen och kommunallagen om inget annat anges. Avgifterna är avsedda att täcka kommunens kostnad för den aktuella myndighetsutövningen eller tjänsten.

Taxan följer SKR:s förslag till Plan- och bygglovstaxa 2011 inklusive kart- och mättaxa. Dals-Eds kommun tillämpar justeringsfaktor 0,8 (faktor N), vilken rekommenderas av SKR för kommuner med färre invånare än 20 000. Prisbasbeloppet för 2026 är 59 200 kr, vilket innebär att mPBB är 59,2.

Nedan följer tabeller och exempel för de vanligaste ärendena. För fullständig förteckning av aktuella taxor hänvisas till tabellerna i SKR:s Plan- och bygglovstaxa 2011 inklusive kart- och mättaxa.

Taxorna kompletteras av kompendiet "Plan och bygglovs - taxa 2011" (SKR) i vilket tabell 7 är reviderad och tabell 8 inte används.

Kostnader för underrättelse och expediering

Avgift = KOM x mPBB x N

Antal	Kommentarer	KOM	Kostnad 2026
Sakägare 1-5		40	1 894 kr
Sakägare 6-9		60	2 842 kr
Sakägare 10-		120	5 683 kr
Kungörelse av beslut i Post- och inrikestidning	+ faktisk annonskostnad (f.n. 14 kr)	5	237 kr (+ faktisk annonskostnad f.n. 14 kr)

Nybyggnad

Avgiften utgör summan av avgifterna för de åtgärder som byggnadsnämnden vidtar i samband med bygglov respektive startbesked. Avgift för att upprätta eller ändra detaljplan, områdesbestämmelser eller fastighetsplan tillkommer enligt särskild taxa eller genom upprättat planavtal.

Bygglovavgift = mPBB x OF x (HF1 + HF2) x N

Bostäder, kontor, industrier m.m.	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Byggnad, yta BTA	<99 m2	4	24	28
Byggnad, yta BTA	100-199 m2	8	24	28
Byggnad, yta BTA	200-299 m2	10	24	28
Byggnad, yta BTA	300-499 m2	12	24	28
Byggnad, yta BTA	500-999 m2	20	24	28
Byggnad, yta BTA	1 000-1 999 m2	40	24	28

Bostäder, kontor, industrier m.m.	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Byggnad, yta BTA	2 000-4 999 m ²	60	24	28
Byggnad, yta BTA	5 000-9 999 m ²	80	24	28
Byggnad, yta BTA	10 000-14 999 kvm	100	24	28
varje tillkommande 5 000- intervall + 20				
Vindsinredning	≤ 199 m ²		17	28
Stor, enkel byggnad, oisolerad – lagerhall ≥ 600 m ²	30 % av normal avgift		24	28

Komplementbyggnad	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Komplementbyggnad, garage, carport, förråd (eget ärende)	<50 m ²	2	17	13
Komplementbyggnad, garage, carport, förråd (eget ärende)	>50 m ²	4	17	15
Källsorteringsbehållare/ gruppSopskåp, sophus		4	14	15

Exempel: Nybyggnad av bostad 200 kvm $59,2 \times 10 \times (24+28) \times 0,8 = 24\,627$ kr

Tillkommer gör kostnader för underrättelse och expediering enligt ovanstående tabell.

Tillbyggnad

Bygglovavgift = mPBB x OF x (HF1 + HF2) x N

Huvudbyggnad	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Tillkommande yta BTA	≤ 15 m ²	3	14	10
Tillkommande yta BTA	16-49 m ²	4	17	15
Tillkommande yta BTA	50-99 m ²	6	17	28
Tillkommande yta BTA	100-199 m ²	8	17	28
Tillkommande yta BTA	200-299 m ²	10	17	28
Tillkommande yta BTA	300-499 m ²	12	17	28
Ytterligare intervall se ovan				

Komplementbyggnad		OF	HF1	HF2
Typ: garage, carport, för- råd	Oavsett storlek men ≤ 50 % av ursprunglig byggnads BTA	2	14	13
Tillbyggnad fritidshus	≤ 50 m2	4	14	13
Tillbyggnad växthus, lusthus m.m. oisolerat	> 15 m2	2	14	13
Burspråk		2	14	13
Takkupa		2	14	15

Exempel: Tillbyggnad på huvudbyggnad med tillkommande yta 30 kvm $59,2 \times 4 \times (17+15) \times 0,8 = 6\,062$ kr

Tillkommer gör kostnader för underrättelse och expediering enligt ovanstående tabell.

Enkla byggnader

Bygglovavgift = mPBB x OF x (HF1 + HF2) x N

Typ	Yta BTA	OF	HF1	HF2
Fritidshus	40-80 m2 BTA	4	21	28
Kolonistuga	< 40 m2	2	14	15
Nätstation/pumpstation	Oavsett storlek	4	14	13
Växthus, lusthus och likn. oisolerat	> 15 m2 men ≤ 50 m2	2	14	13
Rullstolsgarage förråd m.m.	Oavsett storlek	2	14	13
Kiosk, manskapsbod m.m.	Oavsett storlek	4	17	15
Sommarveranda, restaurang	Oavsett storlek	4	17	23

Exempel: Fritidshus om 40 kvm $59,2 \times 4 \times (21+28) \times 0,8 = 9\,283$ kr

Tillkommer gör kostnader för underrättelse och expediering enligt ovanstående tabell.

Anmälan om eldstad

Typ	HF2
Eldstad/st	25

Avgift = HF2 x mPBB x N

$25 \times 59,2 \times 0,8 = 1\,184$ kr/st

Strandskyddsdispens komplementbyggnad 0-15 kvm inom redan ianspråktagen tomt för bostadsändamål

Avgift = 100 x mPBB x N

$$100 \times 59,2 \times 0,8 = 4\,736 \text{ kr}$$

Strandskyddsdispens

$$\text{Avgift} = 200 \times \text{mPBB} \times N$$

$$200 \times 59,2 \times 0,8 = 9\,472 \text{ kr}$$

3.21 Svea bio, biljetter

Från den 1 januari 2017 tar staten ansvar för att finansiera stöd för produktion, distribution och visning av film. Omställningen finansieras genom en höjning av mervärdesskatten (momsen) för tillträde till biograf föreställningar.

	2025	2026
Normalpris	100 kr	100 kr
Normalpris matiné o motsvarande	80 kr	80 kr
Normalpris 3D-visningar	120 kr	120 kr
Normalpris 3D- visningar matiné o motsvarande	100 kr	100 kr

Presentkort på biobiljetter säljes för 100 kr inkl moms. Företag, förvaltningar och föreningar i kommunen ges möjlighet att köpa presentkort med 25 procent rabatt vid köp av minst 15 st. Vid högre biljettpris än 100 kr betalas tillägg vid biljettköpet. Vid höjning av biljettpriset ska rabatten automatiskt följa med.

Biografansvarig medges rätt att justera priser både upp och ned då filmbolagen så kräver samt vid festival och andra specialvisningar.

3.22 Lotteritillståndsavgifter

	2025	2026
Lotteritillståndsavgift	300 kr	300 kr

3.23 Simskoleavgifter

	2025	2026
Nybörjarkurs	250 kr	0 kr
Fortsättningskurs (innehåll definieras)	250 kr	250 kr
Märkesprovtagning (säkerhetsmärken o "nybörjarmärken" är gratis)	150 kr	150 kr
Avgifter för märkena tillkommer.		

3.24 Mediaersättning

Böcker och andra media, som har lånats på biblioteket, ska enligt lånereglerna ersättas om de inte återlämnas eller om de av någon anledning blir förstörda. För att underlätta debiteringar i

de fall det blir aktuellt har följande schablonersättningar fastställts.

	2025	2026
Vuxenbok	300 kr	300 kr
Barnbok	170 kr	170 kr
Tidskrift	55 kr	55 kr
CD-bok	150 kr	150 kr
Spel	500 kr	500 kr
Film	500 kr	500 kr
Nytt lånekort	10 kr	10 kr

Undantag för ovanstående är litteratur placerad på Dalslandshyllan som alltid ska ersättas med nyanskaffningspris.

Vidare ges ansvarig chef befogenhet att justera priset om det finns särskilda skäl för detta. Sådana skäl kan t ex vara att exemplaret är föråldrat, i dåligt skick eller att ersättningen i övrigt blir oskälig. Om en pekbok/bilderbok förstörs vid enstaka tillfälle bör avgiften kunna efterskänkas.

3.25 Stallbacken lokaler

För bokningsfrågor ring 0534-19068

	2025		2026	
	Externt	Ideella föreningar/ studieförbund	Externt	Ideella Föreningar/ studieförbund
Exklusive kök	1 200 kr	600 kr	1 200 kr	600 kr
Inklusive kök	1 400 kr	800 kr	1 400 kr	800 kr
Lilla ljud	400 kr	200 kr	400 kr	200 kr
Stora ljud	400 kr	200 kr	400 kr	200 kr
Avbokningsavgift (mindre än 14 dagar innan)	200 kr	200 kr	200 kr	200 kr

Internt debiteras ingen avgift för hyra, men avgift för tekniker (ljud, ljus etc) tillkommer.

För tekniker debiteras 500 kronor per timme.

Vid flytt av stolar och läktare tillkommer ytterligare kostnader.

Ansvarig chef har rätt att reglera hyran i speciella fall (se regelverk angående uthyrning av Stallbacken).

Vid bokning för offentliga arrangemang ges möjlighet till repetition och generalrepetition vid sammanlagt två tillfällen kostnadsfritt. Repetitioner utöver detta debiteras med 200 kronor per tillfälle.



Taxor och avgifter 2026 inom kommunstyrelsens verksamhetsområde

I arbetet med taxor inför 2026 så har justeringar gjorts av respektive ansvarig utifrån de behov och kostnadsförändringar som föreligger inom aktuellt område. Som generell uppräknings används 0,7% vilket motsvara ökningen på prisbasbeloppet mellan 2025 och 2026, men på flera områden görs en annan bedömning, i vissa fall föreslås taxan vara oförändrad.

Nedan kommenteras förändringen per område och vika förändringar som skett. Vissa taxor är knutna till faktorer som kommunen inte själva tar fram vilket framgår i det gemensamma taxedokumentet.

2.1 kopiering, telefax och dylikt

Oförändrade nivåer jämfört med 2025 och inga förändringar. Taxorna bedöms vara så tilltagna att de täcker kostnaderna.

3.1 P-plats med motorvärmare vid kommunhus

Uppräknat med 0,7 %.

3.2 Uthyrning Gamla Real

Inga förändringar.

3.3 Räddningstjänst

Uppräknat med 0,7 %. Vissa timtaxor är beroende på Brandskyddsföreningens Sverigetaxa som inte klar för 2026.

3.4 Övrig mark

Oförändrade nivåer jämfört med 2025 och inga förändringar.

3.5 Avgift utvecklingscentrum

Uppräknat med 0,7 %

3.6 Taxa för sotning och brandskyddskontroll

Taxan styrs av sotning-index som inte är klart, utan kommer under våren då taxorna får uppdateras.

3.7 Marknads- och torgavgifter

Avgifterna för marknaden är oförändrade från 2025.

3.8 VA-avgifter

Anläggningsavgifter räknas upp med 0,7 %, och bruksavgifter med 6%

En långsiktig analys av verksamhetens ekonomi har gjorts och på lite längre sikt kommer en årlig höjning på 6% kunna leda till en ekonomi i balans. Detta kommer dock att



inledas med ett antal år av underskott vilket kan hanteras med den buffert som byggts upp under många år.

3.9 Slamtömningsavgifter

Har höjts med 6 % utifrån ovan.

3.10 Renhållningsavgifter

Avgifterna har höjts med 5 % inga andra förändringar. Verksamheten står inför ett ökat investeringsbehov beroende på införande av hushållsnära insamling av vissa återvinningsbara sortiment.

3.11 Renhållningsavgifter fastighetsnära insamling

Avgifterna har höjts med 5 % inga andra ändringar. Samma förklaring som i punkt 3.10

Avgifter vid Onsöns återvinningsstation

Avgifterna har höjts med 5 % inga andra ändringar. Samma förklaring som i punkt 3.10

3.12 Försäljning av mat

Har höjts med 2,5 % på grund av ökade hyreskostnader och att man inte har kostnadstäckning i sina nuvarande taxor.

3.13 Lokalvård

Uppräknad med 0,7 %

3.14 Avgifter kommunförråd (GS) vaktmästare och städ

Avgifterna har räknats upp med 0,7 %. En förändring som skett är att de mindre hjullastarna har delats upp då en ny wille-lastare kommet att införskaffas som då kommer bli den dyraste lastaren i vår maskinpark.

3.15 Bostadstomt pris

Oförändrat

3.16 Hyra parkeringsplats

Har räknats upp med 0,7% förutom husbilsparkering som är oförändrad.

3.17 Felparkeringsavgift

Är oförändrad.

3.18 Taxor och villkor Lee-området

Taxorna för Lee-området föreslås vara oförändrade.

3.19 Vinterförvaring bil, husbil, husvagn och MC

Föreslås var oförändrade inför säsongen 2026-2027

3.20 Bygglov PBL

Postadress
Box 31
S-668 31 Ed

Besöksadress
Storgatan 27

Telefon
+46 (0)534-19000
Telefax
+46 (0)534-10550

Bankgiro
534-4072
Org.nr
212000-1413

Internet: www.dalsed.se

E-post: kommun@dalsed.se



**DALS-EDS
KOMMUN**

Kommunstyrelsen
(Jonas Magnusson)

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum: 2025-09-12

D.nr:

Uppräknade med 0,7 %

3.21 Svea bio, biljetter

Föreslås vara oförändrade från 2025.

3.22 Lotteritillståndsavgifter

Föreslås vara oförändrade från 2025.

3.23 Simskoleavgifter

Föreslås vara oförändrade från 2025.

3.24 Mediaersättning

Föreslås vara oförändrade från 2025.

3.25 Stallbacken lokaler

Föreslås vara oförändrade från 2025.

I tjänsten

Jonas Magnusson
Controller

Postadress
Box 31
S-668 31 Ed

Besöksadress
Storgatan 27

Telefon
+46 (0)534-19000
Telefax
+46 (0)534-10550

Bankgiro
534-4072
Org.nr
212000-1413

Internet: www.dalsed.se

E-post: kommun@dalsed.se

***Investering i nyckelskåp******Bakgrund***

När Socialförvaltningen är behov av att investera i inventarier så är förfarandet sådant att man äskar medel ur en objektreserv som hanteras av ekonomichef. Han beslutar om överföring av budgetmedel till de olika projekten som presenteras. Nu önskar socialförvaltningen att investera i skåp som man kan låsa in nycklar i med olika funktioner som gör att hanteringen av dessa blir säkrare. Det innebär bland annat att man får spårbarhet på nycklarna och kan ta reda på vem som haft tillgång till dem vid olika tidpunkter. Problematiken ligger i att objektreserven för inventarier består i nuläget av 913 000 kr och skåpen beräknas kosta 1 071 550 kr. Ekonomichefen behöver också ta hänsyn till att det troligen kommer att uppstå ytterligare behov av inventarier under året.

Beskrivning av socialförvaltningens behov:

Skåp till LLS verksamheten	455 050 kr
Skåp till kommunal primärvård	93 250 kr
Skåp till kommunal hemtjänst	523 250 kr
Totalt	1 071 550 kr

Förväntad livslängd 12 år

Driftskostnad för skåpen år 1 beräknas bli cirka 115 000 kr, vilket förvaltningen är införstådda med, och beredda att hantera.

Anledning till att genomföra investeringen.

- Nycklar blir spårbara.
- Behörighetsstyrd inloggning för access till nycklar så enbart utsedda personer kommer åt dem. Viktigt vid bland annat rum för läkemedel.
- Det blir tryggare för brukarna att lämna ifrån sig nycklar.

Lämpliga investeringsmedel som finns tillgängligt i investeringsbudgeten

Objektreserv för inventarier till hela kommunen	913 000 kr
Objektreserv KS	400 000 kr
Objektreserv Samhällsbyggnad	1 000 000 kr

Beslutsförslag

Att kommunstyrelsen godkänner att socialförvaltningen investerar i nyckelskåp för 1 071 550 kr för att säkra upp hanteringen av nycklar inom aktuella verksamheter. Finansiering sker gällande omfördelning av objektreserver till aktuella projekt enligt följande:

Objektreserv för inventarier till hela kommunen	322 000 kr
Objektreserv KS	400 000 kr
Objektreserv Samhällsbyggnad	350 000 kr



**DALS-EDS
KOMMUN**

Kommunstyrelsen
Jonas Magnusson

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum:

D.nr:

Driftkostnaderna får socialförvaltningen hantera inom sin ram

I tjänsten

Jonas Magnusson
Controller KS

Expedieras till

Controller KS
Ekonomichef
Socialförvaltningen
Samhällsbyggnadschef

Postadress
Box 31
S-668 21 Ed

Besöksadress
Storgatan 27

Telefon
+46 (0)534-19000
Telefax
+46 (0)534-10550

Bankgiro
534-4072
Org.nr
212000-1413

Internet: www.dalsed.se

E-post: kommun@dalsed.se

Dals-Ed & Co - sammanställning förslag och status

Nr	Förslag	Status
1.	Locka hit barnfamiljer genom att öka bemanning förskolor.	Bedöms som en verksamhetsfråga och överlämnas till BUN för hantering.
2.	Företagsfilmer för att lyfta lyckade företagshistorier.	Överlämnat till styrgrupp Dals-Ed & Co för värdering tillsammans med övriga marknadsföringsinsatser.
3.	Delta i mässor i Nederländerna för att locka fler invånare.	Överlämnat till styrgrupp Dals-Ed & Co för värdering tillsammans med övriga marknadsföringsinsatser.
4.	Göra kommunala badplatsen i Nössemark mer attraktiv.	Bedöms som kommunal fråga. Dialog har skett med frågeställare. Vissa åtgärder har genomförts och ytterligare åtgärder planeras.
5.	Utveckla Eds marknad	Vårmarknad fick efter beslut medel för konsert på torget. Utvärdering och ev. utveckling framåt sker efter höstens marknad med målsättning om att ta ett politiskt beslut i november kring hur marknaden ska se ut framåt.
6.	Nytt motionslopp i Ed	Edsvarvet har genomförts. Beslut om finansiering via Dals-Ed & Co har fattats, men behövde ej nyttjas.
7.	Julmarknad	Beslut om finansiering via Dals-Ed & Co har fattats och arbetsgrupp arbetar med att genomföra julmarknad i Freudentahlska parken i december.
8.	Medborgargalan	Beslut om finansiering via Dals-Ed & Co har fattats. Arbetsgrupp arbetat för genomförande i oktober 2025, men galan har framskjutits till mars 2026 pga för få nominerade i de olika kategorierna.
9.	Stora vägskyltar vid infarterna till Ed	Beslut om finansiering via Dals-Ed & Co har fattats. Ärendet ligger för tillfället hos Länsstyrelsen för godkännande av tillstånd.
10.	Aktiviteter på torget Ed	Styrgrupp avslagit förslag.
11.	Renovera skidspår till Bräcke mosse	Bedöms som kommunal fråga. Platsbesök planeras under hösten.
12.	Musikevenemang på Hällan i Sund	Finansiering har lämnats via Dals-Ed & Co.
13.	Nössemarksdagarna	Finansiering har lämnats via Dals-Ed & Co.

14.	Hitta ut - friluftslivsprojekt	Förslag överlämnats till styrgrupp för bedömning, men förslag bedömdes ej aktuellt och avlogs.
15.	Ställplatser och sanitetslokal Le-området	Beslut om finansiering via Dals-Ed & Co har fattats och planering för genomförande igång.
16.	Ungdomsgård, kallbadhus, Edsdagen och kräftfiske.	Ungdomsgård är redan pågående. Övriga förslag har överlämnats till styrgruppen, men inte prioriterats för 2025. Ny värdering får ske inför 2026.
17.	Hyra Mumindräkt	Finansieras via ordinarie budget och tas därför inte med till Dals-Ed & Co.
18.	Äventyrsrundor	Bedöms främst rikta sig till turister. Förslag avslås i dagsläget av intern beredningsgrupp. Ny värdering kan ev. ske längre fram.
19.	Större temalekplats	Bedöms som kommunal fråga och eftersom utveckling av kommunens lekplatser pågår går förslaget ej vidare till styrgruppen.
20.	Veckans röst	Bedöms som en kommunal fråga kopplat till "Hitta hit-projekt". Frågan tas med för värdering framåt inom ramen för det projektet.
21.	Lång solsäng vid strandpromenaden/Terrassparken	Har överlämnats till styrgruppen och arbetsgruppen för platsutveckling för beredning och beslut.
22.	Bygga badstugor i Lilla Le	Har överlämnats till styrgruppen för beslut. Beredning pågår kring att avgöra genomförbarhet.
23.	Målning vägg brandstation	Har överlämnats till styrgruppen, men förslag avvaktas pga ev. ombyggnation.
24.	Låsbara laddskåp vid Lilla Le badplats	Bedöms som kommunal angelägenhet, men behöver i så fall medel via Dals-Ed & Co om det bedöms som något att gå vidare med. Ärendet hos styrgrupp för värdering och beslut.
25.	Laddstationer/social samvaro på allmän plats	Bedöms som kommunal angelägenhet, men behöver i så fall medel via Dals-Ed & Co om det bedöms som något att gå vidare med. Ärendet hos styrgrupp för värdering och beslut.
26.	Flytta ramen vid stationen	Texten bör kunna ändras, men bedöms vara en del som ser den ändå och tar foton. Inga större åtgärder bedöms göras.
27.	Mässbord	Avslås av intern beredningsgrupp då andra

		prioriteringar görs för 2025. Ny värdering kan ev. ske längre fram.
28.	Reklamskyltar	Avslås av intern beredningsgrupp då andra prioriteringar görs för 2025. Ny värdering kan ev. ske längre fram.
29.	Trivselträffar på Gamla Real	Beslut om finansiering via Dals-Ed & Co har fattats.
30.	Lekplats vid Hultevi IP Håbol	Beslut om att finansiera via Dals-Ed & Co har fattats av styrgrupp och ärendet hanteras av KS i september. Förslag om att finansiering beviljas under förutsättning att övrig finansiering kan säkerställas.
31.	Se över möjlighet att sälja tomter för 1 kr styck	Bedöms i första hand som kommunal fråga och hanteras av intern beredningsgrupp.
32.	Hjälp med finansiering av ny harv ridhus	Bedöms av intern beredningsgrupp som föreningsfråga och förslag går därför inte vidare.
33.	Äntligen måndag	Avslås av intern beredningsgrupp då det ej bedöms inom ramen för Dals-Ed & Co. Medel för våren har beviljats inom ramen för ordinarie evenemangsmedel.
34.	Upprustning festplats Gesäter	Beslut om att finansiera via Dals-Ed & Co har fattats av styrgrupp och ärendet hanteras av KS i september. Förslag om att finansiering beviljas under förutsättning att övrig finansiering kan säkerställas.
35.	Lekplats Södra Morän/Djupadalsvägen	Beslut om att finansiera via Dals-Ed & Co har fattats av styrgrupp och ärendet hanteras av KS i september.
36.	Offentlig toalett Terrassparken	Ärendet överlämnat till styrgrupp för värdering.
37.	Barnkulturhus	Överlämnas till styrgrupp i september
38.	Ljudanläggning för att möjliggöra evenemang	Överlämnas till styrgrupp i september
39.	Vandringsled och utkiksplats Skogens öga	Överlämnas till styrgrupp i september



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 116

Dnr KS-2025-000080000

Dals-Ed & Co

Sammanfattning av ärendet

Dals-Eds kommun har ansökt om medel från Tillväxtverket för att finansiera åtgärder inom ramen för arbetssättet Dals-Ed & Co under åren 2025-2027. Aktiviteter och medel ska redovisas löpande enligt kommunstyrelsens beslut 2024-12-18 § 209.

Dals-Ed & Co är ett arbetssätt som syftar till att i bred samverkan med näringsliv och föreningar nå en attraktiv kommun och målet om fler invånare genom att satsa på platsutveckling, evenemang och marknadsföring. Det långsiktiga och övergripande målet är att bli minst 5000 invånare senast 2035. Styrgruppen för Dals-Ed & Co. beslutar vilka förslag och aktiviteter som ska beredas vidare till KS för slutligt beslut om medel. Kommunstyrelsen har tidigare beslutat att godkänna finansiering via statsbidraget av insatserna nummer 1-8 som beskrivs nedan och har att ta ställning till förslag: nummer 9-13

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse - Näringslivsutvecklare 2025-09-10

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna finansiering via statsbidraget av insatserna nummer 9-13 som beskrivs ovan.

Expedieras till

KS



Kommunstyrelsen

Satsningar på åtgärder för att öka attraktionskraften inom ramen för Dals-Ed & Co.

Bakgrund

Dals-Eds kommun har ansökt om medel från Tillväxtverket för att finansiera åtgärder inom ramen för arbetssättet Dals-Ed & Co. under åren 2025-2027. Aktiviteter och medel ska redovisas löpande enligt kommunstyrelsens beslut (KS 241218 § 209).

Sammanfattning

Dals-Ed & Co är ett arbetssätt som syftar till att vi i bred samverkan med näringsliv och föreningar når en attraktiv kommun och målet om fler invånare genom att satsa på **platsutveckling, evenemang och marknadsföring**. Det långsiktiga och övergripande målet är att bli minst 5000 invånare senast 2035. Styrgruppen för Dals-Ed & Co. beslutar vilka förslag och aktiviteter som ska beredas vidare till KS för slutligt beslut om medel.

För att nå ett brett engagemang och delaktighet så kan ALLA invånare lämna förslag på hur vi kan nå våra mål. Detta gör man via en länk på kommunens hemsida:

<https://www.dalsed.se/nyheter/aktuella-nyheter/dals-ed-co-nu-hjalps-vi-at-att-gora-dals-ed-annu-mer-attraktivt/>

De förslag som enligt senaste styrgruppsmötet den 27/8 prioriteras för beslut inför kommande kommunstyrelse är följande:

Upprustning av festplatsen i Gesäter

Förslaget kommer från Gesäters Byalag & Hembygdsförening:

"Midsommarfirande sker varje år med ca 100 deltagare, sommarfest har skett nu de senaste 2 åren med ca 50-100 deltagare och kommer fortsätta framåt. Föreningen har ett jubileum inom några år och har tänkt familjedag på dagen med fest senare på kvällen och förhoppningen är att ha fler evenemang med föreningarna i Gesäter men även erbjuda allmänheten att använda det till fester och evenemang. Dansbanan används även som vinterförvaring för husvagnar på vinterhalvåret. Kiosken är i stort behov av uppfräschning, alla byggnader är i behov målning och eventuellt byte av brädfodring, regler och lagning av tak. Parkeringen behöver fixas och övrig röjning runt omkring och tanken är att fixa i ordning ett av förråden till serveringsyta."



*Föreningarna och dess medlemmar kommer hjälpas åt med att fixa allt samt ta in snickare med lokal anknytning. Total kostnad beräknas till 150,000 kr. **Styrgruppen beslutade gå vidare med 50,000 kr ur Dals-Ed & Co enligt tabellen nedan.***

Lekplats vid Hultevi i Håbol

Förslaget kommer från Håbols IF:

"Vi ser ett behov av en lekplats för barn i området, då antalet barn har ökat och vi även har många sommargäster som söker aktivitetsytor. I dagsläget finns endast ett par gungor vid badplatsen, vilket ligger en bit bort från Håbols "centrum". Hultevi IP är en naturlig plats för en lekplats med redan befintliga aktivitetsytor såsom vår nya pickleballbana/aktivitetsgolv, fotbollsplan och pingisbord. Under somrarna ser vi att barn spontant samlas här för lek och umgänge. Området är säkert att vistas på utan att behöva korsa landsväg för de som bor "centralt" och det finns goda parkeringsmöjligheter för både boende och besökare som tar sig dit med bil. Vi tänker oss en lekplats med en naturnära känsla med mycket naturligt material för att harmoniera med omgivningen. Någon form av lek- och klätterställning med rutschkana, gungor, balanshinder och klätterlek.

Vi planerar att själva bygga de mesta av ställningarna (såklart enligt godkänd och rekommenderad standard) och köpa in tillbehören samt att anlägga ett säkert och funktionellt underlag. Platsen för lekplatsen är tänkt precis intill pickleballbanan, vilket stärker kopplingen till övriga aktiviteter på Hultevi IP. Vi har även involverat barnen i området genom att fråga dem vad de skulle vilja ha på en lekplats. Projektet planerar vi att finansiera genom att söka projektstöd.

Håbols IF tar ansvar för hela projektet, från planering och genomförande till fortsatt underhåll och tillsyn av lekplatsen. Föreningen ansvarar för att säkerställa att lekplatsen är säkert och välskött för långsiktig användning.

*Hittills har vi beviljats 15 000 kr från Dalslands Sparbank för år 2025. Utöver denna ansökan kommer vi även att söka medel från Allmänna Arvsfonden och LEADER. Vi har varit i kontakt med båda dessa aktörer som bedömer att vårt projekt har potential för att vara stödberättigat hos dem. **Vi söker 50,000 kr ur Dals-Ed & Co.**"*

Lekplats vid Djupadalsgatan, Äng.

Förslaget kom in som ett medborgarförslag och har redan behandlats i kommunstyrelsen med positivt utfall. Styrgruppen tyckte om förslaget men ett par personer blev lite överraskade över beräknad kostnad på 250,000 kr i jämförelse med övriga förslag kring lekparkar där vi beviljat 50,000 kr i stöd. Se beräknad kostnad i tabellen.

**Servicebyggnad och husbilsparkering på Le-området.**

Även detta förslag har behandlats i både styrgruppen och senast av kommunstyrelsen.

Sammanfattning av ärendet:

Kommunen har sedan saneringen av det gamla sågverksområdet gjort vissa insatser för att snygga upp Le-området som helhet. Behovet av offentliga toaletter samt servicelokal på området har gjort att ett förslag har ställts till Dals-Ed & Co. om att etablera en servicebyggnad med toaletter och ytterligare ytor för olika ändamål.

Förslaget innebär att man använder de skolmoduler som kommunen redan äger och iordningställer dem på platsen.

Beräknade kostnader:

Kostnad för modulernas montering, upprustning, mtrl/arbete: 200,000 kr

Flyttning och etablering av modulerna: 25,000 kr

Framdragningskostnad av el till fastigheten: 70,000 kr

Bygglovshandlingar: 25,000 kr

Kostnad för bygglov: 20,000 kr

Anläggande av ledningar gällande spillvatten och dricksvatten: 160,000 kr

Anläggning för latrin och grävattentömning: 100,000 kr

Summa: 600,000 kr

Hela ärendet finns utförligt beskrivet i tjänsteskrivelsen KS-2025-000240.280.

Tidigare beslutade aktiviteter och kostnader:

Nr	Aktivitet/förslag	Fokusområde	Ber. kostnad	Prio	Medel Dals-Ed & Co. 1,247,000 (år 2025)
1	Edsvarvet, nytt motionslopp	Evenemang	- 20,000 *	1	1,227,000
2	Stora Reklamskyltar, väg 164	Marknadsföring	- 76,000	1	1,151,000
3	Medborgargalan, Dals-Ed	Evenemang	- 30,000	1	1,121,000
4	Utveckling av Eds Vårmarknad	Evenemang	- 50,000	1	1,071,000
5	Nössemarks Hembygdsdagar	Evenemang	- 15,000	1	1,056,000
6	Musik på Hällan i Sund	Evenemang	- 10,000	1	1,046,000
7	Julmarknad i Ed 2025	Evenemang	- 50,000	1	996,000
8	Trivselträffar i Gamla Real	Evenemang	- 15,000	1	981,000

**Aktuella aktiviteter klara för finansieringsbeslut i KS den 24/9:**

	Aktivitet/förslag	Fokusområde	Ber. kostnad	Prio	Medel Dals-Ed & Co. 1,046,000
9	Upprustning Gesäters festpl.	Platsutveckling	- 50,000	1	931,000
10	Lekpark Hultevi, Håbol	Platsutveckling	- 50,000	1	881,000
11	Lekplats Djupadalsgatan	Platsutveckling	- 250,000		631,000
12	Serv. byggnad o. husbilsparkering på Le- området.	Platsutveckling	- 600,000		31,000
13	* Edsvarvet genomfördes utan stöd. <u>20,000 tillbaka i budget.</u>	Evenemang	+ 20,000		51,000
					(Belopp exkl. moms)

Hänvisning till kommunens mål

Satsningarna ligger i linje med kommunens långsiktiga mål och inom ramen för arbetssättet Dals-Ed & Co. Syftet är att behålla befintliga och öka antalet nya invånare som också bidrar till näringslivets kompetensförsörjning och i slutänden bättre skatteunderlag.

Finansiering

Finansiering sker via externa medel från Tillväxtverket inom ramen för Hållplats Dals-Ed.

Bedömning och beslutsförslag

Bedömningen är att aktiviteterna passar in på prioriterade fokusområden och att kommunstyrelsen godkänner finansiering via statsbidraget av de insatser som beskrivs ovan.

I Tjänsten

Tommy Nerstrand
Näringslivsutvecklare



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 117

Dnr KS-2025-000252340

**Dagvattenstrategi - Dals-Ed Bengtsfors och Melleruds
kommun**

Sammanfattning av ärendet

Dagvattenstrategin är ett verktyg för att skapa en långsiktigt hållbar dagvattenhantering och en tydlig ansvarsfördelning. Dagvattenstrategin ska följas genom hela samhällsbyggnadsprocessen, från den översiktliga planeringen till detaljplaner, genomförande och förvaltning.

Dagvattenstrategin har tagits fram gemensamt av Bengtsfors, Dals-Ed och Melleruds kommun, samt Dalslands miljö- och energikontor.

Beslutsunderlag

Dagvattenstrategi

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

Kommunfullmäktige beslutar att anta Dagvattenstrategi för Dals-Eds, Bengtsfors och Melleruds kommuner.

Expedieras till

KS/KF



Dagvattenstrategi för Dals-Eds, Bengtsfors och Melleruds kommuner

Sammanfattning av ärendet

Dagvattenstrategin är ett verktyg för att skapa en långsiktigt hållbar dagvattenhantering och en tydlig ansvarsfördelning. Dagvattenstrategin ska följas genom hela samhällsbyggnadsprocessen, från den översiktliga planeringen till detaljplaner, genomförande och förvaltning.

Dagvattenstrategin har tagits fram gemensamt av Bengtsfors, Dals-Ed och Melleruds kommun, samt Dalslands miljö- och energikontor.

Beskrivning av ärendet

Dalslandskommunerna strävar efter att bedriva en långsiktig och hållbar dagvattenhantering genom att integrera innovativa, naturbaserade och kostnadseffektiva lösningar. Vi arbetar för att skydda våra vattenresurser, minska översvämningsrisker och förbättra vattenkvaliteten, samtidigt som vi skapar gröna och attraktiva tätorter. Genom att identifiera och åtgärda brister i det befintliga dagvattensystemet och genom att tydliggöra olika aktörers ansvar och främja samarbete, skapar vi medvetenhet och engagemang för en hållbar dagvattenhantering.

Tre utmaningar med dagvattenhantering ligger till grund för dagvattenstrategin:

- Välmående yt- och grundvatten
- Ekosystemtjänster och robusta bebyggelsemiljöer
- En tydlig ansvarsfördelning

Beslutsförslag

Kommunfullmäktige beslutar att anta Dagvattenstrategi för Dals-Eds, Bengtsfors och Melleruds kommuner.

Beslutsunderlag

Dagvattenstrategi

Beslutet skickas till:

elin.olsson@dalsed.se

I tjänsten

Elin Olsson

Denna tjänsteskrivelse har hanterats digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Dagvattenstrategi

för Dals-Eds, Bengtsfors och Melleruds kommuner

Antagandehandling för Dals-Eds kommun

Antagen av Kommunfullmäktige i Dals-Eds kommun 2025-xx-xx §x



**BENGTSFORS
KOMMUN**



**MELLERUDS
KOMMUN**

Dagvattenstrategi för Dals-Ed, Bengtsfors, och Melleruds kommuner

Dokumenttyp: Strategi	Dokumentnamn: Dagvattenstrategi för Dals-Ed, Bengtsfors och Melleruds kommuner.		Fastställd 2025-xx-xx	Gäller från 2025-xx-xx
Beslutad av: Kommunfullmäktige	Ansvarig avdelning/förvaltning: Plan- och bygg, VA		Reviderad Datum: xx	
Dokumentinformation:			Diariennr:	Version 1.0

Innehållsförteckning	
Bakgrund	3
Internationella och nationella mål och åtaganden	4
Vision.....	4
Utmaningar, åtgärder och mål.	4
<i>Välmående yt- och grundvatten</i>	<i>5</i>
<i>Ekosystemtjänster och robusta bebyggelsemiljöer</i>	<i>6</i>
<i>En tydlig ansvarsfördelning</i>	<i>7</i>
Övriga dokument	8

Bakgrund

Föroreningar i dagvatten påverkar kvaliteten på yt- och grundvatten och därmed förutsättningarna för att nå samhällets mål om vatten med god ekologisk och kemisk status. Kraftiga skyfall och höga flöden innebär stor risk för skada på bebyggelse och infrastruktur. Dagvattenanläggningar kan utformas så att de både renar vatten och jämnar ut höga flöden, och dessutom bidra med estetiska och biologiska värden i våra tätorter. Dagvatten kan därmed bli en tillgång och möjlighet, i stället för ett problem.

Det enklaste dagvatten att rena är det som inte förorenats, och det billigaste dagvatten att leda bort är det som inte uppkommit. Ett hållbart samhällsbygge innebär att vi undviker material som läcker giftiga ämnen och låter dagvatten infiltrera så nära källan som möjligt. Det dagvatten som förorenats behöver renas, i första hand i öppna anläggningar, innan det leds vidare till recipient.

Dagvattenstrategin är ett verktyg för att skapa en långsiktigt hållbar dagvattenhantering och en tydlig ansvarsfördelning.

Dagvattenstrategin ska följas genom hela samhällsbyggnadsprocessen, från den översiktliga planeringen till detaljplaner, genomförande och förvaltning.

Dagvattenstrategin har tagits fram gemensamt av Bengtsfors, Dals-Ed och Melleruds kommun, samt Dalslands miljö- och energikontor.



Internationella och nationella mål och åtaganden

Agenda 2030 är en global handlingsplan för hållbar utveckling som antogs av FN:s medlemsländer 2015. Den innehåller 17 globala mål i arbetet för en hållbar utveckling. Flera av målen i Agenda 2030 kopplar an till dagvattenhantering, framför allt mål 11, om hållbara städer och samhällen.

Sveriges miljömålssystem består av sexton miljökvalitetsmål som syftar till att främja ett ekologiskt hållbart samhälle. Etappmålet om dagvatten innebär bland annat att kommuner ska integrera en hållbar dagvattenhantering i sina planprocesser.

I arbetet med att genomföra EU:s vattendirektiv beslutar Sveriges fem Vattenmyndigheter vart sjätte år om ett åtgärdsprogram, med åtgärds punkter som träffar kommunernas verksamheter. En av dessa punkter anger att kommunerna ska upprätta planer för bl a dagvatten, samt att kommunernas arbete med planer ska bidra till uppfyllande av miljökvalitetsnormerna för vatten, vilket en dagvattenplan bidrar till.

Utöver nationella mål och lagstiftning, så har Dals-Eds kommun genom sin Vattentjänstplan, som antogs 2023, beslutat att ta fram en dagvattenpolicy, Bengtsfors kommun genom sin VA-plan, som antogs 2016, beslutat att ta fram en dagvattenpolicy och Melleruds kommun genom sin VA-plan, som antogs 2018, beslutat att ta fram en dagvattenstrategi samt dagvattenplan.

Vision

Dalslandskommunerna strävar efter att bedriva en långsiktig och hållbar dagvattenhantering genom att integrera innovativa, naturbaserade och kostnadseffektiva lösningar. Vi arbetar för att skydda våra vattenresurser, minska översvämningsrisker och förbättra vattenkvaliteten, samtidigt som vi skapar gröna och attraktiva tätorter. Genom att identifiera och åtgärda brister i det befintliga dagvattensystemet och genom att tydliggöra olika aktörers ansvar och främja samarbete, skapar vi medvetenhet och engagemang för en hållbar dagvattenhantering.

Utmaningar, åtgärder och mål.

Dagvatten definieras som tillfälligt förekommande avrinnande regn- och smältvatten. Ju större andel hårdgjord yta i förhållande till mark där vattnet tillåts infiltrera, ju mer dagvatten att ta hand om.

Människans påverkan på klimat och natur innebär nya utmaningar där vi behöver anpassa den bebyggda miljön till nya förutsättningar, så som skyfall och värmeböljor. Ny bebyggelse och annan exploatering av mark innebär en ökad andel hårdgjorda ytor, från vilka vatten avrinner snabbt och därmed bidrar till ökad risk för höga flödestoppar som förorenar sjöar och vattendrag, men som också riskerar att skapa stor skada på kritisk infrastruktur, byggnader och egendom.

Tre utmaningar med dagvattenhantering ligger till grund för dagvattenstrategin:

- Välmående yt- och grundvatten
- Ekosystemtjänster och robusta bebyggelsemiljöer
- En tydlig ansvarsfördelning

Nedan följer en beskrivning av dessa utmaningar samt vilka åtgärder som kommunen ska vidta för att främja en hållbar dagvattenhantering.

Välmående yt- och grundvatten

Ur föroreningssynpunkt har dagvattnet länge varit en förbisedd påverkanskälla, kanske mest för att dagvattnets föroreningar och deras effekter inte syns lika tydlig som till exempel den övergödningspåverkan som bräddningar av spillvatten orsakar. Dagvattnet innehåller en bred palett av föroreningar från olika källor: oljor från bilar och arbetsfordon, däck och asfalt, metaller från tak, byggnader och bilar, näringsämnen från växtdelar, gödslade rabatter och blomlådor och mikroplaster från däckslitage och nedskräpning. Till skillnad från hushållens spillvatten, så leds dagvatten ofta orenat ut i närmsta sjö eller vattendrag.

För att nå målet om välmående yt- och grundvatten i Dals-Eds kommun ska följande åtgärder vidtas:

- Kommunen ska, i frågor om planer, i rådgivning vid byggnation och i rollen som fastighetsägare och förvaltare av byggnader och gator mm, verka för att ytskikt och andra material inte förorenar dagvattnet.
- Kommunen jobbar aktivt med information om tvätt av bil på gatan.
- Kommunen ska genom sina allmänna bestämmelser för vatten och avlopp (ABVA) ställa krav på kvalitet på det vatten som leds till den allmänna dagvattenanläggningen.
- Utsläpp av dagvatten till recipient får inte motverka att god vattenstatus uppnås i recipienten.
- Åtgärder inom verksamhetsområden för dagvatten ska genomföras enligt en åtgärdsplan. Recipienternas känslighet och typen av markanvändning i dagvattenavrinningsområdet ska ligga till grund för prioriteringar avseende dagvattenåtgärder i befintlig miljö.
- I första hand vidtas åtgärder vid källan, så att dagvattnet inte förorenas. I andra hand renas och fördröjs dagvatten lokalt genom småskaliga lösningar. I tredje hand renas dagvatten från olika områden i större anläggningar.
- Kommunen ska i prövning och tillsyn av verksamheter säkerställa en god hantering av kemikalier, oljor och andra produkter och material vid anslutna fastigheter, samt genom kunskapshöjande insatser säkerställa en god egenkontroll.

Ekosystemtjänster och robusta bebyggelsemiljöer

Höga flödestoppar vid skyfall och intensiva regn kan leda till att kapaciteten i dagvattenledningarna överskrids och att dagvatten bräddar över i spillvattennäten, som i sin tur kan brädda till sjöar och vattendrag och ibland också tränger upp i källare i våra hus.

I planeringen av våra samhällen behöver vi ge plats för vattnet. De traditionella systemen, där dagvattnet leds via rör i gatan till närmsta recipient, kräver dels mycket resurser för att bygga ut och underhålla, men innebär också att vattnet aldrig renas. Genom att istället låta vatten i högre grad infiltrera i öppna gröna stråk och lågpunkter eller anlägga växtbäddar för gatuträd, minskar volymen som behöver avledas och föroreningar fastläggs, samtidigt som grundvattnet fylls på.

För att nå målet om ekosystemtjänster och robusta bebyggelsemiljöer i Dals-Eds kommun ska följande åtgärder vidtas:

- Kommunen ska i sitt arbete med planer, i rådgivning vid byggnation och i sin roll som fastighetsägare och förvaltare av byggnader och gator mm, verka för att minska volymen dagvatten som behöver hanteras. Faktorer som bedöms som viktiga för detta är:
 - Andel av en tomt som får bebyggas och hårdgöras.
 - Val av markbeläggning, så att permeabla material används för parkeringar och garageuppfarter.
 - Rådgivning om vattenutkastare och lokal dagvattenhantering (LOD) på enskilda fastigheter.
- Kommunen ska genom sin ABVA ställa krav på maximalt flöde i fråga om det vatten som leds till den allmänna dagvattenanläggningen.
- Kommunen ska prioritera naturbaserade och mångfunktionella lösningar, som infiltration, växtbäddar för träd, svackdiken och dammar. Mångfunktionalitet ska beaktas, så att rening av vatten, uppbromsning av flöden, biologiska och estetiska värden, samt möjligheten att konstruera dammar så att de även kan fungera för släckvattenuppsamling, kombineras, där så är möjligt.
- Integrera öppna dagvattenlösningar i parker, grönområden och på allmän platsmark.
- I tidigt skede av planering ska behov och möjlighet att fördröja och rena dagvatten utredas, samt ytor reserveras för dagvattenhantering på kvartersmark, förgårdsmark och på allmän platsmark.
- Kommunen ska ha tydliga ställningstaganden för höjdsättning av mark vid bebyggelse och för infrastruktur, samt för att inte bygga i lågpunkter.
- VA-huvudmannen ska dimensionera dagvattenanläggningar efter branschstandard (Svenskt Vatten P110) och anpassas för framtida klimatförhållanden och markanvändning.
- VA-huvudmannen ska bedriva ett aktivt arbete med att separera dagvatten och spillvatten där duplikatsystem inte finns idag.
- Kommunen ska planera stadsmiljön för att tåla tillfällig översvämning vid extrema regn med återkomsttid på 100 år eller mer med framtida klimatförhållanden.

- Ställningstaganden enligt punkterna ovan ska implementeras i VA-plan, Vattentjänstplan, ABVA, samt genom att kommunen tar fram ett handläggarstöd för dagvatten i plan- och byggärenden.

En tydlig ansvarsfördelning

Ansvaret för omhändertagande av dagvatten är mer komplext än för dricks- och spillvatten. Kommunens VA-enhet har ett övergripande ansvar för ledningar och dagvattenanläggningar, men enskilda fastighetsägare, verksamhetsutövare och byggherrar har också ett ansvar, liksom kommunernas byggheter, gata/parkenheter, samt miljö- och hälsoskyddsförvaltning. För en effektiv hantering av dagvattenfrågor är det viktigt med tydlig rollfördelning.

För nå målet om en tydlig ansvarsfördelning i Dals-Eds kommun ska följande åtgärder vidtas:

- Dagvattenfrågan ska samordnas i en tydlig process från tidiga planeringsskeden, via genomförande, till drift och underhåll, där alla berörda aktörer känner till sitt ansvar och sin roll. För detta behöver kommunen ta fram en handbok, där olika roller och ansvar förtydligas.
- Kommunen arbetar med sin ABVA för att förtydliga fastighetsägares och verksamhetsutövares ansvar, samt jobbar aktivt med information till dessa om åtgärder som kan bidra till bättre dagvattenhantering.
- Kommunen ska verka för god samverkan mellan alla aktörer och föregå med gott exempel vad gäller dagvattenhanteringen på allmänna platser och på egna fastigheter.
- Fastighetsägare, verksamhetsutövare och väghållare ska tydligt informeras om sitt ansvar för en hållbar dagvattenhantering vid bygglov, markanvisning, exploateringsavtal, tillsynsärenden mm.
- Där det föreligger en förhöjd risk för miljöfarliga utsläpp i samband med olyckor ska förebyggande åtgärder vidtas i samarbete med väghållare och berörda verksamhetsutövare.
- VA-huvudmannen ska ha en god egenkontroll och skötsel av dagvattenanläggningen.
- Involvera markavvattningsföretagen där sådana finns och kan antas påverka dagvattenhanteringen.

Övriga dokument

Dagvattenstrategin utgör första delen i en Dagvattenplan och de mål och åtgärder som strategin anger behöver implementeras och konkretiseras i det dagliga arbetet genom att ytterligare dokument tas fram. Nödvändiga dokument för ett effektivt genomförande är:

- En Handbok, som klargör ansvarsfördelning mellan aktörer, samt när, var och hur dagvatten ska hanteras i olika situationer.
- Ett Handläggarstöd, som fungerar som checklista för hantering av dagvattenfrågan i olika planprocesser.
- En Åtgärdsplan: En långsiktig plan för hur det dagvatten som redan uppkommer i dagens situation ska utredas och åtgärdas.





Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 118

Dnr KS-2025-000188500

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

Sammanfattning av ärendet

Västra Götalandsregionen har ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Dals-Eds kommun ges möjlighet att lämna synpunkter på planen.

Långsiktigt syftar planförslaget 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. Den regionala infrastrukturplanen innehåller sex åtgärdsområden baserade på funktion.

En utökad miljöbedömning i form av en hållbarhetsbedömning, har skett integrerat med de olika stegen i planens framtagningsprocess. Resultatet har dokumenterats i hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning. Sammantaget har planen en negativ påverkan på hållbarhetsaspekter som berör miljön och en positiv påverkan på hållbarhetsaspekter som rör människors hälsa.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse kanslichef, daterad 2025-09-01

Remissversion – Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037 inklusive rättelser och hållbarhets- och miljö- och konsekvensbeskrivning

Yrkanden

Per-Erik Norlin (S): Den mobila täckningen bör rustas upp längs våra vägar och järnvägar som en del i infrastrukturen. Med mobil täckning ökar motivation för människor att arbetspendla samt säkerheten genom att det finns täckning vid en eventuell olycka.

Anna Johansson (C): I framtiden bör projekten samordnas mellan väg och järnvägsarbeten.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar i enlighet med beslutsförslag från tillhörande tjänsteskrivelse med tillägg från Norlin och Johanssons yrkanden.

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att Dals-Eds kommun är positiva till att satsningar görs på det mindre vägnätet. Dals-Eds kommun vill också lyfta vikten av att i planer möjliggöra för ökad kapacitet och tågstopp längs
Forts. § 118



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Norge-Vänernbanan. Den mobila täckningen bör rustas upp längs våra vägar och järnvägar som en del i infrastrukturen. Med mobil täckning ökar motivation för människor att arbetspendla samt säkerheten genom att det finns täckning vid en eventuell olycka. I framtiden bör projekten samordnas mellan väg och järnvägsarbeten. I övrigt har Dals-Eds kommun inget att erinra gällande remiss för regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037.

Expedieras till
KS

**Remiss - Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning*****Sammanfattning av ärendet***

Västra Götalandsregionen har ansvar för att ta fram en regional infrastrukturplan som en del av den nationella infrastrukturplanen. Dals-Eds kommun ges möjlighet att lämna synpunkter på planen.

Långsiktigt syftar planförslaget 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. Den regionala infrastrukturplanen innehåller sex åtgärdsområden baserade på funktion.

En utökad miljöbedömning i form av en hållbarhetsbedömning, har skett integrerat med de olika stegen i planens framtagningsprocess. Resultatet har dokumenterats i hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning. Sammantaget har planen en negativ påverkan på hållbarhetsaspekter som berör miljön och en positiv påverkan på hållbarhetsaspekter som rör människors hälsa.

Bedömning***Järnväg***

Den regionala infrastrukturplanen utgör tillsammans med den nationella infrastrukturplanen en del i planeringen av den statliga transportinfrastrukturen. De grundläggande målsättningarna och utgångspunkterna är gemensamma. Norge-Vänernbanan hanteras inom nationell plan.

I förslag till regional infrastrukturplan finns medel avsatta till samfinansiering nationell plan järnväg, men åtgärder för Norge-Vänern-banan är inte inkluderad inom denna pott i förslag till regional plan. Nationell plan för perioden har ännu inte tagits fram.

Väg

Inga namngivna åtgärder inom Dals-Eds kommun benämns i förslaget. Väg 164 Åmål-Strömstad finns med i bilaga redovisad som högst prioriterade brister och kandidat för åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Det bedöms positivt att det satsas på det mindre vägnätet och vägar med vägnummer 500 och uppåt. I Dals-Eds kommun utgörs en stor del av vägnätet av mindre vägar.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att Dals-Eds kommun är positiva till att satsningar görs på det mindre vägnätet. Dals-Eds kommun vill också lyfta vikten av att i planer möjliggöra för ökad kapacitet och tågstopp längs Norge-Vänernbanan. I övrigt har Dals-Eds kommun



inget att erinra gällande remiss för regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse kanslichef, daterad 2025-09-01

Remissversion – Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037 inklusive rättelser och hållbarhets- och miljö- och konsekvensbeskrivning

Beslutet skickas till:

regionstyrelsen@vgregion.se

I tjänsten

Jessica Olsson

Kanslichef

Denna tjänsteskrivelse har hanterats digitalt och saknar därför namnunderskrift.

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

Kollektivtrafikåtgärder

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

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

Cykelåtgärder

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

Regional infrastrukturplan finansierar kostnaden för vägplan och kommunal medfinansiering sker med 50 procent av kostnaden för projektering och byggande av statligt regionala cykelvägar. Avtal tecknas tidigt i processen mellan Trafikverket och aktuell kommun och avser en maximal medfinansiering från kommunen. Kommunerna ombeds återkommande lämna in förslag på nya cykelvägar som de avser att medfinansiera. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling.

Mindre vägåtgärder

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

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

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkta satsningar.

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

Tabell 22. Namngivna kollektivtrafikåtgärder.

Namngivna kollektivtrafikåtgärder						
Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Bidragsberättigad kostnad	Övrig finansiering
Bytespunkt Haga, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Väst-länkens station Haga.	Nytt resecentrum och tillhörande väginfrastruktur i anslutning till huvuduppgången vid Västlänken station Haga.	37 mnkr	74 mnkr	Västfastigheter, Göteborgs Stad
Resecentrum Korsvägen, Målbild Koll2035	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Anpassning och utveckling av bytespunkten i samband med byggnation av Väst-länkens station Korsvägen.	Nytt resecentrum i anslutning till huvuduppgången vid Västlänkens station Korsvägen.	42 mnkr	85 mnkr	Västfastigheter, Nationell infrastrukturplan Västsvenska paketet
Citybusstråk Toltp, Mölndal, Målbild Koll2035	Pendlingsstråk Mölndal-Göteborg	Bristande framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Ett nytt citybusstråk i enlighet med Målbild Koll2035.	82 mnkr	200 mnkr	Mölndals Stad
Resecentrum Lerum	Bytespunkt buss och tåg	Utveckling av bytespunkten vid Lerums station för att nå mål om hållbart resande i takt med ökad kapacitet på Västra stambanan.	Nytt resecentrum med väntsal.	63 mnkr	125 mnkr	Västfastigheter, Lerums kommun
Väg 535 genom Partille, samfinansiering till vägåtgärd	Busskörfält Furulund-Partille i norra delen av stråket. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken.	Utvecklat kollektivtrafikstråk enligt Målbild Koll2035 genom breddning av befintlig väg med bland annat busskörfält. Se även tidigare tabell över större vägåtgärder.	60 mnkr		Regional infrastrukturplan vägåtgärd, Partille kommun
Bytespunkt Mölndals resecentrum	Bytespunkt buss/spårvagn och tåg.	Utveckling av bytespunkten med ökad säkerhet, kapacitet och förbättrade flöden	Första delen av ett större arbete med att anpassa bytespunkten till ökade resenärsflöden och utvecklad kollektivtrafik med buss, spårväg och tåg. Kan kompletteras med ytterligare delar i kommande planrevideringar.	130 mnkr	400 mnkr	Västfastigheter, Mölndals stad

Namngivna vägåtgärder

Åtgärd	Funktion	Brist/behov	Förslag till åtgärd	Medel i plan 2026-2037, mnkr	Total kostnad, mnkr	Övrig finansiering
Väg 535 genom Partille	Buskörfält Furulund – Partille i norra delen av stråket. Åtgärden möjliggör utbyggnad av 3 000 bostäder i Partille kommun.	Ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken. Utveckling av kollektivtrafikstråk enligt Målbild Koll2035 genom breddning av befintlig väg med bland annat busskörfält.	Trafiksäkerhet-, kollektivtrafik- och GC-åtgärder.	100 mnkr		Regional infrastrukturplan kollektivtrafik-åtgärd, Partille kommun
Väg 41 Sundholmen–Björketorp	Ingår i den så kallade "inre halvcirkeln" som förbinder E6 med inre delar i regionen, mellan Varberg och Borås. 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.	189 mnkr	400 mnkr	
Väg 49 Axvall–Varnhem	Vägen är en viktig kommunikationsled och utpekad som ett riksintresse. Vägen har partier med närliggande bebyggelse och utfarter med låg standard och bristande siktförhållanden och i västra delen täta korsningsavstånd.	Behov av att förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och vägstandarden men även miljöförhållandena för boende utmed vägen.	Mötesfri väg och GC-väg.	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 Kungälv kommun och är hårt belastad under sommaren. Det finns bland annat ett stort behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	De huvudsakliga bristerna är att vägen saknar vägren, avskild väg för gående och cyklister, trygga och tillgänglighetsanpassade busshållplatser samt säkra möjligheter för gående och cyklister att korsa vägen.	GC-väg, trafiksäkerhetshöjande åtgärder.	28 mnkr	175 mnkr	Kungälv kommun



Dals-Eds Kommun <kommun@dalsed.se>

Rättelser i remissversion av regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037

1 meddelande

Regionstyrelsen <regionstyrelsen@vgregion.se>

14 augusti 2025 kl. 15:16

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

Hej,

Västra Götalandsregionen remitterade 9 juni förslag till regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037 med tillhörande hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning.

Bifogat finns rättelser för nedanstående felaktigheter i den utskickade remissversionen:

- Kapitel 4, sid 18: I utskicket hade ett stycke om finansiering av statligt regionala cykelvägar fallit bort. Detta är nu inlagt i remissversionen.

- Bilaga 2, sid 37: Beskrivningen av de tre första vägätgärdena hade hamnat fel i rutorna i tabellen, vilket nu är åtgärdat.
- Bilaga 2, sid 41: Beloppet för Citybusstråk Toltp, Mölndal, Målbild Koll2035 var felaktigt, det är justerat till rätt belopp 82 mnkr.

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

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

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

Med vänlig hälsning

Västra Götalandsregionen

Koncernkontoret

Från: Jacob Österlund **För** Regionstyrelsen

Skickat: den 9 juni 2025 10:16

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

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

Hej,

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

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

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

Märk remissvaret med:

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

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

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

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

Med vänlig hälsning

Västra Götalandsregionen
Koncernkontoret

3 bilagor



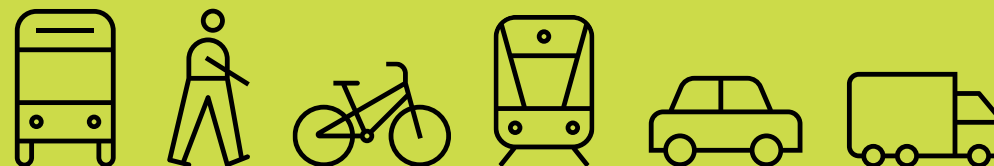
Kapitel 4 sid 18.pdf
365K



Bilaga 2 sid 41.pdf
324K



Bilaga 2 sid 37.pdf
320K



Remissversion juni 2025

Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026–2037

Innehåll

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

1 Inledning



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

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

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

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

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

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

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

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

Ett regeringsuppdrag i flera steg

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

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

Övergripande innehåll nationell infrastrukturplan

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

Övergripande innehåll regional infrastrukturplan

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

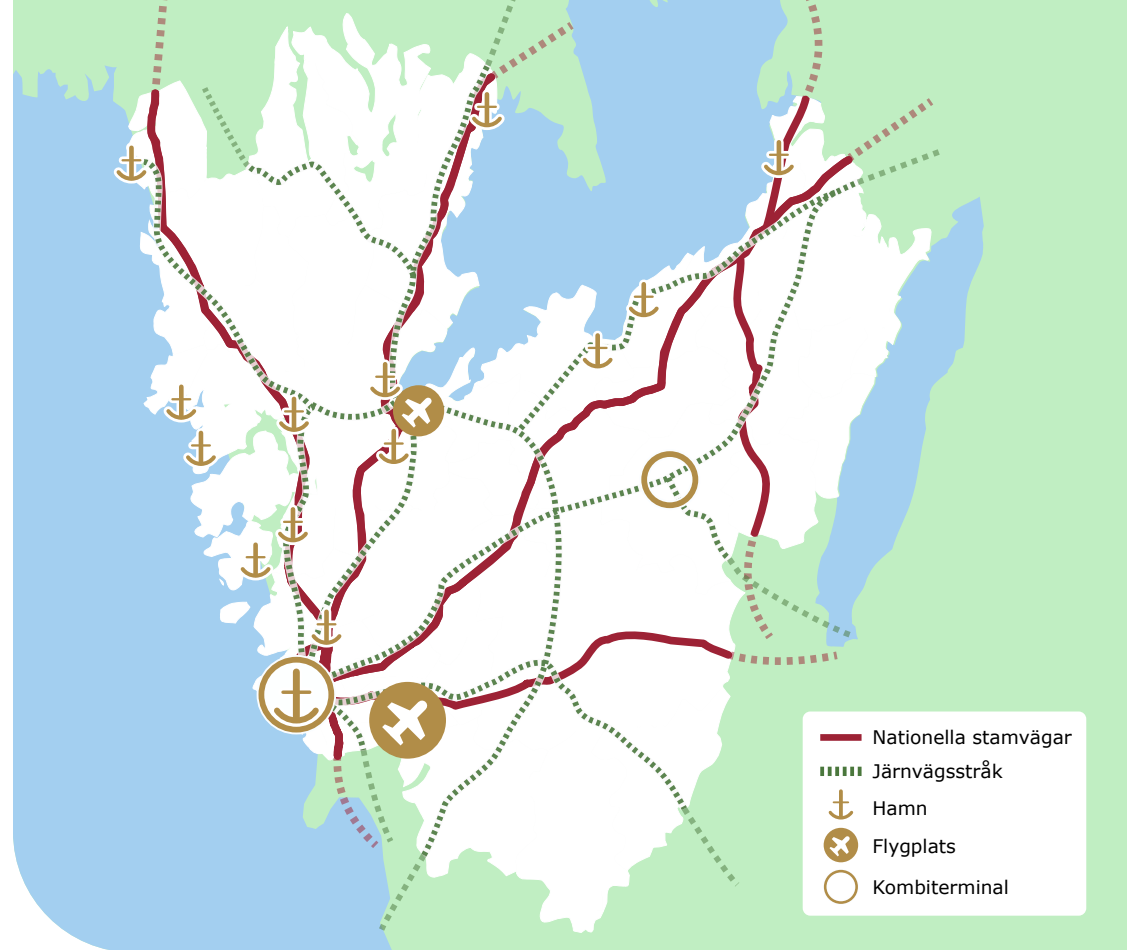
De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn ska ligga till grund för planeringen. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen och fyrstegsprincipen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

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



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

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



Statlig infrastruktur i Västra Götaland

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

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

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

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

Statligt regionalt vägnät

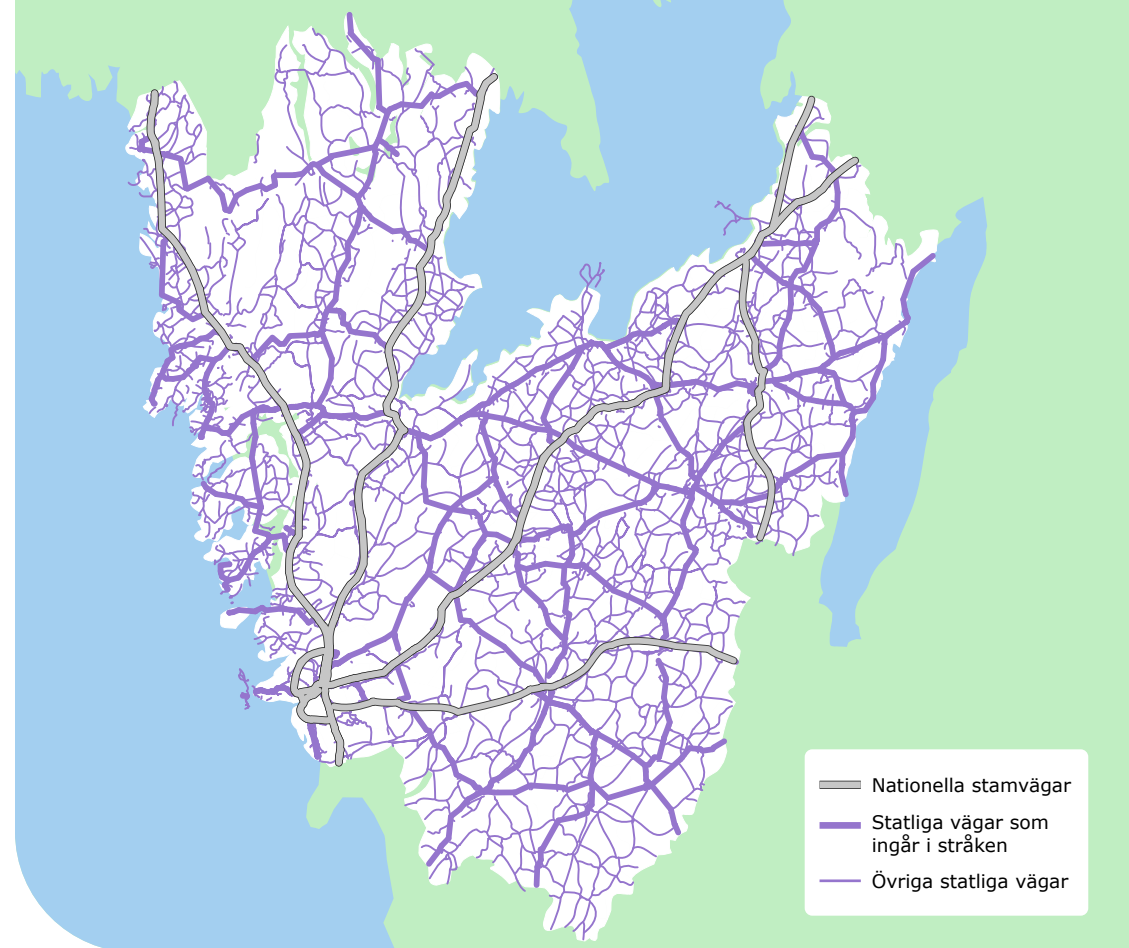
Totalt finns cirka 1000 mil statliga regionala vägar i Västra Götaland varav de flesta är av mindre karaktär. De största trafikflödena finns i de regionala stråken som knyter samman Västra Götalands kommuner, arbetsmarknader och godsnoder. Stråken av särskild vikt för kollektivtrafiken finns utpekade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

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



Prioriterat regionalt transportnät för personer med funktionsnedsättning

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



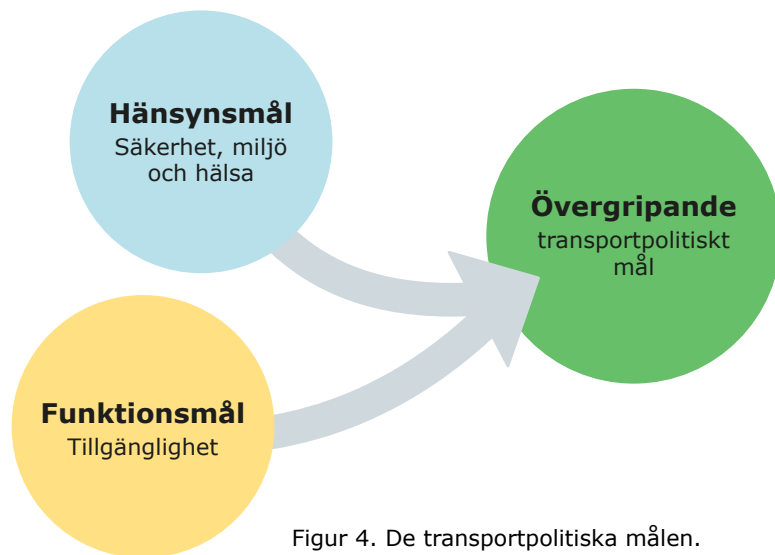
Figur 3. Statligt vägnät i Västra Götaland. Källa: NVDB.

2 Förutsättningar

Nationella mål

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

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



Figur 4. De transportpolitiska målen.

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

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

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

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

Regionala mål och strategier

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

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

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

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



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

Miljö- och hållbarhetsbedömning

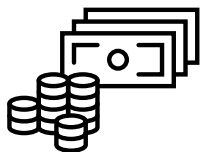
En miljöbedömning ska genomföras som en del av den regionala infrastrukturplanen enligt 6 kapitlet i miljöbalken. Det övergripande syftet är att integrera miljöaspekterna i framtagandet för att främja en hållbar utveckling.

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



Agenda 2030

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



Innehåll och ekonomi

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

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

Åtgärder med en kostnad på minst 75 miljoner kronor ska namnges och en samlad effektbedömning (SEB) för objektet ska vara genomförd. 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 förutsättningar beaktas och värderas i planeringen



Regional infrastrukturplan bidrar till Nollvisionen

Figur 6. Mål för infrastrukturplaneringen i Västra Götaland.

4 Fördelning av medel 2026–2037

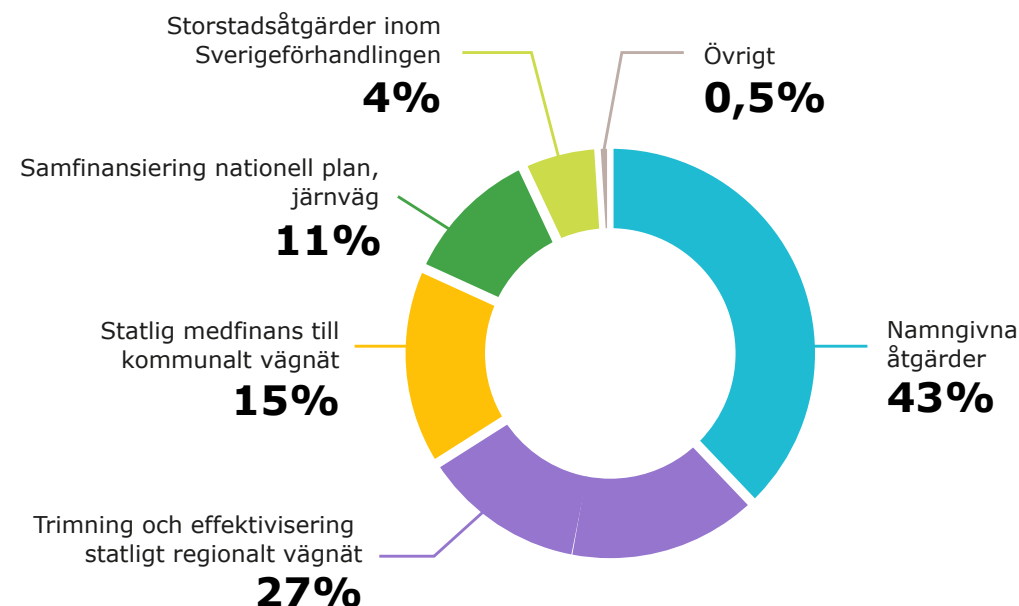
Den regionala infrastrukturplanen bygger på en struktur med sex åtgärdsområden som innehåller åtgärder och inriktningar för att stärka olika funktioner i transportsystemet. Strukturen ska bidra till en regional infrastrukturplanering med hänsyn till såväl geografi som demografi. För att hela transport-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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



Namngivna åtgärder

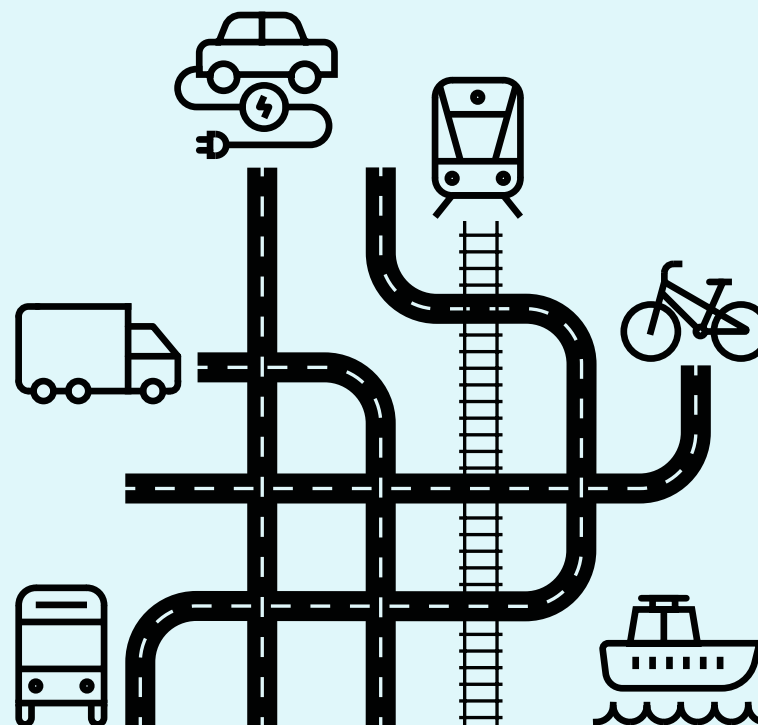
Åtgärdsområdet innehåller åtgärder av större karaktär med förhållandevis hög investeringskostnad, minst 75 miljoner kronor men i de flesta fall över 100 miljoner kronor.

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

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

Tabell 2. Fördelning av medel för namngivna åtgärder.

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



Namngivna vägåtgärder

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

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

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

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

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

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

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

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

Namngivna kollektivtrafikåtgärder

De namngivna kollektivtrafikåtgärderna skapar förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikerande 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 framtagnandet av planen har en särskild satsning på förlängning av spårvagnshållplatser som består av flera

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

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

Tabell 4. Fördelning av medel för namngivna kollektivtrafikåtgärder.

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



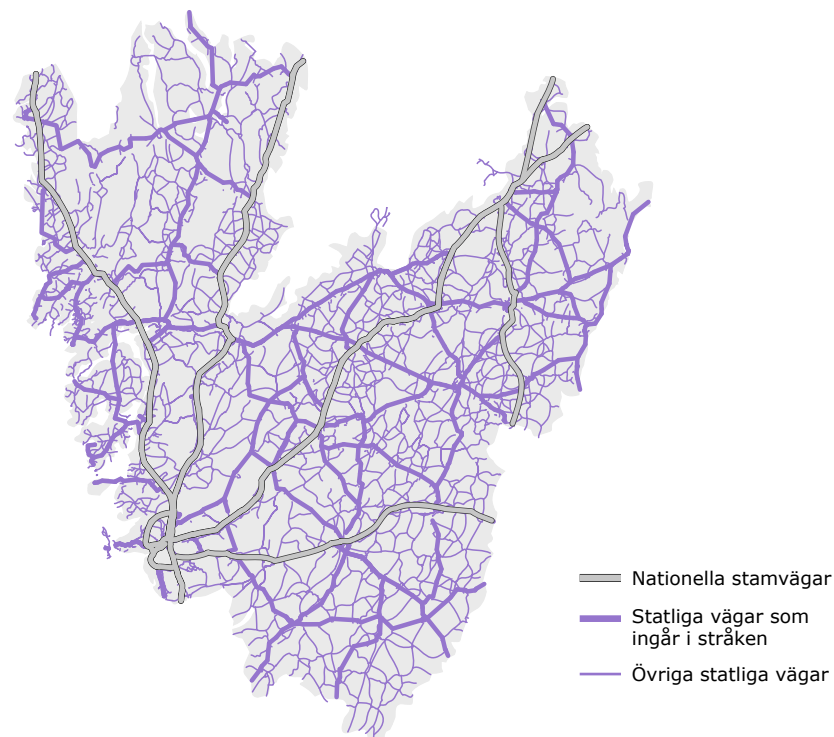
Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät

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

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

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

Figur 8. Karta över statliga vägar i Västra Götaland.



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

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

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

Kollektivtrafikåtgärder

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

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

Cykelåtgärder

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

Mindre vägåtgärder

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

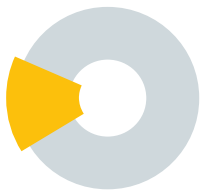
Åtgärder prioriteras av Trafikverket i samråd med Västra Götalandsregionen, kommunalförbunden och berörda kommuner.

Tabell 6. Fördelning av medel för förstärkta satsningar.

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

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

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



Statlig medfinans till kommunalt vägnät

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

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

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



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

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

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

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

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

Kollektivtrafikåtgärder

För att öka kollektivtrafikens tillgänglighet, trafiksäkerhet och attraktivitet krävs investeringar i hållplatser och framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken, såsom busskörfält eller signalprioritering. För hållplatser och bytestpunkter 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

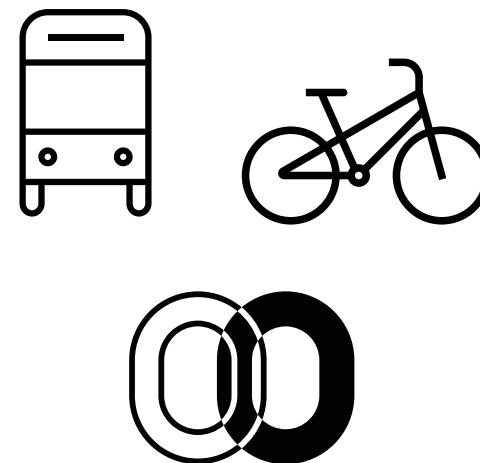
Potentialen för ökad cykling är generellt sett stor längs det kommunala vägnätet, där det finns en koncentration av befolkning, arbetsplatser, fritidsanläggningar och service. Förutsättningar för cykel ska utvecklas i linje med Västra Götalandsregionens strategiska plan för ökad cykling där tätortsnära 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

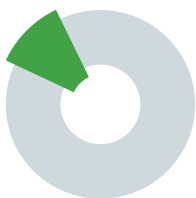
Det är i tätorterna på det kommunala vägnätet som de flesta gående och cyklister rör sig. Åtgärder som ger en förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister och en förbättrad miljö inom tätorterna prioriteras. Barn och ungas behov är särskilt viktiga att beakta vid val av åtgärder.

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 miljö kvalitet, till exempel minskat buller

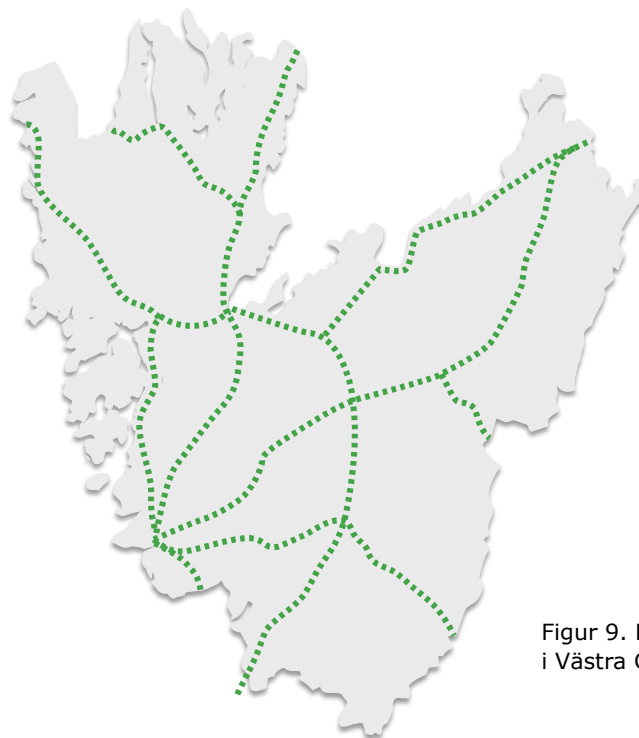


Samfinansiering nationell plan, järnväg

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

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

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



Figur 9. Karta över järnvägsstråk i Västra Götaland.

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

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

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

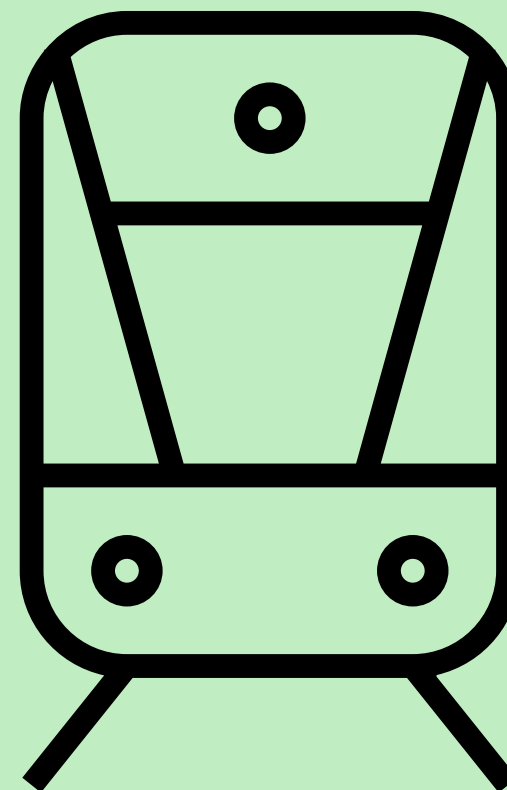
Nivån på anslagna medel per järnväg kan komma att justeras och omfördelas om åtgärder prioriteras för genomförande inom ramen för nationell infrastrukturplan.

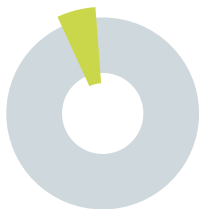
Omfördelning av medel inom åtgärdsområdet beslutas i regionstyrelsen via beredningen för hållbar utveckling, BHU. Kostnadsförändringar under planperioden som kan hanteras inom åtgärdsområdets obundna medel beslutas av infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden.

Tabell 11. Vägledande principer för samfinansiering nationell plan, järnväg

Vägledande principer – Samfinansiering nationell plan, järnväg

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





Storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen

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

Kollektivtrafikåtgärdernas syfte är att åstadkomma förbättringar av tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Den totala kostnaden för åtgärderna uppgår till omkring 7 miljarder kronor (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

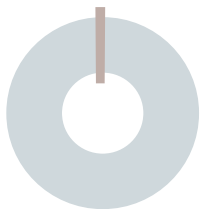
Spårväg Brunnsbo-Linné

Citybuss Backastråket

Citybuss Norra Älvstranden

Summa

420

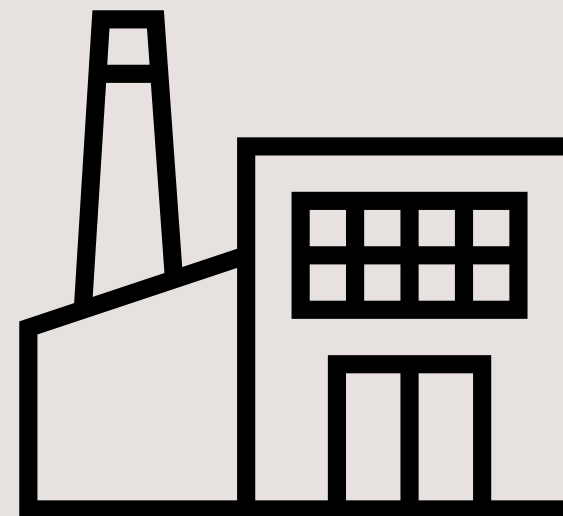


Övrigt

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

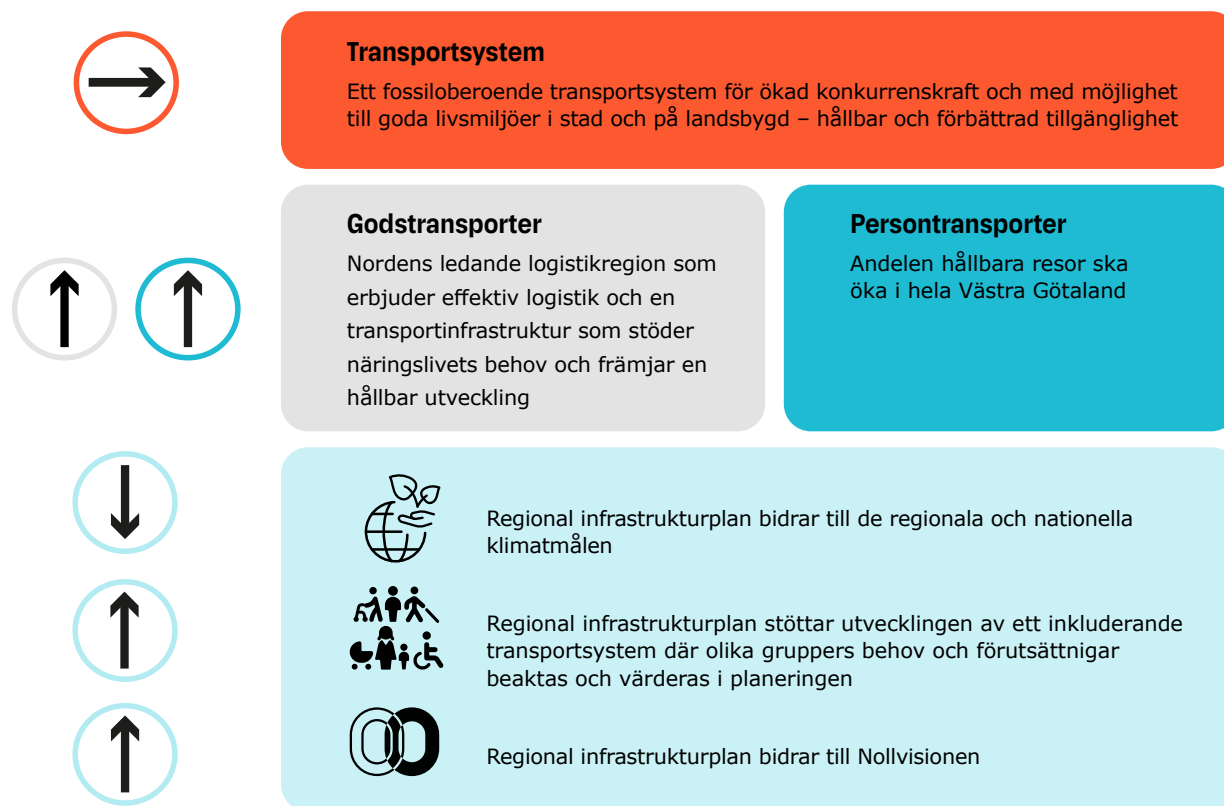
Infrastrukturplanen bedöms ha sammantaget negativ påverkan avseende klimat. Större vägåtgärder leder generellt sett till att biltrafiken ökar genom inducerad trafik, vilket innebär att de fram till att bilflottan är fullt ut fossilfri motverkar målet om minskad klimatpåverkan. Både beslutet att inte 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 trafik-säkerhetshöjande 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. Uppåtstående pil innebär positivt bidrag till mål, nedåtstående pil innebär negativt bidrag, horisontell pil innebär att infrastrukturplanen bidrar både positivt och negativt till målområdet.

6 Genomförande och uppföljning

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

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

Prioritering av åtgärder

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

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

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

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

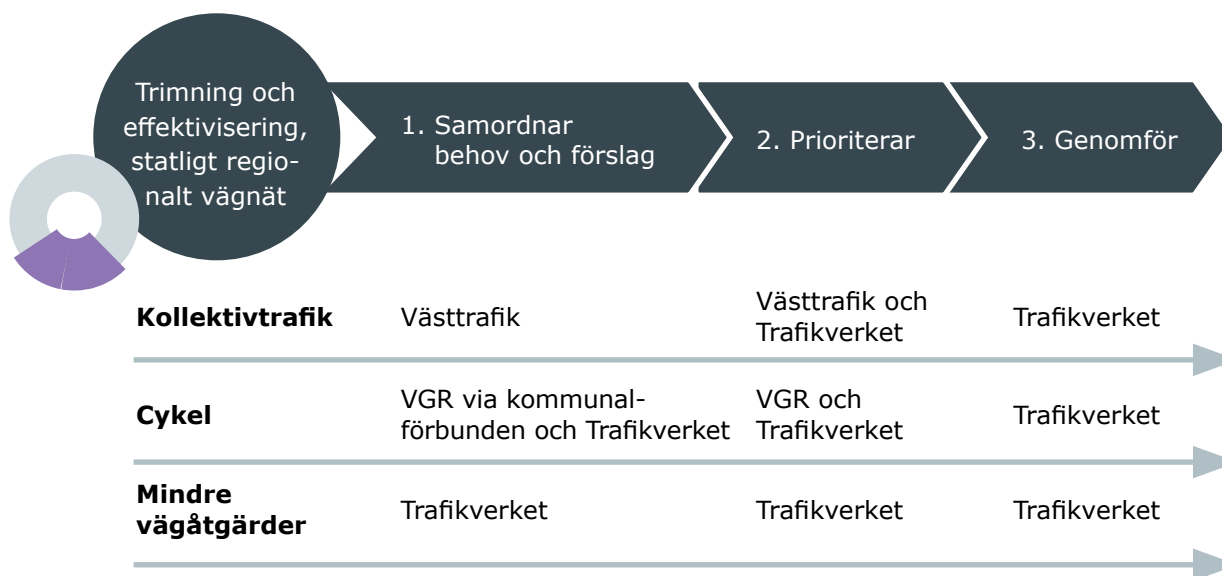
Mindre vägåtgärder prioriteras av Trafikverket. Åtgärdsförslag baseras på inspel från kommuner och kommunalförbund, olyckor och identifierade behov i vägnätet samt inspel från näringsliv och kundsynpunkter.

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

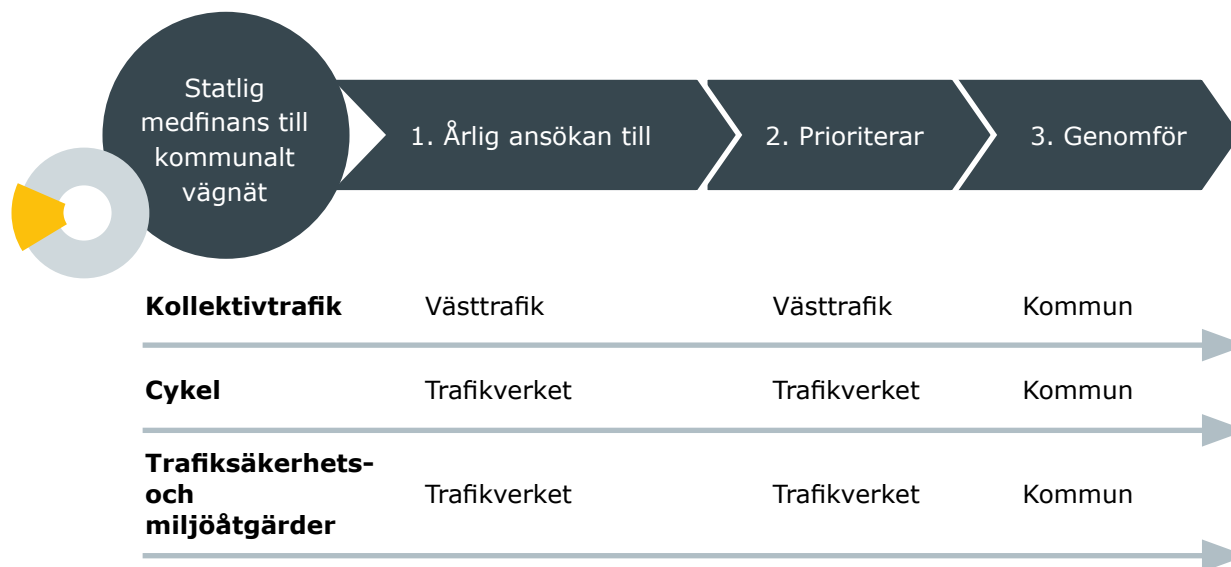
Åtgärder inom Samfinansiering nationell plan, järnväg prioriteras i samråd mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Västtrafik utifrån den politiska fördelningen av medel och inriktningen per bana, se bilaga 4.

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

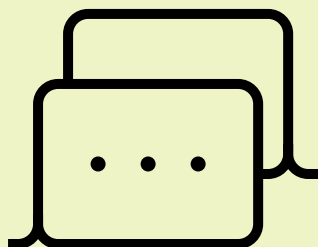
I figurerna här bredvid visas förenklade processer för åtgärder som belastar planen med upp till 75 miljoner kronor inom åtgärdsområde Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät och inom Statlig medfinans till kommunalt vägnät.



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



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



Förankring under genomförandet

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

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

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

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

Uppföljning

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

Bilaga 1 – Planram i detalj, 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 Toltp, Mölndal, Målbild Koll2035	33	41	8				82
Resecentrum Lerum			20	20	23		63
Väg 535 genom Partille, samfinansiering till vägåtgärd			10	20	30		60
Bytespunkt Mölndals resecentrum (kan kompletteras i nästa planrevidering)					35	95	130
Särskild satsning							
Förlängning av spårvagnshållplatser	20	15	15	8			58
Kvarstående kollektivtrafikåtgärder från tidigare plan, under 75 mnkr							
Elfärja, hyra, Öckerö	2	2	2	2	8	8	24
Elfärja, Marstrand	13						13
Elfärja. Tjörn	2	3	2	3	9	9	28
Resecentrum Salholmen, etapp 1 (kan tidigareläggas)					30		30
Summa	70	61	57	72	195	112	567

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

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

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

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

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

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

Tabell 19. Fördelning av medel för storstadsåtgärder inom Sverigeförhandlingen.

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

Tabell 20. Fördelning av medel för övrigt.

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

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

Tabell 21. Namngivna vägåtgärder.

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

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

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

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

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

Tabell 22. Namngivna kollektivtrafikåtgärder.

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

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

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

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

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

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

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

Högst prioriterade brister och kandidater, väg

Brister och kandidater från tidigare plan, där åtgärdsvalsstudier har genomförts

Väg 158, till Hallands länsgräns

Väg 41, till Hallands länsgräns

Väg 49, Varnhem – Skövde

Väg 160, E6 – Skåpesund

Väg 155, Torslanda – Öckerö

Väg 27, delen Kila-korset söderut till länsgräns

Väg 49, mellan Lidköping och Skara inklusive väg 2616

Väg 162/171 Gläborg – Kungshamn

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

Väg 44, Lidköping – Grästorp

Väg 173, Färgelanda – Frändefors

Brister där åtgärdsvalsstudier ska genomföras

Väg 49, Igelstorp – Karlsborg

Broförbindelse över Göta älv som ersätter Jordfallsbron

Väg 181

Väg 44 Uddevalla – Grästorp

Väg 164 Åmål – Strömstad

Högst prioriterade brister och kandidater, kollektivtrafik

Brister enligt Målbild Koll2035, från tidigare plan

Bytespunkt Hjalmar Brantingsplatsen

Bytespunkt Linnéplatsen

Uttekade bytespunkter, utöver ovanstående två

Uttekade stråk för Citybuss

Färjehållplatser, Älvutredningen

Tillkommande brister enligt Målbild Koll2035

Stationer för Metrobuss

Västra stråket (busstråk), Biskopsgården

Övriga brister, från tidigare plan

Resecentrum Lerum, gång- och cykelbro

Resecentrum Saltholmen, etapp 2

Resecentrum Uddevalla

Resecentrum Alingsås

Tillkommande övriga brister

Resecentrum Mariestad

Bytespunkter längs ny järnväg Göteborg - Borås

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

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

Kinneullebanan

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

Norra Bohusbanan

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

Södra Bohusbanan

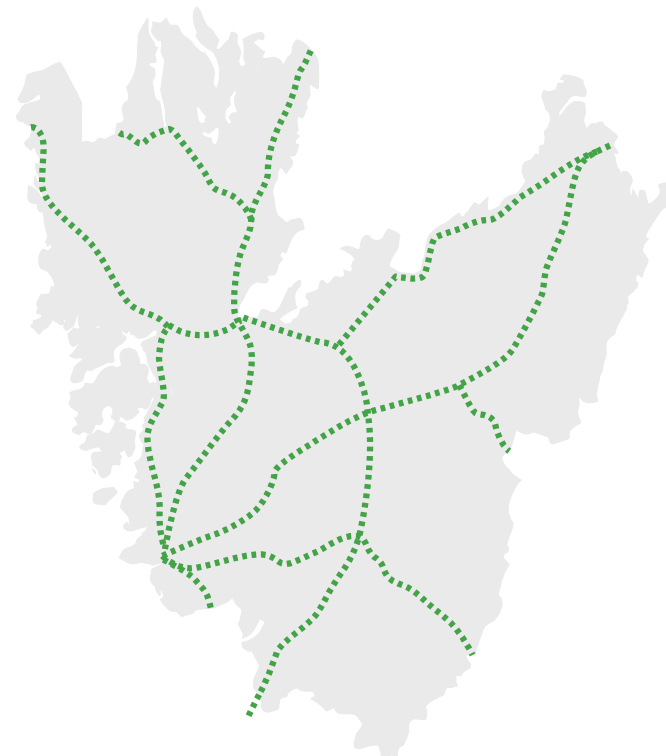
Fokus för de avsatta medlen är framför allt plattformsförlängningar som möjliggör att nyttja Västtrafiks nya tåg vilka fördubblar sittplatskapaciteten. Medel har också avsatts för ny station vid Brunnsbo.

Viskadalsbanan

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

Älvsborgsbanan

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



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

Göteborg-Borås, ny järnväg

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

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

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

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

Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.

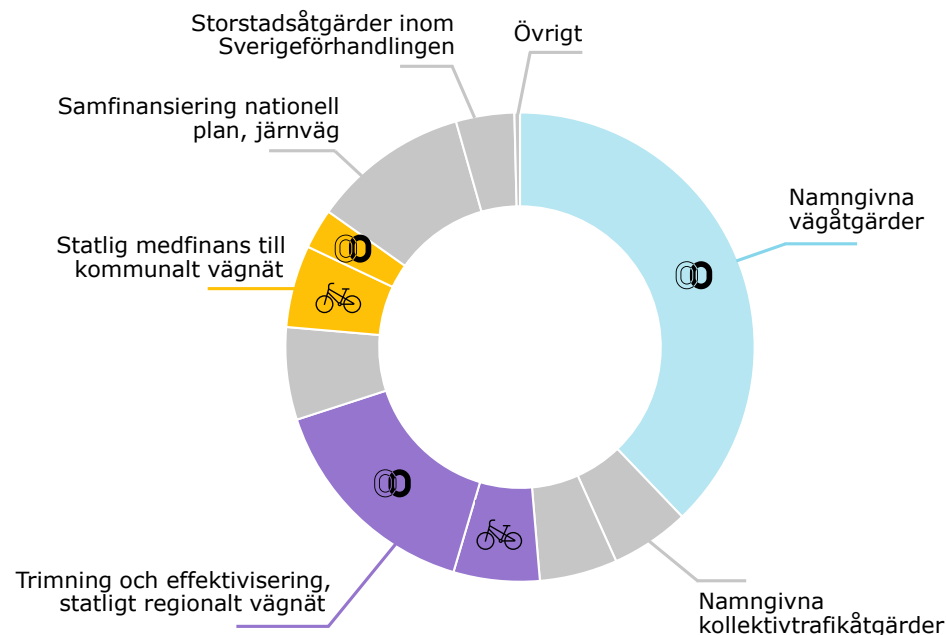
Nationella och regionala mål och strategier ligger till grund för planförslaget. De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn utgör grundförutsättningar. Nationella och regionala mål och strategier beskrivs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

Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.

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

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

Trafiksäkerhetskänslig 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 trafiksäkerhetskänslig åtgärder.

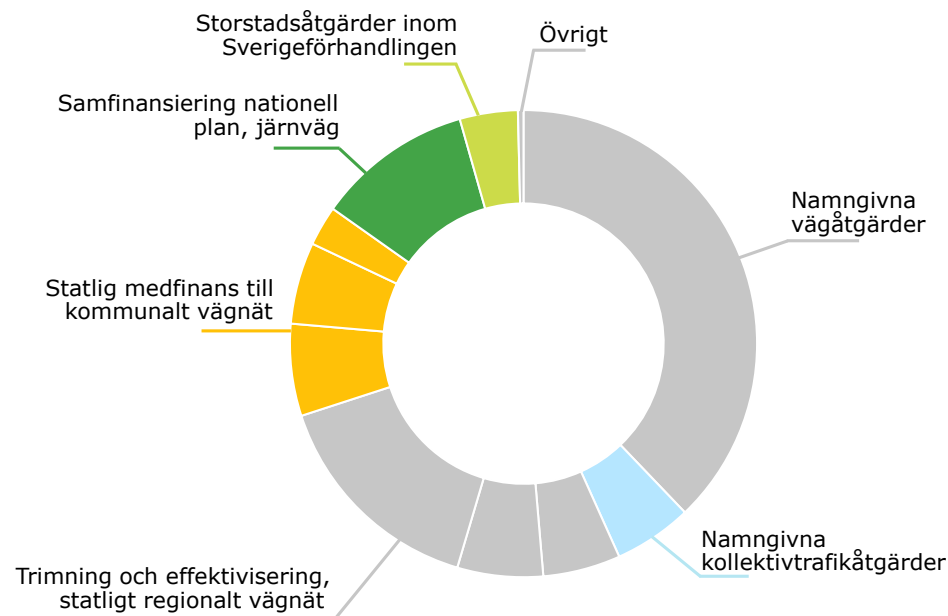


Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.

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

Miljöbedömning kopplat till planförslaget.

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







Juni 2025

Hållbarhets- och miljö- konsekvensbeskrivning

- Remissversion Regional infrastrukturplan för
Västra Götaland 2026–2037

Sammanfattning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Utifrån hållbarhetsbedömningen görs följande medskick till genomförandet av infrastrukturplanen:

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

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

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

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

Inledning

Bakgrund

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

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

Strategisk miljöbedömning, MKB och hållbarhetsbedömning

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

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

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

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

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

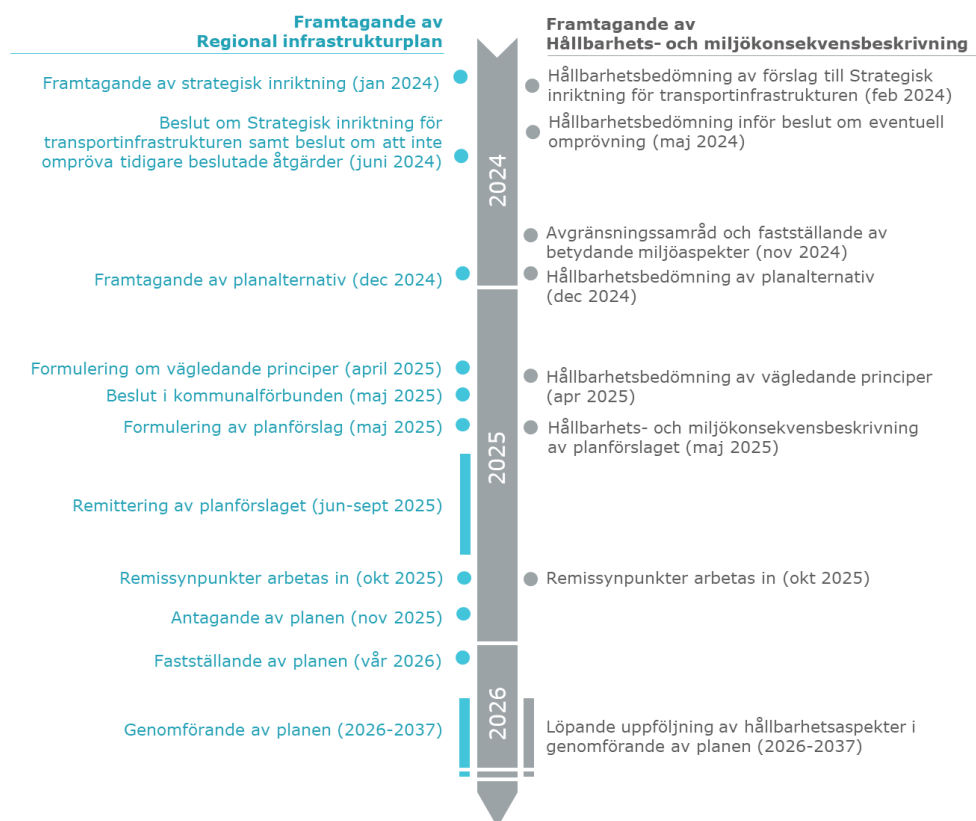
Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning av planens påverkan även på andra hållbarhetsaspekter. Denna rapport benämns därför *Hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning*.

Genomförande av hållbarhetsbedömning

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

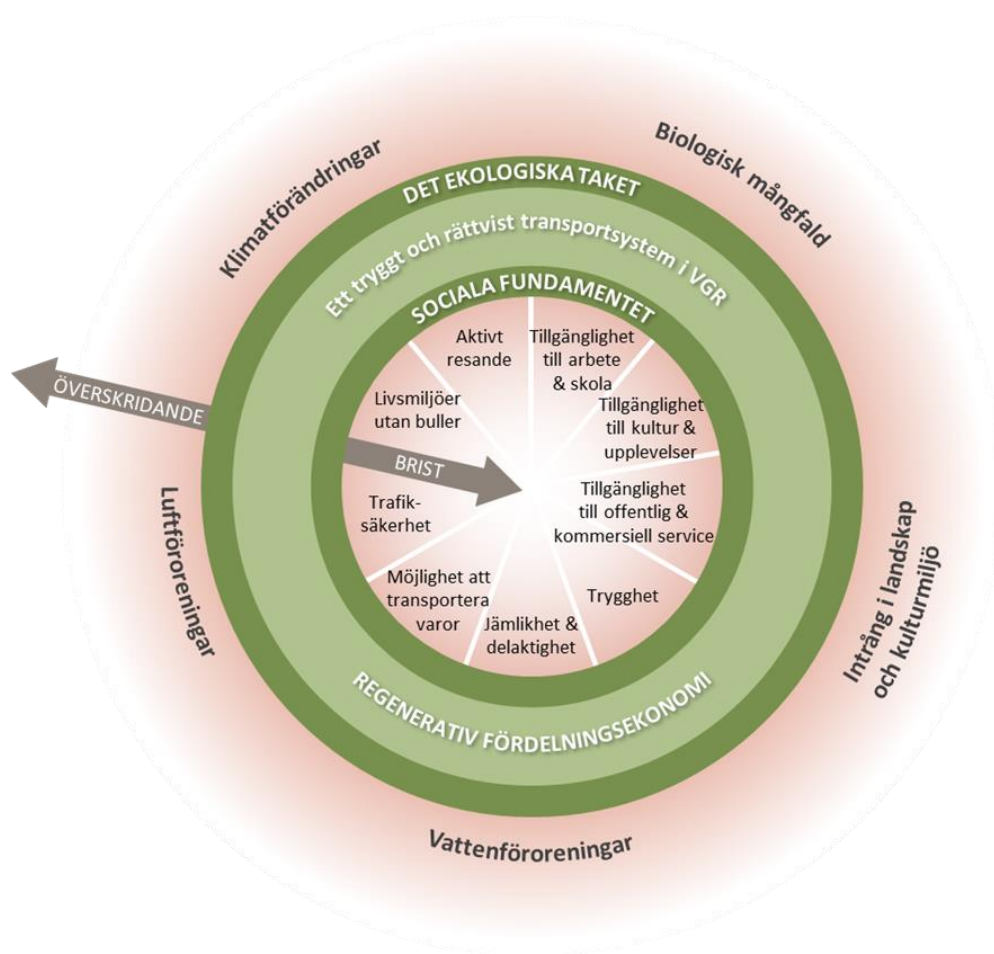
Under våren 2025 togs också en remissversion av planförslaget fram, efter beslut i kommunalförbunden och i BHU om prioriteringar av hur medel ska fördelas. En hållbarhetsbedömning gjordes också av planförslaget, vilken presenteras i denna rapport.

Munkmodellen som illustration av en hållbar utveckling

En utgångspunkt för resonemangen i hållbarhetskonsekvensbeskrivningen är ”Doughnut-modellen” eller ”Munkmodellen”, som Kate Raworth lanserade 2017 i sin bok *Doughnut Economics*.¹ Modellen består av två 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 rapporter¹¹ och även IPCC¹² och OECD¹³ drar samma slutsats.

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

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

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

⁸ IPCC, 2023

⁹ SMHI, Nationella emissionsdatabasen

¹⁰ Vägtrafikens utsläpp 2024

¹¹ Klimatpolitiska rådet, 2024

¹² IPCC, 2022

¹³ OECD, 2021

¹⁴ Naturvårdsverket, 2025

¹⁵ Trafikverket, 2025

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

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

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

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

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

¹⁶ SMHI, Nationella emissionsdatabasen

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

¹⁸ Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024

Övriga hållbarhetsaspekter

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

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

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

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

Hållbarhetsmål och inriktning

Mål för transportplaneringen

Globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030)

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

¹⁹ Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län

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

²¹ Folkhälsomyndigheten, u.å.

²² Boverket, 2025

²³ Västra Götalandsregionen, 2023

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



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

Transportpolitiska målen

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

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

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

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

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

Trafikverkets målbild 2030

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

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

Strategisk inriktning för transportinfrastrukturen i Västra Götaland

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

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



Figur 5 Mål för den regionala infrastrukturplaneringen.

Samråd och avgränsningar

Avgränsningssamråd

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

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

På samrådet i november lyfte Länsstyrelsen särskilt nedanstående punkter:

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

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

Avgränsning i tid och rum

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

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

Antagande om nollalternativ

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

Avgränsning av miljöaspekter

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

Tabell 1 Hållbarhetsaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen

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

Avgränsning av övriga hållbarhetsaspekter

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

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

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

Analysmetoder

Underlag

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

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

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

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

Bedömningsmatris

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

Tabell 3 Bedömningsskala för hållbarhetsbedömningen

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

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

Bedömning av rimliga alternativ

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

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

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

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

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

Beskrivning av bedömda alternativ

Small

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

Medium

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

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

Large

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

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

Hållbarhetsbedömning av alternativen

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

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

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

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

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

Slutsatser från bedömningen av alternativ

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

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

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

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

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

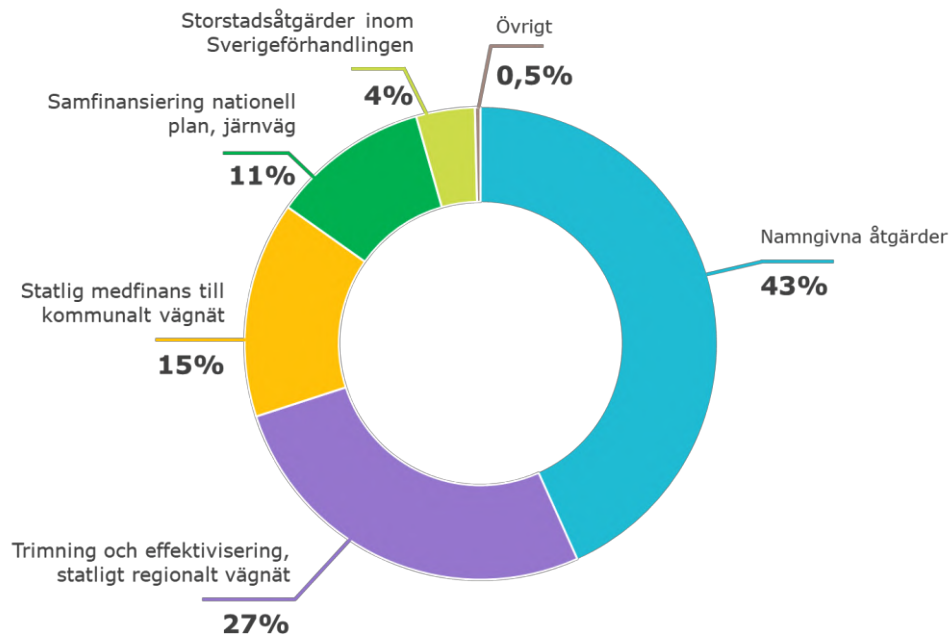
Hållbarhetskonsekvens- beskrivning av föreslagen plan

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.

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

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

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

Klimat

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

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

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

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

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

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

Biologisk mångfald

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

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

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

Landskap och kulturmiljö

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

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

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

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

Resurser tillgängliga för människan

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

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

Frisk luft

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

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

Buller

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

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

Trafiksäkerhet

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

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

Aktivt resande

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

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

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

Tillgänglighet i hela regionen Näringsliv

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

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

Tillgänglighet i hela regionen Landsbygd

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

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

Tillgänglighet i hela regionen Städer

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

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

Tillgänglighet för alla - jämlikhet och delaktighet

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

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

Trygghet

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

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

Bedömning per åtgärdsområde

Större namngivna vägåtgärder

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

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

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

	Större namngivna vägätgärder, redan beslutade									Större namngivna vägätgärder, nya kandidater			
	Väg 166 Ekelöf-Kareby	Väg 161 Rotvik-Bäcken	Väg 535 genom Partille	Väg 41 Sundholmen-Björketorp	Väg 49 Axvall-Varnhem	Väg 49 Skövde-Igelstorp	Väg 168 Tjuvkil	Väg 678 Bratteröd-Grohed	Väg 49 Varnhem-Storekullen	Väg 156 Backadal-Bonared	Suicidskydd Tjörnbron	Väg 156 Sandvad - Hårsjön	Väg 44 förbifart Lidköping
Hållbarhetsaspekt													
Klimat													
Biologisk mångfald													
Landskap och kulturmiljö													
Resurser													
Frisk luft													
Buller													
Trafiksäkerhet													
Aktivt resande													
Tillgänglighet - näringsliv													
Tillgänglighet - landsbygd													
Tillgänglighet - städer													
Tillgänglighet för alla													
Trygghet													

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

Figur 9 visar de namngivna vägätgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna i förhållande till varje åtgärds andel av planramen. De allra flesta större namngivna vägätgärderna 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. Vägätgärderna bidrar visserligen generellt till ökade luftföroreningar genom att de leder till ökad trafik, men eftersom de flesta

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

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

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

Större namngivna kollektivtrafikåtgärder

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

	Större namngivna kollektivtrafikåtgärder, redan beslutade									Nya	
	Byrespunkt Haga	Resecentrum Korsvägen	Citybusstråk Toltp - Mölndal	Väg 535 genom Partille	Elfärja Öckerö (SEB saknas)	Elfärja Marstrand	Elfärja Tjörn	Resecentrum Lerum	Byrespunkt Saltholmen, etapp 1	Mölndals resecentrum	Spårvagnshållplatsförlängningar
Hållbarhetsaspekt											
Klimat											
Biologisk mångfald											
Landskap och kulturmiljö											
Resurser											
Frisk luft											
Buller											
Trafiksäkerhet											
Aktivt resande											
Tillgänglighet - näringsliv											
Tillgänglighet - landsbygd											
Tillgänglighet - städer											
Tillgänglighet för alla											
Trygghet											

Figur 10 Hållbarhetsbedömning av större namngivna kollektivtrafikåtgärder. Bredden på kolumnen är i någon mån proportionell till åtgärdens budget, men de flesta 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 pottar för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt mindre vägåtgärder. Valet av åtgärder ska utgå från den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och de vägledande principerna för åtgärdsområdet, och bedömningen av åtgärdsområdets påverkan på hållbarhetsaspekterna är gjord med utgångspunkt i dessa principer. De vägledande principerna har skärpts något sedan föregående plan, med potentiellt positiva effekter på åtgärdsområdets bidrag till hållbarhet. Figur 11 ger en överblick över hur de olika delarna inom åtgärdsområdet bidrar till de olika hållbarhetsaspekterna.

	Trimning och effektivisering, statligt regionalt vägnät		
	Kollektivtrafikåtgärder	Cykelåtgärder	Mindre vägåtgärder
Hållbarhetsaspekt			
Klimat			
Biologisk mångfald			
Landskap och kulturmiljö			
Resurser			
Frisk luft			
Buller			
Trafiksäkerhet			
Aktivt resande			
Tillgänglighet - näringsliv			
Tillgänglighet - landsbygd			
Tillgänglighet - städer			
Tillgänglighet för alla			
Trygghet			

Figur 11 Hållbarhetsbedömning av de olika delområdena inom åtgärdsområdet Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät. Bredden på kolumnen är proportionell till delområdets budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Åtgärdsområdet har både positiv och negativ påverkan på klimatet. Alla investeringsåtgärder innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet, men för satsningar på kollektivtrafik och cykel kan de förbättrade förutsättningarna för hållbart resande på sikt kompensera för den negativa påverkan från byggskedet. Mindre vägåtgärder bidrar överlag inte till ökad trafik och åtgärder för till exempel förbättrad trafiksäkerhet som inte innebär ökad hastighet passar väl in i ett transporteffektivt samhälle. Påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan kan också antas bli begränsade eftersom åtgärderna är mindre omfattande till sin karaktär, men det finns ändå en risk för en viss negativ påverkan vid breddning av vägar, nyanläggning av cykelvägar och liknande åtgärder. Kollektivtrafikåtgärder kan antas ge visst bidrag till frisk luft genom överflyttning från bil till kollektivtrafik, medan åtgärdsområdet inte bedöms påverka buller i någon större omfattning eftersom det krävs stora förändringar i trafikmängder för att påverka bullernivån. Däremot bedöms alla tre delarna inom åtgärdsområdet bidra till förbättrad trafiksäkerhet. Satsningar på kollektivtrafik och cykel bidrar också till ökat aktivt resande.

Satsningar på kollektivtrafiken kan öka tillgängligheten för näringslivet genom förbättrade pendlingsmöjligheter, medan mindre vägåtgärder genom standardhöjningar kan förbättra förutsättningarna för

godstransporter. Åtgärdsområdet innehåller också satsningar på tillgängligheten i landsbygder, både med kollektivtrafik, cykel och bil. För att få full nytta av satsningarna behöver de bidra till att förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter, som arbetsplatser, skolor och offentlig och kommersiell service. Satsningar på statligt regionalt vägnät genomförs till största del utanför städerna (eftersom vägnätet i städerna i huvudsak är kommunalt), men satsningar som förbättrar förutsättningarna för regional kollektivtrafik kan också indirekt leda till minskad biltrafik och bättre tillgänglighet inne i städer. Framförallt satsningar på cykel och kollektivtrafik bidrar också positivt till aspekten Tillgänglighet för alla, genom att förbättra tillgängligheten för personer utan bil. Satsningar på cykelåtgärder kan också bidra till ökad trygghet.

Statlig medfinans till kommunalt vägnät

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder på det statliga regionala vägnätet med en investeringskostnad på högst 75 miljoner kronor, där medfinansieringen från planen uppgår till 50% av den totala kostnaden. Inom åtgärdsområdet finns pottar för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt Trafiksäkerhet och miljö. Valet av åtgärder ska utgå från den strategiska inriktningen för transportinfrastrukturen i Västra Götaland och de vägledande principerna för åtgärdsområdet, och bedömningen av åtgärdsområdets påverkan på hållbarhetsaspekterna är gjord med utgångspunkt i dessa principer. De vägledande principerna har skärpts något sedan föregående plan, med potentiellt positiva effekter på åtgärdsområdets bidrag till hållbarhet. Inte minst tillägget som uppmuntrar till åtgärdspaket och helhetslösningar för hållbar tillgänglighet har en stor potential. Figur 12 ger en överblick över hur de olika delarna inom åtgärdsområdet bidrar till de olika hållbarhetsaspekterna.

	Statlig medfinans till kommunalt vägnät		
	Kollektivtrafikåtgärder	Cykelåtgärder	Trafiksäkerhet och miljö
Hållbarhetsaspekt			
Klimat			
Biologisk mångfald			
Landskap och kulturmiljö			
Resurser			
Frisk luft			
Buller			
Trafiksäkerhet			
Aktivt resande			
Tillgänglighet - näringsliv			
Tillgänglighet - landsbygd			
Tillgänglighet - städer			
Tillgänglighet för alla			
Trygghet			

Figur 12 Hållbarhetsbedömning av de olika delområdena inom åtgärdsområdet Statlig medfinans till kommunalt vägnät. Bredden på kolumnen är proportionell till respektive delområdes budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Åtgärdsområdet har övervägande positiv påverkan på klimatet. Alla investeringsåtgärder innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet, men genom att åtgärder utifrån de vägledande principerna ska väljas för att förbättra förutsättningarna för hållbart resande kan det minskade bilresandet på sikt kompensera för den negativa påverkan från byggskedet. Påverkan på biologisk mångfald och resurser tillgängliga för människan kan antas bli mycket begränsade eftersom åtgärderna genomförs inne i tätorter. Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder inne i tätorter kan antas ge visst bidrag till frisk luft och minskat buller genom överflyttning från biltrafik i områden där många människor bor. Alla tre delarna inom åtgärdsområdet bidrar till förbättrad trafiksäkerhet. Satsningar på kollektivtrafik och cykel bidrar också till ökat aktivt resande, men även inom delområdet Trafiksäkerhet och miljö prioriteras åtgärder som ökar trafiksäkerheten för gående och cyklist, vilket också har en positiv påverkan.

Satsningar på kollektivtrafiken kan öka tillgängligheten för näringslivet genom förbättrade pendlingsmöjligheter. Åtgärdsområdet kan också innehålla satsningar på tillgängligheten i mindre orter som påverkar tillgängligheten i landsbygder, både med kollektivtrafik, cykel och bil. För att få full nytta av satsningarna behöver de bidra till att förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter, som arbetsplatser, skolor och

offentlig och kommersiell service. Åtgärdsområdet bidrar i stor utsträckning till förbättrad tillgänglighet i städer. Framförallt satsningar på cykel och kollektivtrafik bidrar också positivt till aspekten Tillgänglighet för alla, genom att förbättra tillgängligheten för personer utan bil. Utformning av hållplatser för ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kan också bidra till ökad tillgänglighet för alla. Satsningar på cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder kan också bidra till ökad trygghet.

Samfinansiering nationell plan, järnväg

Inom åtgärdsområdet fördelas medel i första hand till de olika regionala järnvägsstråken, med utgångspunkt i Målbild Tåg 2035. Exempel på åtgärder som prioriteras är hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder samt åtgärder inom stationsmiljöer som förlängning av plattformar.

	Samfinansiering nationell plan, järnväg					
	Kinneullebanan	Norra Bohusbanan	Södra Bohusbanan	Viskadalsbanan	Älvsborgsbanan	Göteborg Borås
Hållbarhetsaspekt						
Klimat						
Biologisk mångfald						
Landskap och kulturmiljö						
Resurser						
Frisk luft						
Buller						
Trafiksäkerhet						
Aktivt resande						
Tillgänglighet - näringsliv						
Tillgänglighet - landsbygd						
Tillgänglighet - städer						
Tillgänglighet för alla						
Trygghet						

Figur 13 Hållbarhetsbedömning av samfinansiering till nationell plan. Bredden på kolumnen är proportionell till åtgärdens budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Figur 13 ger en överblick över åtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna. Överlag bedöms åtgärderna bidra till minskad klimatpåverkan genom att de ökar tågtrafikens attraktivitet. Det saknas samlade effektbedömningar för de flesta åtgärder vilket gör att påverkan på lokala förhållanden är svår att bedöma, men utifrån beskrivning av åtgärderna verkar de flesta åtgärderna avse mindre satsningar med fokus

på höjda hastigheter och förbättrade stationsmiljöer, vilket innebär att dessa åtgärder bedöms ha begränsad påverkan på aspekterna Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö och Resurser tillgängliga för människan. Undantag är Norra Bohusbanan där trädsäkring kommer att påverka förutsättningarna för Biologisk mångfald samt Landskap och kulturmiljö negativt, samt Göteborg-Borås som innebär nyanläggning av en helt ny järnväg vilket innebär stora intrång i landskapet med negativ påverkan på Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan. Samtidigt kan den nya järnvägen Göteborg-Borås antas få positiv påverkan på Frisk luft och Buller genom att åtgärden kan leda till en överflyttning av biltrafiken i städerna längs sträckan. Flera av järnvägsåtgärderna bidrar positivt till trafiksäkerhet och samtliga till aktivt resande.

Samtliga åtgärder bedöms bidra positivt till tillgängligheten både för näringslivet, landsbygder och städer, och även aspekten Tillgänglighet för alla genom förbättrade förutsättningar att resa med kollektivtrafik och flera åtgärder också genom tillgänglighetsanpassningar för funktionshindrade i samband med satsningar på nya stationer. De flesta åtgärder innehåller satsningar på stationsmiljöer och/eller förbättrad trafiksäkerhet och bedöms därför också bidra till ökad trygghet.

Storstadsåtgärder (Sverigeförhandlingen)

Sverigeförhandlingen var en nationell satsning på nya stambanor mellan Sveriges storstäder kombinerat med en satsning på fler bostäder och kommunal infrastruktur. I den överenskommelse som träffats mellan staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs Stad ingår kollektivtrafikåtgärder i Göteborg som medfinansieras av den regionala infrastrukturplanen. Kollektivtrafikåtgärdernas syfte är att åstadkomma förbättringar av tillgänglighet och kapacitet i transportsystemet för att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. Investeringarna ligger i linje med regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland och Målbild Koll2035.

Figur 14 ger en överblick över åtgärdernas påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna.

	Storstadsåtgärder (Sverige- förhandlingen)		
	Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen	Citybuss Backstråket	Citybuss Norra Älvstranden (Västra delen)
Hållbarhetsaspekt			
Klimat			
Biologisk mångfald			
Landskap och kulturmiljö			
Resurser			
Frisk luft			
Buller			
Trafiksäkerhet			
Aktivt resande			
Tillgänglighet - näringsliv			
Tillgänglighet - landsbygd			
Tillgänglighet - städer			
Tillgänglighet för alla			
Trygghet			

Figur 14 Hållbarhetsbedömning av Storstadsåtgärder (Sverigeförhandlingen). Bredden på kolumnen är proportionell till åtgärdens budget. Den blåa rutan innehåller miljöaspekterna enligt miljöbalken.

Åtgärderna som förhandlats fram inom Sverigeförhandlingen syftar till att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft, och genom att bidra till överflyttning från bil till kollektivtrafik bidrar de till minskad klimatpåverkan. Påverkan på Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan bedöms bli begränsade eftersom åtgärderna genomförs i huvudsak i urbana miljöer. Genom överflyttning från bil till kollektivtrafik i städer bidrar åtgärderna positivt till hållbarhetsaspekterna Frisk luft och Buller. Åtgärderna har en begränsad påverkan på trafiksäkerheten men bidrar till ökat aktivt resande.

Tillgängligheten för näringslivet förbättras genom att åtgärderna ger förbättrade pendlingsmöjligheter. Tillgängligheten på landsbygder bedöms inte påverkas eftersom åtgärderna genomförs i staden, men förbättringar i kollektivtrafiken bidrar tydligt positivt till hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet i staden och Tillgänglighet för alla. Påverkan på trygghet har inte varit möjligt att bedöma utifrån tillgängligt underlag.

Bedömning av måluppfyllelse

Nationella 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 klimatpåverkan		I princip samtliga åtgärder har någon negativ inverkan på klimat under byggande, drift och underhåll. Störst negativ inverkan på målet om begränsad klimatpåverkan har de större vägåtgärderna som också bidrar till att stärka vägtrafikens attraktivitet, medan åtgärder för kollektivtrafik och cykel har en negativ påverkan i anläggningsskedet men på sikt en positiv påverkan genom minskad biltrafik.
God bebyggd miljö		Positiv påverkan vad gäller hälsa kopplat till bullernivåer, luft, fysisk aktivitet och tillgänglighet. Vad gäller påverkan på landskap och naturresurser, som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, bedöms påverkan av vissa större vägåtgärder bli negativ, och även för vissa kollektivtrafikåtgärder om än i mindre utsträckning.
Frisk luft		Planen bedöms sammantaget bidra i svagt positiv riktning med hänsyn till miljömålet Frisk luft. Kollektivtrafikåtgärder som har potential att minska biltrafiken i tätorter bidrar i positiv riktning, och även elektrifieringen av färjetrafiken bidrar positivt mot målet.

Bara naturlig försurning		Huruvida planen bidrar till bara naturlig försurning är svårbedömt då nya vägar bidrar till ökad trafik men andra åtgärder som kollektivtrafiksatsningar bidrar till minskad biltrafik. Sammantaget bedöms planen ge relativt neutral påverkan.
Ingen övergödning		Huruvida planen bidrar till minskad övergödning är svårbedömt då nya vägar bidrar till ökad trafik men andra åtgärder som kollektivtrafiksatsningar bidrar till minskad biltrafik. Sammantaget bedöms planen ge relativt neutral påverkan.
Levande sjöar och vattendrag		De flesta åtgärder har en neutral påverkan men Väg 41, Sundholmen – Björketorp påverkar närliggande vattendrag negativt.
Ett rikt odlingslandskap		Flera av de större vägåtgärderna ger vid utbyggnad negativ effekt för landskap och naturresurser och planen bedöms sammantaget ha en negativ påverkan.
Levande skogar		
Ett rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från större vägåtgärder.

Etappmål trafiksäkerhet

Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 6.

Tabell 6. Bedömning av planförslagets bidrag mot etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedömning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.		Planförslaget bedöms bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen och många åtgärder i planen bidrar till trafiksäkerhet antingen för skyddade eller oskyddade trafikanter. De större vägåtgärderna har en positiv påverkan på trafiksäkerheten på vägarna. Gång och cykelåtgärder bidrar särskilt till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Därtill bidrar åtgärder inom Trimning och effektivisering i och till stråk samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät till trafiksäkerhetsvinster, både för skyddade och oskyddade trafikanter.

Kumulativa miljöeffekter

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet samverkar eller att effekter från olika verksamheter samverkar. Kumulativa effekter bedöms vara mest relevanta kopplat till miljöaspekterna Klimat och Biologisk mångfald.

Klimat

Åtgärderna i planen påverkar utsläppen av koldioxid både direkt under byggskedet, och indirekt genom hur de påverkar trafiken. Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad vägtrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är mycket mer än hotade arter och skyddade områden och en god biologisk mångfald är resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan sammantaget blir resultatet att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga ansträngningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

Prövning av barnets bästa

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. I alla frågor, ärenden och beslut som berör barn direkt eller indirekt, ska Västra Götalandsregionen ha barnets bästa som riktlinje. Det innebär att aktivt och systematisk väga in barnets bästa i mål, prioriteringar, åtgärder och uppföljning och säkerställa att barns rätt till hälsa, trygghet, rörelsefrihet, liv och utveckling samt är i enlighet med barnkonventionen. En prövning av Barnets bästa har gjort enligt Västra Götalandsregionens riktlinjer och en sammanställning av underlaget finns i Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa. Här görs en kortare sammanfattning av de viktigaste medskicken från analysen.

Den regionala infrastrukturplanen påverkar alla barn som bor och vistas i Västra Götaland. Barn kan komma att påverkas i varierande grad av planens åtgärder till följd av var de bor, var och hur de rör sig, hur gamla barnen är, förutsättningar på platsen samt barnets egna kognitiva och fysiska förutsättningar.

Barn är en särskilt utsatt grupp i trafiken och upplever den på andra sätt än vuxna. Eftersom barns kognitiva och fysiska förutsättningarna är annorlunda kan de inte bedöma avstånd eller andras beteende i samma utsträckning som vuxna, och på grund av sin längd kan de ha begränsad sikt. Barns skolvägar upplevs mindre trygga idag, även om den faktiska säkerheten blivit högre, med färre allvarligt skadade och döda. Upplevd trygghet är viktigt för att öka barns möjlighet att vara självständiga i transportsystemet. Få unga uppnår aktivitetsrekommendationer för aktiv transport idag. Det lokala resandet är viktigt för barn och unga och satsningar på cykel, gång och kollektivtrafik är viktiga för att öka barns tillgänglighet eftersom det oftast är dessa färdmedel barn reser med på egen hand.

Prövningen av barnets bästa har i det här fallet gjorts baserat på tidigare studier och erfarenheter. Bakgrunden är att den regionala infrastrukturplanen hanterar långsiktiga strategiska prioriteringar som bedömts vara utmanande att föra dialog med barn kring i ett tidigt skede. Barnets bästa har i stället analyserats utifrån en kvalitativ bedömning av hur respektive åtgärd samt prioriteringarna i planen som helhet gynnar barns vardagsresor och främjar deras självständiga mobilitet. I det fortsatta arbetet med att genomföra åtgärderna i planen, där det handlar mer om barnens direkta livsmiljöer, rekommenderas att barn själva får komma till tals exempelvis genom ungdomsråd, workshop med skolbarn eller enkätundersökningar.

Överlag har satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel bedömts ha en positiv påverkan på barns självständiga mobilitet. Även förbättrade bytespunkter som ökar tryggheten bidrar till barnens bästa. Många av de större välgångsplaner som ingår i planen innehåller också satsningar på nya gång- och cykelvägar, ibland som kompensatoriska åtgärder då utbyggda vägar gör att tidigare förbindelser skärs av, men ofta också så att tillgängligheten med gång och cykel förbättras jämfört med tidigare. Även om satsningarna på gång- och cykelvägar bidrar positivt till barnens bästa kan dock inte åtgärderna som helhet sägas göra det och prioriteringen i planen att avsätta en stor andel av medlen till namngivna välgångsplaner kan inte anses bidra till barnens bästa.

Slutsatser och medskick

Slutsatser

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

Överlag har planen en negativ påverkan på de hållbarhetsaspekter som ingår i miljöbalken och som berör naturmiljön (Klimat, Biologisk mångfald, Landskap och kulturmiljö samt Resurser tillgängliga för människan), medan påverkan de hållbarhetsaspekter i miljöbalken som handlar om människors hälsa (Frisk luft, Buller, Trafiksäkerhet och Aktivt resande) samt på hållbarhetsaspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet överlag är positiv.

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

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

Uppföljning av hållbarhetsaspekter

Alla planer som miljöbedöms ska följas upp med avseende på de betydande miljöeffekter som planen kan antas medföra för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan. I många fall ingår kompensatoriska åtgärder redan i de större namngivna åtgärderna, som bullerskydd, viltpassager och liknande. I bedömningarna av åtgärderna är sådana planerade kompensationsåtgärder medtagna och det är viktigt att dessa kompensatoriska åtgärder genomförs i tillräcklig omfattning. Vad gäller påverkan från åtgärdsområdena Trimning och effektivisering i statligt regionalt vägnät samt Statlig medfinans till kommunalt vägnät är denna beroende av vilka åtgärder som genomförs, och här är det viktigt att valet av åtgärder görs med utgångspunkt i de vägledande principerna för respektive åtgärdsområde. Det är också viktigt att hänsyn tas till lokala miljöförhållanden i detaljutformningen även av de mindre åtgärderna.

Medskick till genomförandet

Utifrån ”munkmodellen” bör planeringen eftersträva att uppnå en grundläggande nivå av tillgänglighet och hälsa för alla människor, samtidigt som de negativa effekterna på ekologisk hållbarhet hålls inom de planetära gränserna. Det innebär att 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 jämma ut skillnader i tillgänglighet, där det har högre prioritet att de som idag har sämst tillgänglighet kommer upp på en grundläggande nivå snarare än att tillgängligheten ökar till ännu högre nivåer för de som redan har en relativt god tillgänglighet. Det kan innebära till exempel att tillgängligheten för de som inte har tillgång till bil får ökad prioritet, och likaså tillgängligheten för människor i landsbygder där tillgängligheten idag är låg. Det är dock viktigt att ha med sig att tillgänglighet kan uppnås på olika sätt, och det är inte självklart att det mest effektiva sättet att skapa ökad tillgänglighet inom de

planetära gränserna är att förbättra möjligheterna att resa, utan det kan också handla om att skapa ökad tillgänglighet genom att förbättra utbudet av service där det är bristande idag. Därför behöver planeringen av transportinfrastruktur ske i samklang med annan samhällsplanering.

Leta synergier för att skapa ett hållbart transportsystem

Utifrån en genomgång av de olika hållbarhetsaspekterna och vilka åtgärder som bidrar positivt och negativt till de olika aspekterna är det tydligt att det finns starka synergier mellan vissa hållbarhetsaspekter, där samma typ av åtgärder kan bidra mot flera mål och alltså bidrar till att skapa ett hållbart transportsystem med grundläggande tillgänglighet för alla. Det finns till exempel en mycket stark synergi mellan klimat, hälsa och grundläggande tillgänglighet. Främjande av gång och cykel generellt och i stråk med stor potential kan bidra både till aktivt resande och minskad klimatpåverkan, samtidigt som det förbättrar tillgängligheten för människor som inte har tillgång till bil, till exempel barn och unga.

Åtgärder som ger tydliga synergier mellan hälsa och ökad tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer är exempelvis åtgärder som bidrar till minskade barriäreffekter för gående och cyklister, säkra skolvägar, tillgängliga och trygga hållplatser och bytespunkter samt tillgänglighet med gång och cykel till målpunkter i tätort och på landsbygd.

Ytterligare ett sätt att maximera synergieffekterna mellan klimat, hälsa och tillgänglighet är att säkerställa att statlig medfinans till kommunalt vägnät bidrar till att stärka det hållbara resandet.

Minimera målkonflikterna

Det finns också tydliga områden där det uppstår målkonflikter mellan olika hållbarhetsmål, där åtgärderna visserligen bidrar till ökad tillgänglighet i regional skala, men samtidigt har en negativ påverkan på både klimat och biologisk mångfald och därigenom inte ligger inom den eftersträvarvärda "munken". Breddning och nyanläggning av vägar där ny mark tas i anspråk är ett sådant exempel där målkonflikter inte går att undvika, och denna typ av åtgärder bör därför i möjligaste mån undvikas.

I andra fall kan åtgärder utformas på ett sätt så att potentiella målkonflikter begränsas. Utbyggnad av cykelvägar eller kollektivtrafikanläggningar samt ombyggnad av befintlig väg för ökad trafiksäkerhet och kortare restider bidrar också till ökad tillgänglighet, men här finns möjligheter att minska målkonflikterna genom att yta i första hand omfördelas från biltrafiken. Det

är viktigt inte bara ur ett ekologiskt utan också ett ekonomiskt hållbarhetsperspektiv eftersom det innebär lägre kostnader. Det här är relevant inte minst vid beviljande av medel till kommunal infrastruktur.

En annan viktig målkonflikt att hantera är rättviseperspektivet på utbyggnad av cykelvägar och infrastruktur för regional kollektivtrafik. Den största klimatnyttan nås om satsningar görs där potential till överflyttning är som störst. Prioritering av satsningar på infrastruktur för kollektivtrafik och cykel till områden med ett stort resandeunderlag kan dock innebära en nedprioritering av satsningar på tillgänglighet för boende på landsbygder som inte har tillgång till bil, bland äldre, funktionshindrade och barn och ungdomar. Här behöver en avvägning göras för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för alla samtidigt som transportsystemets klimatpåverkan minimeras.

Referenser

Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län. Hämtad 8 marks 2025, från <https://segregationsbarometern.boverket.se/lan/vastra-gotalands-lan/>

Folkhälsomyndigheten (u.å.) Vägledning om buller och höga ljudnivåer. Hämtad 4 mars 2025, från <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/>

Göteborgs spårvägar (2023) Årsberättelse 2023

Göteborgs Stad (2025) Göteborgs Stad åtgärdsplan mot buller 2025–2029

IPCC (2022). Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

IPCC (2023). Summary for Policymakers. In: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, H. Lee and J. Romero (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, pp. 1-34

Jordbruksverket (2024) Jordbruksmarkens användning 2024

Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024

OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

Raworth, K. (u.å.) Doughnut economics: About the doughnut. Hämtad 9 maj 2025, från <https://www.kateraworth.com/doughnut/>

SCB (2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2019–2021. Hämtad 7 maj 2025, från <https://www.statistikdatabasen.scb.se/>

SCB (2025a) Statistikdatabasen: Befolkning efter region, förändringar, kön och månad. Hämtad 8 maj 2025, från <https://www.statistikdatabasen.scb.se/>

SCB. (2025b) Statistikdatabasen: Folkmängd i riket, län och kommuner. Hämtad 8 maj 2025, från <https://www.statistikdatabasen.scb.se/>

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

SMHI. (2025) Nationella emissionsdatabasen. Hämtad 8 maj 2025, från <https://www.smhi.se/data/miljo/utslapp-historik/>

Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2023. Hämtad 16 maj, från <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1853965/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023. Hämtad 16 maj, från <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1929645&dswid=5072>

Transportstyrelsen (2025) Trafikverkets olycksstatistik, regional statistik. Hämtad 7 maj 2025, från <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik-och-publicering/statistik/olyckor-i-vagtrafiken/>

Västra Götalandsregionen (2021) Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 – Hållbara resor i Västra Götaland

Västra Götalandsregionen (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023. Hämtad 8 maj 2025, från <https://mellanarkiv->

offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/ikn12836-1342147483-13/surrogate/RVU231103.pdf

Västra Götalandsregionen (2025) Strategisk plan för ökad cykling

Västtrafik (2025) Årsredovisning för Västtrafik AB: Räkenskapsåret 2024

Bilaga 1 Nuläge och trender

Enligt miljöbalken 6 kap. 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning, i detta fall en hållbarhetskonsekvensbeskrivning, innehålla en beskrivning av miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt samt beskrivning av befintliga miljöproblem som är relevanta för planen, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön. Beskrivningen av nuläge och trender har utökats till att omfatta även övriga aspekter som ingår i hållbarhetsbedömningen.

Nedan beskrivs först nuläget i regionen vad gäller demografi, tillgänglighet och resande. Därefter ges en nulägesbild utifrån relevanta miljöaspekter och sociala aspekter.

Befolkning och demografi

Västra Götaland har 49 kommuner och en sammanlagd befolkning på 1,77 miljoner invånare. Sett till antalet kommuner är det rikets största region och näst största sett till invånarantalet. Västra Götalands demografiska fördelning präglas av Göteborgsregionen som är Sveriges näst största storstadsområde. Utöver kommunerna i Göteborgsregionen finns även flera större städer, Borås, Trollhättan, Skövde och Uddevalla som har mellan 57 000 och 115 000 invånare. Regionen har 10 medelstora kommuner med mellan 40 000 och 25 000 invånare. Samtidigt finns det 13 kommuner i regionen som har färre än 10 000 invånare. Figur 15 ger en överblick över de stora skillnaderna i storlek mellan kommunerna i Västra Götaland.



Figur 15 Visualisering av Västra Götalands kommuner och deras befolkningsstorlek, data avser december 2024. Källa SCB

Västra Götaland är en av de regioner som haft starkast befolkningsökning i Sverige under de senaste 20 åren. Befolkningen har ökat med i snitt drygt 11 000 invånare per år sedan år 2000. Tidigare förväntades en fortsatt hög befolkningsökning, men denna trend kan nu konstateras ha mattats av och under 2024 ökade befolkningen i Västra Götaland med endast omkring 5 800 personer, vilket är den lägsta årliga befolkningsökningen sedan slutet av 1990-talet.^{27, 28} Både en minskad invandring till regionen och ett lägre födelseöverskott ligger bakom den tydliga avmattningen i befolkningstillväxten. Födslar per kvinna i riket har minskat kraftigt under 2024 och ligger idag på 1,43, vilket är den lägsta siffran som någonsin uppmätts i Sverige. Detta resulterar i ett födelseunderskott i riket. Västra Götaland har idag ett mycket litet födelseöverskott sett till sin storlek, men stora skillnader finns inom regionen och medan Göteborg med kranskommuner har ett födelseöverskott har många mindre kommuner i regionen ett växande födelseunderskott.

Den geografiska fördelningen av befolkningstillväxten i Västra Götaland har varit ojämn under de senaste 20 åren. De största befolkningsökningarna har skett i Göteborgs och Borås kommuner, som tillsammans stått för en betydande del av regionens tillväxt. Generellt har befolkningen på landsbygden främst ökat i områden som ligger nära en större tätort (till exempel pendlingskommuner kring Göteborg) och minskat i landsbygdsområdena, där mindre kommuner har haft ihållande befolkningsminskning. I regionen är nu den tidigare breda geografiska

²⁷ SCB (2025a) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner

²⁸ SCB (2025b) Statistikdatabasen, Befolkning efter region, förändringar, kön och månad

befolkningstillväxten bruten och enbart Göteborg och ett fåtal andra kommuner uppvisade en befolkningstillväxt under 2024. Övriga kommuner i Västra Götaland har sett en befolkningsminskning under 2024, även medelstora städer som Trollhättan och Uddevalla. De flesta kommuner med ett positivt flyttnetto får de flesta nya invånarna från andra kommuner inom regionen, undantaget är Göteborg där en majoritet av inflyttningen sker från övriga Sverige eller utlandet.

SCB:s tidigare befolkningsprognoser för regionen har prognostiserat fortsatt kraftiga öknings. Den senaste prognosen som genomfördes 2023 baserat på data från 2022 förutsåg en fortsatt befolkningsökning för Västra Götaland, men beaktat det kraftiga minskandet av inflyttningar (netto) och det nu märkbart lägre födelseöverskottet tycks regionens befolkningsökning framöver bli lägre än vad som antagits i SCB:s prognoser. En lägre befolkningstillväxt innebär bland annat att det dröjer längre innan det uppstår kapacitetsbrister i transportinfrastrukturen. Med tanke på att Trafikverkets samlade effektbedömningar utgår från befolkningsprognosen från 2022 kan det vara så att nyttorna av vissa åtgärder är överskattade om befolkningstillväxten blir lägre.

Resande i Västra Götaland

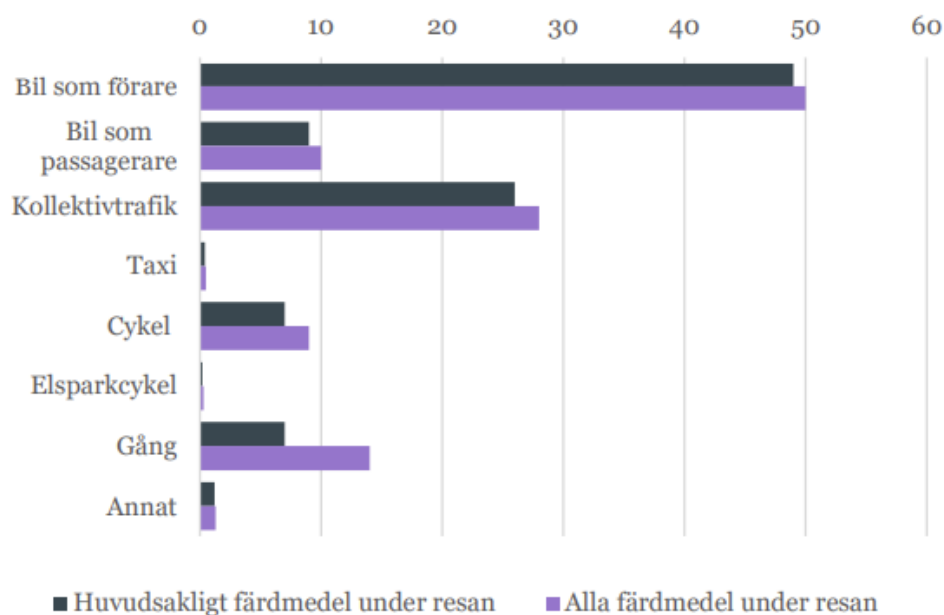
Nedan presenteras hur tillgänglighet, resande och mobilitetsförutsättningar ser ut i regionen generellt och för olika grupper och geografier.

Färdmedelsandelar

Den senaste regionala resvaneundersökningen visar att det sammanlagda resandet med kollektivtrafik utgör omkring 26 procent av alla resor i regionen, där buss (tillsammans med spårvagn) står för merparten av kollektivtrafikresorna.²⁹ Bilen utgör det huvudsakliga färdmedlet i regionen och används vid cirka 58 procent av resorna. Resandet med bil tenderar att öka under helger, på bekostnad av andra färdmedel, vilket kan förklaras av att fritidsresor till stor del genomförs med bil och många fritidsaktiviteter är idag beroende av bil för att kunna genomföras.

Gång- och cykelresor står för runt 14 procent av resorna, med ungefär 7 procent vardera.⁴ Figur 16 ger en överblick över färdmedelsfördelningen i Västra Götaland.

²⁹ VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023



Figur 16 Huvudsakligt färdmedel samt alla färdmedel per resa i Västra Götaland.
Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

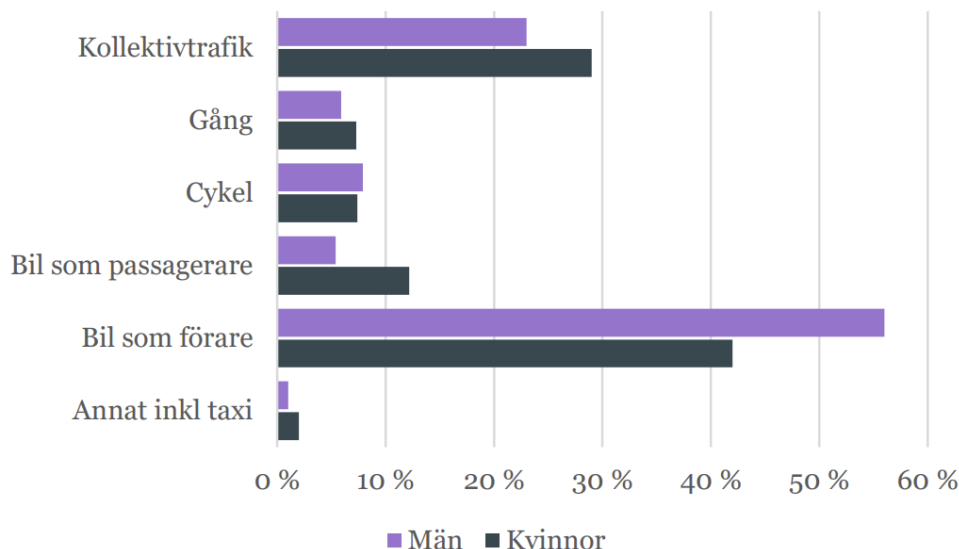
Vid jämförelser av Västra Götalands resvaneundersökning från 2023 med resultat för riket från Trafikanalys senaste nationella resvaneundersökning³⁰ framkommer flera skillnader. Dels är bilresandet något högre i Västra Götaland (cirka 58 procent av resorna mot strax över hälften nationellt). Vidare är resor med kollektivtrafik betydligt vanligare i Västra Götaland (cirka 26 procent av resorna) än i riket som helhet (under 20 procent) medan resor med cykel och till fots står för en mindre andel resor i regionen än i landet som helhet.

Kvinnor och män

Många studier har visat att kvinnor och män har olika resvanor. Kvinnor och män gör ungefär lika många resor per dag, men män reser längre, framför allt med bil, för alla typer av ärenden. Kvinnor vistas i betydligt större utsträckning i trafiken som gående, medan män cyklar något mer och då även längre sträckor. På nationell nivå är ungefär sex av tio av kollektivtrafikresenärer kvinnor, men den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor eftersom män reser längre sträckor. Dessa mönster återfinns också i Västra Götaland. Den senaste resvaneundersökningen visar att kvinnor reser med bil i lägre utsträckning än män, men reser kollektivt i högre utsträckning än män.

³⁰ Trafikanalys (2023) Resvanor i Sverige 2023

Resor med cykel är förhållandevis jämnt fördelade mellan könen, se Figur 17.



Figur 17 Färdmedelsfördelning i procent fördelat på kön. Källa: Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

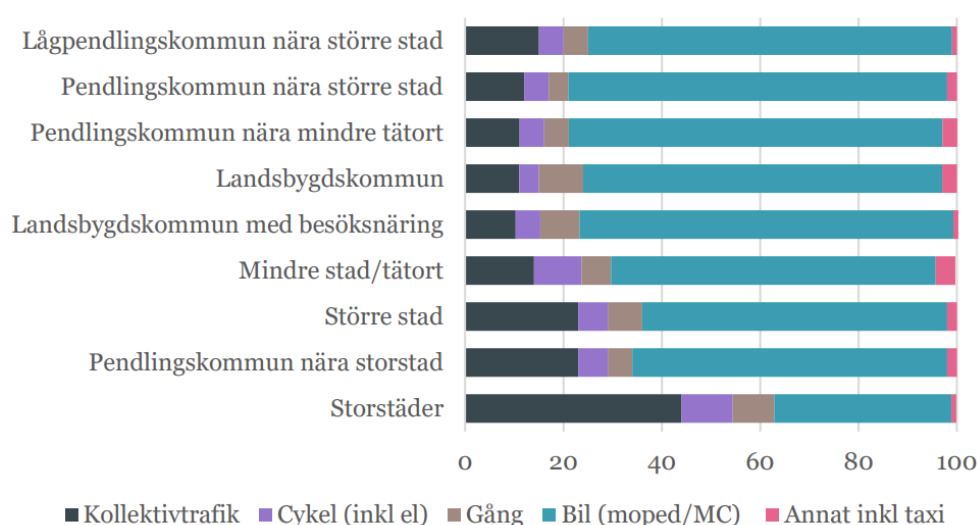
Stad och landsbygd

Resandet och mobilitetsförutsättningarna skiljer sig också åt mellan människor som bor i städer och som bor på landsbygder. Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har högre biltransportarbete per person, även om resandet i stads- och landsbygdskommuner kanske skiljer sig mindre än vad man skulle kunna tro. Befolkningarna reser lika ofta och gör ungefär lika många resor per dag. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygd. Bil är det vanligaste färdmedlet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används av invånarna i landsbygdskommunerna i betydligt större utsträckning än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Bilresorna görs i ungefär samma syfte i landsbygderna som i städerna. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de skillnader i resvanor som syns mellan stad och landsbygd.

Västra Götalandsregionens kollektivtrafiken är ett av Sveriges största. Nätet täcker hela regionen och inkluderar både regionala och lokala busslinjer, pendel- och regiontåg, Göteborgs spärnvägsnät 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, Kungälv 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 Kungälv till Göteborg) och i mindre grad från Värmland och Jönköpings län. Däremot sker ingen omfattande arbetspendling mellan Västra Götaland och större arbetsmarknader som Örebro, Karlstad eller Jönköping, bortsett från vissa gränskommuner där funktionella samband finns.

Tillgänglighet

I regionens trafikförsörjningsprogram finns en målsättning om god geografisk tillgänglighet med kollektivtrafik för regionen. Idag finns kollektivtrafik utbyggd i hela Västra Götaland och invånare har i tillgång till minst en tur- och returreesa per vardag. I de prioriterade stråken uppgår utbudet till minst 10 resmöjligheter per riktning i de flesta relationer. I områden med stadstrafik är det ofta möjligt att använda kollektivtrafiken under större delen av dagen.³³ Tillgängligheten med bil till centrala målpunkter är generellt sett god i stora delar av regionen. Däremot är tillgängligheten med kollektivtrafik mer varierad, särskilt i mindre kommuner och landsbygder. Överlag har boende i och kring de större orterna god tillgång till viktiga målpunkter, men det finns betydande

³² SCB (2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2019–2021

³³ VGR (2021) Trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025 – Hållbara resor i Västra Götaland

skillnader i jämförelse mellan färdssätt, och mellan olika geografier inom regionen.

Nuläge miljöaspekter

Klimat

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga, vilket understryks allt tydligare i IPCC:s rapporter.³⁴ Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen cirka 40 procent. Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen, där utsläpp från personbilar dominerar. Sedan 1990 har utsläppen från transporter minskat med 28 procent. Minskningarna kommer från ökad andel biobränslen och mer effektiva fordon. Även i Västra Götaland har utsläppen minskat under de senaste åren, se Tabell 7. Preliminära siffror visar dock att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i Sverige ökade med 18 procent 2024 jämfört med 2023. Bakgrunden till de ökade utsläppen är främst att reduktionsplikten sänktes under 2024.³⁵

Tabell 7 CO2-utsläpp från inrikes transporter i Västra Götaland 1990–2023, mätt i 1000-tal ton CO2. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2023	Andel av total utsläpp från inrikes transporter i regionen, år 2023
Vägtrafik	2725	2875	3142	2518	2205	94,4%
<i>Personbilar</i>	2004	2014	2038	1686	1460	62,5%
<i>Tunga lastbilar</i>	514	635	774	481	432	18,5%
<i>Lätta lastbilar</i>	163	177	280	273	245	10,5%
<i>Bussar</i>	38	37	34	62	54	2,3%
<i>Moped och Motorcyklar</i>	7	12	16	16	14	0,6%
Inrikes civil sjöfart (inkl. privata fritidsbåtar)	57	66	82	91	99	4,2%

³⁴ IPCC, 2023: Summary for Policymakers.

³⁵ Vägtrafikens utsläpp 2024

Inrikes flygtrafik	50	48	32	15	24	1,0%
Järnväg	21	15	12	9	8	0,3%
Totalt (Inrikes transporter)	2853	3005	3269	2633	2335	

Allt fler forskare drar slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.³⁶ Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter³⁷ och även IPCC³⁸ och OECD³⁹ drar samma slutsats.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 74 procent lägre 2023 jämfört med 1990 i Västra Götaland, se Tabell 8.

Tabell 8 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2022. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2023
Vägtrafik	22 030	16 908	11 568	7421	5774
Vägtrafikens andel av totala utsläpp NOx i regionen	23%	23%	21%	18%	15%
Civil sjöfart	670	705	779	885	819
Inrikes flygtrafik	201	196	101	56	89
Järnväg	381	275	212	111	105
Totalt transporter	23 284	18 116	12 660	8475	6788

Partiklar är den typ av luftförorening som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar

³⁶ Se t.ex. Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023.

³⁷ Klimatpolitiska rådet, 2024

³⁸ IPCC, 2022

³⁹ OECD, 2021

grövre partiklar, PM₁₀.⁴⁰ I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. Utsläppen av de mindre partiklarna minskar medan partiklarna från vägslitage ökar.

Höga halter av luftföroreningar förekommer främst i tätorter med mycket trafik och dåligt ventilerade gaturum. Sjöfartens stora utsläpp kan ställa till lokala luftkvalitetsproblem i hamnstäder. Kväveoxid har annars i regionen främst ett lokalt ursprung och kommer till stor del från trafiken. I regionens större städer och tätorter i starkt trafikerade gaturum är halterna av kvävedioxid höga.

Buller

Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnsekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad överstiger 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik. Buller kan ge negativ inverkan på inlärning och sömn och vid långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.⁴¹

Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Enskilda kommuner i regionen genomför bullerkartläggningar och Göteborgs stad har en åtgärdsplan för buller för perioden 2025–2029.⁴² Programmet syftar till att minska invånarnas exponering för buller från vägar, spår, flyg och viss industriell verksamhet.

Trafiksäkerhet

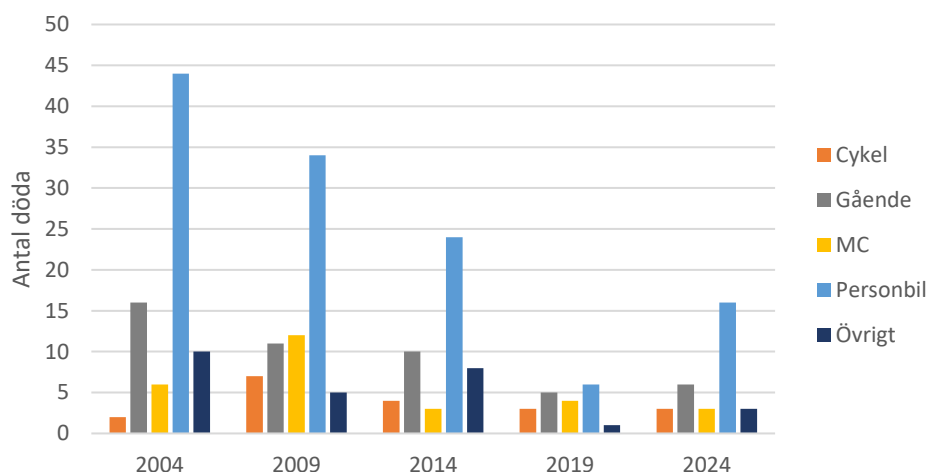
Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit i Sverige de senaste decennierna och detta gäller även Västra Götaland. Det är främst olyckor i personbil som har minskat drastiskt och en liknande utveckling ses i Västra Götaland, se Figur 19. I regionen finns även en trend för minskat antal

⁴⁰ PM₁₀ mäts som vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kubikmeter luft. PM_{2,5} mäts som vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM_{2,5} ingår därför även i PM₁₀.

⁴¹ Folkhälsomyndigheten (u.å.) Vägledning om buller och höga ljudnivåer. Uttag 20250304

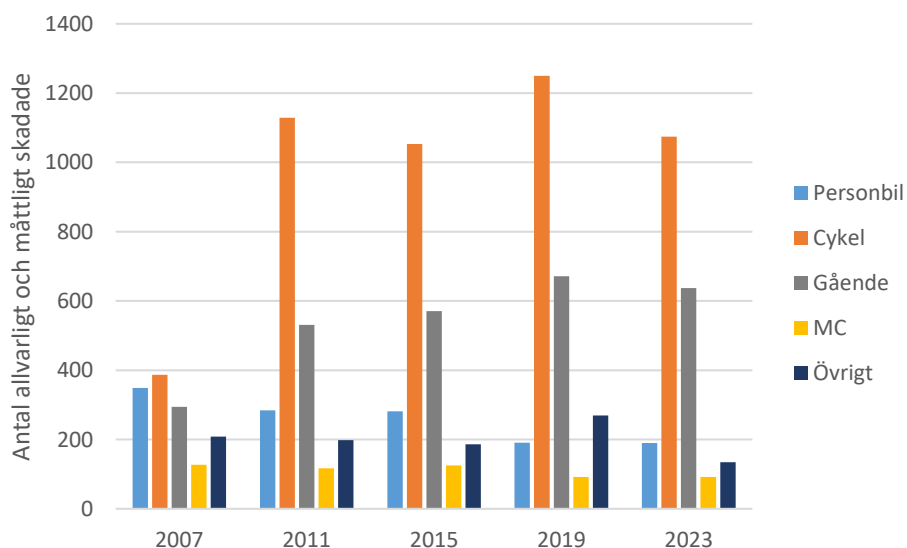
⁴² Göteborgs Stad (2025) Göteborgs Stad åtgärdsplan mot buller 2025–2029

gående som omkommer. För övriga transportslag syns inga tydliga trender över tid.



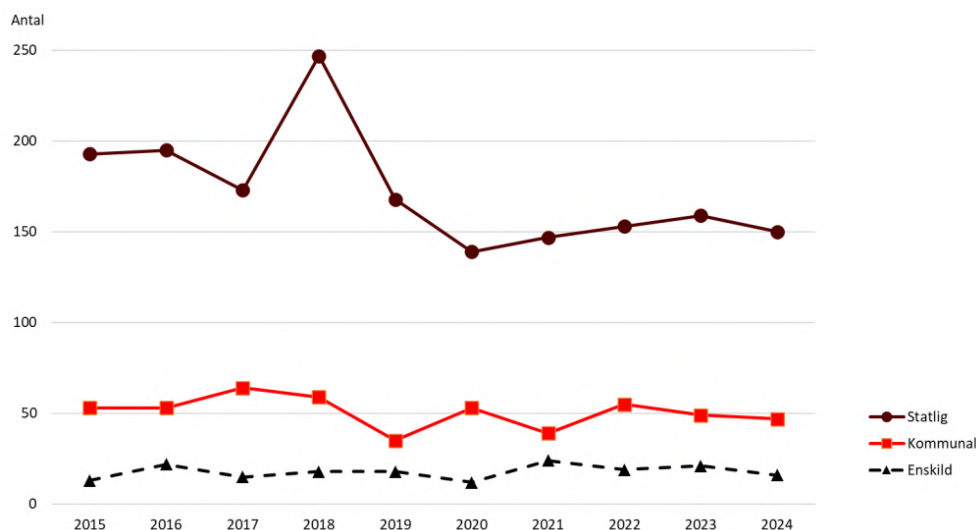
Figur 19 Polisrapporterade dödade personer i vägtrafikolyckor efter färdssätt i Västra Götaland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Antalet måttligt och allvarligt skadade med personbil har också minskat över tid medan de allvarligare skadorna för de som cyklar och går har ökat i antal sedan 2007 men sedan hållit sig på ungefär samma nivå mellan 2011 och 2023, se Figur 20.



Figur 20: Allvarligt och måttligt skadade totalt enligt polis och akutsjukvårdsdata i Västra Götaland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

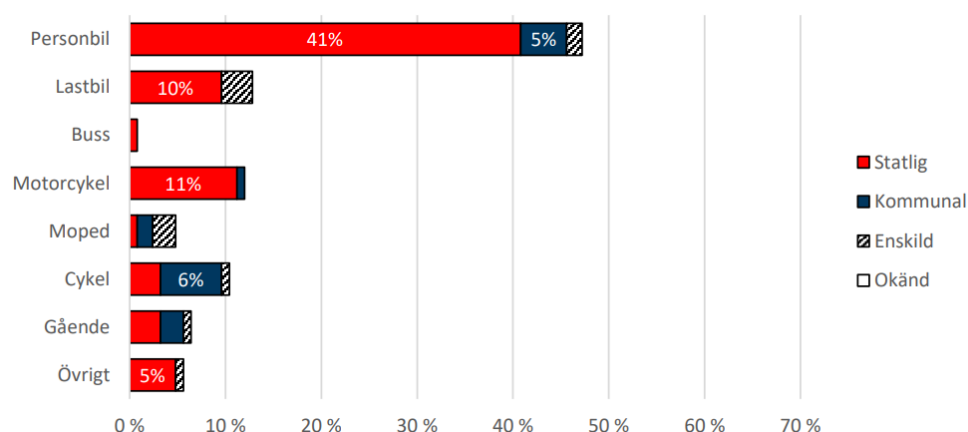
De allra flesta som omkommer i trafiken i Sverige gör det på det statliga vägnätet, vilket framkommer i Figur 21, men det statliga vägnätet är också det mest trafikerade.



Figur 21: Omkomna per väghållare. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024.

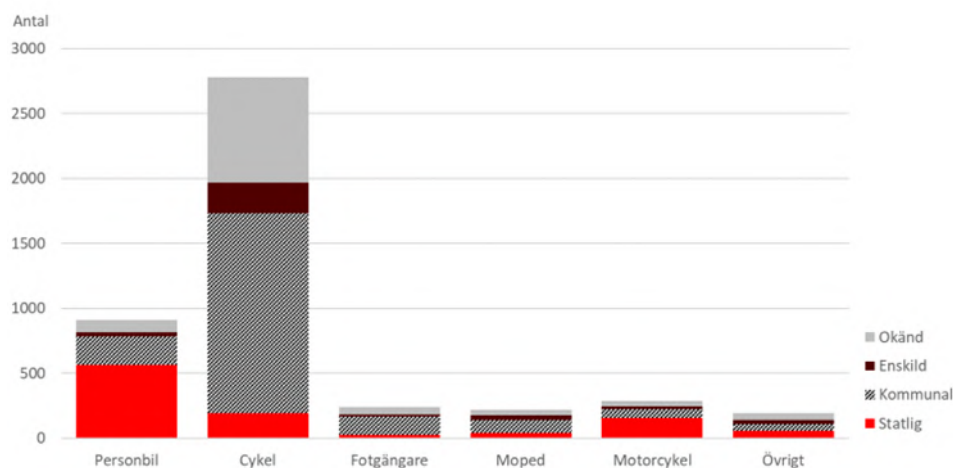
I Figur 22 visas omkomna i olika trafikantkategorier uppdelat på väghållare för Västra Götalands län. Till allra största grad är det motortrafikanter som omkommit på det statliga vägnätet.⁴³ Omkomna på det kommunala vägnätet utgörs primärt av fotgängare och cyklister. Av alla omkomna under den senaste treårsperioden i länet omkom 41 procent i personbilsolyckor på det statliga vägnätet. Ytterligare 21 procent av de omkomna dog i motorcykel- eller lastbilsolyckor på det statliga vägnätet.

⁴³ Trafikverket (2025) Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023.



Figur 22: Andel omkomna per trafikantkategori i Västra Götalands län, per vägghållare, genomsnitt 2021–2023. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Västra regionen 2023.

När det kommer till olyckor med allvarligt skadade är en merpart av olyckorna cykel- och elsparkcykelolyckor, och sådana olyckor inträffar primärt på det kommunala vägnätet, se Figur 23. Andelen allvarligt skadade på kommunala vägar och gator har ökat över tid. Det är därför viktigt att genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet även i det kommunala vägnätet.



Figur 23: Antal allvarligt skadade uppdelat på trafikantkategori och vägghållare 2024. Källa: Trafikverket, Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2024.

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också

bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gånginfrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då en kollektivtrafikresa oftare kombineras med en gång- eller cykelresa än vad en bilresa gör.

Andelen cykelresor av det totala resandet var 7 procent under 2023, men det skiljer sig dock åt mellan de olika kommunerna. I exempelvis Skövde, Öckerö, Lidköping och Alingsås var andelen cykelresor över 13 procent, vilket drar upp genomsnittet för hela regionen.⁴⁴

Landskap och kulturmiljö

Aspekten Kulturmiljö definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som kulturvärden i infrastrukturen, såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor, landskapets kulturvärden.

Transportsystemet påverkar kulturmiljön genom de förändringar som infrastrukturarbetet medför i landskapet och i tätorter. Samtidigt är transportsystemet en del av kulturmiljön genom att vägar och järnvägar utgör spår av mänskligt skapande och användning. Väg- och järnvägsmiljöer som särskilt tydligt visar infrastrukturens utveckling och betydelse genom tiderna utgör infrastrukturens egna kulturarv.

Resurser tillgängliga för människan

Vatten

Vad gäller transporternas påverkan på vatten finns det två övergripande perspektiv; dels påverkan på dricksvattenförsörjningen genom risk för påverkan från vattentäkt, dels påverkan på vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Ekologiska perspektiv på vatten beskrivs under avsnittet Biologisk mångfald nedan. Den potentiella negativa påverkan orsakas dels av trafik och fordon, dels av infrastrukturens anläggningar. Vattentäkter kan påverkas negativt genom risk för olyckor och förorening av vattentäkter. Transporter av farliga ämnen (olja, kemikalier, tungmetaller) kan vid olyckor läcka ut och förorena yt- och grundvatten och vägar och järnvägar nära sjöar, vattendrag eller grundvattentäkter ökar därför risken för spridning av föroreningar vid olyckor. Vägsalt och kemikalier kan också påverka grundvattnets kvalitet. Asfalterade ytor minskar markens naturliga

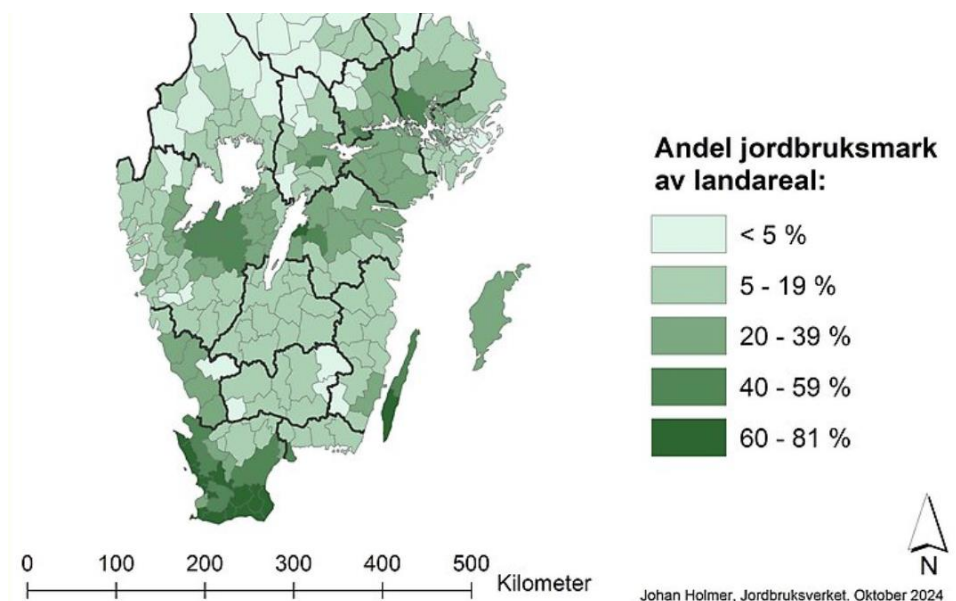
⁴⁴ VGR (2023) Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023

förmåga att infiltrera vatten, vilket leder till snabbare avrinning av regnvatten. Detta kan i sin tur leda till erosion och översvämningar som skadar vattenmiljöer och bebyggelse.

Jordbruksmark

Infrastrukturanläggningar är ytkrävande i sig men bidrar också till en utbredning av bebyggelsen som tar mark i anspråk. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Ny infrastruktur kan också bidra till att jordbruksmark fragmenteras så att brukningen försvåras.

I Västra Götaland finns över 500 000 hektar jordbruksmark, vilket är nästan en femtedel av hela rikets jordbruksmark.⁴⁵ I regionen utmärker sig flera kommuner, främst Lidköping, Vara, Falköping, Götene, Skara, Grästorp och Essunga som har mellan 40–59 procent jordbruksmark, se Figur 24.



Figur 24 Andel jordbruksmark av landarealen per kommun, 2024. Källa: Jordbruksverket

Biologisk mångfald

För att beskriva och hantera biologisk mångfald i samhället används oftast hotade arter och skyddade områden som mått och beskrivning, men biologisk mångfald är mer än så. Fokus på hotade arter och skyddade

45 Jordbruksverket (2024) Jordbruksmarkens användning 2024

områden har lett till konflikter mellan brukande och naturvård samtidigt som utarmning av biologisk mångfald fortsatt. Biologisk mångfald är resultat av funktionalitet där alla delars värde är oavhängigt antal eller storlek. Tillämpning av gällande lagstiftning är i grunden baserad på ekonomisk värdering, vilket i praktiken innebär att skada på biologisk mångfald aldrig helt behöver motverkas eftersom det inte kan anses motiverat utifrån lönsamhetskraven i varje enskilt fall. Resultatet är att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår.

Vägar och järnvägar tar sammantaget inte mycket mark i anspråk, de utgör till exempel bara cirka 2 procent av Sveriges yta. Men de fragmenterar i stort sett hela landet i små bitar. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen.

Den allvarligaste påverkan är genom mortalitet (djur dödade i trafik), barriärverkan (hindrar djurs möjligheter att röra sig i naturen), störning (buller, ljus, föroreningar mm) och invasiva arter som sprids via infrastrukturnätverket. Till det kommer att livsmiljöer förstörs när vägar och järnvägar med tillhörande anläggningar byggs.

Biologisk mångfald kommer undantagslöst att påverkas av resultatet från all fysisk planering som genomförs. Därför behöver biologisk mångfald finnas med redan från de allra första planeringsinitiativen, och sedan hanteras genom alla steg i planeringen och fortsätta vid genomförandet av planer och projekt. Det behöver även finnas med i uppföljningar. Det är enbart genom att hantera biologisk mångfald redan från strategisk planering som möjligheterna skapas till att stärka biologisk mångfald.

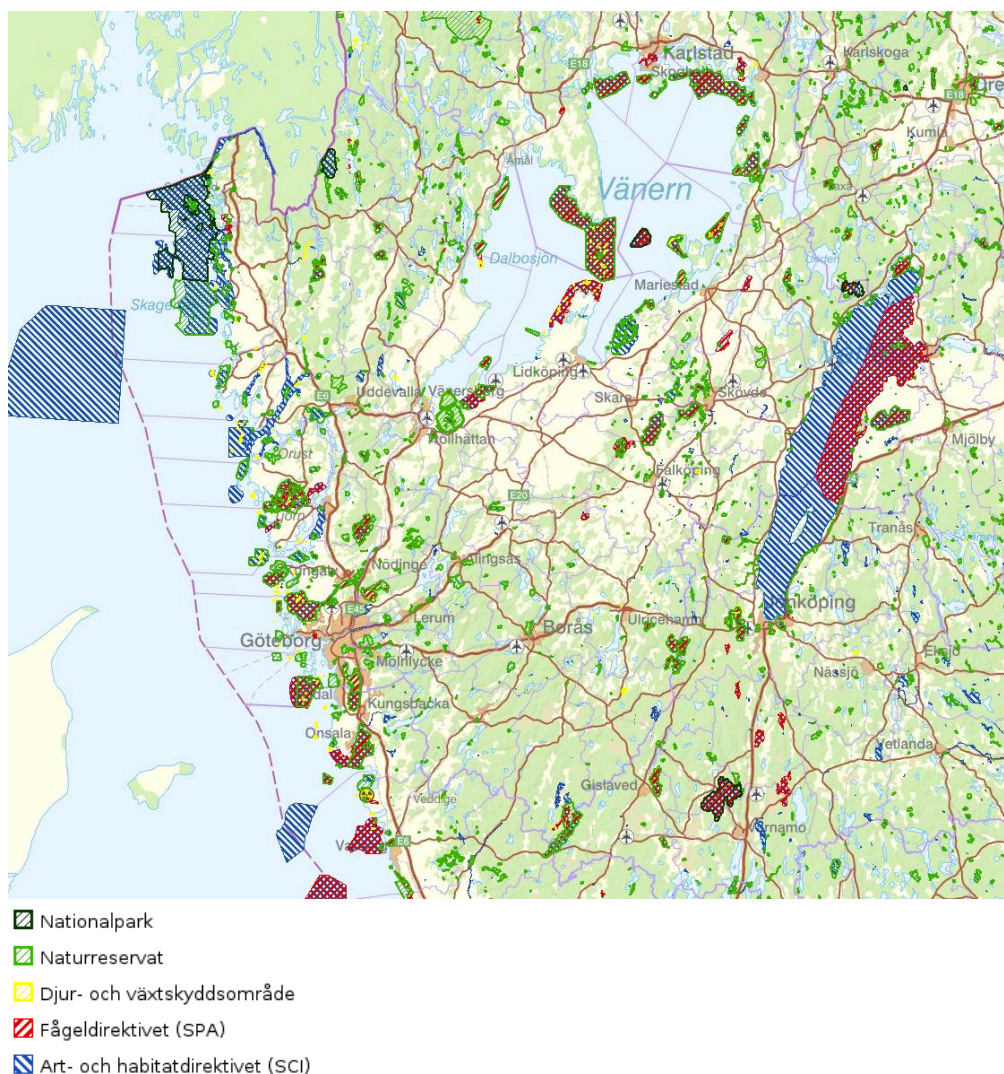
Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Kväveoxider och ozon kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura

2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kustzonen.

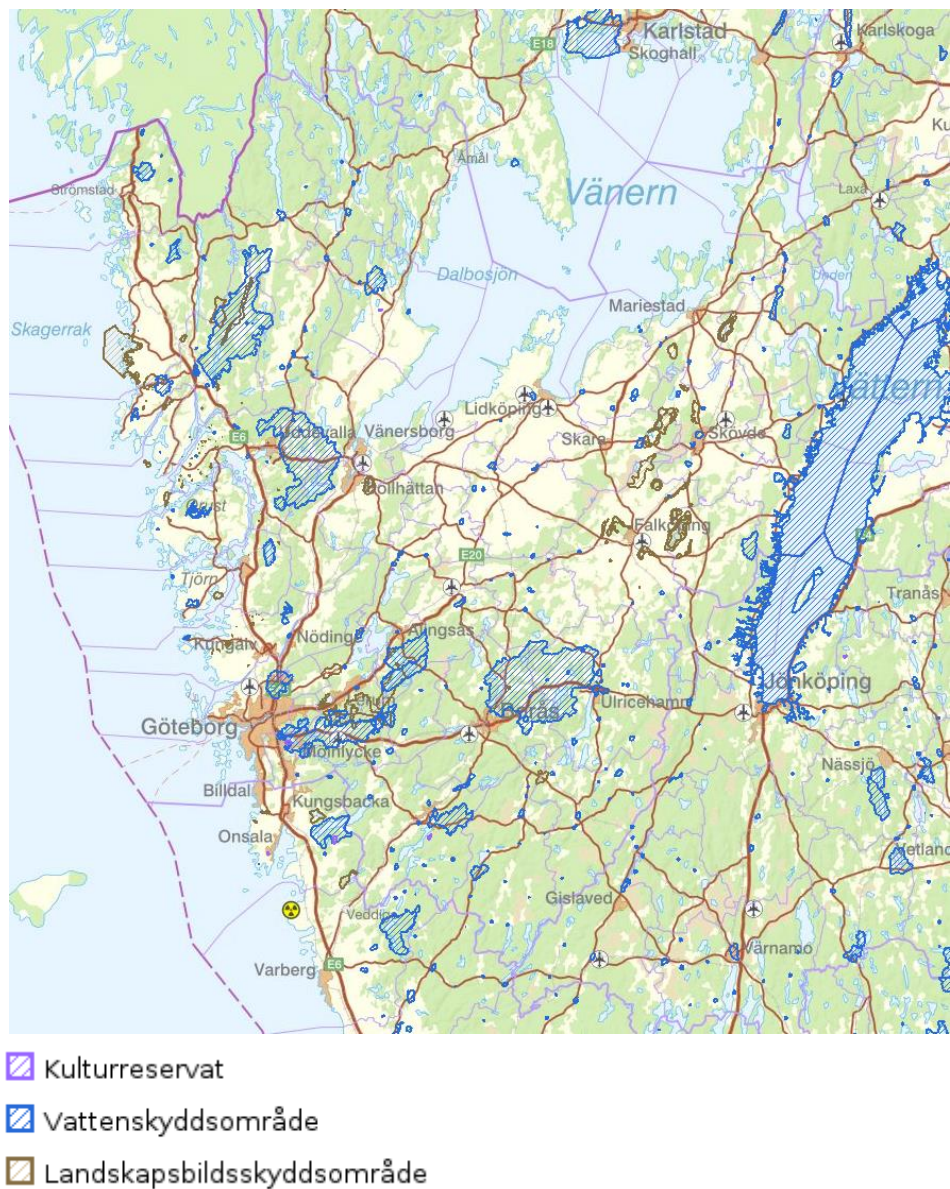
Infrastruktur och trafik kan också påverka vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt och därigenom livsmiljöer för vattenlevande djur och växter. Vattenkvalitet kan påverkas negativt när partiklar från däck, vägmarkeringar och asfalt slits ned och sköljs bort med regnvatten. Dessa kan transporteras till vattendrag och hav, där de påverkar vattenlevande organismer. Vägdagvatten kan också föra med sig oljerester, tungmetaller, näringsämnen (från gödning och avgaser) samt mikroplaster till sjöar och hav, som kan leda till både övergödning och syrebrist. Byggande av vägar, broar och järnvägar kan leda till förändrade vattenflöden, habitatförlust och fragmentering av ekosystem, genom anläggning av kanaler, muddring och utfyllnader.

I Figur 25 nedan visas en karta över Västra Götalands större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för skydd av natur, flora och fauna. Det bör nämnas att djur, växter och värdefull natur även finns utanför de utpekade områdena.



Figur 25. En översikt av Västra Götalands naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

I Figur 26 nedan visas en karta över Västra Götalands större väg- och järnvägsinfrastruktur samt utpekade områden för vattenskydd, kulturresevat och landsbildsskyddsområde. Landarealerna upplåtna åt kulturresevat och landskapsbildsskyddsområden är mycket små i Västra Götaland. Hela Vättern är dock vattenskyddsområde.



Figur 26 En översikt av Västra Götalands utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

Nuläge övriga hållbarhetsaspekter

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola.

Därför är en väl fungerade kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.⁴⁶

Generellt är de socioekonomiska förutsättningarna goda i Västra Götaland, medianinkomsterna för kvinnor och män ligger strax under rikssnittet och andelen högutbildade (minst tre år eftergymnasial utbildning) uppgår till cirka 34 procent, vilket är bland de högsta nivåerna i landet.⁴⁷

Arbetslösheten i regionen låg i början av 2025 runt 6–7 procent av arbetskraften, vilket är i linje med eller något under rikssnittet, men med stora variationer inom regionen. Exempelvis har mindre kommuner med svagare arbetsmarknad betydligt högre arbetslöshet än välmående kranskommuner runt Göteborg.⁴⁸

Enligt Segregationsbarometern⁴⁹ bor majoriteten av invånarna i Västra Götaland i områden med goda socioekonomiska förhållanden; cirka 13 procent lever i områden med uttalade socioekonomiska utmaningar, medan nära 70 procent bor i områden med goda eller mycket goda socioekonomiska förutsättningar. Sammantaget kännetecknas Västra Götaland av en hög utbildningsnivå och relativt god ekonomisk standard, men också av tydliga skillnader mellan kommuner och områdestyper vad gäller inkomster, utbildningsgrad och sysselsättning.

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet med åldern. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.⁵⁰

⁴⁶ Berg, J., mfl. (2019) Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden. K2 Outreach 2019:2

⁴⁷ SCB (2023) Jämställdhetsstatistik

⁴⁸ SCB (2025) Arbetskraftsundersökning

⁴⁹ Boverket (2025) Segregationsbarometern, Västra Götalands län

⁵⁰ Se t.ex. Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en*

kunskapssammanställning. VTI Rapport: 958

Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång*. Skolledaren, 2019, no 3.

<https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/> samt

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdssättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.⁵¹

Kön

Som beskrevs under avsnittet om resvanor har män och kvinnor olika resmönster, där kvinnor och män gör ungefär lika många resor men män reser längre och framför allt längre i bil. Kvinnor som grupp har ett uttalat mer hållbart färdmedelsval jämfört med män. Men tidigare studier visar att kvinnor och män inte bara reser olika utan också har olika värderingar kopplat till transporter.⁵² En av de mest genomgående skillnaderna i attityder och värderingar kopplade till resandet handlar om hållbarhet. Kvinnor tror i större utsträckning än män att klimatförändringarna kommer att påverka oss i Sverige och är mer positivt inställda till insatser för att bromsa klimatförändringarna och ändra sitt eget beteende. Kvinnor är generellt också mer positiva till trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder som gör det bättre för gående och cyklister jämfört med män.

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och

Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children's Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors. *Syst Rev.*13(47). <https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y>

⁵¹ Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being, Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, Boschmann, E., Brady, S., 2013. Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area. *J. Transp. Geogr.* 33, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001>

⁵² Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.⁵³

Stad/land

Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har något högre biltransportarbete per person än i stadskommuner. Befolkningarna reser lika ofta, gör ungefär lika många resor per dag och bilresorna har ofta samma syften. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygden jämfört med staden. Bil är det vanligaste färdssättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används i betydligt högre utsträckning av invånarna i landsbygdskommunerna än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.⁵⁴

Hälsa

Att planera för en fysisk miljö som underlättar för gång och cykel underlättar för att invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag och bryta mönster av långvarigt stillasittande.

Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Boverket framhåller att fysisk planering som prioriterar gång och cykel i områden med olika fysiska strukturer och socioekonomiska förutsättningar främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. En planering som leder till ökad andel gång och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med följd effekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.⁵⁵

⁵³ Se t.ex. Trafikutskottet (2013) Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder. Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5

⁵⁴ Se t.ex. Dymén et al., (2016). Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt. Trivector rapport: 2019:57

⁵⁵ Se t.ex. Karlström, S., & Jonason, D. (2019) Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt. Vinnovareport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 <https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341> Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) Mobilitet för ett aktivt vardagsliv. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/> Hämtad 2025-03-27

Bilaga 2 Formulär för prövning och analys av barnets bästa

FN:s konvention om barnets rättigheter är svensk lag sedan 1 januari 2020. I alla frågor, ärenden och beslut som berör barn direkt eller indirekt, ska vi i Västra Götalandsregionen ha barnets bästa som riktlinje. Prövning och analys av barnets bästa är ett hjälpmedel för att vi ska bli bättre på att efterleva barnets rättigheter.



Beskriv ärendet/förslaget

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

Västra Götalandsregionen har valt att komplettera miljöbedömningen med en bredare hållbarhetsbedömning avseende aspekterna Tillgänglighet näringsliv; Tillgänglighet landsbygd; Tillgänglighet städer; Tillgänglighet för alla samt Trygghet. Därutöver har en prövning av barnets bästa gjorts.

Vilka ska vara med i processen att göra en prövning av barnets bästa/barnkonsekvensanalys?

Delaktiga i prövningen av barnets bästa har konsulter från Trivector Traffic, med kompetens inom social hållbarhet, deltagit. Från VGR:s sida har Aako Raoofi granskat prövningen.

Prövningen/analysen påbörjad **2025-04-14**

Vilka barn berörs av ärendet?



Vilka barn
berörs av
ärendet?

Den regionala infrastrukturplanen påverkar alla barn som bor och vistas i Västra Götaland. Barn kan komma att påverkas i varierande grad (positivt eller negativt) av planens åtgärder till följd av var de bor, var och hur de rör sig, hur gamla barnen är, förutsättningar på platsen samt barnets egna kognitiva och fysiska förutsättningar.

Inom ramen för hållbarhetsbedömningen har alla åtgärder och åtgärdsområden i infrastrukturplanen bedömts var och för sig och som helhet utifrån barnets bästa.

Vilka lagar berörs?

Vilka lagar
berörs av
ärendet?

Barnkonventionen är sedan 2020 svensk lag och berör därmed prövningen.

Stöd går dock att finna i plan- och bygglagen 2 kap. 3 § PBL anges att särskilt viktiga allmänna intressen ska beaktas, bland annat trygga och goda livsmiljöer för barn. Det går också att finna i 1 kap. 2 § RF som beskriver att det allmänna ska främja barns rätt att växa upp under goda förhållanden och utvecklas till ansvarskännande människor.

Vad säger
barnkon-
ventionen?

Vad säger barnkonventionen?

Barnets bästa är en av barnkonventionens grundprinciper som ligger till grund för prövningen av barnets bästa. "Vid alla åtgärder som rör barn varje sig de vidtas av offentliga eller sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ, ska i första hand beaktas vad som bedöms vara barnets bästa."

Artikel 2, 3, 6 och 12 är de så kallade fyra grundprinciperna⁵⁶ vilka har bäring på denna prövning.

- **Artikel 2:** Om alla barns lika värde och rättigheter. Ingen får diskrimineras. Barnkonventionen gäller för alla barn som befinner sig i ett land som har ratificerat den.

⁵⁶ <https://www.barnombudsmannen.se/barnkonventionen/om-barnkonventionen/>

- **Artikel 3:** I alla åtgärder som rör barn ska i första hand det som bedöms vara barnets bästa beaktas. Begreppet ”barnets bästa” är konventionens grundpelare. Vad som är barnets bästa måste avgöras i varje enskilt fall och hänsyn ska tas till barnets egen åsikt och erfarenhet.
- **Artikel 6:** Varje barns rätt till liv, överlevnad och utveckling. Det handlar inte bara om barnets fysiska hälsa utan också om den andliga, moraliska, psykiska och sociala utvecklingen.
- **Artikel 12:** Barnets rätt att bilda och uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör hen. När åsikterna beaktas ska hänsyn tas till barnets ålder och mognad.

För denna prövning är följande artiklar också centrala: konventionen framhäver också (kortversion⁵⁷):

- **Artikel 4.** Konventionsstaterna ska till fullo utnyttja sina tillgängliga resurser för att förverkliga barnets ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. När resurserna inte räcker till bör man söka lösningar genom internationellt samarbete.
- **Artikel 23.** Ett barn med fysisk eller psykisk funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv som gör det möjligt för dem att delta aktivt i samhället.
- **Artikel 31.** Barnet har rätt till lek, vila och fritid.

Vilka
synpunkter
har berörda
barn?

Vilka synpunkter har berörda barn?

Prövningen av barnets bästa har i det här fallet gjorts baserat på tidigare studier och erfarenheter. Bakgrunden är att den regionala infrastrukturplanen hanterar långsiktiga strategiska prioriteringar som bedömts vara utmanande att föra dialog med barn kring i ett

⁵⁷ <https://www.raddabarnen.se/rad-och-kunskap/skolmaterial/barnkonventionen/barnkonventionen-kort-version/>

tidigt skede. Barnets bästa har i stället analyserats utifrån en kvalitativ bedömning av hur respektive åtgärd samt prioriteringarna i planen som helhet gynnar barns vardagsresor och främjar deras självständiga mobilitet. I det fortsatta arbetet med att genomföra åtgärderna i planen, där det handlar mer om barnens direkta livsmiljöer, rekommenderas att barn själva får komma till tals exempelvis genom ungdomsråd, workshop med skolbarn eller enkätundersökningar. Dialog med barns vårdnadshavare, barnets nätverk eller ideella organisationer kan komplettera barnens synpunkter.

Vad säger
forskning och
teori?

Vad säger forskning och teori?

Denna del är en sammanfattning som till stora delar bygger på den forskningssammanställning som gjorts inom ramen för VTI:s forskningsrapport med namnet *Barn som vägvisare* *Möjligheter, hinder och metoder för att inkludera barns perspektiv i kommunal trafik- och stadsplanering* (2025).

- En barnvänlig miljö främjar aktivt resande med gång och cykel, vilket kan förbättra barns och ungdomars hälsa på både kort och lång sikt. Det är också viktigt att skapa en miljö där barn känner sig trygga och självständiga för att främja deras fysiska, sociala och kreativa utveckling.
- Omfattande svensk och internationell forskning visar på att en bra uppväxtmiljö är viktigt för barns hälsa och välbefinnande (trafikmiljön är ofta en del av barns fysiska uppväxtmiljö)
- För yngre barn är den bostadsnära miljön särskilt viktig, likaså skol- och förskolegårdar samt grönytor av olika slag och hur barn kan nå dessa platser. Även gator bör ses som en del av en barnvänlig utemiljö med möjligheter till lek, fritidsaktiviteter och möten. Det är en självklarhet för barn att vilja utforska sin fysiska omgivning efter hand som de växer. Det är därför viktigt att stödja och uppmuntra barnens vilja att utforska genom en väl utformad och säker

miljö. För att platser ska få en sådan betydelse måste de vara tillgängliga för barn.

- Att ha tillgång till många platser främjar barnens rörelsefrihet. Uppgiften för vuxensamhället är att skapa "förutsättningar för barns meningsfulla och hälsosamma tillvaro och utveckling, att bevara och utveckla strukturer och platser och att skapa inkludering" (Jansson och Herbert, 2023:3).
- Den fysiska och sociala miljöns egenskaper är helt avgörande för att åstadkomma barnvänlighet, någonting som även bör omfattas till trafikmiljöer.
- Relevanta målpunkter för barn innefattar bland annat skolor, fritidsaktiviteter, parker, lekplatser och bostadsområden där vänner och familj bor.
- Alla barn, oavsett individuella förutsättningar, ska självständigt kunna röra sig till och inom viktiga platser och målpunkter för barn. Universell design rekommenderas för att underlätta detta (alltså att platser går att använda oberoende av individuella förutsättningar, annars krävs tillgänglighetsanpassning).
- För att barn ska kunna röra sig självständigt behövs ett särskilt fokus på tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik eftersom dessa färdmedel ofta kan användas av barn själva.
- Barn upplever trafikmiljön på andra sätt än vuxna och har andra kognitiva och fysiska förutsättningar.
- Upplevd "trafikosäkerhet" kan leda till att barns rörelsefrihet minskar till följd av orolig vårdnadshavare.
- Utformningar som bidrar till trafiksäkerhet för barn och unga är exempelvis låga hastighetsgränser, god standard på gång- och cykelinfrastruktur, hastighetsdämpande åtgärder och särskilt utnämnda gator för barn såsom lekgator och skolgator.
- För barn med funktionsnedsättningar finns olika behov kopplat till den fysiska miljön.
- Barn mår bra av att leka. Det är också en viktig del i barns utveckling avseende bland annat fysiska, sociala, intellektuella, kreativa och emotionella faktorer.



Vad säger praxis och beprövad erfarenhet?

Vad säger praxis och beprövad erfarenhet?

Enligt VTI:s rapport är barnkonventionen det främsta stödet för kommuners och regioners arbete med trafik- och stadsplanering som tar hänsyn till barnets bästa. Det finns inte några nationella beslut kring hur planeringen ska gå till för att uppfylla barnkonventionen. Varje kommun eller region har generellt sett tagit fram egna strategier och metoder för att arbeta med barnvänlig planering av stads- och trafikmiljöer.



Vilka för- och nackdelar finns det utifrån barnets rättigheter?

Vilka för- och nackdelar finns det med ärendet/förslaget utifrån barnets rättigheter, enligt det insamlade underlaget?

Bedömningen är att planens satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel har en positiv påverkan på barns självständiga mobilitet. Även förbättrade bytespunkter som ökar tryggheten bidrar till barnens bästa och kan underlätta för kollektivtrafikresor.

Många av de större vägåtgärder som ingår i planen innehåller också satsningar på nya gång- och cykelvägar, ibland som kompensatoriska åtgärder då utbyggda vägar gör att tidigare förbindelser skärs av, men ofta också så att tillgängligheten med gång och cykel förbättras jämfört med tidigare. Även om satsningarna på gång- och cykelvägar bidrar positivt till barnens bästa kan dock inte åtgärderna som helhet sägas göra det och prioriteringen i planen att avsätta en stor andel av medlen till namngivna vägåtgärder kan inte anses bidra till barnens bästa

eftersom de skapar barriärer i den lokala tillgängligheten och inte bidrar till att förstärka barns självständiga mobilitet.

Vilka
konsekvenser
blir det
utifrån
barnets
rättigheter?

Vilka konsekvenser har ärendet/förslaget utifrån barnets rättigheter?

Positiva konsekvenser av infrastrukturplanen är att utbyggnaden av nya gång- och cykelbanor kan bidra till ökad självständig mobilitet och potential för aktiv mobilitet för barn och unga. Också satsningar på ökad trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet samt satsningar på nya resecentra och bytespunkter med ökad tillgänglighet får positiva konsekvenser för barns självständiga mobilitet.

Även om satsningarna på utbyggd väginfrastruktur har stort fokus på ökad trafiksäkerhet på de berörda sträckorna genererar utbyggda vägar ökad trafik vilket kan ha negativa konsekvenser för trafiksäkerheten i andra delar av trafiksystemet och därmed försämra förutsättningarna för barns självständiga mobilitet. Utbyggda vägar kan också skapa barriärer som försämrar den lokala tillgängligheten, vilket är fallet med åtgärden Väg 168 Ekelöv-Kareby.

Samtidigt innebär vägåtgärdernas också positiva bidrag till barns tillgänglighet när de reser med kollektivtrafik eller blir skjutsade med bil. På lång sikt kan även de ta del av nyttan med utbyggd väginfrastruktur, varför det inte går att säga att vägsatsningar endast ger negativa konsekvenser utifrån barnets bästa.

Planens negativa påverkan på hållbarhetsaspekterna klimat, biologisk mångfald, landskap och resurser tillgängliga för människan innebär dock negativa konsekvenser för barns förutsättningar i framtiden.

Vad är barnets bästa i ärendet/förslaget enligt den sammanlagda bedömningen?

Vad är
barnets bästa
enligt den
sammanlagda
bedömningen?

Utifrån den sammanlagda bedömningen är barnets bästa att satsa på gång, cykel och kollektivtrafikåtgärder eftersom det bidrar till barns självständiga mobilitet. Satsningar på ökad trafiksäkerhet, särskilt inne i samhällen och vid barns målpunkter, bidrar också till barnets bästa.

Vilka kompensatoriska åtgärder kan vi göra om ärendet/förslaget inte är i linje med barnets bästa?

Behövs
kompensatori-
ska
åtgärder?

Vid genomförandet av planen är det viktigt att ta hänsyn till barns behov av att kunna röra sig självständigt till lokala målpunkter, och att säkerställa att nödvändiga åtgärder vidtas för att överbrygga barriärer som skapas i den lokala geografin vid vägutbyggnader. I fördelningen av medel till mindre åtgärder i det statliga regionala vägnätet och medfinans till kommunalt vägnät bör tillgängligheten till barns målpunkter särskilt vägas in.



Diarienummer RS 2023-04619
2025-06-05

Missiv

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

Bakgrund

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.

Innehåll

Långsiktigt syftar planförslaget 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. Den regionala infrastrukturplanen innehåller sex åtgärdsområden baserade på funktion.

En utökad miljöbedömning i form av en hållbarhetsbedömning, har skett integrerat med de olika stegen i planens framtagningsprocess. Resultatet har dokumenterats i hållbarhets- och miljökonsekvensbeskrivning.

Remiss

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

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

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

Märk remissvaret med:

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

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

Fredag 29 augusti 2025 klockan 10:00-11:30 kommer en digital remisskonferens att hållas där det även finns möjlighet att ställa frågor. Anmälan sker via länk [Remisskonferens regional infrastrukturplan 2026-2033](#)

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

Med vänlig hälsning

Helena Lundberg Nilsson
Regionutvecklingsdirektör

Sofia Hellberg
Infrastruktur- och kollektivtrafikchef



Sändlista:

Boråsregionen, Sjuhärad
kommunalförbund
Fyrbodals kommunalförbund
Göteborgsregionen
Skaraborgs kommunalförbund
Kommunerna i Västra Götaland

Angränsande regioner

Region Halland
Region Jönköping
Region Värmland
Region Örebro
Östfold fylkeskommune

Myndigheter och statliga bolag

Försvarsmakten
Jernhusen
Länsstyrelsen i Västra Götaland
Naturvårdsverket
Swedavia AB
Trafikverket Västra regionen
Sjöfartsverket
Transportstyrelsen

Företrädare för näringslivet

Tåg företagen
Företagarna Västra Götaland
Lantbrukarnas Riksförbund Västra
Götaland
Näringslivets Transportråd
Svensk Sjöfart
Sveriges Åkeriföretag Västra
Götaland

Svenska Taxiförbundet
Svenska Bussbranschens Riksförbund
Västsvenska handelskammaren
Svenskt Näringsliv

Organisationer

Cykelfrämjandet
Funktionsrätt Västra Götaland
Gröna mobilister
Hela Sverige ska leva
Naturskyddsföreningen
NTF Väst
NTF Skaraborg
NTF Fyrbodal
Nätverket Jämställdhet i
transportsektorn
Riksförbundet Enskilda Vägar
Svenska cykelstäder

Inom Västra Götalandsregionen

Miljö- och regionutvecklingsnämnden
Kulturnämnden
Turistrådet Västsverige
Västtrafik



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 120

Dnr KS-2024-000117530

Erbjudande om ungdomskort för kollektivtrafik

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsen beslutar 2024-09-25 § 155 att Dals-Eds kommun under ett prövoår 2025 ska införa en subvention för fritidskort med 75 % för ungdomar i åldern 15-19 år skrivna i kommunen. Enligt beslutet ska erbjudandet utvärderas i samband med kommunstyrelsens sammanträde i september 2025.

Under perioden 1 januari 2025 t.o.m. 28 augusti 2025 har bidrag beviljats för totalt 21 busskort. Bidrag har totalt betalats ut till 11 ungdomar, varav 4 pojkar och 7 flickor.

Totalt har 14 321 kr betalats ut i bidrag av den totala befintliga budgeten på 30 000 kr för året. Bedömningen görs att medlen inte fullt ut kommer att nyttjas under resterande del av året.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse kanslichef, daterad 2025-09-03

Yrkanden

Andreas Nilsson (M): Stryka formuleringen "inga bidrag beviljas i det fall den avsatta budgeten om 30 000 kr förbrukats".

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på yrkanden och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar i enlighet med Nilssons yrkande.

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar

- att Dals-Eds kommun ska fortsätta subventionera fritidskort med 75 % för ungdomar skrivna i kommunen.
- att subventioneringen under ett prövoår fr.o.m. 1 januari 2026 ska gälla ungdomar som är berättigade att resa med fritidskort (7-19 år) och finansieras inom befintlig ram.
- att utvärdering ska ske i samband med kommunstyrelsens sammanträde i september 2026.

Expedieras till

KS



Erbjudande om ungdomskort för kollektivtrafik

Sammanfattning av ärendet

Kommunstyrelsen beslutar 2024-09-25 § 155 att Dals-Eds kommun under ett prövoår 2025 ska införa en subvention för fritidskort med 75 % för ungdomar i åldern 15-19 år skrivna i kommunen. Enligt beslutet ska erbjudandet utvärderas i samband med kommunstyrelsens sammanträde i september 2025.

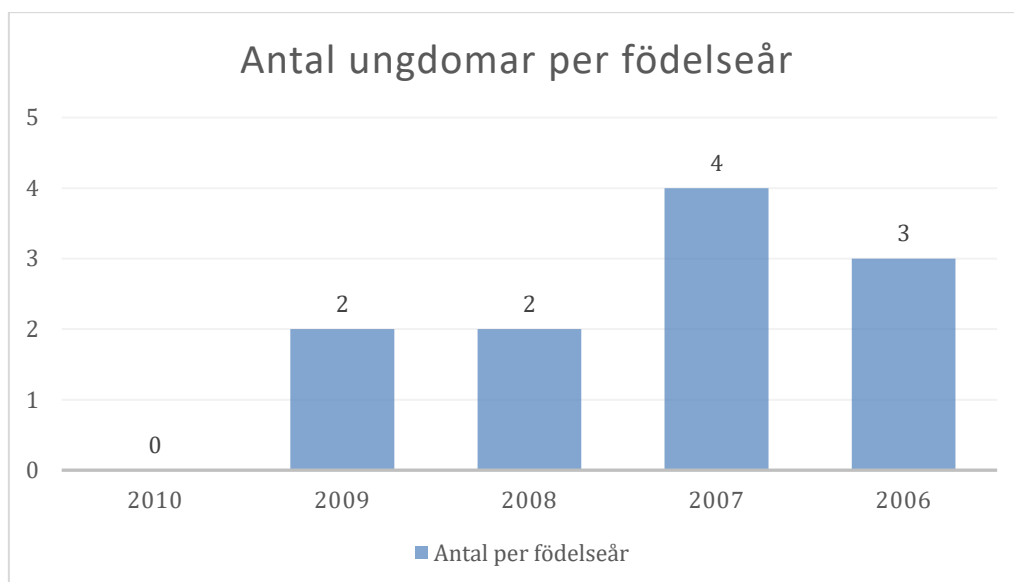
Under perioden 1 januari 2025 t.o.m. 28 augusti 2025 har bidrag beviljats för totalt 21 busskort. Bidrag har totalt betalats ut till 11 ungdomar, varav 4 pojkar och 7 flickor.

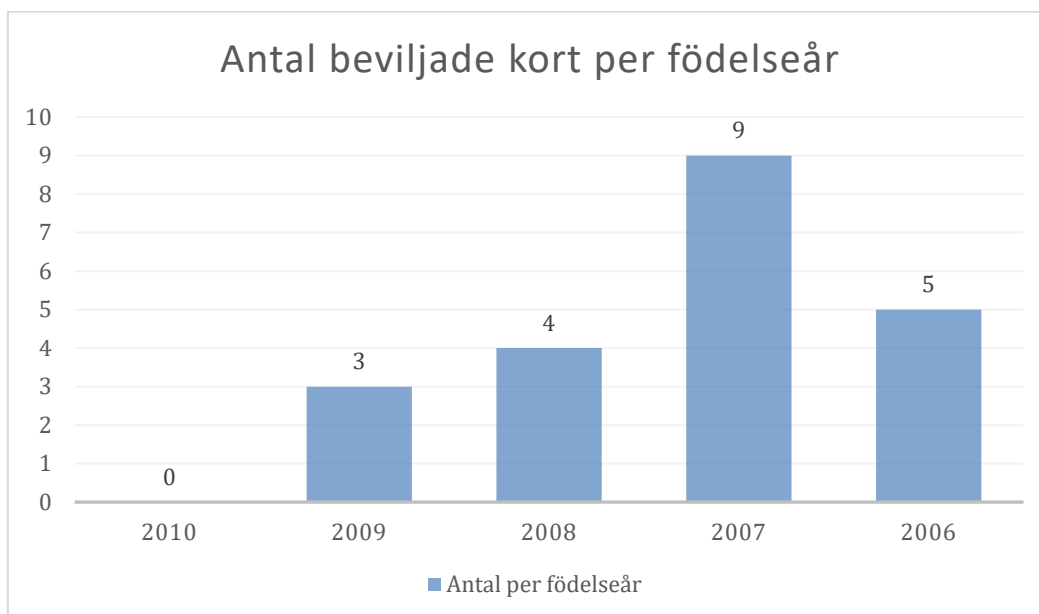
Totalt har 14 321 kr betalats ut i bidrag av den totala befintliga budgeten på 30 000 kr för året. Bedömningen görs att medlen inte fullt ut kommer att nyttjas under resterande del av året.

Beskrivning av ärendet

Efter beslut om att införa subvention för ungdomar i åldern 15-19 år för köp av maximalt 4 fritidskort per år skickades ett brev ut per post till de ungdomar i åldern som fanns folkbokförda i kommunen för att informera om möjligheten. Information har också delats på kommunens hemsida och sociala medier.

Under perioden 1 januari 2025 t.o.m. 28 augusti 2025 har bidrag beviljats för totalt 21 busskort. Bidrag har totalt betalats ut till 11 ungdomar, varav 4 pojkar och 7 flickor.





Totalt har 14 321 kr betalats ut i bidrag av den totala befintliga budgeten på 30 000 kr för året. Bedömningen görs att medlen inte fullt ut kommer att nyttjas under resterande del av året.

Bedömning

Då den beräknade kostnaden var osäker kopplat till att det var svårt att bedöma intresset för erbjudandet sattes en åldersgräns under prövoåret i Dals-Eds kommun på 15-19 år. Utifrån utfallet hittills så beräknas utfallet bli ca 30 kort jämfört med de 40 som har budgeterats.

Enkelbiljetter inom en zon är fortsatt relativt prisvärt. Exempelvis kostar en enkelresa Ed-Uddevalla för en ungdom 28 kr och en resa Ed-Göteborg 84 kr (enkel väg). För att erbjudandet ska gynna ungdomarna behöver de därmed, utifrån dagens kostnader och bidragstäckning, resa ca 4 resor tur och retur till Uddevalla alternativt 1,5 resor tur och retur till Göteborg under en tremånadersperiod.

Bengtsfors, Mellerud och Åmåls kommun har liknande subventioneringar. Bengtsfors kommun subventionerar med 75 % av kostnaden för mellanstadiet och uppåt. I Åmål och Melleruds kommuner är subventionen 50 % och begränsad till åk 8 t.o.m 19 års ålder. Åmål har också ett tillägg om att bidrag inte betalas ut i det fall budgeten om 150 000 kr har förbrukats.

Utifrån intresset under prövoperioden är förslaget att Dals-Ed under ett prövoår inför att erbjudandet ska gälla för samtliga ungdomar för vilka Fritidskortet är giltigt (7-19 år). För att inte överstiga budget föreslås en begränsning sättas i att bidrag beviljas till dess att den avsatta potten om 30 000 kr är förbrukad. Utvärdering föreslås göras i september 2026.



Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar

- att Dals-Eds kommun ska fortsätta subventionera fritidskort med 75 % för ungdomar skrivna i kommunen.
- att subventioneringen under ett prövoår fr.o.m. 1 januari 2026 ska gälla ungdomar som är berättigade att resa med fritidskort (7-19 år) och finansieras inom befintlig ram.
- att inga bidrag beviljas i det fall den avsatta budgeten om 30 000 kr förbrukats.
- att utvärdering ska ske i samband med kommunstyrelsens sammanträde i september 2026.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse kanslichef, daterad 2025-09-03

Beslutet skickas till:

Kanslichef

Samhällsvägleddare

I tjänsten

Jessica Olsson

Kanslichef

Denna tjänsteskrivelse har hanterats digitalt och saknar därför namnunderskrift.



Reviderad tjänsteskrivelse – Remiss – Länsstyrelsens energi- och klimatstrategi***Sammanfattning av ärendet***

Sveriges länsstyrelser har ett regeringsuppdrag att utifrån de energipolitiska målen revidera sina regionala klimat- och energistrategier. Syftet med Länsstyrelsen Västra Götalands klimat- och energistrategi är att påskynda länets klimat- och energiomställning för att uppnå målet om en fossiloberoende region senast 2030, samt bidra till Sveriges klimat- och energiomställning i överensstämmelse med målsättningarna inom EU:s Fit for 55 och Parisavtalet. Dals-Eds kommun har getts möjlighet att lämna synpunkter utifrån fyra frågeställningar.

Beskrivning av ärendet

I strategin presenteras fyra strategiska områden som ses som särskilt viktiga:

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

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

Förslag till yttrande har tagits fram av kanslienheten tillsammans med Dalslands miljö- och energikontor och bifogas tjänsteskrivelse.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom förslag till yttrande och överlämna det som sitt eget.

Beslutsunderlag

Förslag till yttrande

Presentation

Remissmissiv

Remisshandling - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi - Ett fossiloberoende Västra Götaland 2030

Reviderad tjänsteskrivelse, daterad 2025-09-17



Beslutet skickas till:

vastragotaland@lansstyrelsen.se

Kopia till: jonas.aker@lansstyrelsen.se

I tjänsten

Elin Olsson

Plan- och bygglovshandläggare

Jessica Olsson

Kanslichef

Denna tjänsteskrivelse har hanterats digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Yttrande - Remiss - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi - Dals-Eds kommun

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

Strategin bedöms ge en bra överblick och det är positivt med ett ramverk för prioritering, planering och beslutsfattande, vilket bedöms kunna bidra till syftet om att påskynda länets klimat- och energiomställning.

Strategin tydliggör behovet av kraftfulla insatser för att begränsa effekterna av klimatförändringarna, att insatser behöver ske snabbt men även behovet av ett långsiktigt arbete.

Vi är överlag positiva till strategins övergripande inriktning. Vi tycker också det är bra att strategin tar upp positiva sidoeffekter av omställningen som konkurrenskraft och arbetstillfällen.

Vi ser dock, precis som Fyrbodals kommunalförbund framför i sitt yttrande över strategin, att det krävs en tydlig och utvecklad styrning regionalt och nationellt för att ett framgångsrikt arbete enligt strategin ska vara möjligt samt att samverkan behöver utvecklas mellan olika aktörer. Här vill vi särskilt nämna behovet av samverkan med civilsamhället och mellan olika myndigheter, inte minst för att få ett helhetsperspektiv kring insatser och åtgärder.

Vi saknar ett tydligare fokus på matproduktion och matkonsumtion i strategin. I tidigare klimatstrategi, "Klimat 2030- Västra Götaland ställer om, strategiska vägval", lyfts klimatsmart och hälsosam mat upp som ett av fyra fokusområden. I denna strategi nämns livsmedel/mat endast som två visionspunkter, men omnämns överhuvudtaget inte i övrigt i strategin. Det är förvisso positivt att det finns visioner kopplade till maten, men med tanke på hur stor del av koldioxidutsläppen som härrör från produktion och konsumtion av mat så borde detta framgå tydligare i strategin.

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

Som framgår av strategin har kommuner stor möjlighet att vara drivande i omställningen. Ur en mindre kommuns perspektiv där resurserna är begränsade gör sig målkonflikterna ofta påmind i vardagen när prioriteringar ställs mot varandra. Det hade exempelvis varit intressant om målkonflikten kring att investera i nya (el)fordon för att tillgodose fossilfri transportsektor jämfört med att nyttja befintliga fordon tills livslängden är slut hade belysts utifrån dess ekonomiska och miljömässiga påverkan.

Vidare är det också svårt som mindre kommun att uppfylla exempelvis klimatlöften där det finns uppsatta kriterier för löftenas genomförande som gör att det inte blir möjligt för mindre kommuner att uppfylla kriterierna även om man arbetar mot liknande inriktningar.

Vi håller med om att kommunerna är en viktig aktör, men saknar ett större fokus på hur andra aktörer kan bidra för att underlätta för och stötta kommunernas arbete, inte minst mindre kommuner med begränsade resurser. Som nämnts ovan så ser vi exempelvis ett behov av tydlig och utvecklad regional och nationell styrning och vägledning som verkar stödjande för kommunerna

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

De fyra strategiska områdena bedöms fånga de viktigaste områdena.

Transporter

Kollektivtrafiken lyfts i strategin fram som central för att bidra till transportsektorns omställning och strategin anger att kommunerna kan främja kollektivtrafiken genom ett arbete med den fysiska planeringen. Vi håller med om att kollektivtrafiken är central, men ser också att kommunerna är beroende av nationella och regionala satsningar för att kollektivtrafiken ska bidra till en omställning av transportsektorn, i synnerhet i mer glest befolkade områden.

Strategin skulle också behöva lyfta fram behovet av att minska transportintensiteten överlag genom "transportsmarta" lösningar, t.ex. genom ökade incitament för bilpooler, samordning av godstransporter och digitala verktyg.

Markanvändning

Målkonflikterna inom markanvändningsområdet är uppenbara och lyfts också fram i strategin. För att kunna hantera dessa målkonflikter och nå ett hållbart nyttjande av användningen av mark ser vi ett stort behov av nationell och regional, kunskapsspridning, vägledning och incitament för en hållbar markanvändning. Detta borde lyftas fram bättre i strategin.

Resurshushållning och energieffektivisering – cirkulär omställning

Som nämnts ovan så har produktion och konsumtion av mat fått en mycket mer perifer framställning i jämförelse med Klimat 2030. Maten står för en betydande del av hushållens utsläpp av växthusgaser. Räknar man även in utsläppen av växthusgaser vid livsmedelsproduktion så bör produktion och konsumtion av mat ses som strategiskt betydande ur klimathänseende. Varje dag äter ungefär en tredjedel av Sveriges befolkning måltider inom skola, vård och omsorg, vilket ger kommunerna och andra offentliga aktörer en betydelsefull roll kring produktion och konsumtion av mat. Vi tycker därmed att matens betydelse för klimatomställningen behöver lyftas fram tydligare. Lämpligtvis som ett femte strategiskt område alternativt genom att lyftas fram



tydligare i det strategiska området; Resurshushållning och energieffektivisering – cirkulär omställning.

Det saknas resonemang kring att resurshushållning inte bara handlar om att bli mer cirkulär utan också att minska på stora delar av vår materiella konsumtion. Detta har koppling till det regionala tilläggs målet att "utsläppen av växthusgaser från västsvenskarnas konsumtion, oavsett var i världen de sker, ska minska med 30 procent jämfört med 2010" samt till Avfallstrappan (översta trappsteget).

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

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

Överlag bedöms visionsformuleringarna relevanta. Vilken roll och betydelse visionsformuleringarna har behöver förtydligas, inte minst i relation till befintliga mål (t.ex. regionala mål).

Visionen om att det på landsbygden ska finnas god tillgång till service även utan tillgång till bil bedöms svåruppnåeligt även om det till viss del kan uppnås genom tillgång till uppkoppling och utbyggda digitala tjänster. Landsbygder innefattar stora och glesa områden. Det är där också svårt att uppnå effektiva möjligheter till kollektivtrafik och områdena prioriteras inte på grund av för få resande.

Om den här visionen ska bli möjlig krävs det en helt annan landsbygdspolitik. Det är mycket i den här formuleringen som kommunerna inte har rådighet över, t.ex. kollektivtrafik, sjukvård mm. Det krävs också möjlighet att kunna hålla sig uppkopplad för att skapa digital tillgänglighet.

Expedieras till

vastragotaland@lansstyrelsen.se

jonas.aker@lansstyrelsen.se



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 121

Dnr KS-2025-000237370

Remiss - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi - 2025-08-08

Sammanfattning av ärendet

Sveriges länsstyrelser har ett regeringsuppdrag att utifrån de energipolitiska målen revidera sina regionala klimat- och energistrategier. Syftet med Länsstyrelsen Västra Götalands klimat- och energistrategi är att påskynda länets klimat- och energiomställning för att uppnå målet om en fossiloberoende region senast 2030, samt bidra till Sveriges klimat- och energiomställning i överensstämmelse med målsättningarna inom EU:s Fit for 55 och Parisavtalet. Dals-Eds kommun har getts möjlighet att lämna synpunkter utifrån fyra frågeställningar.

Beslutsunderlag

Remissmissiv

Remisshandling - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi - Ett fossiloberoende Västra Götaland 2030

Tjänsteskrivelse plan- och bygglovshandläggare, daterad 2025-09-05

Yrkanden

Anna Johansson (C): tillägg om att vikten av att uppkoppling för att skapa digital tillgänglighet.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på yrkanden och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar i enlighet med Johansson yrkande.

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom förslag till yttrande och överlämna det som sitt eget.

Expedieras till

KS



Länsstyrelsens klimat- & energistrategi

Ett fossiloberoende Västra Götaland 2030

Remiss 10 aug – 10 okt 2025



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Uppdrag till länsstyrelserna i regleringsbrev 2024/2025

Länsstyrelserna ska leda och samordna det regionala genomförandet av Sveriges energi- och klimatpolitik,

Med syftet att bidra till stärkt näringslivsutveckling, minskad klimatpåverkan, förbättrad energiberedskap och trygg energiförsörjning.

Inom ramen för uppdraget ska länsstyrelserna (*bland annat*):

- revidera de regionala energi- och klimatstrategierna utifrån de nya energipolitiska målen
- ta fram regionala handlingsplaner för elektrifiering
- erbjuda stöd till och främja samverkan mellan länets aktörer i arbetet med energiplanering och klimatåtgärder
- verka för ett ökat genomslag av de nationella energimålen inom relevanta verksamhetsområden



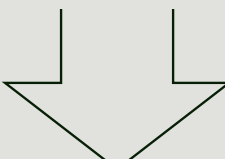
Länsstyrelsen
Västra Götaland

Befintliga visioner, mål och målbilder –
regionalt, nationellt och internationellt.



Länsstyrelsens Klimat- och Energistrategi

*Ett fossiloberoende Västra Götaland
2030*



Pågående initiativ,
aktiviteter och åtgärder
hos en mångfald av
länets aktörer.

Syfte

Påskynda länets klimat- och energiomställning för att uppnå målet om en fossiloberoende region senast 2030, samt bidra till Sveriges klimat- och energiomställning.

Mål

Ett ramverk för prioritering, planering och beslutsfattande.

Målgrupper

Stödja länets kommuner, stärka Länsstyrelsens verksamheter och stimulerar länets aktörer.

Strategiska områden

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

Åtgärder

En stor del av länets konkreta klimatarbete kommer även fortsättningsvis ske inom samverkansplattformen **Klimat 2030**.



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Klimat 2030 – nuvarande strategi

2009

Antog regionfullmäktige en klimatstrategi för Västra Götaland, med målet att bli en fossiloberoende region år 2030.

2015

Beslutade Länsstyrelsen om regionala tilläggs mål till de nationella miljömålen:

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

2017

Antar Västra Götalandsregionen "Klimat 2030 – Strategiska vägval och i och med det ställer man sig bakom de regionala tilläggs målen. Samma år lanseras kraftsamlingen "Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om".

2025

Mycket fortsätter hända...



Länsstyrelsen
Västra Götaland

En känsla av angelägenhet

År 2024 översteg den globala årsmedeltemperaturen för första gången målet i Parisavtalet om att begränsa uppvärmningen till högst 1,5°C över förindustriell nivå.

Naturvårdsverket bedömer att varken Sveriges långsiktiga klimatmål till år 2045 eller etappmålen till 2030 och 2040 kommer att nås med beslutade styrmedel.

I Västra Götaland bedömer forskare att det skulle krävas en minskning på nästan 19% per år för att nå Klimat 2030-målet.

Av invånarna i Västra Götaland anser 83% att klimatförändringar är mycket eller ganska oroande och 74% anser att dagens klimatåtgärder är otillräckliga.

Industri- och transportsektor i Västra Götaland står tillsammans för 70% av Västra Götalands utsläpp.

Enligt aviserade åtaganden inom ramen för det internationella klimatarbetet så riskeras en uppvärmning på minst 2,7°C vid seklets slut.

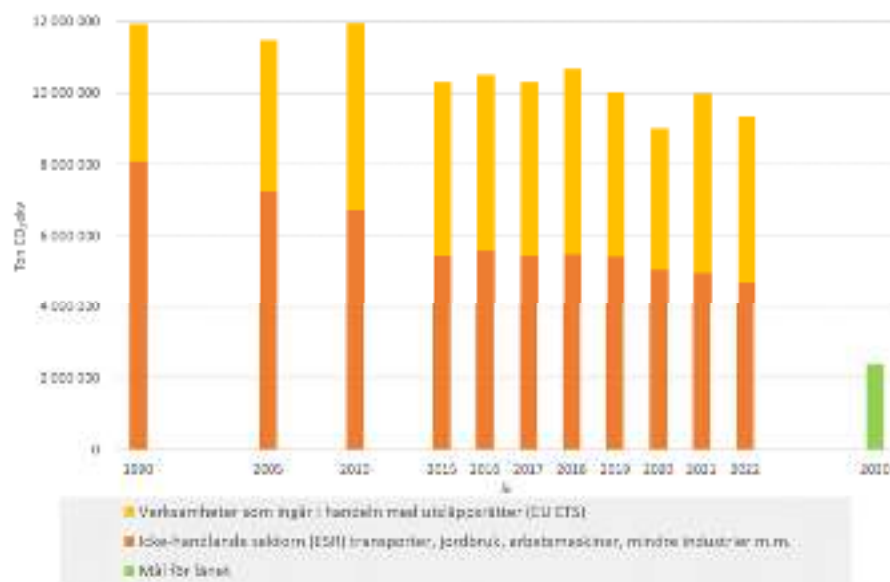
Världens totala energiförsörjning utgörs till 80% fortfarande av fossila bränslen.

Länsstyrelsen bedömer att tolv av länets femton miljö kvalitetsmål inte kommer att nås till 2030. Målen som rör klimat och biologisk mångfald är de mest utmanande.



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Läget i länet – klimat & energi



Källor: SMHI, Naturvårdsverket, Nationella utsläppsdata-basen
Regional årlig uppföljning av miljömålen, Länsstyrelsen Västra Götaland 2024
Regional handlingsplan för elektrifiering, Länsstyrelsen Västra Götaland 2024



Länsstyrelsen
Västra Götaland



Utsläppen av växthusgaser i Västra Götaland ska **minska med 80 procent till år 2030** från 1990 års nivå.

Utsläppen av växthusgaser från svenskt territorium ska vara **minst 85 procent lägre senast år 2045** än utsläppen år 1990.



EU:s klimatmål anger att hela **EU ska minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 procent till 2030** jämfört med 1990 års utsläppsnivåer.

Parisavtalet slår fast att den globala temperaturökningen ska **begränsas till under två grader**, med strävan efter att begränsa den till 1,5 grader.



7 HÅLLBAR ENERGI FÖR ALLA

- Regional tilläggs mål - förnybar energi 80 procent 2030
- Enighet om ökad elproduktion med minst 15 TWh till 2030
- Sveriges energipolitiska mål
- EU - Energiunionen



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Kommunens centrala roll

- Den samhällsaktör, myndighet och verksamhetsutövare som befinner sig närmast invånarna i länet.
- Breda verksamhet som dagligen möter utmaningar kopplat till minskad klimatpåverkan/-passning, energieffektivisering/-beredskap.
- Genom sitt planmonopol är kommunen den enskilt viktigaste aktören för att möjliggöra länets energiomställning.
- Energiplanering ett verktyg för kommunen att strategiskt styra utvecklingen och ta vara på de möjligheter som klimat- och energiomställningen ger.
- Genom tydlighet kring möjligheter och målkonflikter, skapa arenor för dialog ökar möjligheterna för förståelse och acceptans hos allmänheten.
- För att kommunerna ska kunna göra sin del behövs hjälp och stöttning med ambitiösa och tydliga mål och strategier, lagstiftning och ekonomiska resurser från regional och statlig nivå.



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Fyra strategiska områden

För att konkretisera klimat- och energiomställningen och vad som behöver ske för att vi ska nå målen presenteras fyra strategiska områden:

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

För varje område beskrivs relevanta mål, nulägesbild för Västra Götaland, hur kommunens roll ser ut samt långsiktiga visioner för området.



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Industrins omställning

- Industrisektorn i Västra Götaland står för 46% av länets totala växthusgasutsläpp och domineras av raffinaderi, kemiindustri, cementproduktion och kraftvärmeverk.
- Industrins omställning kräver tillgång till fossilfri el, tillgänglig biomassa, vätgas och biogas och cirkulära system som tar vara på restströmmar.
- För att tillgodose industrins behov av fossilfri el kommer det att krävas ökad lokal och regional elproduktion, kraftigt ökad elnätsutbyggnad samt ett mer effektivt användande av elnätet.
- Kommunens roll inom samhällsplanering kan användas för att möjliggöra ny elproduktion, eldistribution och energilagring. Kommunen har även ett geografiskt samordningsansvar när det gäller att trygga energiförsörjningen.



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Transportsektorns omställning

- I Västra Götaland är transportsektorns utsläpp cirka en fjärdedel av länets totala utsläpp. Vägtrafiken står för mer än 90 procent.
- Transportsektorns omställning handlar om ett transporteffektivt samhälle, förnybara drivmedel och energieffektiva fordon.
- För att främja elektrifieringen av transportsektorn bör kommunen ta hänsyn till den i arbetet med fysisk planering. Elektrifieringen av fordonsflottan innebär framför allt en effektutmaning.
- Ett sätt för kommunen att systematisera arbetet med transporter är att ta fram en trafikstrategi. Vidare kan kommunen arbeta i den fysiska planeringen med att främja kollektivtrafik samt gång- och cykelmöjligheter.
- Kommunen kan också arbeta med en omställning av den egna fordonsflottan.



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Markanvändning

- EU:s förordning om skog och mark syftar till att öka kolinlagringen i och minska utsläppen från skog, åker-, och betesmark.
- På nationell nivå minskar nettoupptaget i skog , men på länsnivå saknas tillförlitliga data.
- Västra Götaland är ett av landets viktigaste län för jordbruk och livsmedelsproduktion men har också ett stort och aktivt skogsbruk.
- Utdikade våtmarker orsakar stora utsläpp av växthusgaser, på nationell nivå jämförbara med vägtrafikens.
- Inom markanvändningssektorn finns en rad målkonflikter, till exempel uttaget av skogsbiomassa och biologisk mångfald.
- Länets kommuner äger tillsammans med Västra Götalandsregionen drygt 126 000 ha mark (2020) och är därmed en viktig aktör för markanvändningen.



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Resurshushållning & energieffektivisering

- Utvinning av råvaror, samt produktion och transport av konsumtionsvaror står för stora utsläpp av växthusgaser och också en starkt bidragande orsak till förlust av biologisk mångfald.
- För att kunna nå både mål för energi och klimat samt övriga miljömål är det nödvändigt att ställa om så att den globala ekonomin bli betydligt mer cirkulär.
- Energieffektivisering fyller en viktig funktion i energiomställningen och elektrifieringen av samhället. Avgörande är att minska energiintensiteten i industrin, transportsektorn och i hushållen.
- Kommunerna har en viktig till exempel genom samhällsplanering, upphandling, energirådgivning och kommunala klimat- och energimål. Ett viktigt verktyg är kommunala energiplaner och att involvera eventuella kommunala energibolag.



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Regional handlingsplan för elektrifiering

- Regeringen gav år 2023 Länsstyrelsen Västra Götaland i uppdrag att ta fram en handlingsplan med syftet att möjliggöra en storskalig elektrifiering.
- En storskalig energiomställning, framför allt inom industri- och transportsektorn, är avgörande för att klimatmålen ska nås.
- Industrins och transportsektorns ökade elbehov i länet innebär nästan en fördubbling av elbehovet till 2030 och en tredubbling fram till 2045.
- För att möta behoven behöver elnät och elproduktion skyndsamt byggas ut. Elen behöver också användas mer effektivt.
- Utmaningarna handlar bland annat om långa tillståndsprocesser, brist på proaktiv nätutbyggnad samt målkonflikter.
- För att förbättra förutsättningarna för elektrifieringen behövs också ett tydligare regionalt och nationellt planeringsansvar.



Handlingsplanen är ett systerdokument till Klimat- och energistrategin. Läs mer här: [Regional handlingsplan för elektrifiering | Länsstyrelsen Västra Götaland](#)



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Hur har arbetsprocessen sett ut?

- Kommunal dialog och förankring (höst-24 – vår-25)
 - Kontinuerlig avstämning med VGR och arbetet med RUS
 - Kontinuerlig avstämning med övriga länsstyrelser
 - Länsstyrelseintern avstämning och remittering (vår-25)
 - Extern remiss (aug – okt-25)
 - Kommunikationsinsatser och layout (höst-25)
 - Beslut och lansering (okt-25)
-
- **Fortsätta vägleda och stötta kommunerna i omställningen, 2026 -**



Länsstyrelsen
Västra Götaland

RUS & KES - beröringspunkter

- **Västra Götalands regionala utvecklingsstrategi** utgår ifrån Vision Västra Götaland och anger en riktning för hur regionen ska utvecklas till 2030, med utblick mot 2045. Strategin beskriver mål och prioriteringar där takten i omställningen behöver öka och vägleder regionens aktörer i det gemensamma arbetet med regional utveckling.
- **Länsstyrelsens klimat och energistrategi** syftar till att påskynda länets klimat- och energiomställning för att uppnå målet om ett fossiloberoende län senast 2030. Strategin vänder sig främst till kommunerna och erbjuder ett ramverk för planering och genomförande, och bygger vidare på gemensamma klimat- och energiinitiativ.
- **De båda strategierna bekräftar det gemensamma klimatmålet** från 2009 att Västra Götaland ska vara ett fossiloberoende län år 2030, samt de regionala tilläggs mål som togs fram i samverkan 2015 och beslutades 2017. Det pågående arbetet inom samverkansplattformen **Klimat 2030** bidrar till de båda strategierna genom konkreta klimatåtgärder i samverkan mellan länets aktörer.

RUS och KES

- Gemensamt klimatmål
- Gemensam samverkansplattform i Klimat 2030
- Gemensamma energi-och elektrifieringsinitiativ
- En gemensam målgrupp – länets kommuner
- Samma tidshorisont – 2030/2045



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Remiss - Länsstyrelsens klimat- och energistrategi

Bakgrund

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

Länsstyrelsens regionala handlingsplan för elektrifiering

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

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

Frågor till remissinstanserna

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

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

Fortsatt arbete

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

Praktisk information

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

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

Ange i ämnesraden:

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

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

Observera!

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

Frågor skickas till:

Jonas Åker, jonas.aker@lansstyrelsen.se

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

Remisshandlingar

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

Sändlista

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

Klimat- och energistrategi

Ett fossiloberoende Västra Götaland 2030



Innehåll

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

1. Förord

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

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

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

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

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

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

Strategin i relation till den regionala utvecklingsstrategin och Klimat 2030

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

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

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

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

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

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

⁴ [Kommunernas klimatlöften - Klimat 2030](#)

2. Inledning

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

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

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

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

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

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

⁵ [Global Climate Highlights 2024](#)

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

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

⁸ Naturvårdsverket [Sveriges utsläpp av växthusgaser](#)

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

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

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

Kommunerna har en central roll och samverkan är vägen framåt

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

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

2.2. Klimatförändringarna påverkar oss redan idag

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

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

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

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

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

¹³ [Klimatscenariotjänsten, SMHI](#)

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

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

2.3. Från fossil till fossilfri – energiomställning och regional utveckling

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

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

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

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

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

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

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

¹⁸ [Regional handlingsplan för elektrifiering](#)

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

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

2.5. Våra regionala klimat- och energimål

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

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

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

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

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

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

3. Kommunens centrala roll i omställningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²¹ [Vägledning för kommunala energiplaner](#)

²² [Vägledning för kommunal energiplanering](#)

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

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

3.1. Delregional samverkan – förutsättning för klimat- och energiomställning

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

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

Länsstyrelsens roll i omställningen

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

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

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

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

²³ [Klimatkommunerna](#)

²⁴ [Klimat - SKR](#)

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

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

Västra Götalandsregionens roll i omställningen

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

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

4. Fyra strategiska områden för att nå målen

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

4.1. Industrins omställning är avgörande för att nå klimatmålen

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

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

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

4.1.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2. Kommunens roll i industriomställningen

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

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

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

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

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

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

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

VISION 2045

Västra Götaland år 2045...

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

4.2. Transportsektorn – samhällsplanering, drivmedel, energieffektivitet

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

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

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

4.2.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2.2. Kommunens roll i transportsektorns omställning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VISION 2045

Västra Götaland år 2045...

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

4.3. Markanvändningens betydelse för klimatomställningen ökar

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

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

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

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

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

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

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

⁵⁶ [Nationella emissionsdatabasen](#)

⁵⁷ [Klimatpolitiska rådets rapport 2025](#)

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

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

4.3.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3.3. Kommunens roll i markanvändningen

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

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

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

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

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

⁶⁷ [Skogsstyrelsen 2022, Skogliga konsekvensanalyser](#)

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

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

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

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

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

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

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

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

VISION 2045

Västra Götaland år 2045...

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

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

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

4.4. Resurshushållning och energieffektivisering – cirkulär omställning

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

För att kunna nå både mål för energi och klimat samt övriga miljömål är det nödvändigt att ställa om de idag huvudsakligen linjära system för produktion och konsumtion som dominerar i samhället. Resurshushållning är centralt och ekonomin som helhet behöver bli mer cirkulär. Att på olika sätt minimera uppkomst av avfall och öka nyttjandegraden av både material och resurser genom återanvändning, återvinning och förlängd livslängd på konsumtionsvaror kan bidra. Inom området finns det både positiva och negativa rapporterade trender^{72,73}.

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

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

4.4.1. Regionala, nationella och europeiska perspektiv på omställningen

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

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

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

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

⁷³ [Västra Götalands län | Konsumtionskompassen](#)

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

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

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

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

4.4.2. Kommunens roll mot ett mer cirkulärt och resurseffektivt samhälle

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VISION 2045

Västra Götaland år 2045...

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

5. Slutord

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

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

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

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

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

⁸⁴ [Sotenäs Symbioscentrum](#)

⁸⁵ [RiK Symbios Bengtsfors](#)

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

Bilaga 1- Visioner och mål inom klimat och energi

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

Globala och överstatliga mål

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

Klimatkonventionen och Parisavtalet

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

EU:s arbete med klimat och energi

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

Den europeiska gröna given

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

⁸⁶ <https://globalamalen.se/>

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

⁸⁸ Förordning (EU) 2021/1119

⁸⁹ Klimatpolitiska rådets rapport 2025

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

55 %-paketet

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

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

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

Energi

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

EU:s viktigaste mål för energiomställningen är att

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

Sveriges miljö-, klimat- och energimål

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

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

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

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

Sveriges miljö kvalitetsmål

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

Det klimatpolitiska ramverket

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

Klimatmål

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

Energimål

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

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

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

⁹² [Sveriges miljömål](#)

⁹³ [Begränsad klimatpåverkan - Sveriges miljömål](#)

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

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

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

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

Västra Götalands miljö-, klimat- och energimål

Regionala miljömål

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

Klimatmål

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

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

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

Målbild energi

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

Klimat- och energiomställningen och beredskap

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

⁹⁸ [Regionala miljömål från Västra Götaland](#)

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

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

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

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

¹⁰³ [Kommunernas klimatlöften - Klimat 2030](#)

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

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

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

Bilaga 2- Social hållbarhet för klimat-och energiomställningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bilaga 3- Regional handlingsplan för elektrifiering

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

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

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

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

¹¹¹ [Konventionstexten - Barnombudsmannen](#)

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



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 124

Dnr KS-2025-000205000

**Remiss - Budgetförslag för delregionala utvecklingsmedel
2026**

Sammanfattning av ärendet

Den 12 juni tog Fyrbodals direktion beslut om fördelning av rambudget för de delregionala utvecklingsmedlen avseende 2026. Medel att fördela 2026 uppgår till 8 952 000 kronor. 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 (RUS 2030), Regionala kulturplanen, Klimat 2030 samt Näringslivsstrategi Businessregion Väst 2030. 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 befolkningens mängd vid denna tidpunkt. Modellen är densamma som tidigare år och förslaget från direktionen som medlemskommunerna har att ta ställning till är 39.27 kr per invånare. För Dals-Eds kommun finns dessa medel i en tilldelad budgetram.

Beslutsunderlag

Beslut Fyrbodals förbundsdirktion 250612

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom förslag till budget för delregionala utvecklingsmedel 2026 och godkänna medlemsavgiften om 39.27 kr per invånare.

Expedieras till

KS

**Remiss - Budgetförslag för delregionala utvecklingsmedel 2026*****Sammanfattning av ärendet***

Den 12 juni tog Fyrbodals direktion beslut om fördelning av rambudget för de delregionala utvecklingsmedlen avseende 2026. Medel att fördela 2026 uppgår till 8 952 000 kronor. 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 (RUS 2030), Regionala kulturplanen, Klimat 2030 samt Näringslivsstrategi Businessregion Väst 2030. 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 befolkningens mängd vid denna tidpunkt. Modellen är densamma som tidigare år och förslaget från direktionen som medlemskommunerna har att ta ställning till är 39.27 kr per invånare. För Dals-Eds kommun finns dessa medel i en tilldelad budgetram.

Beskrivning av ärendet

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. Av de 8 950 000 kronorna som budgeteras är 500 000 kronor att anse som förstudiemedel där ingen medfinansiering från kommunerna krävs.

Bedömning

Processen har gett möjlighet till delaktighet med inspel. Det är svårt att ha några specifika synpunkter på själva budgetförslaget utan vi har tillit till förbundets bedömningar. För de budgeterade förstudiemedlen, finns möjligheter till inspel.

För Dals-Eds kommuns kostnadsandel finns budgeterade medel även 2026.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom förslag till budget för delregionala utvecklingsmedel 2026 och godkänna medlemsavgiften om 39.27 kr per invånare.

Beslutsunderlag

Beslut Fyrbodal förbundsdirektion 250612



**DALS-EDS
KOMMUN**

Kommunstyrelsen

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum: 2025-09-01

Diarienummer: KS-2025-000205.000

Beslutet skickas till:

kansli@fyrbodal.se

Kommunledningsgruppen

I tjänsten

Jonas Olsson

Kommundirektör

Denna tjänsteskrivelse har hanterats digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Postadress
Box 31
S-668 21 Ed

Besöksadress
Storgatan 27

Telefon
+46 (0)534-19000
Telefax
+46 (0)534-10550

Bankgiro
534-4072
Org.nr
212000-1413

Internet: www.dalsed.se

E-post: kommun@dalsed.se

Budget 2026 delregionala utvecklingsmedel externa aktörer

Beslut

Direktionen beslutar att fastställa budget 2026 för de delregionala utvecklingsmedlen avseende externa aktörer. Att fördela 2026 uppgår till 8 952 000kr.

Sammanfattning

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

Beslutet är förutsatt att medlemskommunerna tillstyrker medlemsavgiften avseende delregionala utvecklingsmedel med 39,27 kronor per invånare.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-05-14

Ansvarig tjänsteperson

Michael Johansson
076-851 83 65
Chef Regional utveckling
Fyrbodals kommunalförbund

Beslutet skickas till

Medlemskommunerna

Bakgrund

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 2025. Denna budget bygger på förutsättningen att Uddevalla kommun fortsatt står utanför DRUM-samarbetet då inga andra signaler 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 Fyrbodals 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 tecknats 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 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 Kulturschefer) och 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).

Ärendebeskrivning

Förslag till fördelning av 2026 års medel:

Förslag till budget baseras på nätverkens input och att villkoren i överenskommelsen mellan VGR och Fyrbodals ska efterlevas. DRUM som finansierar uppdrag och insatser på kommunalförbundet beskrivs i Verksamhetsplan & budget 2026–2028. Resterande medel föreslås allokera till externa aktörer enligt nedan. Till tjänsteskrivelsen bifogas ett beräkningsunderlag som ger en helhetsbild av den totala DRUM-budgeten.

Medel allokerade till externa aktörer för att nå målen i kommunalförbundets verksamhetsplan och regionala styrdokument	Belopp (kr)
Ej ianspråktagna MRU medel (varav 1 560 000 måste vikas till Klimat 2023), kan användas till avtal och projekt	5 381 333
MRU - Beslutad satsning Det Goda Livet i Dalsland 2)	196 667
Ej ianspråktagna KUN medel, kan användas till avtal och projekt	1 874 000
Medfinansiering av VGR VEGO via BRV	500 000
"in-kind" finansiering, dvs funktioner som medfinansierar med tid	500 000
Förstudiemedel (VGR)	500 000
Summa	8 952 000

Finansiering

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:

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			8 450 000 kr

§ 77 – Budget 2026 delregionala utvecklingsmedel externa aktörer

Förbundsdirektionens beslut

Direktionen beslutar att fastställa budget 2026 för de delregionala utvecklingsmedlen avseende externa aktörer. Medel att fördela 2026 uppgår till 8 952 000 kronor.

Protokollsanteckning

Martin Pettersson (SD) framför att Uddevalla kommun har åberopat initiativrätten för att väcka ärende till förbundsdirektionen i Fyrbodals kommunalförbund, enligt förbundsordningen § 9. Uddevalla kommun vill genom ärendet både belysa och ge förslag till förbundsdirektionen gällande delar av förbundets verksamhet inför kommande budgetprocess inom förbundet. Uddevalla kommun har begärt att få föredra ärendet samt närvara och yttra sig vid direktionens sammanträde gällande ärendet. Vi hoppas fortsatt på både inbjudan och dialog för största möjliga delregionala nytta.

Sammanfattning

Under 2024 meddelade Uddevalla kommun att de inte hade för avsikt att medverka i samarbetet med delregionala utvecklingsmedel (DRUM) under 2025. Denna budget bygger på förutsättningen att Uddevalla kommun fortsatt står utanför DRUM-samarbetet då inga andra signaler givits.

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 (RUS 2030), Regionala kulturplanen, Klimat 2030 samt Näringslivsstrategi Businessregion Väst 2030.

För 2026 avsätter Västra Götalandsregionen 8 950 000 kronor (fördelat på MRU 7 278 000 kronor, KUN 1 672 000 kronor). 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:

Regionalt stöd (8 450 000 kronor) / befolkningsmängd (i Fyrbodal per den 1 november 2025). Beslutet är förutsatt att medlemskommunerna tillstyrker medlemsavgiften avseende delregionala utvecklingsmedel med 39,27 kronor per invånare.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2025-05-14

Arbetsutskottets beslut

Arbetsutskottet föreslår direktionen att fastställa budget 2026 för de delregionala utvecklingsmedlen avseende externa aktörer. Medel att fördela 2026 uppgår till 8 952 000 kronor.

Beslutet skickas till

Medlemskommunerna



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 123

Dnr KS-2025-000204041

Remissförslag till budget för medlemsfinansiering och verksamhetsplan för Fyrbodals kommunalförbund 2026-2028

Sammanfattning av ärendet

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.

Direktionen för Fyrbodals kommunalförbund fattade 2025-06-12 beslut om att till kommunerna skicka remiss med en medlemsbudget för Fyrbodals kommunalförbund med utgångspunkt från en medlemsavgift för år 2026 för att finansiera basverksamheten till 39,41 kronor per invånare och för de delregionala utvecklingsmedlen år 2026 till 39,27 kronor per invånare. Den kommunala medfinansieringen per invånare fastställs slutgiltigt per den 1 november 2025 utifrån befolkningens mängd.

Beslutsunderlag

Beslut förbundsdirektionen Fyrbodal 250612

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom förbundsdirektionens remissförslag avseende medlemsbudget Fyrbodals kommunalförbund 2026.

Expedieras till

KS

**Remissförslag till budget för medlemsfinansiering och verksamhetsplan för Fyrbodals kommunalförbund 2026-2028*****Sammanfattning av ärendet***

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.

Direktionen för Fyrbodals kommunalförbund fattade 2025-06-12 beslut om att till kommunerna skicka remiss med en medlemsbudget för Fyrbodals kommunalförbund med utgångspunkt från en medlemsavgift för år 2026 för att finansiera basverksamheten till 39,41 kronor per invånare och för de delregionala utvecklingsmedlen år 2026 till 39,27 kronor per invånare. Den kommunala medfinansieringen per invånare fastställs slutgiltigt per den 1 november 2025 utifrån befolkningens mängd.

Beskrivning av ärendet

Förbundets treåriga verksamhetsplan rymmer tre insatsområden; Regional utveckling, Kompetensförsörjning och Vårldsförbättring. Inom dessa formuleras mål med syfte att förverkliga vår vision – Det goda livet. Själva genomförandet av planen beskrivs i ettåriga handlingsplaner som arbetas fram i samarbete med förbundets nätverk. Arbetet följs upp kontinuerligt och rapporteras i tertialrapport, delårsbokslut och årsredovisning. Verksamhetsplanen innehåller tre övergripande mål och åtta delmål.

Bedömning

Basverksamheten finansieras av kommunernas medlemsavgifter och utifrån utsänd remiss för medlemsfinansiering för såväl basverksamhet som för de delregionala utvecklingsmedlen, så kommer det för Dals-Eds kommun finnas utrymme i budget för verksamhetens finansiering 2026.

Beslutsförslag

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom förbundsdirektionens remissförslag avseende medlemsbudget Fyrbodals kommunalförbund 2026.

Beslutsunderlag

Beslut förbundsdirektionen Fyrbodals 250612



Beslutet skickas till:

Fyrbodals kommunalförbund
Kommunledningsgruppen

I tjänsten

Jonas Olsson
Kommundirektör

Denna tjänsteskrivelse har hanterats digitalt och saknar därför namnunderskrift.

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 uppräkningsgrad 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 och med 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 Fyrbodals 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 Valfärdsutveckling. 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 lönerrevisionen inneburit samt kostnadsökningar.

Projektarenan Fyrbodals

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 Fyrbodals 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 Kulturschefer), 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 Fyrbodals ska efterlevas. DRUM som finansierar uppdrag och insatser på kommunalförbundet beskrivs i Verksamhetsplan & budget 2026-2028. Resterande medel föreslås allokteras 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 Fyrbodals 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



*Tänk dig kraften som genereras när
vi är många som drar åt samma håll,
mot en gemensam målbild.*

*När vi har bestämt vart vi vill och använder våra
resurser på rätt sätt för att nå ända fram.
Det är den kraften vi vill att förbundets
verksamhetsplan ska ge oss.*

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.

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, Munkebo, 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.



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, akademien, 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



Uppdrag och verksamhet

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.

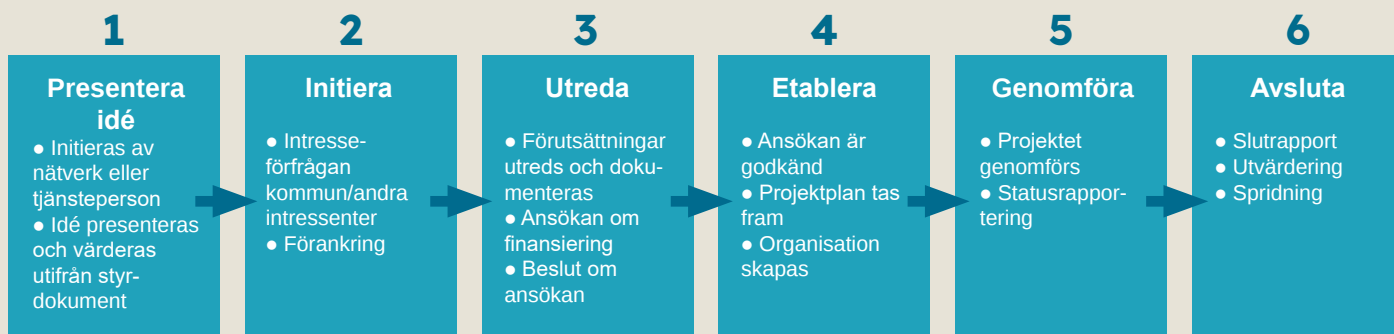
Projektarenan

Projektarenan Fyrbodal är en tvärspektoriell 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 avstämningpunkter. 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 finansör 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 kostnads-effektivt.



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 före-

tag 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 sam-
hällets alla olika delar, där ömsesidigt **Förtroen-**
de 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.	<i>Minskad stress och bättre hälsa leder till minskad sjukfrånvaro och ökad produktivitet.</i>
2. En positiv och stödjande arbetskultur.	<i>Ökad trivsel, ett större engagemang och goda utvecklingsmöjligheter för både medarbetarna och arbetsplatsen.</i>
3. Hållbara och ändamålsenliga arbetslokaler.	<i>En trygg och trivsamt arbetsmiljö som främjar välmående, effektivitet och samverkan. Det leder till ökad produktivitet och minskad sjukfrånvaro.</i>

Delmål 2: En god och meningsfull kommunikation

Prioriterade insatser	Effekt
1. Paketera och kommunicera den positiva utveckling som sker i delregionen.	<i>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.</i>
2. Paketera och kommunicera den nytta som förbundets verksamhet skapar.	<i>Medlemskommunerna ser nyttan med den samverkan och de insatser som skapas genom förbundet.</i>

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. Strategier och projektledare vid Fyrbodals kommunalförbund, utvecklingsnoderna och akademien 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 Fyrbodals kommun. 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 Fyrbodals kommun 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, akademien 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 Fyrbodals kommun.
2. Knyt samman Fyrbodals kommun 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.

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 kompetensutveckling för att stärkas i sina nuvarande och framtida yrken.

Verksamheterna inom Kompetensförsörjning finansieras genom särskilda avtal med medlemskommunerna, delregionala utvecklingsmedel, Europeiska socialfonden och Västra Götalandsregionen.

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.

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 socialstrategi 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 vårdsamver-

kan 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 Fullföljda 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.	<i>Kommunerna samverkar och utvecklas så att verksamheterna bedrivs kunskapsbaserat och effektivt och med goda förutsättningar för ändamålsenlig samverkan med Västra Götalandsregionens vårdutförande verksamheter.</i> <i>Digitaliseringens utvecklingsstödande möjligheter samordnas och befrämjar kommunernas kapacitet.</i>

Delmål 2: Forskning, kunskapsutveckling och kvalitet

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

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.	<i>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.</i>
2. Stärka barn och ungas förutsättningar att utvecklas till delaktiga samhällsmedborgare med god hälsa genom brett arbete med fullföljda studier.	<i>Tvärsektoriellt arbete kring fullföljda studier ger förutsättningar för utveckling och etablering av långsiktigt hållbara arbetssätt för att möta fullföljda studier som en samhällsutmaning.</i>



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.

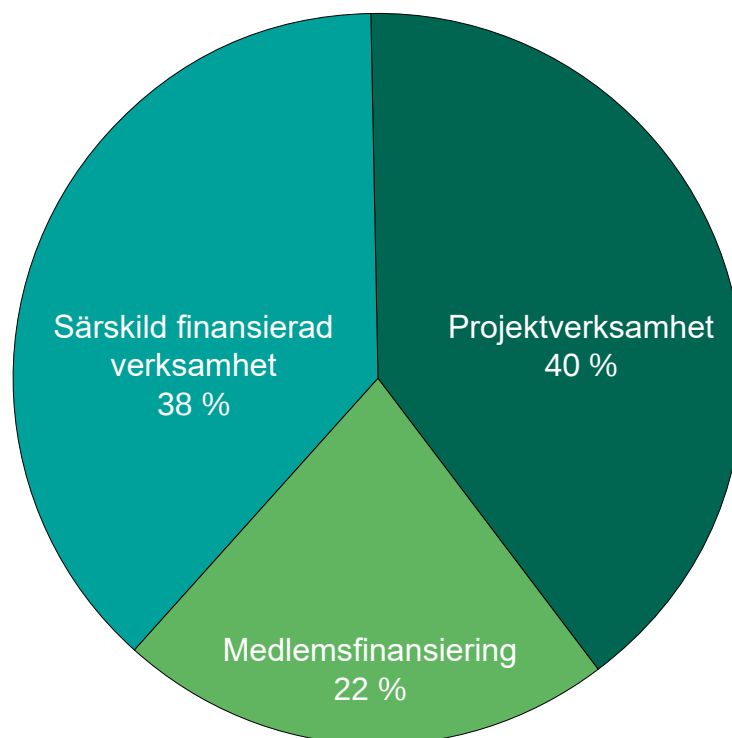
Verksamheten finansieras av avtal för vissa uppdrag från medlemmarna, projektmedel från EU, statliga bidrag och Västra Götalandsregionen.

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 drifvar 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



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.

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. Valfärdsut-

veckling 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 uppräkningskoefficient skett, dock så är det respektive avtal som reglerar hur uppräkningskoefficient 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.

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

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

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

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

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

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

Praktksamordning

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.

Praktksamordning		
	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

Hälsokällan

Verksamheten finansieras av medlemskommunerna, samt av Västra Götalandsregionen. Fördelning av kostnad bland medlemskommunerna sker utifrån invånarantal under 18 år i respektive kommun enligt 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

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

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% uppräknig
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

§ 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 uppräkningsgrad 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:

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

Skötselavtal avseende Nya Tavlans motionsanläggning

Parter:

Eds skidklubb, org.nr 862000-3163, benämns som Eds skidklubb i förevarande avtal.

Dals-Eds kommun, org.nr 212000-1413, benämns som Dals-Eds kommun i förevarande avtal.

Anläggning:

Tavlans fritidsanläggning är en motionsanläggning med motions- och skidspår. Anläggningen används både av allmänhet och föreningsliv och har stor betydelse för friluftslivet i kommunen. Vid anläggningen finns en byggnad som ägs av Eds skidklubb. Kommunen har arrendeavtal med ägarna till den mark som motionsspåren är anlagda på. Byggnaden används som klubblokal för Eds skidklubb. Lokalen kan även användas som samlingslokal i övrigt. Klubb-/samlingslokal, konferensrum och gym finns på övervåningen. Omklädningsrum/duschar, toaletter, bastu och garage/förråd på undervåningen.

Drift och underhåll:

Byggnadens omklädningsrum med tillhörande dusch samt bastu kommer att stå till medlemmarnas förfogande i huvudsak. Möjligheten att nyttja omklädningsrum med tillhörande dusch samt bastu kommer kunna nyttjas av utomstående mot en kostnad. Under vissa enskilda tillfällen kommer omklädningsrummen med tillhörande dusch samt bastu stå till allmänhetens förfogande. Det ska också finnas möjlighet för kommunens verksamheter att efter samråd med föreningen vid enstaka tillfällen avgiftsfritt nyttja alla de nya delarna (som innebär omklädningsrum, bastu, konferensrum samt gym) i fastigheten. De bestämda tillfällena som omklädningsrum kan nyttjas av allmänheten utan avgift eller medlemskap bestäms av Eds skidklubb.

Driftsbidrag och Avtalstid:

- Eds skidklubb erhåller ett årligt bidrag om 200 000 kronor.
- Förevarande avtal mellan Dals-Eds kommun och Eds skidklubb gäller från 2026-01-01 till 2036-12-31.
- Förevarande avtal ersätter därmed samtliga äldre avtal mellan parterna.

Ansvarsfördelning:

Eds skidklubb ansvarar för:

Att svara för skötsel och drift av VVS-anläggning.

Att tillvarata och bortforsla allt avfall och all sopor från fastigheten.

Att svara för normalt underhåll samt kostnader som rör fastigheter.

Att svara för kostnader för vatten och avlopp.

Att tillse att bedriven verksamhet erhåller nödvändiga tillstånd från myndigheter och dylikt i form av miljö, PBL, brand mm.

Att svara för elutrustning/installationer.

Att svara för och bekosta sådana åtgärder som försäkringsbolag, miljö- och hälsoskyddsnämnd, byggnadsnämnd, brandmyndighet eller annan myndighet kan komma att kräva för objektets nyttjande.

Att svara för försäkring.

Att svara för tillsyn, städning samt öppning och låsning av byggnadens lokaler.

Eds skidklubb ska utrusta lokalerna med sådana lås och stöldskyddsanordningar som krävs för giltighet av föreningens affärs- och företagsförsäkring.

Att svara för att det ska finnas en allmän toalett som hålls öppen för allmänheten kl 7.00 till kl 21.00. Vid skadegörelse eller ändrat behov kan öppettiderna komma att regleras i samråd mellan Eds skidklubb och Dals-Eds kommun. Normal städning av den allmänna toaletten sker av Eds skidklubb, om det uppstår problem kring skötseln av toaletten kan det tas upp för förhandling under avtalstiden.

Att svara för kostnader för vaktbolag, larm eller andra utryckningskostnader.

Att svara för kostnader vid en eventuell skadegörelse för fastigheten utom på allmän toalett.

Kommunen ansvarar för:

Att svara för uppvärmning av fastigheten samt elavgifter.

- Uppvärmningen av fastigheten inklusive elavgifter ska täckas av den budgeterade kostnaden på 125 000 kr som också är tänkt till elljusspårets kostnad. Om kostnaden för uppvärmning och elljusspår överskrider en kostnad på 125 000 kr svarar Eds skidklubb för den kostnaden som överskrider 125 000 kr. Överskrider den tänkta budgeten avräknas den kostnaden på nästa års driftbidrag.

Att svara för snöröjning samt halkbekämpning på fastigheten.

Att erlægga avgifter för renhållning omfattande två abonnemang.

Att teckna avtal samt erlægga årsarrende för markområde omfattande motionsspåren.

Att svara för röjning av sly och gräs på Tavlans gärde samt Tavlans motionsleder. Sly röjs en gång per år och gräs röjs två gånger per år.

Att svara för ledmärkning och tavlor för områdeskartor längs lederna.

Att svara för kostnader vid en eventuell skadegörelse på allmän toalett.

Förköpsavtal av motionsgården Tavlan

Parter:

Eds Skidklubb
Dals-Eds Kommun

Bakgrund:

I samband med beslut i kommunfullmäktige 2025-06-12 angående en ombyggnad samt renovering av motionsgården Tavlan, framgår att Dals-Eds kommun ska bistå med ett bidrag om tre miljoner kronor till det aktuella byggprojektet "Nya motionsgården Tavlan". I samband med detta menar Dals-Eds kommun att den har ett tydligt intresse i fastigheten framåt. För att det bidrag om tre miljoner ska bli aktuellt vill Dals-Eds kommun försäkra sig om att fastigheten tas väl hand om i framtiden och drivs i enlighet med det ändamål som fastigheten är avsedd. Med den bakgrunden föreslår Dals-Eds kommun att bidraget om tre miljoner kronor ska kombineras med en förköpsklausul på fastigheten där motionsgården Tavlan är belägen. Fastigheten i fråga har fastighetsbeteckning Eds Strand 3:2.

Förköpsklausul:

Vid en eventuell framtida försäljning av fastigheten Eds Strand 3:2 ska Dals-Eds kommun ha förköpsrätt till fastigheten. Denna förköpsklausul blir aktuell när fastigheten (med fastighetsbeteckning Eds Strand 3:2) ska säljas. Förköpsklausulen är gällande oavsett anledningen till att försäljningen av fastigheten sker. Detta innebär att Eds Skidklubb ska erbjuda Dals-Eds kommun att köpa fastigheten Eds Strand 3:2 innan fastigheten erbjuds till tredje man.

Erbjudandet ska vara skriftligt och innehålla pris för fastigheten Eds Strand 3:2 samt övriga villkor som är av relevans för överlåtelsen. Erbjudandet ska också innehålla en tidsfrist om sex månader som Dals-Eds kommun har att besluta om huruvida de vill utnyttja sin förköpsrätt eller inte.

Fastigheten Eds Strand 3:2 ska erbjudas till Dals-Eds kommun. Fastigheten Eds Strand 3:2 ska säljas till ett bokfört värde samt avräknat det bidrag om tre miljoner kronor som Dals-Eds kommun beviljat för ombyggnation samt renovering av fastigheten Eds Strand 3:2.



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 126

Dnr KS-2025-000013800

Projekt Nya Tavlan - Tillbyggnad av ett löp- och staklabb på fastigheten Eds-Strand 3:2 - Tavlans motionsgård

Sammanfattning av ärendet

Tavlans motionsgård är en fritidsanläggning med motions- och skidspår. Anläggningen används både av allmänhet och föreningsliv och har stor betydelse för friluftslivet i kommunen. Den nuvarande huvudbyggnaden består av klubblokal, kök, toaletter, kontor i övre plan och i det nedre planet finns omklädningsrum, dusch, bastu, toaletter och förråd. Ett vattenläckage i omklädningsrum som uppdagades sent på grund av begränsad aktivitet i lokalerna i samband med pandemin och fukt som trängts upp via den öppna betongplattan, ner i förrådet på bottenvåningen och vidare in i väggarna till omklädningsrummet, har aktualiserat behovet av åtgärder i fastigheten. I enlighet med avtal med kommunen ska dessa lokaler med toaletter, omklädningsrum och bastu på Tavlan vara tillgängliga och öppna men sedan 2020 och på grund av vattenskadan har lokalerna varit stängda. På grund av byggnadens ålder har det inte varit möjligt att få tillräckligt med pengar via försäkringsbolaget och projektmedel för renovering har heller inte varit möjligt. Däremot har föreningen sökt och beviljats medel för en tillbyggnad av Tavlan i två plan och om 680 m² där behovet av omklädningsrum, dusch och toalett ska tillgodoses i första plan och i övre plan planeras en träningslokal. Projektet beräknas till en totalkostnad om drygt 12 mkr där medel har sökts och beviljats för stora delar men fortfarande behöver nu föreningen medel om 3 mkr för investeringen som söks från Dals-Eds kommun och en ökning med 200 000 kronor för att klara den ökade årliga driftkostnaden.

Kommunstyrelsen har att ta ställning till den inkomna ansökan om bidragsstöd till investeringen och den långsiktiga driften i föreningens anläggning utifrån nuvarande förutsättningar och regelverk.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse
Skrivelse projekt Nya Tavlan
Investerings- och driftsbudget
Bilder och ritningar

Forts. § 126

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

Att överlämna åt kommunstyrelsens arbetsutskott att formulera beslutsförslag i ärendet inför den fortsatta beredningen i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Expedieras till

KS

**Projekt Nya Tavlan - Tillbyggnad av ett löp- och staklabb på fastigheten Eds-Strand 3:2 - Tavlans motionsgård*****Sammanfattning av ärendet***

Tavlans motionsgård och fritidsanläggning med motions- och skidspår som används både av allmänhet och föreningsliv har stor betydelse för friluftslivet i kommunen. I samband med att behov uppstått om åtgärder i den nuvarande huvudbyggnaden efter fuktproblematik samt behov av ytterligare förrådsutrymmen, har föreningen sökt och beviljats medel för en tillbyggnad av Tavlan i två plan och om 680 m² där behovet av omklädningsrum, dusch och toalett ska tillgodoses i första plan och i övre plan planeras en träningslokal. Projektet beräknas till en totalkostnad om drygt 12 mkr där medel har sökts och beviljats externt för stora delar men föreningen behöver ytterligare medel om 3 mkr för investeringen som sökts från Dals-Eds kommun samt en ökning med 200 000 kronor för att klara den ökade årliga driftkostnaden.

Kommunstyrelsen har berett ärendet och ärendet har hanterats i de politiska grupperna under våren 2025 inför ärendets avgörande i kommunfullmäktige 2025-06-12, där kommunfullmäktige beslutade att medverka i projektet. I beslutet framgår bland annat att särskilt avtal upprättas som innebär att om föreningen upplöses eller om föreningen beslutar sälja fastigheten, ska kommunen ha förköpsrätt mot bokfört värde och avräknat det bidrag kommunen beviljat. I beslutet framgår även att avtal kring drift, skötsel, underhåll och villkor för tillträde till anläggningen, upprättas särskilt. Avtalen ska underställas kommunstyrelsen för beslut under våren 2025. Utifrån kommunfullmäktiges beslut ovan återkommer ärendet nu till kommunstyrelsen för fastställande av avtal om förköp samt avtal kring drift, skötsel, underhåll och övriga villkor. Förslag till avtal har kommunicerats med Eds SK.

Beskrivning av ärendet

Tavlans motionsgård är en fritidsanläggning med motions- och skidspår. Anläggningen används både av allmänhet och föreningsliv och har stor betydelse för friluftslivet i kommunen. Den nuvarande huvudbyggnaden består av klubblokal, kök, toaletter, kontor i övre plan och i det nedre planet finns omklädningsrum, dusch, bastu, toaletter och förråd. Ett vattenläckage i omklädningsrum som uppdagades sent på grund av begränsad aktivitet i lokalerna i samband med pandemin och fukt som trängts upp via den öppna betongplattan, ner i förrådet på bottenvåningen och vidare in i väggarna till omklädningsrummet, har aktualiserat behovet av åtgärder i fastigheten. På grund av byggnadens ålder har det inte varit möjligt att få tillräckligt med pengar via försäkringsbolaget och projektmedel för renovering har heller inte varit möjligt. Däremot har föreningen sökt och beviljats medel för en tillbyggnad av Tavlan i två plan och om 680 m² där behovet av omklädningsrum, dusch och toalett ska tillgodoses i första plan och i övre plan planeras en träningslokal. Projektet beräknas till en totalkostnad om drygt



12 mkr där medel har sökts och beviljats externt för stora delar men föreningen behöver ytterligare medel om 3 mkr för investeringen som sökts från Dals-Eds kommun samt en ökning med 200 000 kronor för att klara den ökade årliga driftkostnaden.

Kommunstyrelsen har berett ärendet och ärendet har hanterats i de politiska grupperna under våren 2025 inför ärendets avgörande i kommunfullmäktige 2025-06-12.

Kommunfullmäktige beslutade då:

- Kommunfullmäktige beslutar medverka i projektet Nya Tavlan vilket innebär att ett bidrag om 3 mkr utbetalas till föreningen under 2025 för investering av tillbyggnaden av Tavlans motionsgård i enlighet med inkomna underlag. Utbetalning av bidrag ska stämmas av mot att övrig finansiering i investeringen genomförs enligt plan samt att särskilt avtal upprättas som innebär att om föreningen upplöses eller om föreningen beslutar sälja fastigheten, ska kommunen ha förköpsrätt mot bokfört värde och avräknat det bidrag kommunen beviljat. När det gäller driftsbidraget förutsätts detta också av att särskilt avtal upprättas mellan föreningen och kommunen avseende villkor för allmänhetens och kommunens verksamheters tillträde till den nybyggda delen samt att toalett ska finnas öppen och fritt tillgänglig för allmänheten. Avtalet kring drift, skötsel, underhåll och villkor för tillträde till anläggningen, upprättas särskilt och underställs kommunstyrelsen för beslut under våren 2025.

Finansiering av beslutet ska ske genom att bidraget om 3 mkr till investeringen får belasta årets resultat 2025. För finansiering av ökningen av driftsbidraget till föreningen för Tavlan ska det totala anslaget för anläggningsstöd inom kanslienhetsens budget höjas med 180 000 kronor för att hantera det årliga driftsbidraget om totalt 200 000 kronor till Eds SK.

Utifrån kommunfullmäktiges beslut ovan återkommer ärendet nu till kommunstyrelsen för fastställande av avtal om förköp samt avtal kring drift, skötsel, underhåll och övriga villkor. Förslag till avtal som kommunicerats med Eds SK föreligger. I enlighet med kommunfullmäktiges beslut ovan ska avtalen godkännas av kommunstyrelsen.

Bedömning

Ärendet gäller hur kommunens fortsatta engagemang i den föreningsägda motionsgården Tavlan utifrån projektet Nya Tavlan ska regleras efter det att kommunfullmäktige beslutat om att medverka i projektet i enlighet med Eds SK:s ansökan. Kommunens och föreningens förhållanden regleras i ett nyupprättat skötselavtal som bygger på de nya förutsättningarna kring bidraget, föreningen som fastighetsägare och den långsiktiga driften i föreningens anläggning. I samband med framtagandet av förslaget har även andra åtaganden kompletterats, såsom att kommunen hanterar sly- och gräsröjning på den arrenderade marken. I avtalet om förköp regleras hur den processen ska gå till i det fall de villkoren blir aktuella.



Beslutsförslag

Kommunstyrelsen godkänner Förförköpsavtal motionsgården Tavlan samt Skötselavtal nya Tavlans motionsanläggning. Kommunstyrelsen uppdrar åt kommunstyrelsens ordförande att underteckna båda avtalen för kommunens del.

Beslutsunderlag

Förförköpsavtal motionsgården Tavlan
Skötselavtal nya Tavlans motionsanläggning

Beslutet skickas till:

Kanslichef
Ekonomichef
Controller KS
Eds SK
KS ordförande

I tjänsten

Jonas Olsson
Kommundirektör

Denna tjänsteskrivelse har hanterats digitalt och saknar därför namnunderskrift.



Kommunfullmäktige

§ 45

Dnr KS-2025-000013800

Projekt Nya Tavlan - Tillbyggnad av ett löp- och staklabb på fastigheten Eds-Strand 3:2 - Tavlans motionsgård

Sammanfattning av ärendet

Tavlans motionsgård är en fritidsanläggning med motions- och skidspår. Anläggningen används både av allmänhet och föreningsliv och har stor betydelse för friluftslivet i kommunen. Den nuvarande huvudbyggnaden består av klubblokal, kök, toaletter, kontor i övre plan och i det nedre planet finns omklädningsrum, dusch, bastu, toaletter och förråd.

Ett vattenläckage i omklädningsrum som uppdagades sent på grund av begränsad aktivitet i lokalerna i samband med pandemin och fukt som trängts upp via den öppna betongplattan, ner i förrådet på bottenvåningen och vidare in i väggarna till omklädningsrummet, har aktualiserat behovet av åtgärder i fastigheten.

I enlighet med avtal med kommunen ska dessa lokaler med toaletter, omklädningsrum och bastu på Tavlan vara tillgängliga och öppna men sedan 2020 och på grund av vattenskadan har lokalerna varit stängda.

På grund av byggnadens ålder har det inte varit möjligt att få tillräckligt med pengar via försäkringsbolaget och projektmedel för renovering har heller inte varit möjligt. Däremot har föreningen sökt och beviljats medel för en tillbyggnad av Tavlan i två plan och om 680 m² där behovet av omklädningsrum, dusch och toalett ska tillgodoses i första plan och i övre plan planeras en träningslokal.

Projektet beräknas till en totalkostnad om drygt 12 mkr där medel har sökts och beviljats för stora delar men fortfarande behöver nu föreningen medel om 3 mkr för investeringen som söks från Dals-Eds kommun och en ökning med 200 000 kronor för att klara den ökade årliga driftkostnaden.

Kommunstyrelsen beslutar 2025-02-26 § 23 att återremittera ärendet för att utreda kommunens kostnad för Tavlan före och efter tillbyggnad, samt vilken kostnad som skulle tillkomma för att möjliggöra för 2 offentliga toaletter i den gamla byggnaden. Därutöver också utreda vilken verksamhet som bedrivs inom ungdomsverksamheten.

Kommundirektören har inkommit med en kompletterande skrivelse 2025-03-18 med svar på återremissens frågor. Kommunstyrelsen har att ta ställning till den inkomna ansökan om bidragsstöd till investeringen och den långsiktiga driften i föreningens anläggning utifrån nuvarande förutsättningar och regelverk. Kommunstyrelsen beslutar 2025-03-26 § 35 att bordlägga ärendet och uppdra åt Kommunstyrelsens arbetsutskott att ta



Kommunfullmäktige

forts. § 45

fram ett beslutsförslag för politisk dialog. Beslutsförslag från kommunstyrelsen 2025-04-23 föreligger.

Flera yrkanden

Tommy Olsson (KD) yrkar på återremiss för ytterligare behov av utredning.

Andreas Nilsson (M) yrkar på bifall på föreliggande beslutsförslag från kommunstyrelsen 2025-04-23. Per-Erik Norlin (S) ansluter sig till yrkandet.

Anna Johansson (C) yrkar på bifall till KSAU beslutsförslag från 2025-02-12 vilket även Kenneth Gustavsson ansluter sig till:

Kommunfullmäktige beslutar medverka i projektet Nya Tavlan vilket innebär att ett bidrag om 3 mkr utbetalas till föreningen under 2025 för investering av tillbyggnaden av Tavlans motionsgård i enlighet med inkomna underlag. Utbetalning av bidrag ska stämmas av mot att övrig finansiering i investeringen genomförs enligt plan samt att särskilt avtal upprättas som innebär att om föreningen upplöses eller om föreningen beslutar sälja fastigheten, ska kommunen ha förköpsrätt mot bokfört värde och avräknat det bidrag kommunen beviljat. När det gäller driftsbidraget förutsätts detta också av att särskilt avtal upprättas mellan föreningen och kommunen avseende villkor för allmänhetens och kommunens verksamheters tillträde till den nybyggda delen samt att toalett ska finnas öppen och fritt tillgänglig för allmänheten. Avtalet kring drift, skötsel, underhåll och villkor för tillträde till anläggningen, upprättas särskilt och underställs kommunstyrelsen för beslut under våren 2025.

Finansiering av beslutet ska ske genom att bidraget om 3 mkr till investeringen får belasta årets resultat 2025. För finansiering av ökningen av driftsbidraget till föreningen för Tavlan ska det totala anslaget för anläggningsstöd inom kanslienhetens budget höjas med 180 000 kronor för att hantera det årliga driftsbidraget om totalt 200 000 kronor till Eds SK.

Jan-Stefan Karlsson (KD) yrkar på att:

- Kommunen finansierar och utbetalar 3 000 000 kr genom en engångsutbetalning till Eds SK.
- Önskat utökat driftsbidrag om 180 000 kr/år avslås i sin helhet.
- Eds SK ombesörjer benom befintlig överenskommelse och en årlig ersättning från kommunen på f.n. 20 000 kr för att toaletter och duschar fortsatt hålls öppna för besökare av motionsspåren. Även fortsatt fri tillgång till bastu vid ett tillfälle/vecka ombesörjs av Eds SK.
- Detta bör höjas och föreslås till 50.000 kr/år (1000 kr/vecka).



Kommunfullmäktige

forts. § 45

Propositionsordning

Ordföranden ställer först proposition på det formella yrkandet om återremiss och finner att ärendet ska avgöras idag.

Omröstning begärs

Omröstning genomförs om ärendet ska återremitteras.

Ja-röst för återremiss

Nej-röst mot återremiss

Omröstningsresultat

Med 6 ja-röster för att ärendet ska återremitteras, 16 nej-röster mot en återremiss och 1 avstår, beslutar kommunfullmäktige att ärendet ska avgöras idag.

Ledamot/tjänstgörande ersättare	Ja-röst	Nej-röst	Avstår
Per-Erik Norlin			X
Andreas Nilsson		X	
Anna Johansson		X	
Tommy Olsson	X		
Carina Halmberg		X	
Britt-Marie Johansson		X	
Kenneth Gustavsson		X	
Larsinge Fahlén	X		
Synnöve Engkvist		X	
Eva A Johansson		X	
Sara Fröberg		X	
Jan-Stefan Karlsson	X		
Ingvar Johannesson		X	
Leif Granell		X	
Börje Holmqvist		X	
Jan Johansson		X	
Anders Forsdahl		X	
Mikael Gustavsson	X		



Kommunfullmäktige

Kerstin Molander	X		
Kenneth Bergslätt	X		
Christina Virevik		X	
Lena Högfelt		X	
Björn Tangen		X	

Propositionsordning

Ordföranden ställer de övriga yrkandena enligt ovan mot varandra och finner att Johanssons yrkande ska bifallas.

Omröstning begärs

Ordföranden meddelar att Anna Johanssons yrkande är huvudförslag.

Kommunfullmäktige godkänner följande propositionsordning.

1. Nilssons och Karlssons yrkanden ställs mot varandra för att utse ett motförslag till huvudförslaget
2. Johanssons yrkande ställs mot det yrkande som kommunfullmäktige utser till motförslag

Ja-röst för Johanssons yrkande.

Nej-röst för det förslag som kommunfullmäktige utser till motförslag.

Beslutsgång i omröstning om motförslag

Ordföranden ställer Nilssons och Karlssons yrkande mot varandra och finner att kommunfullmäktige utser Karlssons yrkande till motförslag.

Omröstning begärs

Kommunfullmäktige godkänner följande beslutsgång:

Ja-röst för att Nilssons yrkande utses till motförslag

Nej-röst för att Karlssons yrkande utses till motförslag

Omröstningsresultat i omröstning om motförslag

Med 6 ja-röster för Nilssons yrkande mot 17 nej-röster för Karlssons yrkande, beslutar kommunfullmäktige utse Karlssons yrkande till motförslag.

Ledamot/tjänstgörande ersättare	Ja-röst	Nej-röst	Avstår
Per-Erik Norlin	X		
Andreas Nilsson		X	
Anna Johansson		X	
Tommy Olsson		X	



Kommunfullmäktige

Carina Halmberg	X		
Britt-Marie Johansson		X	
Kenneth Gustavsson		X	
Larsinge Fahlén	X		
Synnöve Engkvist		X	
Eva A Johansson		X	
Sara Fröberg	X		
Jan-Stefan Karlsson		X	
Ingvar Johannesson		X	
Leif Granell		X	
Börje Holmqvist	X		
Jan Johansson		X	
Anders Forsdahl		X	
Mikael Gustavsson		X	
Kerstin Molander		X	
Kenneth Bergslätt		X	
Christina Virevik		X	
Lena Högfelt		X	
Björn Tangen	X		

Omröstningsresultat i huvudomröstningen

Med 13 ja-röster för Johanssons yrkande mot 5 nej-röster för Karlssons yrkande och 5 som avstår, beslutar kommunfullmäktige bifalla Johanssons yrkande.

Ledamot/tjänstgörande ersättare	Ja-röst	Nej-röst	Avstår
Per-Erik Norlin			X
Andreas Nilsson	X		
Anna Johansson	X		
Tommy Olsson		X	
Carina Halmberg			X
Britt-Marie Johansson	X		



Kommunfullmäktige

Kenneth Gustavsson	X		
Larsinge Fahlén		X	
Synnöve Engkvist	X		
Eva A Johansson	X		
Sara Fröberg	X		
Jan-Stefan Karlsson		X	
Ingvar Johannesson	X		
Leif Granell	X		
Börje Holmqvist			X
Jan Johansson	X		
Anders Forsdahl	X		
Mikael Gustavsson			X
Kerstin Molander		X	
Kenneth Bergslätt		X	
Christina Virevik	X		
Lena Högfelt	X		
Björn Tangen			X

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse kommundirektör, daterad 2025-02-13

Kompletterande skrivelse kommundirektör, daterad 2025-03-18

Skrivelse projekt Nya Tavlan

Investerings- och driftsbudget

Bilder och ritningar

Beslutsförslag KSAU 2025-04-09

Kommunfullmäktiges beslut

- Kommunfullmäktige beslutar medverka i projektet Nya Tavlan vilket innebär att ett bidrag om 3 mkr utbetalas till föreningen under 2025 för investering av tillbyggnaden av Tavlans motionsgård i enlighet med inkomna underlag. Utbetalning av bidrag ska stämmas av mot att övrig finansiering i investeringen genomförs enligt plan samt att särskilt avtal upprättas som innebär att om föreningen upplöses eller om föreningen beslutar sälja fastigheten, ska kommunen ha förköpsrätt mot bokfört värde och avräknat det bidrag kommunen



Kommunfullmäktige

forts. § 45

beviljat. När det gäller driftsbidraget förutsätts detta också av att särskilt avtal upprättas mellan föreningen och kommunen avseende villkor för allmänhetens och kommunens verksamheters tillträde till den nybyggda delen samt att toalett ska finnas öppen och fritt tillgänglig för allmänheten. Avtalet kring drift, skötsel, underhåll och villkor för tillträde till anläggningen, upprättas särskilt och underställs kommunstyrelsen för beslut under våren 2025.

Finansiering av beslutet ska ske genom att bidraget om 3 mkr till investeringen får belasta årets resultat 2025. För finansiering av ökningen av driftsbidraget till föreningen för Tavlan ska det totala anslaget för anläggningsstöd inom kanslienhetens budget höjas med 180 000 kronor för att hantera det årliga driftsbidraget om totalt 200 000 kronor till Eds SK.

Jäv

Öyvind Höiберг (S) anmäler jäv och deltar inte i handläggning och beslut i ärendet.

Expedieras till

Kanslichef
Ekonomichef
Controller KS
Eds SK



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 122

Dnr KS-2024-000230020

Motion - om anställningsrutiner vid Dals-Eds kommun

Sammanfattning av ärendet

Motion har inkommit 2024-06-24 från Anders Bengtsson (SD) gällande anställningsrutiner i Dals-Eds kommun. Motionären beskriver att många kommuner haft problem med att enskilda anställda inom kommunens förvaltningar har varit kriminellt belastade och att kommunen bör göra allt för att förhindra att direkt olämpliga personer anställs. Motionären yrkar på att kommunen vid anställning av personer till samtliga tjänster kräver att den sökande visar upp ett aktuellt utdrag ur polisens belastningsregister, alternativt att den sökande godkänner att kommunen begär utdrag från polisens belastningsregister.

Kommunfullmäktige beslutar 2024-08-14 att remittera rubricerad motion till kommunstyrelsen för beredning. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att remittera ärendet till HR-enheten för beredning av ärendet.

I beredningen av ärendet har framkommit att det genom lagstiftning finns särskilda bestämmelser som reglerar i vilka fall arbetsgivare får eller är skyldiga att ta del av ett registerutdrag. För vissa verksamheter där barn vistas, till exempel förskola, skola, fritidshem samt vissa delar av hälso- och sjukvården, är arbetsgivaren skyldig att kräva att den arbetssökande visar upp ett utdrag innan anställning. Motsvarande krav gäller även inom vissa insatser enligt socialtjänstlagen och LSS med syftet att skydda barn och unga samt andra särskilt utsatta grupper. För övriga tjänster i kommunal verksamhet finns för närvarande ingen laglig möjlighet att generellt kräva registerutdrag. Arbetsgivare får inte själva begära ut eller inhämta uppgifterna från Polismyndigheten. Det är alltid den enskilde själv som kan ansöka om ett utdrag, och endast i de fall som anges i lag kan arbetsgivaren ställa krav på att detta ska visas upp. I promemorian Utökade registerkontroller vid anställning i kommun Ds 2024:24 (pdf 1 MB) föreslås fler förändringar för att stärka säkerheten inom kommunal verksamhet genom utökade kontroller vid anställningar. Ovanstående utredning har ännu inte lett till lagstiftning.

Förslag till motionssvar föreligger.

Beslutsunderlag

Motion - om anställningsrutiner Anders Bengtsson (SD) 2024-06-24
Forts. § 122



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

Kommunfullmäktige beslutar att besvara motionen genom att befintliga rutiner vid anställning kvarstår inom de verksamheter där det finns lagkrav att uppvisa ett utdrag från belastningsregister.

Expedieras till

KS/KF

**Motion - om anställningsrutiner vid Dals-Eds kommun*****Sammanfattning av ärendet***

Motion har inkommit 2024-06-24 från Anders Bengtsson (SD) gällande anställningsrutiner i Dals-Eds kommun. Motionären beskriver att många kommuner haft problem med att enskilda anställda inom kommunens förvaltningar har varit kriminellt belastade och att kommunen bör göra allt för att förhindra att direkt olämpliga personer anställs. Motionären yrkar på att kommunen vid anställning av personer till samtliga tjänster kräver att den sökande visar upp ett aktuellt utdrag ur polisens belastningsregister, alternativt att den sökande godkänner att kommunen begär utdrag från polisens belastningsregister.

Kommunfullmäktige beslutar 2024-08-14 att remittera rubricerad motion till kommunstyrelsen för beredning. Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att remittera ärendet till HR-enheten för beredning av ärendet.

I beredningen av ärendet har framkommit att det genom lagstiftning finns särskilda bestämmelser som reglerar i vilka fall arbetsgivare får eller är skyldiga att ta del av ett registerutdrag. För vissa verksamheter där barn vistas, till exempel förskola, skola, fritidshem samt vissa delar av hälso- och sjukvården, är arbetsgivaren skyldig att kräva att den arbetssökande visar upp ett utdrag innan anställning. Motsvarande krav gäller även inom vissa insatser enligt socialtjänstlagen och LSS med syftet att skydda barn och unga samt andra särskilt utsatta grupper. För övriga tjänster i kommunal verksamhet finns för närvarande ingen laglig möjlighet att generellt kräva registerutdrag. Arbetsgivare får inte själva begära ut eller inhämta uppgifterna från Polismyndigheten. Det är alltid den enskilde själv som kan ansöka om ett utdrag, och endast i de fall som anges i lag kan arbetsgivaren ställa krav på att detta ska visas upp. I promemorian Utökade registerkontroller vid anställning i kommun Ds 2024:24 (pdf 1 MB) föreslås fler förändringar för att stärka säkerheten inom kommunal verksamhet genom utökade kontroller vid anställningar. Ovanstående utredning har ännu inte lett till lagstiftning.

Förslag till motionssvar föreligger.

Beskrivning av ärendet

2024-10-31 publicerade regeringskansliet information om utredning kring utökade registerkontroller vid anställning i kommuner. Utredningens uppdrag har varit att se över möjligheterna att kontrollera anställda och personer som erbjuds anställning eller uppdrag inom kommunerna mot belastningsregistret och misstankeregistret i syfte att ge kommunerna bättre förutsättningar att genomföra bakgrundskontroller,



bland annat för att minska risken för infiltration och inre påverkan. Uppdraget har inte omfattat personer som är anställda eller erbjuds anställning eller uppdrag inom skolväsendet och annan pedagogisk verksamhet och det har inte heller ingått att lämna förslag på ändringar i den arbetsrättsliga lagstiftningen om anställningsskydd. Det är föreskrivet att utredarens förslag ska vara förenliga med skyddet mot betydande intrång i den personliga integriteten enligt 2 kap. 6 § andra stycket regeringsformen samt med EU-rätten och Sveriges övriga internationella åtaganden i fråga om mänskliga rättigheter.

Promemorian Utökade registerkontroller vid anställning i kommun Ds 2024:24 (pdf 1 MB) föreslår fler förändringar för att stärka säkerheten inom kommunal verksamhet genom utökade kontroller vid anställningar. Utredningen föreslår att:

- det ska bli möjligt att göra registerkontroller vid anställning som innebär arbete med äldre och personer med funktionsnedsättning
- registerkontrollerna av dem som arbetar med barn ska utökas till att omfatta fler brott och uppgifter ur misstankeregistret
- kommuner ska få möjlighet att besluta om registerkontroller vid anställning till befattningar som är kritiska för kommunens förmåga att utföra sitt uppdrag

Förslagen har varit föremål för remissbehandling, där 109 olika instanser har fått möjligheten att lämna synpunkter. Bland andra:

- Brottförebyggande rådet (Brå) är positivt inställda till de flesta förslagen men anser att misstankeregisterkontroll är ett alltför långtgående ingrepp.
- Sveriges Kommuner och Landsting (SKR) har lämnat ett remissyttrande, 2025-02-26, som tillstyrker utredningens förslag, men anser att även befintlig personal bör kunna kontrolleras, vilket saknas i utredningen.
- Barnombudsmannen: välkomnar förslagen, särskilt ur barnrättsperspektiv.
- Diskrimineringsombudsmannen (DO): Understryker risk för diskriminering vid rekrytering och vill att lagtexten förtydligar att kontroller endast grundas på tjänstens krav, inte kandidatens bakgrund.

Ovanstående utredning har ännu inte lett till lagstiftning.

Inom området finns även sedan tidigare *Betänkande av Utredningen om belastningsregisterkontroll i arbetslivet* (SOU 2019:19) samt *Betänkande av Utredningen om registerutdrag i arbetslivet* (SOU 2014:48). I den första lämnas förslag om utökat författningsstöd för registerkontroll i arbetslivet som avser bl.a. enskilda aktörer som utför vård- och omsorgsinsatser i hemmet åt äldre personer eller personer med funktionsnedsättning. I den andra föreslår utredningen att det ska vara förbjudet för arbetsgivare att utan författningsstöd begära att en arbetssökande ska visa upp eller överlämna ett utdrag ur belastningsregistret.



Inget av dessa båda betänkanden har ännu lett till lagstiftning.

Genom lagstiftning finns särskilda bestämmelser som reglerar i vilka fall arbetsgivare får eller är skyldiga att ta del av ett registerutdrag. För vissa verksamheter där barn vistas, till exempel förskola, skola, fritidshem samt vissa delar av hälso- och sjukvården, är arbetsgivaren skyldig att kräva att den arbetssökande visar upp ett utdrag innan anställning. Motsvarande krav gäller även inom vissa insatser enligt socialtjänstlagen och LSS med syftet att skydda barn och unga samt andra särskilt utsatta grupper.

För övriga tjänster i kommunal verksamhet finns för närvarande ingen laglig möjlighet att generellt kräva registerutdrag. Arbetsgivare får inte själva begära ut eller inhämta uppgifterna från Polismyndigheten. Det är alltid den enskilde själv som kan ansöka om ett utdrag, och endast i de fall som anges i lag kan arbetsgivaren ställa krav på att detta ska visas upp.

Bedömning

Kommunen delar motionärens uppfattning om att det är av största vikt att upprätthålla förtroendet för den kommunala verksamheten och att säkerställa att anställda är lämpliga för sina uppgifter. Kommunen arbetar redan idag med strukturerade rekryteringsprocesser som bland annat innefattar intervjuer, referenstagning och i förekommande fall kontroll av registerutdrag i de verksamheter där detta krävs enligt lag.

Ett generellt krav på utdrag ur belastningsregistret för alla kommunala tjänster, såsom motionären föreslår, är dock inte förenligt med gällande lagstiftning. Det skulle innebära en otillåten behandling av personuppgifter och strida mot den lagstiftning som anger i vilka situationer registerkontroll får användas.

Kommunen har därför inte möjlighet att genomföra motionärens förslag. Däremot kommer kommunen fortsatt att tillämpa för tiden gällande lagstiftning och arbeta för att anställningsrutinerna är rättssäkra, enhetliga och inriktade på att säkerställa lämpliga rekryteringar.

Beslutsförslag

Kommunfullmäktige beslutar att besvara motionen genom att befintliga rutiner vid anställning kvarstår inom de verksamheter där det finns lagkrav att uppvisa ett utdrag från belastningsregister.

Beslutsunderlag

Klicka eller tryck här för att ange text.



Beslutet skickas till:

HR

KLG

I tjänsten

Veronica Husberg

HR-chef

Denna tjänsteskrivelse har hanterats digitalt och saknar därför namnunderskrift.

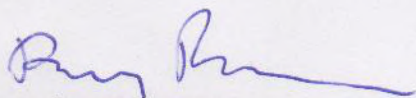
Motion om anställningsrutiner i Dals-Eds kommun

Många kommuner har haft problem med att enskilda anställda inom kommunens förvaltningar har varit kriminellt belastade. Anställda har i tjänsten begått brott som sträckt sig från ringa brott utan att någon person har kommit till skada, till grova vålds- och sexualbrott där personer i beroendeställning har skadats, och i vissa extra tragiska fall, dött.

Kommunen bör därför göra allt det kan för att förhindra att direkt olämpliga personer anställs. En åtgärd som kommunen kan vidta för att göra en utgallring av olämpliga sökanden, är att den arbetssökande lämnar ett utdrag ur polisens belastningsregister.

Sverigedemokraterna i Dals-Ed yrkar därför att :

Kommunen vid anställning av personer till samtliga tjänster kräver att den sökande visar upp ett aktuellt utdrag ur polisens belastningsregister, alternativt att den sökande godkänner att kommunen begär ett utdrag från polisens belastningsregister.



Anders Bengtsson

Gruppledare Sverigedemokraterna Dals-Ed

--	--	--



Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 127

Dnr KS-2025-000062000

Obesvarade motioner och medborgarförslag - 2025

Sammanfattning av ärendet

Enligt Arbetsordning för Kommunfullmäktige i Dals-Eds kommun ska redovisning av obesvarade motioner och medborgarförslag göras på fullmäktiges ordinarie sammanträden i april och oktober. Enligt kommunallagen 5 kap. 35 § bör motioner/medborgarförslag beredas så att de kan föreläggas fullmäktige för beslut inom ett år från det att motionen och medborgarförslaget väcktes. Om beredningen inte avslutas inom denna tid ska detta och vad som framkommit vid beredningen anmälas till fullmäktige inom samma tid. Fullmäktige har då att ta ställning till om motionen/medborgarförslaget ska avskrivas från vidare handläggning eller om handläggningen ska fortsätta.

Inkom	Rubrik
231212	Motion – angående offentliganställdas utökade anmälningsskyldighet gentemot papperslösa
240624	Motion – om anställningsrutiner vid Dals-Eds kommun
250122	Motion för ökad befolkningsutveckling och turism
250220	Motion om vildsvin i kommunen
250520	Motion – Förebygga och begränsa spridning av invasiva arter i kommunen
241119	Medborgarförslag - Gatubelysning och vinterväghållning strandpromenaden nedanför sockenstugan upp till campingen

Forts. § 127

250422	Medborgarförslag – Bredare gång- och cykelbana vid Grenebacken
250508	Medborgarförslag – Hundrastgård



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse nämndsekreterare

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslutsförslag

Kommunfullmäktige tar del av redovisningen enligt ovan och beslutar att handläggningen ska fortsätta av samtliga redovisade motioner och medborgarförslag.

Expedieras till

KS/KF

Kommunfullmäktige

Redovisning obesvarade motioner och medborgarförslag 2025

Sammanfattning av ärendet

Enligt Arbetsordning för Kommunfullmäktige i Dals-Eds kommun ska redovisning av obesvarade motioner och medborgarförslag göras på fullmäktiges ordinarie sammanträden i april och oktober.

Enligt kommunallagen 5 kap. 35 § bör motioner/medborgarförslag beredas så att de kan föreläggas fullmäktige för beslut inom ett år från det att motionen och medborgarförslaget väcktes. Om beredningen inte avslutas inom denna tid ska detta och vad som framkommit vid beredningen anmälas till fullmäktige inom samma tid. Fullmäktige har då att ta ställning till om motionen/medborgarförslaget ska avskrivas från vidare handläggning eller om handläggningen ska fortsätta.

Inkom

Rubrik

231212

Motion – angående offentliganställdas utökade anmälningssplikt gentemot papperslösa

Ärendets gång

Motion har inkommit 2023-12-12 från Johanna Collin (V) och Leif Granell (V) angående offentliganställdas utökade anmälningssplikt gentemot papperslösa.

Kommunfullmäktige beslutar 2024-02-14 § 6 att remittera motionen till kommunstyrelsen för beredning. Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlar ärendet vid sammanträde 2024-03-13 § 44 och beslutar att remittera motionen till kommunledningsförvaltningen för beredning. Tjänsteskrivelse har inkommit från tf. kommundirektör med förslag till remissvar. Ärendet har behandlats på kommunstyrelsens arbetsutskott 2024-08-14 § 138 och därefter i kommunstyrelsen 2024-08-28 § 135. Kommunfullmäktige beslutar 2024-09-11 § 76 att bordlägga ärendet till nästkommande sammanträde. Kommunfullmäktige beslutar 2024-10-09 § 85 att kommunen avvaktar svar på motionen tills kommande lagförslag.

Postadress
Box 31
S-668 21 Ed

Besöksadress
Storgatan 27

Telefon
+46 (0)534-19000
Telefax
+46 (0)534-10550

Bankgiro
534-4072
Org.nr
212000-1413

Internet: www.dalsed.se

E-post: kommun@dalsed.se



Inkom

Rubrik

240624

Motion – om anställningsrutiner vid Dals-Eds kommun

Ärendets gång

Motion har inkommit 2024-06-24 från Anders Bengtsson (SD) om anställningsrutiner vid Dals-Eds kommun.

Kommunfullmäktige beslutar 2024-08-14 § 68 att remittera motionen till kommunstyrelsen för beredning. Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlar ärendet vid sammanträde 2024-09-11 § 162 och beslutar att remittera motionen till HR-enheten för beredning. Tjänsteskrivelse har inkommit från HR-chef med förslag till remissvar. Ärendet kommer behandlas på kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-09-10

Inkom

Rubrik

250122

Motion för ökad befolkningsutveckling och turism

Ärendets gång

Motion har inkommit 2025-01-22 från Jan-Stefan Karlsson (KD) om ökad befolkningsutveckling och turism.

Kommunfullmäktige beslutar 2025-02-13 § 3 att remittera motionen till kommunstyrelsen för beredning. Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlar ärendet vid sammanträde 2025-03-12 § 43 och beslutar att remittera motionen till kanslienheten för beredning.

Inkom

Rubrik

250220

Motion om vildsvin i kommunen

Ärendets gång

Motion har inkommit 2025-02-20 från Christina Virevik (C) om vildsvin i kommunen.

Kommunfullmäktige beslutar 2025-03-13 § 12 att remittera motionen till kommunstyrelsen för beredning. Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlar ärendet vid sammanträde 2025-04-09 § 60 och beslutar att remittera motionen till kanslienheten för beredning av ärendet.

Postadress
Box 31
S-668 21 Ed

Besöksadress
Storgatan 27

Telefon
+46 (0)534-19000
Telefax
+46 (0)534-10550

Bankgiro
534-4072
Org.nr
212000-1413

Internet: www.dalsed.se

E-post: kommun@dalsed.se



Inkom

Rubrik

250520

Motion – Förebygga och begränsa spridning av invasiva arter i kommunen

Ärendets gång

Motion har inkommit 2025-05-20 från Kenneth Gustavsson (C) om att förebygga och begränsa spridning av invasiva arter i kommunen.

Kommunfullmäktige beslutar 2025-06-17 § 48 att remittera motionen till kommunstyrelsen för beredning. Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlar ärendet vid sammanträde 2025-08-13 § 112 och beslutar att remittera motionen till samhällsbyggnadschef för beredning.

Inkom

Rubrik

241119

**Medborgarförslag - Gatubelysning och vinterväghållning
Strandpromenaden nedanför sockenstugan upp till campingen**

Ärendets gång

Medborgarförslag har inkommit 2024-11-19 om gatubelysning och vinterväghållning längs Strandpromenaden nedanför sockenstugan upp till campingen.

Kommunfullmäktige beslutar 2024-12-11 § 113 att remittera medborgarförslaget till kommunstyrelsen för beredning. Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlar ärendet vid sammanträde 2025-01-15 § 8 och beslutar att remittera medborgarförslaget till samhällsbyggnadschef för beredning.

Inkom

Rubrik

250422

**Medborgarförslag – Bredare gång- och cykelbana vid
Grenebacken**

Ärendets gång

Medborgarförslag har inkommit 2025-04-22 om bredare gång och cykelbana vid Grenebacken.

Kommunfullmäktige beslutar 2025-06-12 § 49 att remittera medborgarförslaget till kommunstyrelsen för beredning. Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlar

Postadress
Box 31
S-668 21 Ed

Besöksadress
Storgatan 27

Telefon
+46 (0)534-19000
Telefax
+46 (0)534-10550

Bankgiro
534-4072
Org.nr
212000-1413

Internet: www.dalsed.se

E-post: kommun@dalsed.se



ärendet vid sammanträde 2025-08-13 § 110 och beslutar att remittera medborgarförslaget till kanslienheten för beredning.

Inkom

Rubrik

250508

Medborgarförslag – Hundrastgård

Ärendets gång

Medborgarförslag har inkommit 2025-05-08 om hundrastgård.

Kommunfullmäktige beslutar 2025-06-17 § 50 att remittera medborgarförslaget till kommunstyrelsen för beredning. Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlar ärendet vid sammanträde 2025-08-13 § 111 och beslutar att remittera medborgarförslaget till samhällsbyggnadschef för beredning av ärendet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse nämndsekreterare daterad 2025-02-24.

Beslutsförslag

- Kommunfullmäktige tar del av redovisningen enligt ovan och beslutar att handläggningen ska fortsätta av samtliga redovisade motioner och medborgarförslag.

I tjänsten

Johannes Sandström
Nämndsekreterare