

Kallelse till sammanträde 2023-09-29, kl. 15.00-16.00

Göteborgsregionens kommunalförbund

Plats: Lindholmen Conference Center, lokal Tesla

## Föredragningslista

### Upprop (15.00)

#### Styrelseärenden

1. Förslag till interkommunal ersättning inom förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem, anpassad grundskola och ISGR år 2024
2. Interkommunala ersättningar (IKE) gymnasieskola, anpassad gymnasieskola 2024
3. Interkommunala ersättningar (IKE) vuxenutbildning 2024
4. Samverkansavtal vuxenutbildning
5. Yttrande över Godsplan Göteborg
6. Årlig uppföljning Trafikförsörjningsprogram
7. Avtalstrohet och inköpsanalys 2022
8. Avstämning av internkontrollplan 2023 per juni månad
9. Samverkansavtal familjecentraler
10. Information Västsvenska paketet
11. Information- inför rådslagen 2024
12. Fyllnadsval till beredningsgrupper
13. Meddelanden
  - anteckningar presidiet 12 september 2023
  - länsstyrelsens förslag till kommunal
14. Redovisning av delegationsbeslut
15. Övriga styrelseärenden

Välkomna!

Axel Josefsson, vice ordförande

Therese Tanner, förbundssekreterare

Plats och lokal: Lindholmen Conference Center, lokal Tesla

Tjänsteskrivelse, Göteborgsregionens kommunalförbund  
Handläggare: Emma Eriksson  
Datum: 2023-08-317, diarienummer: GRFS-2023-00202

# Förslag till interkommunal ersättning inom förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem, anpassad grundskola och ISGR år 2024

## Förslag till beslut

Medlemskommunerna föreslås att, med avstämningstidpunkt den 15:e respektive månad, fastställa interkommunal ersättning för förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem, anpassad grundskola och ISGR kalenderåret 2024 i enlighet med innehållet i prislista bilaga 2, daterad 2023-06-13.

Kommunernas beslut ska vara GR tillhanda senast 15 december 2023.

## Sammanfattning och bakgrund

Föreliggande förslag till interkommunal ersättning (IKE) inom rubricerade verksamheter kalenderåret 2024, för de kommuner som ingår i GR-området, har framtagits på uppdrag av Utbildningsgruppen. Arbetet har utförts av en av Utbildningschefsnätverket tillsatt arbetsgrupp bestående av skolekonomer, som i samverkan med medlemskommunerna, arbetat fram ett förslag.

Ersättning för år 2024 baseras på genomsnittet av GR kommunernas nettokostnader och utgår från 2022 års redovisade kostnader som sedan schablonmässigt indexerats till 2024 års penningvärde.

Beräkningsförutsättningarna för 2024 har hämtats från SKR:s cirkulär 23:20 samt 23:05. Det sammanvägda indexet för 2023 och 2024 är 6,963 %, vilket inkluderar en rationalisering med 2,5 %.

## Beslutsunderlag

Bilaga 1: GR:s modell för IKE gällande förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem, anpassad grundskola och ISGR

Bilaga 2: Prislista Interkommunal ersättning inom förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem och anpassad grundskola kalenderåret 2024

## Skickas till

Medlemskommunerna

Gitte Caous  
Förbundsdirektör

Protokoll 2023-06-27

Göteborgsregionens kommunalförbund

Plats: GR, Anders Personsgatan 8, Göteborg, lokal Sexan

## Protokollsutdrag

### **§43. Förslag till interkommunal ersättning inom förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem, anpassad grundskola och ISGR år 2024 Dnr ATN 2023-00004**

#### **Förslag till beslut**

Antagningsnämnden beslutade

att föreslå Förbundsstyrelsen att rekommendera medlemskommunerna att, med avstämningstidpunkt den 15:e respektive månad, fastställa interkommunal ersättning för förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem, anpassad grundskola och ISGR kalenderåret 2024 i enlighet med innehållet i prislista bilaga 2, daterad 2023-06-13.

att kommunernas beslut ska vara GR tillhanda senast 30 november 2023.

#### **Sammanfattning och bakgrund**

Föreliggande förslag till interkommunal ersättning (IKE) inom rubricerade verksamheter kalenderåret 2024, för de kommuner som ingår i GR-området, har framtagits på uppdrag av Utbildningsgruppen. Arbetet har utförts av en av Utbildningschefsnätverket tillsatt arbetsgrupp bestående av skolekonomer, som i samverkan med medlemskommunerna, arbetat fram ett förslag.

Ersättning för år 2024 baseras på genomsnittet av GR kommunernas nettokostnader och utgår från 2022 års redovisade kostnader som sedan schablonmässigt indexerats till 2024 års penningvärde. Beräkningsförutsättningarna för 2024 har hämtats från SKR:s cirkulär 23:20 samt 23:05. Det sammanvägda indexet för 2023 och 2024 är 6,963 %, vilket inkluderar en rationalisering med 2,5 %.

#### **Beslutsunderlag**

Bilaga 1: GR:s modell för IKE gällande förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem, anpassad grundskola och ISGR

Bilaga 2: Prislista Interkommunal ersättning inom förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem och anpassad grundskola kalenderåret 2024

#### **Skickas till**

Förbundsstyrelsen



Protokoll 2023-06-27

Göteborgsregionens kommunalförbund

Plats: GR, Anders Personsgatan 8, Göteborg, lokal Sexan

Vid protokollet:

Ann-Sofie Gillner  
Sekreterare

Justeras:

Renée Bengtsson  
Ordförande

Hakan Önal  
Justerare

# GR:s modell för Interkommunal ersättning inom förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem, anpassad grundskola och ISGR

## Principer

I samband med Utbildningschefs nätverkets beslut om interkommunala ersättningar för grundskola, förskoleklass och fritidshem för år 2002 beslutades det även om vissa grundläggande principer och regelverk. De går i korthet ut på att underlaget för den interkommunala ersättningen skall baseras på genomsnittet av GR-kommunernas kostnader för rubricerade verksamheter. Kannebäckskolan samt ersättningen för del som avser Svenska Balettskolans danslinje ingår inte i prislstan, utan ersätts enligt framräknat självkostnadspris från grundskoleförvaltningen Göteborg Stad.

## Kostnadsberäkning

GR-kommunernas kostnader definieras som de bruttokostnader som anges i SCB:s och Skolverkets senaste jämförelsetal som sedan reduceras med eventuella intäkter, exempelvis statsbidrag och föräldraavgifter för förskola/pedagogisk omsorg, vilket resulterar i GR-kommunernas nettokostnader.

Enligt de fastställda principerna ska ersättningen för år 2024 baseras på genomsnittet av GR-kommunernas nettokostnader och utgå från 2022 års redovisade kostnader som sedan schablonmässigt indexerar till 2024 års penningvärde.

Sedan 2013 finns det gemensamma faktorer bakom framtagning av index för interkommunal ersättning IKE för samtliga verksamheter inklusive gymnasiet, gymnasiesärskola och vuxenutbildning. Beräkningsförutsättningar för 2024 har hämtats från SKR:s cirkulär 23:20 och 23:05. Detta innebär ett sammanvägt index för 2023 och 2024 med 9,542 %. I förslaget till beslut ingår rationalisering med 2,5% vilket ger ett sammanvägt index på 6,963 %. Underlagsmaterial kan rekvireras vid behov.

Föreslaget index på 9,542 % beror på stora förändringar i det ekonomiska läget, där hög inflation medför ökade pensionskostnader och större ökning av KPI. Då flertalet GR kommuner inte har ekonomisk möjlighet att helt kompensera för prisökningar som påverkas av KPI föreslås en rationalisering av index med 2,5 %. Totalt för åren 2023 och 2024 föreslås således indexuppräknningen bli 6,963 %.



Utbildningschefsnätverket  
Handläggare: Emma Eriksson  
Datum: 2023-06-13

### Ersättningens omfattning

Ersättningen omfattar samtliga kostnader för barnets/elevens skolgång. Ersättning för eventuella modersmålskostnader ingår. I extraordinära fall kan anordnarkommunen och hemkommunen göra annan överenskommelse.

### Anpassad grundskola/fritidshemsplats i anpassad grundskola

Beräkning av plats i anpassad grundskola/fritidshemsplats i anpassad grundskola kompliceras då kostnader för den verksamheten kan variera stort. Antalet barn är få i dessa skolformer i relation till totala antalet skolbarn och barnens behov av stöd kan vara väldigt skiftande. Dessutom är det svårt att klart definiera kostnader för fritidshem för anpassad grundskola då dessa inte särredovisas i räkenskapsammandraget (RS).

För att förenkla hanteringen mellan kommunerna innehåller prislistan en schablonersättning för elever inom anpassad grundskola samt dess fritidshemsplats. Vid extraordinära behov finns möjligheter för mottagande skola och avlämnande kommun att träffa en annan överenskommelse.

För att prislistan ska gälla krävs att eleven är mottagen i anpassad grundskola. Mottagande kommun har rätt att vid ny utredning ändra ersättningsnivå för eleven.

#### Nivå 1

Elever med svår till måttlig intellektuell funktionsnedsättning (inriktning ämnesområden) och/eller elever med stora behov av:

- omsorg,
- omvårdnad,
- tillsyn,
- lokalanpassning,
- hjälpmedel.

#### Nivå 2

Elever med lindrig till måttlig intellektuell funktionsnedsättning (i huvudsak inriktning ämnen) med mindre behov av:

- omsorg,
- omvårdnad,
- tillsyn,
- lokalanpassning,
- hjälpmedel

#### Nivå 3

Individintegrerade elever i anpassad grundskola.



Utbildningschefsnätverket  
Handläggare: Emma Eriksson  
Datum: 2023-06-13

### ISGR

ISGR en internationell skola med en svensk sektion och en internationell sektion. Den internationella sektionen har högre kostnader då de läser efter en internationell läroplan benämnd International Baccalaureate men de har också högre intäkter i form av skolavgift.

Ersättningen till dessa sektioner är samma som den interkommunala ersättningen för övriga GR-kommuner. Efter beslut i GR:s förbundsstyrelse 6 december 2013 samt i alla GR:s medlemskommuner är ersättningsnivån förhöjd med 4% från och med 2017 pga framtida ökade hyreskostnader. Beslutet gäller både svenska som internationella sektionen.

### Avstämning och fakturering

#### Förskola/pedagogisk omsorg

- Folkbokföringen styr och avstämning görs per den 15:e varje månad. Enbart hela månader faktureras. Fakturering sker för innevarande månad.
- I förskola och pedagogisk omsorg gäller anordnarkommunens system för åldersuppflyttning mellan 2 och 3 års ålder, enligt befintligt samverkansavtal, vid debitering.
- Anordnarkommunen debiterar föräldraavgiften i förskola/pedagogisk omsorg.

#### Förskoleklass, fritidshem, grundskola och anpassad grundskola

- Läsåret börjar 1 juli.
- Folkbokföringen styr och avstämning görs per den 15:e varje månad. Enbart hela månader faktureras. Fakturering sker för innevarande månad.
- Den kommun som eleven är folkbokförd i betalar IKE till den kommun som anordnar utbildningen.
- I samband med höstterminens start kan det vara svårt att veta vilken skola eleven kommer tillhöra. Därför är eventuell fakturering som sker i juli och augusti preliminär och korrigeras utifrån avstämning den 15 september. Den kommun där eleven går i skola den 15 september har rätt till ersättning för eleven för juli och augusti från den kommun där eleven var folkbokförd i juli respektive i augusti.
- Anordnarkommunen debiterar föräldraavgiften i fritidshem/pedagogisk omsorg.



Utbildningschefsnätverket  
Handläggare: Emma Eriksson  
Datum: 2023-06-13

## Interkommunal ersättning inom förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem samt anpassad grundskola kalenderåret 2024 - Prislista

### Sammanställning avseende pris för 2024 för förskola

Barn 1-2 år	175 993 kr /år
Barn 3-5 år	140 795 kr/år

### Sammanställning avseende pris för 2024 för pedagogisk omsorg

Barn 1-2 år	168 339/år
Barn 3-5 år	134 671 kr/år

### Sammanställning avseende pris för 2024 för förskoleklass

Förskoleklass	65 077 kr/år
---------------	--------------

### Sammanställning avseende pris för 2024 för grundskola

Grundskola årskurs 1-3	90 009 kr/år
Grundskola årskurs 4-6	111 544 kr/år
Grundskola årskurs 7-9	131 869 kr/år

### Sammanställning avseende pris för 2024 för fritidshem

Fritidshem årskurs F-3	50 613 kr/år
Fritidshem årskurs 4-6	41 411 kr/år

### Sammanställning avseende pris för 2024 för anpassad grundskola

Nivå 1	647 952 kr/år
Nivå 2	477 009 kr/år
Nivå 3	dubbelt grundbelopp för grundskola enligt GR:s prislista





Utbildningschefsnätverket  
Handläggare: Emma Eriksson  
Datum: 2023-06-13

**Sammanställning avseende pris för 2024 för fritidshem för anpassad grundskola**

Nivå 1	220 304 kr/år
Nivå 2	162 183 kr/år
Nivå 3	dubbelt grundbelopp för fritidshem enligt GR:s prislista

**Sammanställning avseende pris för 2024 för ISGR**

*ISGR, Svenska sektionen*

Förskoleklass	67 680 kr/år
Årskurs 1-3	93 610 kr/år
Årskurs 4-6	116 006 kr/år
Årskurs 7-9	137 144 kr/år

*ISGR, Internationella sektionen*

Årskurs 0	93 610 kr/år
Årskurs 1-3	93 610 kr/år
Årskurs 4-5	116 006 kr/år
Årskurs 6-9	137 144 kr/år

*ISGR, Fritidshem*

Fritidshem F-3	52 638 kr/år
Fritidshem 4-6	43 067 kr/år



Tjänsteskrivelse, Göteborgsregionens kommunalförbund  
Handläggare: Emma Eriksson  
Datum: 2023-06-27, diarienummer: ATN 2023-00004

## Förslag till interkommunal ersättning inom förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem, anpassad grundskola och ISGR år 2024

### Förslag till beslut

Antagningsnämnden föreslås besluta

att föreslå Förbundsstyrelsen att rekommendera medlemskommunerna att, med avstämningstidpunkt den 15:e respektive månad, fastställa interkommunal ersättning för förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem, anpassad grundskola och ISGR kalenderåret 2024 i enlighet med innehållet i prislista bilaga 2, daterad 2023-06-13.

att kommunernas beslut ska vara GR tillhanda senast 30 november 2023.

### Sammanfattning och bakgrund

Föreliggande förslag till interkommunal ersättning (IKE) inom rubricerade verksamheter kalenderåret 2024, för de kommuner som ingår i GR-området, har framtagits på uppdrag av Utbildningsgruppen. Arbetet har utförts av en av Utbildningschefsnätverket tillsatt arbetsgrupp bestående av skolekonomer, som i samverkan med medlemskommunerna, arbetat fram ett förslag.

Ersättning för år 2024 baseras på genomsnittet av GR kommunernas nettokostnader och utgår från 2022 års redovisade kostnader som sedan schablonmässigt indexerats till 2024 års penningvärde.

Beräkningsförutsättningarna för 2024 har hämtats från SKR:s cirkulär 23:20 samt 23:05. Det sammanvägda indexet för 2023 och 2024 är 6,963 %, vilket inkluderar en rationalisering med 2,5 %.

### Beslutsunderlag

Bilaga 1: GR:s modell för IKE gällande förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem, anpassad grundskola och ISGR

Bilaga 2: Prislista Interkommunal ersättning inom förskola, pedagogisk omsorg, förskoleklass, grundskola, fritidshem och anpassad grundskola kalenderåret 2024

### Skickas till

Förbundsstyrelsen

Fredrik Zeybrandt  
Utbildningschef

/Emma Eriksson  
Sekreterare Skolekonominätverket

# Förslag till interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola kalenderåret 2024

## Förslag till beslut

Medlemskommunerna rekommenderas att fatta beslut om förslag till interkommunal ersättning (IKE) för gymnasieskola och anpassad gymnasieskola i Göteborgsregionens kommuner kalenderåret 2024.

Kommunernas beslut ska vara GR tillhanda senast 15 december 2023.

## Sammanfattning och bakgrund

Arbetet med interkommunal ersättning har utförts på uppdrag av Utbildningschefsnätverket genom Gymnasieekonomnätverket bestående av gymnasieekonomer som i samverkan med medlemskommunerna arbetat fram ett förslag. Arbetet har i grunden byggt på de principer som fastställdes i samverkansavtalet 2023/2024-2026/2027.

Förslaget har sin utgångspunkt i bokslut 2022 med två års indexuppräknig, totalt 9,276 %. För 2023 innebär det 5,927 %, (det vill säga 6,185 % med minus 0,258% i justering) och 2024 3,161 %. Sammanfattningsvis innebär en genomsnittlig prisökning för gymnasieskolan år 2024 på 8 % jämfört med 2023 års prislista.

## Beslutsunderlag

Bilaga 1: GR:s modell för IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola

Bilaga 2: Prislista Interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola 2024

Bilaga 3: Beräkning index för interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola 2024

Bilaga 4: Rapport Interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola 2024

## Skickas till

Medlemskommunerna

Gitte Caous

Förbundsdirektör

## Protokollsutdrag

### **§44. Förslag till interkommunal ersättning inom gymnasieskolan och anpassad gymnasieskola kalenderåret 2024**

**Dnr ANT 2023-00005**

#### **Beslut**

Antagningsnämnden beslutade

att föreslå Förbundsstyrelsen att rekommendera medlemskommunerna att fatta beslut om förslag till interkommunal ersättning (IKE) för gymnasieskola och anpassad gymnasieskola i Göteborgsregionens kommuner kalenderåret 2024 samt

att kommunernas beslut ska vara GR tillhanda senast 30 november 2023.

#### **Sammanfattning och bakgrund**

Arbetet med interkommunal ersättning har utförts på uppdrag av Utbildningschefs nätverket genom Gymnasieekonomnätverket bestående av gymnasieekonomer som i samverkan med medlemskommunerna arbetat fram ett förslag. Arbetet har i grunden byggt på de principer som fastställdes i samverkansavtalet 2023/2024-2026/2027.

Förslaget har sin utgångspunkt i bokslut 2022 med två års indexuppräknig, totalt 9,276 %. För 2023 innebär det 5,927 %, (det vill säga 6,185 % med minus 0,258% i justering) och 2024 3,161 %. Sammanfattningsvis innebär en genomsnittlig prisökning för gymnasieskolan år 2024 på 8 % jämfört med 2023 års prislista.

#### **Beslutsunderlag**

Bilaga 1: GR:s modell för IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola

Bilaga 2: Prislista Interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola 2024

Bilaga 3: Beräkning index för interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola 2024

Bilaga 4: Rapport Interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola 2024

#### **Skickas till**

Förbundsstyrelsen



Protokoll 2023-06-27

Göteborgsregionens kommunalförbund

Plats: GR, Anders Personsgatan 8, Göteborg, lokal Sexan

Vid protokollet:

Ann-Sofie Gillner  
Sekreterare

Justeras:

Renée Bengtsson  
Ordförande

Hakan Önal  
Justerare

## GR:s modell för Interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola

Den regionala prislistan inom samverkansområdet GR reglerar den interkommunala ersättningen som en del i det regionala samverkansavtalet. Den interkommunala prislistan är en förutsättning för det regionala samverkansavtalet. Prislistan syftar till att möjliggöra de åtaganden och möjligheter som det regionala samverkansavtalet medför.

Det finns inget beslut om att den regionala IKE-modellen ska användas för bidrag till fristående gymnasieskola.

### Vad är syftet med prislistan och hur ska den användas?

Prislistans syfte är att vara ett av flera verktyg för att stärka det regionala utbudet och möjliggöra den fria rörligheten för elever att söka utbildningar inom GR på ett enkelt och smidigt sätt. Prislistan bidrar även till att minska den administrativa bördan för respektive kommun som IKE medför utan ett reglerat pris. Ytterligare ett syfte är att bidra till transparens och erfarenhetsutbyte kring förutsättningarna för ekonomin inom den kommunala gymnasieskolan.

Prislistan är avsedd och framtagen för att reglera IKE. Inom GR avser de ca 19 % (2023) av eleverna i regionen som går på en kommunal skola utanför hemkommunen. Prislistan är inte avsedd att reglera tilldelningen till de resterande 81 % (2023) av eleverna som inte omfattas av IKE.

Prislistan för IKE är inte framtagen för att användas som resursfördelning till gymnasieskolan i respektive kommun. Det är upp till respektive kommun att avgöra om prislistan ska användas i något annat syfte än att reglera IKE.

### Hur används prislistan i GR kommunerna?

Prislistan används inom samverkansområdet för att reglera de interkommunala ersättningarna mellan kommunerna i samverkansområdet.

Det allra flesta GR kommuner har valt att använda prislistan som riktmärke för den egna resursfördelningen till gymnasieskolan. Kommunerna gör justeringar i förhållande till prislistan för att anpassa den till den egna kommunens resurser.

### Hur blir ett pris till? - Beskrivning av modellen

Den regionala prislistan för IKE beräknas från och med 2020 vartannat år och baseras på uppgifter från bokslutet året innan. Gemensamma anvisningar har tagits fram så att kostnaderna redovisas så lika som möjligt. Mellanliggande år



Bilaga 1, GR:s modell för IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola

Handläggare: Jenny Sjöstrand

Datum: 2023-06-12

räknas priset upp med index. Under pandemiären användes också index-uppräknning.

*Exempel:*

För ett ge en förenklad beskrivning av modellen utgår Gymnasieekonomnätverket i sin beräkning från ett gymnasieprogram, t.ex. samhällsvetenskapsprogrammet.

Programmet anordnas i åtta av GR kommunerna. Varje kommun har egna programkostnader för programmet utifrån elevunderlag, infrastruktur och en rad andra parametrar som påverkar kostnadsnivån. Vid beräkning av ett regionalt pris inom GR för programmet listas samtliga kommuner som anordnar programmet från den dyraste anordnaren till den billigaste. Den dyraste och billigaste anordnaren exkluderas sedan från listan om minst sju kommuner anordnar programmet.

När den dyraste och billigaste anordnaren är exkluderad från listan beräknas en genomsnittskostnad utifrån resterande anordnars programkostnad för samhällsvetenskapsprogrammet.

*En sammanfattande bild illustreras i 1.1 Analysmodellen – Beskrivning av modellen.*

När det är ett mellanliggande år, ett så kallat indexår, då räknas prislistan upp med aktuellt index.

Generella rationaliseringar diskuteras i Utbildningschefsnätverket, UC, årligen.

### Grundprinciperna för prislistan

- Priset beräknas i normalfallet vartannat år från och med 2020.
- Priset utgörs av medlemskommunernas sammanlagda programkostnader på gymnasieskolan efter fastställt bokslut.
- Det dyraste och det billigaste programmet tas bort vid beräkningen av det genomsnittliga priset för att undvika att eventuella ytterligheter får för stor inverkan på genomsnittspriset.

Det finns två undantag till denna princip:

- Är det färre än 7 anordnare av ett program tas inte det dyraste och billigaste bort eftersom genomsnittet då skulle baseras på för få anordnare.
- Göteborg är på grund av sin volym alltid med i kalkylen även om programmet är dyrast eller billigast.

Mellanliggande år justeras priset med följande index:

- KPI
- Nominell ränta



Bilaga 1, GR:s modell för IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola

Handläggare: Jenny Sjöstrand

Datum: 2023-06-12

- Arbetsgivaravgifter
- Löneutveckling GR (Lärarpersonal med regional uppskattning samt enligt SKR:s cirkulär för övrig personal i skolan)

### Hur kan GR-kommunerna påverka priset?

Prislistan sammanställs som summan av medlemskommunernas kostnader för respektive gymnasieprogram. Kostnaderna är utifrån respektive kommuns årsbokslut. Detta innebär att en stor del av prislistan är baserad på faktiska kostnader. Följande påverkansmöjligheter finns:

**Kommun:** Samverkansavtalet bygger på att varje kommun beslutar om den egna gymnasieskolan. Detta gäller investeringar, utbud, politiska prioriteringar, finansiering, et cetera. Påverkansmöjligheter i kommunen finns dels i den löpande verksamheten och dels på förvaltningsnivå och kommunnivå utifrån större satsningar eller neddragningar inom gymnasieskolan. Alla beslut som tas på kommunnivå och som påverkar kostnadsnivån kan ge genomslag på den regionala prislistan.

**Region:** Generella rationaliseringar diskuteras i Utbildningschefs nätverket, UC, årligen. UC enas om att rekommendera nivån på eventuella rationaliseringar. Historiskt har UC rekommenderat rationaliseringar enligt följande:

2013	- 0,54 %
2014	- 0,50 %
2015	- 0,25 %
2016	Ingen generell rationalisering
2017	- 0,30 %
2018	- 0,50 %
2019	- 0,50 %
2020	- 0,50 %
2021	Ingen generell rationalisering
2022	Ingen generell rationalisering
2023	- 0,50 %
2024	- 0,258%, justering för att avrunda ökningen från 2023–2024 till 8 %



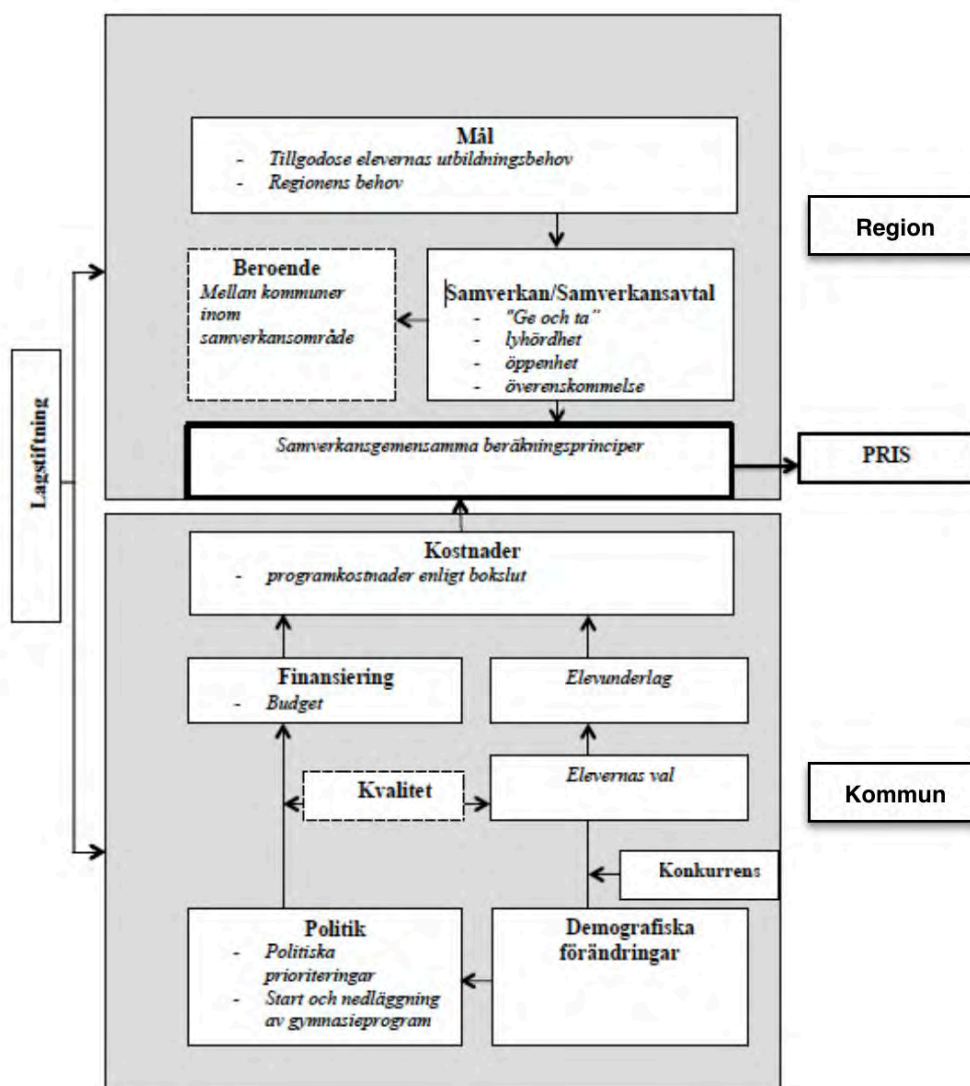
Bilaga 1, GR:s modell för IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola

Handläggare: Jenny Sjöstrand

Datum: 2023-06-12

### 1.1 Analysmodell – Beskrivning av modellen

Analysmodellen förklarar IKE-modellen för nationella gymnasieprogram inom samverkansområdet GR.





Bilaga 1, GR:s modell för IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola

Handläggare: Jenny Sjöstrand

Datum: 2023-06-12

### Vilka instanser beslutar om prislistan?

Gymnasieekonomnätverket tillika arbetsgruppen står för framtagning av förslag till prislista. Nätverket utgörs av ekonomer från respektive medlemskommun. Ordförande i nätverket är en av Utbildningschefs-nätverket utsedd förvaltningschef, GR bistår med samordning. Nätverket/arbetsgruppen sammanträder 8-10 gånger per år.

Kort beskrivning av beslutsprocessen enligt nedan:

- Arbetsgruppen lämnar förslag om indexnivå till Utbildningschefs-nätverket – godkännande eller korrigerig. Eventuella regionala rationaliseringar föreslås.
- Arbetsgruppen lämnar förslag till prislista till Utbildningschefs-nätverket – godkännande eller korrigerig. Rekommendation om beslut lämnas till Utbildningsgruppen.
- Förslaget lämnas till Utbildningsgruppen – Rekommendation om beslut lämnas till Förbundsstyrelsen.
- Förslaget lämnas till Förbundsstyrelsen- Rekommendation om beslut till medlemskommunerna.
- Kommunerna beslutar i okt-nov och meddelar GR beslutet senast 30/11
- Prislistan börjar gälla 1 januari.

### Analys

Kostnadsutvecklingen för gymnasieskolan påverkas av flera parametrar, för att sammanfatta några:

- Demografi
- Konkurrens
- Investeringar
- Index
- Löneutveckling

Den demografiska utvecklingen påverkar IKE i allra högsta grad. Då priset beräknas (förenklat) som summan av gymnasieskolornas kostnader dividerat med antalet elever får den demografiska utvecklingen en stor inverkan på programpriset. I och med att den demografiska utvecklingen får stor påverkan på priset innebär det att även konkurrensen gentemot fristående verksamhet är en viktig aspekt då volymen påverkas. En större andel elever i fristående verksamhet innebär en lägre andel i den kommunala skolan och därmed en förändrad prisbild.

I tider då det krävs stora investeringar inom gymnasieskolan påverkas priset, då den totala kostnaden ökar i form av årliga avskrivningar. Utvecklingen av uppräkningsindex är också en parameter som oftast driver upp priset, men ska också spegla den generella kostnadsutvecklingen i samhället och är ett naturligt verktyg i avtal för årliga prisjusteringar.



Bilaga 1, GR:s modell för IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola

Handläggare: Jenny Sjöstrand

Datum: 2023-06-12

Personalkostnader utgör den största posten i prismodellen och därmed blir löneutvecklingen en viktig parameter som påverkar priset. Brist på personal och konkurrens om personal i kombination med den generella årliga löneutvecklingen bidrar till att kostnaderna ökar och därmed priset.

Sammantaget är det en komplex bild där ovanstående parametrar påverkar kostnadsutvecklingen och därmed priset. Vissa av parametrarna ovan hanteras av respektive kommun, andra är generella indexuppräknningar, direktiv från regeringen och ett resultat av regional samverkan kring det gemensamma utbudet.



Bilaga 2, Prislista för gymnasieskola och anpassad gymnasieskola  
 Handläggare: Jenny Sjöstrand  
 Datum: 2023-06-12

## Prislista 2024

Prislistan avser interkommunal ersättning inom samverkansavtalet för gymnasieskola och anpassad gymnasieskola, inklusive ersättning för skolmåltider.

Prislistan för 2024 bygger på bokslut 2022 med indextillägg för 2023 och 2024 på sammanlagt 9,276%				
Nationella program				
Program	Programnamn	Inriktning	Kommentar	Pris 2024
BF	Barn- och fritidsprogrammet	Gemensamt år 1		123 500
		Fritid och hälsa		123 500
		Pedagogiskt och socialt arbete		123 500
BA	Bygg- och anläggningsprogrammet	Gemensamt år 1		151 600
		Anläggningsfordon		Finns ej i GR
		Husbyggnad		151 600
		Mark och anläggning		151 600
		Måleri		151 600
EE	El- och energiprogrammet	Gemensamt år 1		146 200
		Automation		146 200
		Dator- och kommunikationsteknik		146 200
		Elteknik		146 200
		Energiteknik		146 200
EK	Ekonomiprogrammet	Gemensamt år 1		95 700
		Ekonomi		95 700
		Juridik		95 700
ES	Estetiska programmet	Bild		120 200
		Dans		141 100
		Estetik och media		123 800
		Musik		155 800
		Teater		128 000
FT	Fordons- och transportprogrammet	Gemensamt år 1		155 300
		Karosseri och lack		191 900
		Lastbil och mobila maskiner		172 900
		Personbil		180 000
		Transport		210 200
FS	Försäljning- och serviceprogrammet	Gemensamt år 1	Programmet bytte namn från Handels- och administrationsprogrammet 1 juli 2022	111 400
		Administrativ service	Inriktning tas bort from 1 juli 2022; gäller år 2 och 3	111 400
		Handel och service	Inriktning tas bort from 1 juli 2022; gäller år 2 och 3	111 400



Bilaga 2, Prislista för gymnasieskola och anpassad gymnasieskola  
 Handläggare: Jenny Sjöstrand  
 Datum: 2023-06-12

Nationella program forts.				
Program	Programnamn	Inriktning	Kommentar	Pris 2024
HV	Hantverksprogrammet	Frisör, barberare, hår- och makeupstylist	Inriktning byter namn 1 juli 2021; gäller år 3	121 200
		Textil design		148 100
		Övriga hantverk	Tillstånd ges av Skolverket	Finns ej i GR
HT	Hotell- och turismprogrammet		Gäller samtliga årskurser, programmet har inga nationella inriktningar	130 300
HU	Humanistiska programmet	Gemensamt år 1		104 200
		Kultur		104 200
		Språk		104 200
IN	Industri tekniska programmet	Inriktning får börja år 1		184 000
		Driftsäkerhet och underhållsteknik		184 000
		Processteknik		184 000
		Produkt- och maskinteknik		184 000
		Svetsteknik		184 000
NB	Naturbruksprogrammet	Djurvård	Göteborgs pris	143 400
		Inriktningar inom VGR	Särskilt pris, samverkansavtal finns med Västragötalandsregionen	
NA	Naturvetenskapsprogrammet	Gemensamt år 1		102 300
		Naturvetenskap		102 300
		Naturvetenskap och samhälle		102 300
		Profil Marinbiologi	Särskilt pris (Öckerö)	163 300
		Profil NA, IHGR	Särskilt pris (Göteborg)	107 300
RL	Restaurang och livsmedelsprogrammet	Gemensamt år 1		172 300
		Bageri och konditori		172 300
		Kök och servering		172 300
SA	Samhällsvetenskapsprogrammet	Gemensamt år 1		95 900
		Beteendevetenskap		95 900
		Medier, information och kommunikation		95 900
		Samhällsvetenskap		95 900
		Profil Den seglande gymnasieskolan	Särskilt pris (Öckerö)	206 500
		Profil SA, IHGR	Särskilt pris (Göteborg)	121 300
TE	Teknikprogrammet	Gemensamt år 1		111 600
		Design och produktutveckling		111 600
		Informations- och medieteknik		111 600
		Produktionsteknik		111 600
		Samhällsbyggande och miljö		111 600
		Teknikvetenskap		111 600



Bilaga 2, Prislista för gymnasieskola och anpassad gymnasieskola  
 Handläggare: Jenny Sjöstrand  
 Datum: 2023-06-12

Nationella program forts.				
Program	Programnamn	Inriktning	Kommentar	Pris 2024
VF	VVS- och fastighetsprogrammet	Gemensamt år 1		152 300
		Fastighet		152 300
		Kyl- och värmepumpsteknik		152 300
		Ventilation		152 300
VO	Vård- och omsorgsprogrammet		Gäller samtliga årskurser, programmet har inga nationella inriktningar	126 300
Regionalt sökbara programinriktade val och yrkesintroduktionsutbildningar				
Program	Programnamn	Inriktning	Kommentar	Tillägg 2024
IMV	Introduktionsprogrammet	Programinriktat val för grupp	Programpris samt schablon tillägg.	8 300
IMY	Introduktionsprogrammet	Yrkesintroduktion för grupp	Närmaste programpris samt schablon tillägg.	17 700
	I tillägget ingår bland annat ersättning för grundskolans ämnen (jfr Skolverkets belopp)			
Övriga varianter av priser				
Program	Programnamn	Inriktning	Kommentar	Pris 2024
IB	International Baccalaureate			120 500
	Autismspektrum - gruppbaserad utbildning med olika programinnehåll (Göteborg)	Naturvetenskapsprogrammet		266 300
	Autismspektrum - gruppbaserad utbildning med olika programinnehåll (Göteborg)	Samhällsvetenskapsprogrammet		263 100
	För elever som är individintegrerade på program gäller bilateral överenskommelse			
	Lärcentrum (Göteborg)		Särskilt pris	Programpris samt tillägg 18 800 kr/år
	Hörsel (Göteborg)		Bilaterala avtal	
	Övrigt: I samverkansavtalet regleras också hantering av: utökat program, reducerat program, förlängd undervisning, resor, anpassning och extra stödåtgärder, ersättning för modersmålsundervisning, utredning om elevs tillhörighet i gymnasiesärskola i vissa fall, ansvarsförsäkring och investeringar. Se <a href="http://www.goteborgsregionen.se/utbildning">www.goteborgsregionen.se/utbildning</a>			



Bilaga 2, Prislista för gymnasieskola och anpassad gymnasieskola  
 Handläggare: Jenny Sjöstrand  
 Datum: 2023-06-12

<b>Särskilda varianter</b>				
Skolverket beviljar och prissätter. Tillägg skolindex 1,0262 (2019), 1,0306 (2020), 1,0178% (2021), 1,0246% (2022), 1,0370% (2023)				
BAHUSV	Bygg- och anläggningsprogrammet	Husbyggnad (Göteborg)	2020/2021 beslut till och med åk 3 2025/2026	127 500
BAHUSV	Bygg- och anläggningsprogrammet	Husbyggnad (Göteborg)	2024/2025	142 101
NABILVE	Naturvetenskapsprogrammet	Bild och Form (Schillerska gymn. Gbg)	2024/2025	103 962
<b>Riksrekryterande särskilda varianter</b>				
Skolverket beviljar och prissätter. Tillägg skolindex 1,0262 (2019), 1,0306% (2020), 1,0178% (2021), 1,0246% (2022), 1,0370% (2023)				
RLKOTV0R	Restaurang- och livsmedelsprogrammet	Kött/chark/styckning (Göteborg)	2019/2020 beslut till och med åk 3 2024/2025	137 358
<b>Riksrekryterande utbildning med egna examensmål</b>				
Skolverket beviljar och prissätter. Tillägg skolindex 1,0262 (2019), 1,0306% (2020), 1,0178% (2021), 1,0246% (2022), 1,0370% (2023)				
MX	Marinteknikutbildning (Öckerö)		Beslut 2023/2024 till och med åk 3 2026/2027	152 192
SX	Sjöfartsutbildning (Göteborg)		Beslut 2019/2020 till och med åk 3 2024/2025	152 252
SX	Sjöfartsutbildning (Göteborg)		Beslut 2023/2024 till och med åk 3 2026/2027	167 920
SX	Sjöfartsutbildning (Öckerö)		Beslut 2019/2020 till och med åk 3 2024/2025	181 579
SX	Sjöfartsutbildning (Öckerö)		Beslut 2023/2024 till och med åk 3 2026/2027	167 920
<b>Spetsutbildning- Försöksverksamhet med riksrekrytering.</b>				
Skolverket beviljar och prissätter. Tillägg skolindex 1,0262 (2019), 1,0306% (2020), 1,0178% (2021), 1,0246% (2022), 1,0370% (2023)				
NANATOS	Naturvetenskapsprogrammet	Matematik (Hvitfeldtska gymn. Gbg)	Beslut till och med 2024.	
SASPAVS	Samhällsvetenskapsprogrammet	Engelska (IHGR Gbg)	Beslut till och med 2024.	
<b>Riksrekryterande estetisk spetsutbildning</b>				
Ersättning enligt SFS 2008:793, 9§ riksprislistan, uppräknig med skolindex				
ESMUS0S	Estetiska programmet	Musik (Hvitfeldtska gymn. Gbg)	2020/2021 beslut om antagning tom 2023/2024	145 000
ESMUS0S	Estetiska programmet	Musik (Hvitfeldtska gymn. Gbg)	2024/2025	161 605
ESBIL0S	Estetiska programmet	Bild och Form (Schillerska gymn. Gbg)	2020/2021 till och med åk 3 2025/2026	116 133
ESBIL0S	Estetiska programmet	Bild och Form (Schillerska gymn. Gbg)	2024/2025	129 432



Bilaga 2, Prislista för gymnasieskola och anpassad gymnasieskola  
 Handläggare: Jenny Sjöstrand  
 Datum: 2023-06-12

<b>Riksidrottsutbildning. Beslut från Skolverket finns. Riksidrottsförbundet lämnar bidrag.</b>			
	Badminton (Göteborg)		
	Friidrott (Göteborg)		
	Handboll (Göteborg)		
	Segling (Lerum)		
<b>Nationellt godkänd idrottsutbildning (NIU). Beslut från Skolverket finns.</b>			
	Lagidrott enligt rekommendation från SKR, uppräknat med GR-index.	Särskilt pris	Programpris samt tillägg 16 800 kr/år
	Individuell idrott enligt rekommendation från SKR, uppräknat med GR-index.	Särskilt pris	Programpris samt tillägg 20 200 kr/år
	Alingsås: Fotboll, Handboll		
	Göteborg: Amerikansk fotboll, Badminton, Bandy, Basket, Fotboll, Friidrott, Futsal, Fäktning, Golf, Handboll, Innebandy, Ishockey, Orientering, Tennis, Truppgymnastik		
	Härryda: Innebandy, Padel		
	Kungsbacka: Fotboll, Handboll, Padel, Simning		
	Kungälv: Bandy, Handboll, Rodd		
	Lerum: Innebandy, Segling		
	Partille: Bowling, Fotboll, Handboll		
<b>Utbildningar inom anpassad gymnasieskola</b>			
	Nationella program		342 700
	Individuellt program inom anpassad gymnasieskola prissätts genom avtal mellan respektive kommuner.		Bilaterala avtal
<b>Övriga principer för prissättning</b>			
	Läringsutbildning	Program- respektive inriktningspris	
	Program med särskild hörselprofil		Bilaterala avtal
	Rg-gymnasiet	Programpris samt tillägg enligt förordning (SKOLFS 1992:44).	





Bilaga 3, Beräkning index för IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola 2024  
Datum: 2023-06-12

## Beräkning av index för prislista 2024

Beräkningen avser interkommunal ersättning för gymnasieskolan och anpassad gymnasieskola inom respektive samverkansavtal i Göteborgsregionen.

### Beräkningsförutsättningar för viktning av index

Viktning av ingående indexdelar

	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Personalkostnader*	63%	63%
- lärare, 78%		
- övrig personal, 22%		
Övriga kostnader	36%	36%
Kapitalkostnader	1%	1%
<i>Summa</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

\*Inklusive aktuell arbetsgivaravgift vid beräkningstillfället.

### Indexförutsättningar

Uppdateringar inför 2024	Prognos <b>2023</b>	Prognos <b>2024</b>	Källa
<i>Förändringsvärden</i>			
<i>Löneökningar</i>			
- lärare	2,90% <sup>3</sup>	,11%	GR-kommuner
- övrig personal	3,90%	3,70%	SKR 23:20
Arbetsgivaravgifter	5,28%	1,22%	SKR 23:20
KPI	7,60%	2,10%	SKR 23:20
Internränta	0,25%	1,25%	SKR 23:05
<i>Totalvärden</i>			
Arbetsgivaravgifter	44,53%	45,75%	
Internränta	1,25%	2,50%	
Generell rationalisering	-0,26%	0,00%	UC
<b>Index</b>			
Innan korrigering	5,93%	3,16%	
Korrigering av index*			

\* Ej aktuellt vid omräkningsår

### Prislista index 2024

**9,276%**

*Indexförutsättningarna är viktade enligt ovan. Index för 2024 års prislista har i förslaget räknats upp med prognosticerade värden för 2023 och 2024. Detta är ett omräkningsår med 2022 års bokslut som bas.*

# Rapport interkommunal ersättning inom gymnasieskolan och anpassade gymnasieskolan kalenderåret 2024

Föreliggande förslag till interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola (från och med juli 2023 anpassad gymnasieskola, tidigare gymnasiesärskola) kalenderåret 2024, för de kommuner som ingår i GR-området, har framtagits på uppdrag av Utbildningsgruppen.

## Principer och omfattning

Arbetet med interkommunal ersättning har utförts av en av Utbildningschefs-nätverket tillsatt arbetsgrupp bestående av gymnasieekonomer, som i samverkan med medlemskommunerna, arbetat fram ett förslag.

Arbetet har i grunden byggt på de principer som fastställdes i samverkansavtalet 2023/2024-2026/2027. Den modell för beräkning av gymnasieskolans och anpassad gymnasieskolans kostnader bygger på ett cykliskt tankesätt.

Se även bilaga 1 till tjänsteskrivelsen, vilken beskriver GR:s modell för IKE inom gymnasie- och anpassad gymnasieskola.

## Förslaget innehåll

Förslaget innehåller interkommunal ersättning (IKE) för:

- gymnasieskolans nationella program (inklusive lärlingsvariant), gemensamt år 1 och inriktningar i år 2 och år 3.
- anpassad gymnasieskolans nationella program.
- tillägg för nationellt godkänd idrottsutbildning (NIU) enligt rekommendation från SKR samt indexuppräknings.
- tillägg för regionalt sökbara gruppbaseade programinriktade individuella val, programinriktade val och gruppbaseade yrkesintroduktionsutbildningar.
- tillägg för lärcentrum och liknande utbildning.
- indexuppräknings.
- information om av Skolverket fastställda priser vid tillståndsgivningen för särskilda varianter och riksrekryterande utbildningar. Nationellt skolindex tillkommer för varje år de anordnas.



Bilaga 4, Rapport IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola  
Handläggare: Jenny Sjöstrand  
Datum: 2023-06-12

I prislistan ingår inte interkommunal ersättning för utbildningar som ligger utanför samverkansavtalen. Där får individuellt avtal slutas av respektive GR-huvudman. Detta gäller också vissa introduktionsprogram inom gymnasieskolan och individuellt program inom anpassade gymnasieskolan.

### Index

Underlag för förslag till index från och med 2023-01-01 består av information från SKR via webb samt cirkulär, se bilaga 3. Lärarlöneutvecklingen har uppskattats av medlemskommunerna.

Utbildningschefsnätverket föreslår att indexuppräknings för 2023 justeras med en generell justering på minus 0,258 %, vilket ger ett index på 9,276 %.

### Avstämningsdatum

Den interkommunala ersättningen erläggs efter fakturering med utgångspunkt i månadsvis avstämning den 15 dagen i månaden.

Underlag från avstämning hämtas från det regionala elevinformationssystemet. Ersättning för juli och augusti månad korrigeras i enlighet med elevens hemkommun och skolplacering per den 15:e september, vilket gäller samtliga årskurser.

## Samverkansavtal för gymnasieskolan – ekonomisk reglering

Samverkansavtal för gymnasieskolan 2023/2024 – 2026/2027

I avtalet regleras bland annat ett antal ekonomiska förutsättningar. Dessa gäller:

- Prislista

Tillägg till samverkansavtal för gymnasieskolan 2023/2024 – 2026/2027:

- Nationellt godkänd idrottsutbildning
  - Studieavbrott eller byte av studieväg
  - Utökat program
  - Reducerat program
  - Förlängd undervisning
  - Programinriktat val
  - Yrkesintroduktion
  - Resor
-



Bilaga 4, Rapport IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola  
Handläggare: Jenny Sjöstrand  
Datum: 2023-06-12

- Extra anpassningar och särskilt stöd
- Ersättning för modersmålsundervisning
- Reglering av ansvar när utredning krävs gällande elevs tillhörighet till särskolan
- Ansvarsförsäkring
- Investeringar

Se avtalet för beskrivning av den ekonomiska överenskommelsen.

### Analys

Kostnadsutvecklingen för gymnasieskolan påverkas av flera parametrar, för att sammanfatta några:

- Demografi
- Konkurrens
- Investeringar
- Index
- Löneutveckling

Den demografiska utvecklingen påverkar IKE i allra högsta grad. Då priset beräknas (förenklat) som summan av gymnasieskolornas kostnader dividerat med antalet elever får den demografiska utvecklingen en stor inverkan på programpriset. I och med att den demografiska utvecklingen får stor påverkan på priset innebär det att även konkurrensen gentemot fristående verksamhet är en viktig aspekt då volymen påverkas. En större andel elever i fristående verksamhet innebär en lägre andel i den kommunala skolan och därmed en förändrad prisbild.

I tider då det krävs stora investeringar inom gymnasieskolan påverkas priset, då den totala kostnaden ökar i form av årliga avskrivningar. Utvecklingen av uppräkningsindex är också en parameter som oftast driver upp priset, men ska också spegla den generella kostnadsutvecklingen i samhället och är ett naturligt verktyg i avtal för årliga prisjusteringar.

Personalkostnader utgör den största posten i prismodellen och därmed blir löneutvecklingen en viktig parameter som påverkar priset. Brist på personal och konkurrens om personal i kombination med den generella årliga löneutvecklingen bidrar till att kostnaderna ökar och därmed priset.

---



Bilaga 4, Rapport IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola  
Handläggare: Jenny Sjöstrand  
Datum: 2023-06-12

Sammantaget är det en komplex bild där ovanstående parametrar påverkar kostnadsutvecklingen och därmed priset. Vissa av parametrarna ovan hanteras av respektive kommun, andra är generella indexuppräknings, direktiv från regeringen och ett resultat av regional samverkan kring det gemensamma utbudet.

### Resultat avstämning

Omräkningen visar att några program ökat kraftigt i kostnad från 2018 till 2022, samtidigt som andra minskat kraftigt. Totalt är det en prisökning på 3,28 % i snitt när man jämför prislista 2022 och framräknat pris baserat på bokslut 2022. Det finns inte alltid ett samband mellan ökade kostnader/minskat elevantal eller minskade kostnader/ökat elevantal, även om det stämmer i många fall. Exempel på andra faktorer som påverkar är lärarlöneökningar och lokalkostnader.

Även fördelningen av lokalkostnader påverkar priset, där exempelvis Göteborg har ändrat sin modell för lokalkostnader för 2022 jämfört med 2018. Då volymen på Göteborgs kommunala skolor är stor har förändringen påverkat flera program, där några ökat i kostnader och andra minskat.

Fordonsprogrammet har tidigare rapporterats per inriktning och är ett program med stora skillnader i pris jämfört med 2018, både kostnadsökningar och kostnadsminskningar. Då det framkommit att en del kommuner ändrat beräkningsmetod för hur man fördelar kostnader, samtidigt som andra har svårt att differentiera dem per inriktning har nätverket diskuterat att ta fram två priser inför nästa omräkning.

För denna avstämning föreslås att det sätts ett golv och ett tak på prisjusteringar med max  $-3,0\%$  prisminskning och max  $12\%$  prisökning för nationella program. Golv och tak är satt med hänsyn till den totala prisökningen på  $3,28\%$ .

### Omvärldsfaktorer och iakttagelser kring gymnasieskolan

- Nätverket delar SKR:s slutsatser att de ekonomiska utmaningarna för kommuner och regioner nu blir alltmer påtagliga. Hög inflation, ökade pensionskostnader och stigande räntekostnader bidrar till ett historiskt lågt resultat. Många kommuner och nästan alla regioner förväntas redovisa underskott både 2023 och 2024. Vidare delas analysen om att när och hur mycket inflationen dämpas är avgörande för den ekonomiska utvecklingen och att resultaten förväntas återhämtas under 2025 och 2026. Samtidigt ökar de långsiktiga behoven av välfärd och



Bilaga 4, Rapport IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola

Handläggare: Jenny Sjöstrand

Datum: 2023-06-12

bristen på arbetskraft växer när invånare över 80 år blir allt fler.  
Kompetensförsörjningen fortsätter att vara en stor utmaning.

- Ökningen i KPI på 7,6 % år 2023 och 2,1 % 2024 ger en ökning i index med cirka 3,5 % på två år, vilket främst drivs av inflationen.
- Ökning i arbetsgivaravgifter ger en ökning i index med cirka 1,8 % under två år, vilket i sin tur beror på ökade pensionskostnader till följd av hög inflation.
- Nätverket konstaterar att det i modellen finns en 4 % ökning i lärarkostnader på två år. Lärarlönerna i sin tur utgör 78% av personalkostnaderna.
- Den demografiska utvecklingen följs och kommunernas befolkningsprognoser har sammanställts gällande elever i åldrarna 16 år, 16-18 år och 16-20 år. Trenden är att elevunderlaget i åldersgruppen 16-20 år ökar med 3 procent årligen till 2026.
- En något osäker del av elevunderlaget beror på att gruppen nyanlända generellt är mer svårprognosticerad bland annat på grund av det politiska läget och dess konsekvenser.
- Allt fler elever söker sig till introduktionsprogram med övergång till studier på nationellt program eller för övergång till arbetslivet.
- Arbetet med att förhindra avbrott och att leda ungdomar tillbaka till gymnasieskolan är fortsatt en viktig parameter.
- Andelen elever som antas till en yrkesutbildning ökade något under 2022 och var då tillbaka på 2020 års nivå.
- Vid antagningen 2022 till år 1 omfattade yrkesprogrammen 25 % av elevgruppen och de högskoleförberedande programmen 75 %.
- Lärarlönerna (exklusive särskilda statsbidrag) påverkas främst på grund av högre ingångslöner. Orsakerna är fortsatt ökad konkurrens om behöriga lärare.
- Den regionala rapporten om det gymnasiala utbudet är fortsatt användbar i det regionala samrådet kring utbildningsplanering.

## Samverkansavtal för anpassad gymnasieskola – ekonomisk reglering

Samverkansavtal för gymnasiesärskola 2023/2024 – 2026/2027

I avtalet regleras bland annat ett antal ekonomiska förutsättningar. Dessa gäller:

- Prislista
- Avstämningsdatum
- Resor
- Elever med specifika, individuella behov



Bilaga 4, Rapport IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola  
Handläggare: Jenny Sjöstrand  
Datum: 2023-06-12

- Utbildning i kombination studier/idrott
- Elev- och ansvarsförsäkring
- Investeringar

Se avtalet för beskrivning av den ekonomiska överenskommelsen.

### **Omvärldsfaktorer och iakttagelser kring anpassad gymnasieskola**

Förutom de omvärldsfaktorer som påverkar gymnasieskolan ses en ökning av elever i den anpassade gymnasieskolan, däremot ses många av dem antas till individuellt program inom anpassad gymnasieskola 2022.

Antalet antagna till anpassad gymnasieskola ökade mellan 2021 och 2022 med 19 elever, vilket motsvarar en ökning med 12 %.

### **Resultat avstämning**

Den anpassade gymnasieskolan har sänkt sina kostnader med i snitt -4,6% när man jämför prislista 2022 och framräknat pris baserat på bokslut 2022. Detta beror bland annat på att antal elever har ökat i samtliga kommuner som är med i omräkningsarbetet.

Här följer vi i år samma förslag som övriga gymnasieskolan, dvs att kostnadsminskningen begränsas till -3%.

### **Gymnasieekonomnätverkets idé- och erfarenhetsutbyte**

Då det är ett omräkningsår av prislistan har det naturligt varit det stora fokuset i nätverket. Utöver arbetet med prislistan har idé- och erfarenhetsutbyte genomförts kring bland annat:

- Arbete med aktuella frågor
- Samverkansavtal 2023/2024-2026/2027
- Utbudsrapporten
- Propositioner som påverkar gymnasieskolan och anpassad gymnasieskola



Tjänsteskrivelse, Göteborgsregionens kommunalförbund  
Handläggare: Jenny Sjöstrand  
Datum: 2023-06-27, diarienummer: ANT 2023-00005

# Förslag till interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola kalenderåret 2024

## Förslag till beslut

Antagningsnämnden föreslås besluta

att föreslå Förbundsstyrelsen att rekommendera medlemskommunerna att fatta beslut om förslag till interkommunal ersättning (IKE) för gymnasieskola och anpassad gymnasieskola i Göteborgsregionens kommuner kalenderåret 2024 samt

att kommunernas beslut ska vara GR tillhanda senast 30 november 2023.

## Sammanfattning och bakgrund

Arbetet med interkommunal ersättning har utförts på uppdrag av Utbildningschefs nätverket genom Gymnasieekonomnätverket bestående av gymnasieekonomer som i samverkan med medlemskommunerna arbetat fram ett förslag. Arbetet har i grunden byggts på de principer som fastställdes i samverkansavtalet 2023/2024-2026/2027.

Förslaget har sin utgångspunkt i bokslut 2022 med två års indexuppräkningsindex, totalt 9,276 %. För 2023 innebär det 5,927 %, (det vill säga 6,185 % med minus 0,258% i justering) och 2024 3,161 %. Sammanfattningsvis innebär en genomsnittlig prisökning för gymnasieskolan år 2024 på 8 % jämfört med 2023 års prislista.

## Beslutsunderlag

Bilaga 1: GR:s modell för IKE inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola

Bilaga 2: Prislista Interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola 2024

Bilaga 3: Beräkning index för interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola 2024

Bilaga 4: Rapport Interkommunal ersättning inom gymnasieskola och anpassad gymnasieskola 2024

## Skickas till

Förbundsstyrelsen

Fredrik Zeybrandt  
Utbildningschef

/Jenny Sjöstrand  
Sekreterare Gymnasieekonomnätverket





# Förslag interkommunal ersättning (IKE) inom kommunal vuxenutbildning i Göteborgsregionen år 2024

## Förslag till beslut

Medlemskommunerna rekommenderas att fastställa priser för kommunal vuxenutbildning i Göteborgsregionen 2024 enligt bilaga daterad 2023-04-04.

Kommunernas beslut ska vara GR tillhanda senast 15 december 2023.

## Sammanfattning av ärendet

Föreliggande förslag till interkommunal ersättning i Göteborgsregionen 2024 avser de kurser inom kommunal vuxenutbildning som inte ingår i det regionala samverkansavtalet för utbildningar inom yrkesvux. De följer gängse prismodell. Ärendet gäller utbildningar där interkommunal ersättning inom Göteborgsregionen utgår och avser utbildning på grundläggande nivå, utbildning på gymnasial nivå, Komvux som anpassad utbildning samt utbildning i svenska för invandrare.

Vuxenutbildningsnätverket ställde sig bakom förslaget den 4 april 2023.  
Utbildningschefsnätverket ställde sig bakom förslaget den 16 juni 2023.  
Antagningsnämnden ställde sig bakom förslaget den 27 juni 2023.

## Beslutsunderlag

Bilaga: Prislista för interkommunal ersättning inom kommunal vuxenutbildning år 2024

## Skickas till

Medlemskommunerna

Gitte Caous  
Förbundsdirektör

Protokoll 2023-06-27  
Göteborgsregionens kommunalförbund  
Plats: GR, Anders Personsgatan 8, Göteborg, lokal Sexan

## Protokollsutdrag

### §45. Förslag interkommunal ersättning (IKE) inom kommunal vuxenutbildning i Göteborgsregionen år 2024

Dnr ANT 2023-00006

#### Beslut

Antagningsnämnden beslutade

att föreslå Förbundsstyrelsen att rekommendera medlemskommunerna att fastställa priser för kommunal vuxenutbildning i Göteborgsregionen 2024 enligt bilaga daterad 2023-04-04 samt

att kommunernas beslut ska vara GR tillhanda senast 30 november 2023.

#### Sammanfattning av ärendet

Föreliggande förslag till interkommunal ersättning i Göteborgsregionen 2024 avser de kurser inom kommunal vuxenutbildning som inte ingår i det regionala samverkansavtalet för utbildningar inom yrkesvux. De följer gängse prismodell. Ärendet gäller utbildningar där interkommunal ersättning inom Göteborgsregionen utgår och avser utbildning på grundläggande nivå, utbildning på gymnasial nivå, Komvux som anpassad utbildning samt utbildning i svenska för invandrare.

Vuxenutbildningsnätverket har den 2023-04-04 ställt sig bakom förslaget och Utbildningschefsnätverket ställde sig den 2023-06-16 bakom förslaget.

#### Beslutsunderlag

Bilaga: Prislista för interkommunal ersättning inom kommunal vuxenutbildning år 2024

#### Skickas till

Förbundsstyrelsen

Vid protokollet:

Ann-Sofie Gillner  
Sekreterare

Justeras:

Renée Bengtsson  
Ordförande

Hakan Önal  
Justerare



Antagningsnämnden

Handläggare: Marie Egerstad, chef Vuxenutbildningen

Datum: 2023-04-04, ATN 2023-00006

# Prislista för interkommunal ersättning inom kommunal vuxenutbildning 2024

Prislista för interkommunal ersättning i Göteborgsregionen 2024 avser de kurser inom kommunal vuxenutbildning som inte ingår i det regionala samverkansavtalet för utbildningar inom yrkesvux. De följer gängse prismodell. Ärendet gäller utbildningar där interkommunal ersättning inom Göteborgsregionen utgår och avser utbildning på grundläggande nivå, utbildning på gymnasial nivå, Komvux som anpassad utbildning samt utbildning i svenska för invandrare.

Under 2023-01-01–2023-12-31 tillämpas nedanstående priser. Dessa föreslås vara oförändrade under 2024.

- a. för grundläggande kurser tillämpas ett enhetspris på 55 kronor per poäng. Enhetspriset gäller för undervisning som ges både genom klassrumsundervisning och genom flexibel undervisning,
- b. för teoretiska gymnasiala kurser tillämpas ett enhetspris på 55 kronor per poäng. Enhetspriset gäller för undervisning som ges både genom klassrumsundervisning och genom flexibel undervisning,
- c. för grundläggande och gymnasiala distanskurser tillämpas ett enhetspris på 36 kronor per poäng,
- d. för gymnasiala yrkeskurser och sammanhållna yrkesutbildningar tillämpas bilaterala förhandlingar mellan berörda kommuner,
- e. för elever inom Komvux som anpassad utbildning tillämpas bilaterala förhandlingar mellan berörda kommuner,
- f. för utbildning i svenska för invandrare tillämpas ersättning enligt följande:  
Studieväg 1: 60 kronor per timme  
Studieväg 2: 50 kronor per timme  
Studieväg 3: 45 kronor per timme.

Vuxenutbildningsnätverket har den 2023-04-04 ställt sig bakom förslaget.

Marie Egerstad  
Chef, vuxenutbildningen  
Göteborgsregionen

Ulrika Krabbe  
Projektledare, vuxenutbildningen  
Göteborgsregionen



# Förslag interkommunal ersättning (IKE) inom kommunal vuxenutbildning i Göteborgsregionen år 2024

## Förslag till beslut

Antagningsnämnden föreslås besluta

att föreslå Förbundsstyrelsen att rekommendera medlemskommunerna att fastställa priser för kommunal vuxenutbildning i Göteborgsregionen 2024 enligt bilaga daterad 2023-04-04 samt

att kommunernas beslut ska vara GR tillhanda senast 30 november 2023.

## Sammanfattning av ärendet

Föreliggande förslag till interkommunal ersättning i Göteborgsregionen 2024 avser de kurser inom kommunal vuxenutbildning som inte ingår i det regionala samverkansavtalet för utbildningar inom yrkesvux. De följer gängse prismodell. Ärendet gäller utbildningar där interkommunal ersättning inom Göteborgsregionen utgår och avser utbildning på grundläggande nivå, utbildning på gymnasial nivå, Komvux som anpassad utbildning samt utbildning i svenska för invandrare.

Vuxenutbildningsnätverket har den 2023-04-04 ställt sig bakom förslaget och Utbildningschefs nätverket ställde sig den 2023-06-16 bakom förslaget.

## Beslutsunderlag

Bilaga: Prislista för interkommunal ersättning inom kommunal vuxenutbildning år 2024

## Skickas till

Förbundsstyrelsen

Marie Egerstad  
Chef, vuxenutbildningen  
Göteborgsregionen

Ulrika Krabbe  
Projektledare, vuxenutbildningen  
Göteborgsregionen

Tjänsteskrivelse, Göteborgsregionens kommunalförbund  
Handläggare: Marie Egerstad, chef vuxenutbildningen  
Datum: 2023-08-31, diarienummer FS2023-00225

# Förslag till Samverkansavtal kring vuxnas lärande i Göteborgsregionen

## Förslag till beslut

Medlemskommunerna rekommenderas att fastställa samverkansavtalet för vuxnas lärande i Göteborgsregionen.

Kommunernas beslut ska vara GR tillhanda senast den 15 december 2023.

## Sammanfattning av ärendet

Samverkan kring yrkesutbildning för vuxna i Göteborgsregionen regleras via ett samverkansavtal, vilket möjliggör för regioninvånarna att oavsett hemkommun studera yrkesutbildning för vuxna oberoende av utbildningsort. Utbildningarna ska stödja regionens arbetsliv, inom såväl privat som offentlig sektor samt bidra till uthållig tillväxt i regionen.

Nuvarande samverkansavtal löper ut 2023-12-31. Med anledning av detta har ett förslag till nytt samverkansavtal utarbetats, vilket också har anpassats till den nya lagstiftningen gällande planering och dimensionering av gymnasial utbildning inom komvux. Lagändringarna börjar gälla den 1 juli 2023 och tillämpas första gången i fråga om utbildning som påbörjas 2025.

Utbildningschefsnätverket har för detta arbete utsett en styrgrupp bestående av: Dennis Reinhold (Kungälv), Andreas Lökholm (Göteborg), Jens Holm (Mölnadal), Charlotte Johansson (Partille) Fredrik Zeybrandt (Göteborgsregionen) samt Marie Egerstad (Göteborgsregionen).

Ett nytt samverkansavtal kring vuxnas lärande i Göteborgsregionens föreslås träda i kraft 1 januari 2024.

För "Samverkansavtal kring vuxnas lärande i Göteborgsregionen", är det följande beslutsordning som gäller:

17/6 – Utbildningschefsnätverket

27/6 – Utbildningsgruppen

29/9 – Förbundsstyrelsen rekommenderar medlemskommunerna att fastställa samverkansavtalet för vuxnas lärande i Göteborgsregionen. Avtal ska efter godkännande i respektive kommun, undertecknat och med kopia på beslut i nämnd/styrelse eller av den utsedd person, vara Göteborgsregionen tillhanda senast den 15 december 2023.



Tjänsteskrivelse, Göteborgsregionens kommunalförbund  
Handläggare: Marie Egerstad, chef vuxenutbildningen  
Datum: 2023-08-31, diarienummer FS2023-00225

**Beslutsunderlag**

Bilaga: Samverkansavtal kring vuxnas lärande i Göteborgsregionen

**Skickas till**

Medlemskommunerna

Gitte Caous  
Förbundsdirektör

Protokoll 2023-06-27

Göteborgsregionens kommunalförbund

Plats: GR, Anders Personsgatan 8, Göteborg, lokal Sexan

## Protokollsutdrag

### §42. Samverkansavtal kring vuxnas lärande i Göteborgsregionen

Dnr ATN2023-00016

#### Beslut

Antagningsnämnden beslutade

att ställa sig bakom förslag till samverkansavtal kring vuxnas lärande i Göteborgsregionen för perioden 2024-01-01 - 2026-12-31 enligt presenterat förslag i bilaga samt

att rekommendera Förbundsstyrelsen att rekommendera medlemskommunerna att fastställa samverkansavtalet för vuxnas lärande i Göteborgsregionen samt

att kommunernas beslut ska vara GR tillhanda senast den 30 november 2023

#### Sammanfattning av ärendet

Samverkan kring yrkesutbildning för vuxna i Göteborgsregionen regleras via ett samverkansavtal, vilket möjliggör för regioninvånarna att oavsett hemkommun studera yrkesutbildning för vuxna oberoende av utbildningsort. Utbildningarna ska stödja regionens arbetsliv, inom såväl privat som offentlig sektor samt bidra till uthållig tillväxt i regionen.

Nuvarande samverkansavtal löper ut 2023-12-31. Med anledning av detta har ett förslag till nytt samverkansavtal utarbetats, vilket också har anpassats till den nya lagstiftningen gällande planering och dimensionering av gymnasial utbildning inom komvux. Lagändringarna börjar gälla den 1 juli 2023 och tillämpas första gången i fråga om utbildning som påbörjas 2025.

Utbildningschefsnätverket har för detta arbete utsett en styrgrupp bestående av: Dennis Reinhold (Kungälv), Andreas Lökhölm (Göteborg), Jens Holm (Mölnådal), Charlotte Johansson (Partille) Fredrik Zeybrandt (Göteborgsregionen) samt Marie Egerstad (Göteborgsregionen).

Ett nytt samverkansavtal kring vuxnas lärande i Göteborgsregionens föreslås träda i kraft 1 januari 2024.

Protokoll 2023-06-27

Göteborgsregionens kommunalförbund

Plats: GR, Anders Personsgatan 8, Göteborg, lokal Sexan

För ”**Samverkansavtal kring vuxnas lärande i Göteborgsregionen**”, är det följande beslutsordning som gäller:

17/6 – Utbildningschefsnätverket

27/6 – Utbildningsgruppen

29/9 – Förbundsstyrelsen rekommenderar medlemskommunerna att fastställa samverkansavtalet för vuxnas lärande i Göteborgsregionen. Avtal ska efter godkännande i respektive kommun, undertecknat och med kopia på beslut i nämnd/styrelse eller av den utsedd person, vara Göteborgsregionen tillhanda senast den 30 november 2023.

### **Beslutsunderlag**

Bilaga: Samverkansavtal kring vuxnas lärande i Göteborgsregionen

### **Skickas till**

Förbundsstyrelsen

Vid protokollet:

Ann-Sofie Gillner  
Sekreterare

Justeras:

Renée Bengtsson  
Ordförande

Hakan Önal  
Justerare





# Samverkansavtal kring vuxnas lärande i Göteborgsregionen

## 1. Avtalsparter

Avtalets parter för detta samverkansavtal är Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) och följande medlemskommuner: Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungsund, Tjörn och Öckerö.

## 2. Avtalets syfte och intentioner

Föreliggande avtal avser att utveckla satsningen på tillväxtskapande yrkesutbildningar (benämnda avtalsutbildningar) i medlemskommunerna, vars område i fortsättningen benämns som Göteborgsregionen. Avtalet syftar till att tillvarata den samlade kapaciteten av utbildningsresurser och studerande i Göteborgsregionen för att optimera de kommunala resurserna för vuxenutbildning både utifrån ett ekonomiskt och kvalitetsmässigt hänseende. Vidare avser avtalet att skapa förutsättningar för en bättre kompetensförsörjning för både privat och offentlig sektor för att på så sätt bidra till en långsiktig och uthållig tillväxt i Göteborgsregionen. Avsikten är att tillhandahålla ett utbildningsutbud av yrkesutbildningar som matchar hela arbetsmarknadens behov inom Göteborgsregionen. En geografisk spridning av utbildningarnas belägenhet är vidare viktig för att uppnå ett brett utbildningsutbud inom hela Göteborgsregionen.

Genom att utveckla samverkan och samordning av yrkesutbildningar för vuxna förväntas avtalet bidra till att förbättra medborgarnas möjligheter att utbilda sig inom yrkesområden som är efterfrågade på arbetsmarknaden. Avtalet ger också förbättrade möjligheter att tillhandahålla utbildningar som en enskild kommun har svårt att bedriva utan samverkan.

Avtalet ger rätt för invånare i Göteborgsregionen att studera de yrkesutbildningar som avtalet avser oavsett i vilken kommuninvånaren är folkbokförd. Regionalt frisök tillämpas på de yrkesutbildningar och yrkesämnen som erbjuds inom ramen för samverkansavtalet.

Detta är ett primärt samverkansavtal i enlighet med Skollagen, 2 kap. 2 a och 2 b §§ samt 20 kap. 16, 16 a och 16 b §§.



### 3. Avtalstid

Avtalet avser verksamheten från och med 2024-01-01 och gäller till och med 2026-12-31, med möjlighet att komplettera avtalet årligen. Beslut om kompletteringar som fattas av Utbildningschefsnätverket ska läggas ut på GR:s webbplats som bilagor till huvudavtalet.

Om part beslutar att frånträda avtalet ska parten som hemkommun fullfölja betalningsansvaret för elever som påbörjat utbildning inom det gemensamma utbildningsutbudet så att dessa elever ges möjlighet att fullfölja utbildningen. Uppsägning av part görs med en framförhållning på minst 12 månader och avtalet upphör därefter vid årsskifte, den 1 januari.

Genom detta avtal upphör det tidigare avtalet "Samverkansavtal kring vuxnas lärande i Göteborgsregionen" fr o m 2020-01-01 till 2023-12-31 att gälla för samverkan kring yrkesutbildningar inom kommunal vuxenutbildning inom Göteborgsregionen.

## 4. Avtalets omfattning

### 4.1 Regionalt anordnade avtalsutbildningar

Under avtalsperioden för detta samverkansavtal ändras tillämpningen av lagstiftningen gällande planering, dimensionering och erbjudande av gymnasial utbildning. Lagändringen innebär för komvux att det primära samverkansavtalet ska omfatta planering, dimensionering och erbjudande av yrkesämnen och sammanhållna yrkesutbildningar på gymnasial nivå. Varje samverkande kommun ska erbjuda all sådan yrkesutbildning som anordnas av huvudmännen i det primära samverkansområdet. Det innebär att det ska vara möjligt för en vuxen som är behörig, att fritt söka yrkesämnen och sammanhållna yrkesutbildningar som erbjuds i det primära samverkansområdet. Lagändringarna börjar gälla den 1 juli 2023 och tillämpas första gången i fråga om utbildning som påbörjas 2025. (Skollagen, 2 kap. 2 a och 2 b §§ samt 20 kap. 16, 16 a och 16 b §§)

Ovanstående lagändring innebär att ingående avtalsutbildningar skiljer sig åt före och efter den nya lagstiftningen ska tillämpas.

#### 4.1.1 För avtalsutbildningar som påbörjas före 2025

Avtalsutbildningarna omfattar gymnasial vuxenutbildning för vilken statsbidrag lämnas enligt gällande förordning om statsbidrag för regional yrkesinriktad vuxenutbildning.

Avtalsutbildningarna kan även omfatta andra typer av utbildningsformer och kombinationer av utbildningsformer (till exempel yrkeshögskolekurser,



utbildning i kombination med studier i svenska, validering, lärlingsutbildning och arbetsmarknadsinsatser) som parterna kommer överens om.

#### 4.1.2 För avtalsutbildningar som påbörjas efter 2025

Avtalsutbildningarna omfattar yrkesämnena och sammanhållna yrkesutbildningar på gymnasial nivå, som erbjuds inom samverkansområdet i enlighet med den nya lagstiftningen. Detta innebär att regionalt frisök tillämpas på samtliga yrkesämnena och yrkesutbildningar som erbjuds inom Göteborgsregionen.

Avtalsutbildningarna omfattar gymnasial vuxenutbildning för vilken statsbidrag lämnas enligt gällande förordning om statsbidrag för regional yrkesinriktad vuxenutbildning.

Avtalsutbildningarna omfattar även yrkesämnena och sammanhållna yrkesutbildningar som tidigare har erbjudits endast inom den egna kommunen. Gällande dessa utbildningar kan en fördelning ske mellan regionala och kommunala platser, även om utbildningen är regionalt sökbar. Beslut om vilka kommunala utbildningar som ska erbjudas med regionalt frisök, sker efter att anordnande kommun har ansökt om detta. Beslut om regiongemensamt utbildningsutbud sker enligt de principer för planering och dimensionering som Utbildningschefsnätverket årligen enats kring. Finansiering av dessa utbildningar sker enligt punkt 7.1.2.

Avtalsutbildningarna kan även omfatta andra typer av utbildningsformer och kombinationer av utbildningsformer (till exempel yrkeshögskolekurser, utbildning i kombination med studier i svenska, validering, lärlingsutbildning och arbetsmarknadsinsatser) som parterna kommer överens om.

Innehållet i och formen för samverkan i detta avtal kan komma att ändras med anledning av eventuella nya eller förändrade nationella lagar och förordningar. Vid denna typ av förändringar fattar Utbildningschefsnätverket beslut om revideringar, i enlighet med punkt 3.

## 4.2 Möjlighet att ingå annat avtal

Kommun i Göteborgsregionen äger möjlighet att sluta sekundära samverkansavtal med andra kommuner eller regioner. Avtalet ger dock inte möjlighet att sluta annat samverkansavtal med kommun utanför Göteborgsregionen om utbildningar, som ingår i detta avtal. Vidare ger inte avtalet möjlighet att skapa sekundära överlappande samverkansavtal mellan kommuner inom Göteborgsregionen, gällande utbildningar som ingår i detta avtal.



## 5. Förutsättningar

### 5.1 Generella förutsättningar

För att uppnå syftet och intentionerna med avtalet finns ett antal faktorer som är av särskild betydelse. Avtalet förutsätter

- kommunal delaktighet i arbetet med att ta fram yrkesutbildningarna, t ex inom ramen för utbudsplaneringsgruppens arbete samt nätverk för omvärldsbevakning,
- kommunal delaktighet i kontinuerlig omvärldsbevakning av kompetensförsörjningsbehovet tillsammans med arbetsmarknadens parter, Arbetsförmedlingen, regionalt utvecklingsansvariga, Göteborgsregionens kompetensråd m.fl. aktörer för att ge en vederhäftig helhetsbild av behovet av kompetens på arbetsmarknaden,
- kommunal delaktighet i arbetet med kontinuerlig omvärldsbevakning av hur förändringar i nationella förordningar och lagstiftning påverkar den statliga finansieringen och därmed syftet och intentionerna med föreliggande avtal,
- formaliserad samverkan genom Göteborgsregionens branschspecifika kompetensråd med olika branscher inom relevanta yrkesområden tillsammans med kommunerna, t ex genom delaktighet av utbildningsanordnare i branschråden.
- Kommunal delaktighet och samsyn kring en gemensam tidsplan inför antagning till de regiongemensamma utbildningarna.
- en helhetssyn på Göteborgsregionen som en funktionell utbildnings- och arbetsmarknadsregion.

### 5.2 Utförare – Utbildningsanordnare (uba)

För att säkra möjligheterna till ett brett utbud av utbildningar kan avtalsutbildningarna utgöras av:

- enskild kommuns egen anordnad utbildning,
- enskild kommuns upphandlad/anskaffad utbildning eller
- av GR upphandlad/anskaffad utbildning,



### 5.3 Utbildning inom hela Göteborgsregionen

Avtalet ger möjlighet för såväl kommunala som upphandlade fristående anordnare att bedriva verksamhet inom hela Göteborgsregionen oavsett vem som är huvudman för utbildningen. Som huvudregel gäller att anordnarkommun blir huvudmannakommun. Undantag kan dock ske efter överenskommelse kommunerna emellan.

### 5.4 Gemensam marknadsföring

Avtalsutbildningarna ska marknadsföras regionalt under kommunernas gemensamma varumärke GRvux och informeras om på lämpligt sätt, för att göra regionens invånare medvetna om avtalsutbildningarna. Som komplement till marknadsföringen ska kommunernas information och vägledning omfatta samtliga avtalsutbildningar. Eventuella väglednings- och marknadsföringsinsatser kan också förutsätta kommunal medverkan och samarbete.

### 5.5 Statsbidrag

Statsbidrag inom regional yrkesinriktad vuxenutbildning söks gemensamt för avtalsparterna och samordnas av GR.

Övriga relevanta statsbidrag som inte avses ingå i avtalsutbildningarna kan sökas gemensamt av medlemskommunerna, om parterna enas om detta.

### 5.6 Kartläggning av utbildningsutbud

För att få en övergripande lägesbild över utbildningsutbudet i Göteborgsregionen ska en årlig kartläggning genomföras av vilka vuxenutbildningar som har genomförts i Göteborgsregionen. Kartläggningen avser alla sammanhållna yrkesutbildningar för vuxna, och sammanställs tillsammans med utbudet inom gymnasieskolan i en årlig utbudsrapport.

### 5.7 Urval av avtalsutbildningar

Urvalet av utbildningar ska ske i nära samverkan mellan avtalsparterna, arbetsmarknadens parter, Göteborgsregionens branschspecifika kompetensråd, Arbetsförmedlingen samt i dialog med andra berörda parter. Principer ska finnas för planering och dimensionering av avtalsutbildningar, vilka årligen fastställs av Utbildningschefsnätverket.



## 6. Roll- och ansvarsfördelning

### 6.1 Antagningsnämnd (GRs politiska nämnd för utbildning)

Antagningsnämnden ansvarar för att intentionerna i föreliggande avtal efterlevs i enlighet med avtalets syfte, punkt 2.

Antagningsnämnden presenteras årligen en sammanställning och analys av avtalsutbildningarnas effekt utifrån intentionerna i avtalet.

### 6.2 Utbildningschefsnätverket

Utbildningschefsnätverket fattar i enighet beslut om den ekonomiska omfattningen av och övergripande inriktning för utbildningsstarter på årsbasis. Detta inbegriper beslut kring hantering av ekonomiskt överhång till kommande år.

Utbildningschefsnätverket fattar i enighet beslut om eventuella justeringar av den ekonomiska insatsen (kommunal resurs) som respektive medlemskommun bidrar med.

Utbildningschefsnätverket fattar i enighet beslut om organisation samt ledning och styrning av vuxenutbildningssamverkan.

Utbildningschefsnätverket fattar i enighet beslut om hur regionalt utbildningsutbud ska fastställas. Detta inbegriper årligt beslut om urvalsprinciper för planering och dimensionering av avtalsutbildningar i enlighet med punkt 5.7.

Utbildningschefsnätverket fattar i enighet beslut om kompletteringar av detta samverkansavtal.

### 6.3 Hemkommun

Hemkommunen utgör den kommun där den person, som kan komma i nyttjande av de utbildningar som detta avtal omfattar, är folkbokförd. Hemkommun ansvarar för att en individuell studieplan ska upprättas, samt för studie- och yrkesvägledning av den enskilde. Hemkommunen ska se till att den som vill få sitt kunnande kartlagt inför utbildning, eller prövning inom komvux, erbjuds en inledande kartläggning. Vidare är hemkommunerna skyldiga att på sina resp. hemsidor informera om och länka till det regiongemensamma vuxenutbildningsutbudet på GRvux.se samt medverka i ev. marknadsförings- och vägledningsinsatser som förutsätter kommunal medverkan och samarbete.



## 6.4 Huvudmannakommun

De lokala initiativen ligger till grund för det samlade regionala utbudet inom vuxenutbildningen. Varje huvudmannakommun ansvarar för att rapportera erbjudande av utbildningsutbud till GR, som samordnar planering och dimensionering av utbildningsutbudet enligt samverkansavtalet.

Huvudmannakommun är också den kommun som ansvarar för att utbildningen genomförs och som har myndighetsansvaret i enlighet med gällande skollag och förordningar för de utbildningar som utförs inom ramen för detta avtal. Denna myndighetsutövning inbegriper antagning inklusive behörighetsgranskning och prioritering, skolchefsfunktion, rektorsfunktion, systematisk kvalitetsuppföljning samt återkoppling till hemkommun. Vidare ansvarar huvudmannakommunen för att upphandlade utbildningsanordnare följer de administrativa rutiner och riktlinjer som fastställts inom ramen för samverkan.

## 6.5 Utbildningsanordnare

De utbildningsanordnare som inom ramen för detta avtal genomför utbildningarna svarar för studerandestöd och vägledning under studietiden för att eleven ska nå sina, i studieplanen, uppsatta mål. Vidare ansvarar respektive utbildningsanordnare för att följa de administrativa rutiner som fastställs inom ramen för samverkan.

## 6.6 GR

GR ansvarar för samordningen av avtalsutbildningarnas planering, genomförande, uppföljning och utvärdering. Samordningen förutsätter ett nära samarbete med samtliga kommuner. I samordningen ingår bland annat ansvar för:

- ansökan och redovisning till Skolverket av statsbidrag för avtalsutbildningarna och andra statsbidrag som parterna överenskommer att ansöka om gemensamt.
- samordning av planering och dimensionering av utbildningsutbudet.
- samordning av ansökan och antagning för utbildningsstarterna.
- tillhandahållande av webbplats (GRvux.se) för marknadsföring av och information om avtalsutbildningarna. Detta innebär att kommunerna behöver enas om gemensam årsplan med ett antal möjliga starter av yrkesutbildningar för vuxna.



- genomförande av effektstudier av avtalsutbildningarna.
- övergripande administration och samordning av de ekonomiflöden som blir resultatet av de utbildningsvolymerna som genomförs.
- organisering av regional branschsamverkan, inom ramen för Göteborgsregionens branschspecifika kompetensråd.
- marknadsföring av avtalsutbildningarna enligt punkt 5.4.
- genomföra kartläggning av utbildningsutbud i enlighet med punkt 5.6.
- kontinuerlig omvärldsbevakning av faktorer som påverkar avtalets syfte och intentioner, till exempel i form av kommunikation och information beträffande statsbidrags utformning.

## 7. Ekonomi

### 7.1 Finansiering av avtalsutbildningarna

#### 7.1.1 Statsbidragsfinansierade utbildningar

Finansieringen av avtalsutbildningarna baseras på en grundpost, vilken utgörs av de kommunala resurser som avtalsparterna anslår samt, i den mån det förekommer, särskilda statsbidrag eller annan typ av finansiering inom aktuella utbildningsområden.

Undertecknande kommuner ska årligen bidra med en kommunal resurspott med 33 kronor per kommunmedborgare till ett konto på GR, baserat på kommunernas folkmängd vid föregående års slut. Kommun som så önskar kan inbetala mer än 33 kronor per kommunmedborgare för de avtalsutbildningar som ingår i avtalet.

Beviljat statsbidrag förutsätts ingå i de regionalt anordnade yrkesutbildningarna som avtalet omfattar. Eventuella villkor för statsbidrag, såsom krav på medfinansiering, ska regleras i enlighet med gällande förordningstext.

I de fall en kommun överskrider sin kommunala resurspott, dvs kommuninvånarna tar ut mer utbildning än kommunen har betalt för, ska hemkommunen åta sig att svara för kostnaderna för en behörig elevs yrkesutbildning i en annan kommun inom det primära samverkansområdet. Att hemkommunen står för kostnaderna innebär att eleven ingår med alla andra elever när det gäller mottagande och antagning, inklusive konkurrens om platser vid ett eventuellt urval.





Motsvarande andel som respektive avtalspart tillskjutit för avtalsutbildningarna kommer respektive kommuns medborgare tillgodo, vilket innebär att kommunernas tillskjutna medel används enbart av de egna kommuninvånarna.

Betalning erläggs till GR i form av delbetalningar fyra gånger per år, samt eventuellt i en slutavräkning.

## 7.1.2 Kommunalt anordnade utbildningar

Avtalsutbildningarna omfattar även yrkesämnen och sammanhållna yrkesutbildningar som tidigare har erbjudits endast inom den egna kommunen. Gällande dessa utbildningar kan en fördelning ske mellan regionala och kommunala platser, även om utbildningen är regionalt sökbar. För dessa utbildningar som initieras av en enskild kommun, finansieras de kommunala platserna av respektive hemkommun och övriga platser enligt punkt 7.1.1.

## 7.2 Avstämning och betalning

GR administrerar centralt ett avräkningssystem som innefattar varje avtalsparts tillskjutna resurs. Detta innebär att GR kontinuerligt (inför och efter varje utbildningsstart), ska leverera en prognos till kommunerna gällande den kommunala resursen.

Göteborgsregionen svarar för avstämning och uppföljning av respektive avtalsutbildning gentemot avräkningssystemet i enlighet med de kriterier, som fastställts i avtalen med respektive utbildningsanordnare.

Vid årets slut görs reglering av verksamheten så att kommunerna kan välja att låta överskjutande medel återbetalas alternativt kvarstanna på GR för att användas nästkommande år. Ett eventuellt underskott av verksamheten betalas årligen av kommunerna.

## 7.3 Avsättning av särskilda medel och övriga kostnader

För de kostnader som uppstår inom ramen för detta avtal och som belastar huvudmannakommun tillämpas självkostnadsprincipen. Dessa kostnader fördelas proportionellt utifrån fastställda fördelningsnycklar. Det kan till exempel handla om projekt som avtalsparterna gemensamt vill genomföra.

För de kostnader som uppstår inom ramen för detta avtal och som belastar GR tillämpas självkostnadsprincipen. Göteborgsregionen ansvarar för samordningen av avtalsutbildningarnas planering, genomförande, uppföljning och utvärdering. Dessa kostnader fördelas proportionellt



utifrån befolkningmängden i respektive kommun mellan avtalsparterna och betalas via avräkningssystemet. GR:s budget och bokslut för samordningsuppdraget redovisas årligen för medlemskommunerna.

## 8. Idé- och erfarenhetsutbyte för personal inom vuxnas lärande

Göteborgsregionens samlade kompetens inom området vuxnas lärande tas tillvara genom ett idé- och erfarenhetsutbyte på olika nivåer. Inom vuxenutbildningen främjas detta genom gemensam kompetensutveckling kring aktuella frågor i GR Utbildnings regi. Erfarenhetsutbytet sker i regional nätverksform kring t ex kvalitetsfrågor, ledarskap, utvecklingsarbete, omvärldsbevakning och lobbyverksamhet.

## 9. Tvist

Tvist med anledning av detta avtal medlemskommunerna emellan löses i första hand genom lokala förhandlingar. Om parterna inte kommer överens sker medling genom GR. Om tvist inte kan lösas på detta sätt avgörs det av allmän domstol.

## 10. Godkännande

Föreliggande avtal ska efter godkännande i respektive kommun, undertecknat och tillsammans med kopia av beslut i nämnd/styrelse eller av den utsedd person, senast 30 november 2023 vara GR tillhanda.

För Göteborgsregionen

Datum \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Namn

\_\_\_\_\_  
Namnförtydligande

För Ale kommun

\_\_\_\_\_  
Datum

\_\_\_\_\_  
Namn

\_\_\_\_\_  
Namnförtydligande

För Alingsås kommun

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



Datum \_\_\_\_\_ Namn \_\_\_\_\_  
Namnförtydligande \_\_\_\_\_

För Göteborgs stad

Datum \_\_\_\_\_ Namn \_\_\_\_\_  
Namnförtydligande \_\_\_\_\_

För Härryda kommun

Datum \_\_\_\_\_ Namn \_\_\_\_\_  
Namnförtydligande \_\_\_\_\_

För Kungsbacka kommun

Datum \_\_\_\_\_ Namn \_\_\_\_\_  
Namnförtydligande \_\_\_\_\_

För Kungälv kommun

Datum \_\_\_\_\_ Namn \_\_\_\_\_  
Namnförtydligande \_\_\_\_\_

För Lerums kommun

Datum \_\_\_\_\_ Namn \_\_\_\_\_  
Namnförtydligande \_\_\_\_\_

För Lilla Edets kommun

Datum \_\_\_\_\_ Namn \_\_\_\_\_  
Namnförtydligande \_\_\_\_\_

För Mölndals stad

Datum \_\_\_\_\_ Namn \_\_\_\_\_  
Namnförtydligande \_\_\_\_\_

För Partille kommun

\_\_\_\_\_



Datum

Namn

Namnförtydligande

För Stenungsunds kommun

Datum

Namn

Namnförtydligande

För Tjörns kommun

Datum

Namn

Namnförtydligande

För Öckerö kommun

Datum

Namn

Namnförtydligande

# Göteborgs Stads godsplan 2024 - 2035

## Förslag till beslut

Beredningsgruppen för miljö och samhällsbyggnad föreslår Förbundsstyrelsen besluta att godkänna föreliggande förslag till yttrande daterat 2023-08-11

## Sammanfattning av ärendet

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Göteborgs Stad, stadsbyggnadsnämnden daterad 2023-05-30 beretts tillfälle att yttra sig över Göteborgs Stads godsplan 2024-2035.

Göteborgs Stad har tagit fram ett förslag till godsplan för perioden 2024 – 2035. Syftet med godsplanen är att skapa förutsättningar för att stadsutveckla Göteborg och stärka Göteborg som Nordens logistikcentrum. Fokus är på vägtrafiken då tillgänglighets- och framkomlighetsproblemen är mest framträdande inom väginfra- och terminalstruktur, då Göteborgs Stad har störst rådighet över detta område. Godsplanen har en övergripande målbild, tre övergripande mål och sex strategier som grund för insatsområden och aktiviteter i aktivitetslistan.

Godsplanen har tagits fram i en inkluderande arbetsprocess genom workshops i vilka flera olika aktörer har deltagit. Genom att i framtagandet av godsplanen få till en samverkan mellan offentlig sektor, näringslivets aktörer och akademi kan godsplanen med dess insatsområden och aktiviteter ligga till grund för att bidra till måluppfyllelse av planen. I godsplanen framkommer vikten av att samverka, förankra och kommunicera frågor relaterade till godsförsörjning. GR är positiv till godsplanens syn på samverkan men vill även poängtera vikten av samverkan och förankring på politisk nivå. GR är en arena för samverkan och tar gärna del i det fortsatta arbetet med genomförandet av godsplanen.

## Beslutsunderlag

Remissmissiv

Göteborgs Stads godsplan 2024-2035

Godsplan – sammanställning av styrande dokument och mål





Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund

Handläggare: Cecilia Kvist, regionplanerare

Datum: 2023-08-11, Diarienummer: 2023-00196

## BESKRIVNING AV ÄRENDET

### Bakgrund och syfte

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Göteborgs Stad, stadsbyggnadsnämnden daterad 2023-05-30 beretts tillfälle att yttra sig över Göteborgs Stads godsplan 2024-2035.

Remisstiden är satt till 2023-09-25. GR har begärt förlängd remisstid då ärendet planeras att tas upp i förbundsstyrelsen 2023-09-29.

### Inledning och utgångspunkter

Göteborgs Stad har tagit fram ett förslag till godsplan för perioden 2024 – 2035. Syftet med godsplanen är att skapa förutsättningar för att stadsutveckla Göteborg och stärka Göteborg som Nordens logistikcentrum. Godsplanen omfattar alla godstransportslag men fokus är på vägtrafiken då tillgänglighets- och framkomlighetsproblemen är mest framträdande inom väginfra- och terminalstruktur. Det är också inom detta område som Göteborgs Stad har störst rådighet. Godsplanen kommer att utgöra stöd i dagliga arbetet för att möjliggöra godsförsörjning i harmoni med utveckling av en robust, nära och sammanhållen stad.

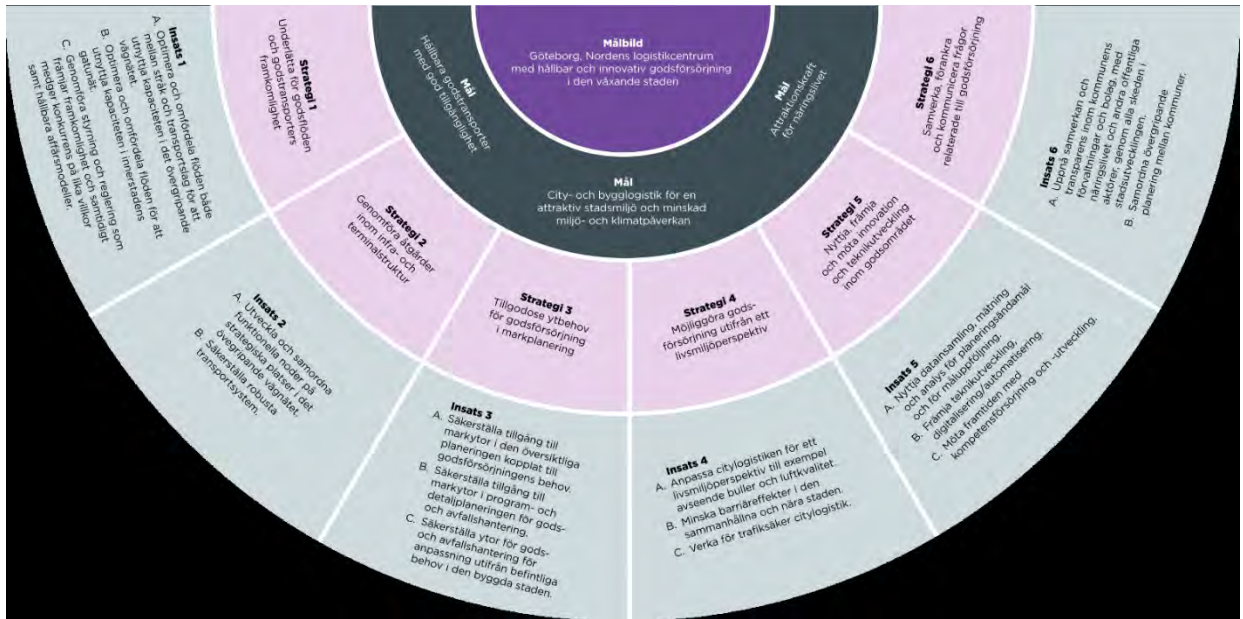
Godsplanen har målår 2035, vilket är planeringshorisont för flera av Göteborgs Stads styrdokument. Till år 2035 beräknas Göteborgsregionen ha vuxit kraftigt, i Göteborg beräknas det bo uppemot 700 000 invånare, en ökning med 100 000 och kranskommunerna beräknas växa med 400 000 invånare. Tillväxten genererar en ökning av transporter av gods och avfall samt persontransporter som konkurrerar om utrymme. För att minska klimatpåverkan och skapa utrymme i trafiksystemet behöver alla bidra till omställningen.

### Planen

Enligt godsplanen finns det ett glapp mellan nulägesituationen och målen i Göteborgs Stads styrdokument. För att hantera glappet behöver aktiviteter formuleras för att driva på utvecklingen. Godsplanen har en övergripande målbild, tre övergripande mål och sex strategier som grund för insatsområden och aktiviteter i aktivitetslistan.

Målbilden är formulerad för att möta två perspektiv – Göteborg som hamnstad och Göteborg som kärna i en befolknings- och näringslivsmässigt växande region. Med utgångspunkt i målbilden har tre mål formulerats med indikatorer

för att mäta måluppfyllnad. Dessa indikatorer kan behöva utvecklas över tid. De sex strategierna har formulerats utifrån resultat från de workshoppar som genomförts under framtagandet av godsplanen. Inom varje strategi beskrivs problemställningar och strategiska nyckelfrågor med utpekade insatsområden.



Figur. Godsplanens struktur över målbild, mål, strategier och insatser

Insatsområdena utgör ett ramverk för de kluster av aktiviteter som ska bidra till att uppfylla godsplanens mål. I aktivitetslistan kategoriseras aktiviteterna enligt fyrstegsprinciperna. Aktivitetslistan kommer att revideras med cirka två års intervall.

Till godsplanen hör ett antal bilagor som utgör stöd för genomförandet:

- Aktivitetslista: Omfattande de aktiviteter som ska genomföras inom ramen för godsplanen. Målsättningen är att aktivitetslistan ska uppdateras minst vartannat år och hållas levande så att nya behov och teknikutveckling kan inkluderas.
- Sammanställning av styrande dokument och mål: Sammanställning av de för godsplanen relevanta delarna i andra styrande dokument.
- Bakgrundssammanställningen: Kunskapsunderlag och fördjupning om godstransporter.
- Checklistor: Att använda som stöd i planeringsprocessen.

## Bedömning

Göteborgs Stad är en del i en växande storstadsregion med utmaningar kopplat till den fysiska miljön, klimat och miljö. Godsplanen har tagits fram i en inkluderande arbetsprocess genom workshops i vilka flera olika aktörer har deltagit. Genom att i framtagandet av godsplanen få till en samverkan mellan offentlig sektor, näringslivets aktörer och akademi kan godsplanen med dess insatsområden och aktiviteter ligga till grund för att bidra till måluppfyllelse av planen. Göteborgs Stads godsplan och Västra Götalandsregionens (VGR) ställningstaganden gällande gods är dokument som vi tar i beaktande inför översyn av GR:s inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen.

Godsplanen är väl disponerad. Den beskriver dess mål och syfte, relation till befintliga mål- och strategidokument och hur den kan genomföras utifrån beskrivna insatsområden. Sammanställningen av befintliga styrande dokument och mål på nationell, regional och kommunal nivå är en bra grund i processarbetet med att ta fram målen för godsplanen. Intentionerna med godsplanen visar att Göteborgs Stad tar hänsyn till sin egen utveckling samtidigt som de tar ett ansvar för sin roll i en växande region.

Göteborgs Stad har i sin godsplan lagt fokus på det område som de anser sig ha störst rådighet över vilket är vägtrafiken då tillgänglighets- och framkomlighetsproblemen är mest framträdande inom väginfra- och terminalstruktur. Även om fokus är på väginfrastruktur så vill GR understryka vikten av att utveckla gods på järnväg då Göteborgs Hamn har en väl utvecklad struktur med järnvägspendlar. Göteborgs Stad är dock tydliga med vikten av att samverka, förankra och kommunicera frågor relaterade till godsförsörjning vilket framkommer i den sjätte strategin, se figur ovan.

GR är positiv till godsplanens syn på samverkan men vill även poängtera vikten av samverkan och förankring på politisk nivå. GR är en arena för samverkan och tar gärna del i det fortsatta arbetet med genomförandet av godsplanen. Vi ser att vi kan bidra inom den strategin och dess insatsområde med att samordna övergripande planering mellan kommuner. GR ser också en koppling till den femte strategin om att nyttja, främja och möta innovation och teknikutveckling inom godsområdet. Det är ett område som görs bäst inom samverkan mellan flera aktörer vilket godsplanen också är tydlig med.

Godsplanen tar i sin i sin fjärde strategi upp godsförsörjning utifrån ett livsmiljöperspektiv, bland annat effekter och konsekvenser av klimatförändringar och emissioner. Det är utmaningar som inte bara berör Göteborgs Stad utan hela storstadsregionen. Utsläpp från trafiken påverkar





Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund

Handläggare: Cecilia Kvist, regionplanerare

Datum: 2023-08-11, Diarienummer: 2023-00196

både luftkvalitet och klimat. GR ser också vikten av samverkan inom dessa områden då de inte har några gränser.

Till godsplanen hör ett antal bilagor som stöd för genomförandet. Det är otydligt om alla bilagor är framtagna än eller om det är ett kommande arbete. Vi har fått ta del av sammanställning av styrande dokument men saknar t ex aktivitetslistan. Aktivitetslistan verkar ha en roll där samverkan med andra aktörer preciseras. Det hade varit bra att få ta del av den och ge synpunkter och förslag på eventuell samverkan, inte minst med VGR:s pågående arbete med en ny storregional godsstrategi.

Maria Sigroth  
Avdelningschef

Cecilia Kvist  
Regionplanerare

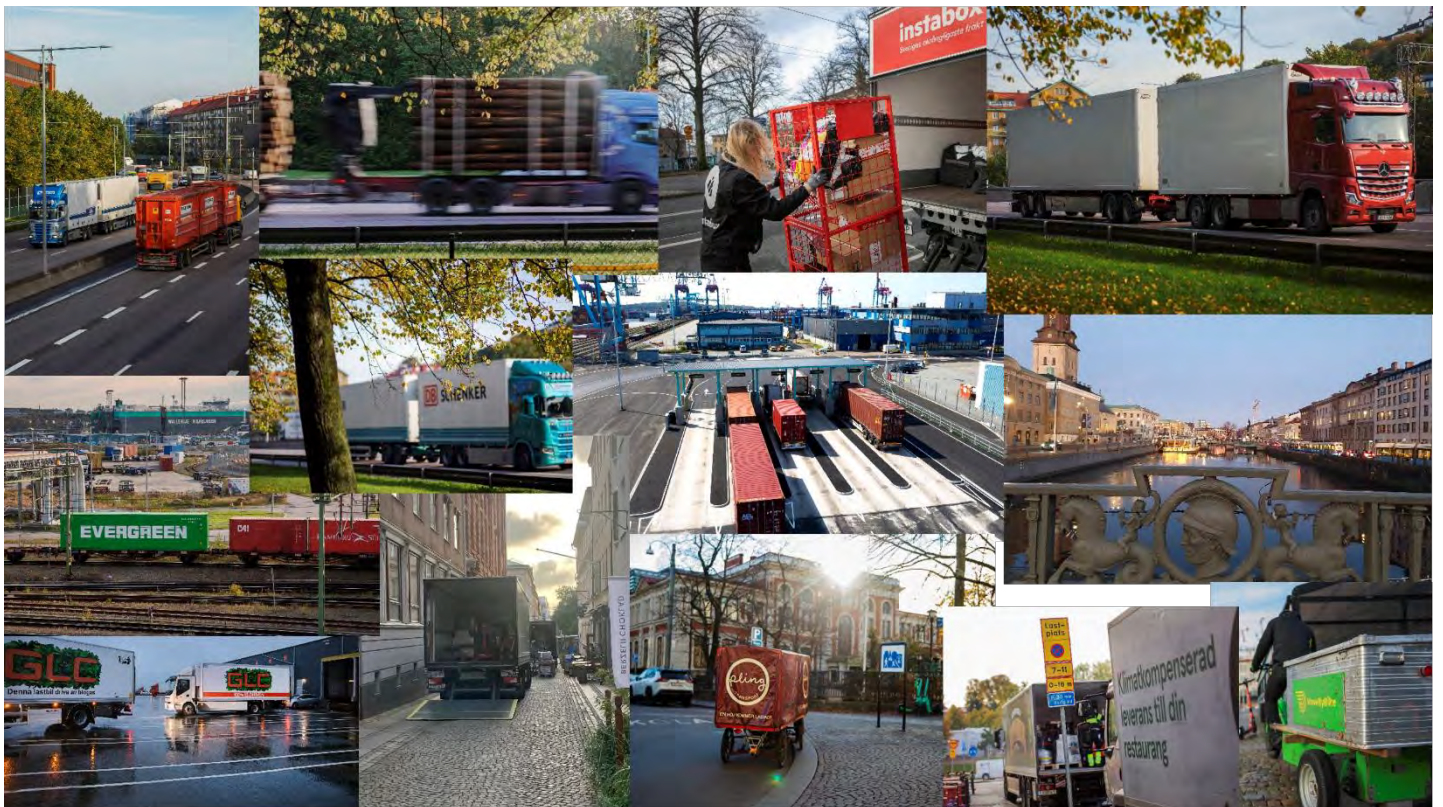
### **Skickas till**

Förbundsstyrelsen för omedelbar justering, därefter till [stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se](mailto:stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se) märkt med SBF 2023-00979.



# Göteborgs Stads godsplan 2024 - 2035

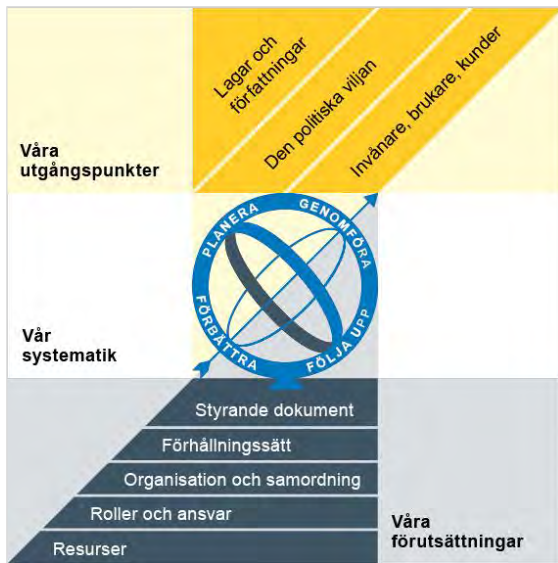
Godsplanen: En Sulp för den framtida staden



Planerande styrande dokument



## Göteborgs Stads styrsystem



Utgångspunkterna för styrningen av Göteborgs Stad är lagar och författningar, den politiska viljan och stadens invånare, brukare och kunder. För att förverkliga utgångspunkterna behövs förutsättningar av olika slag. Stadens politiker har möjlighet att genom styrande dokument beskriva hur de vill realisera den politiska viljan. Inom Göteborgs Stad gäller de styrande dokument som antas av kommunfullmäktige och kommunstyrelsen. Därutöver fastställer nämnder och bolagsstyrelser egna styrande dokument för sin egen verksamhet. Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och bolagsstyrelser.

## Om Göteborgs Stads styrande dokument

Göteborgs Stads styrande dokument är våra förutsättningar för att vi ska göra rätt saker på rätt sätt. De anger vad nämnder/styrelser och förvaltningar/bolag ska göra, vem som ska göra det och hur det ska göras. Styrande dokument är samlingsbegreppet för dessa dokument.

Stadens grundläggande principer såsom demokratisk grundsyn, principer om mänskliga rättigheter och icke-diskriminering omsätts i praktisk verksamhet genom att de integreras i stadens ordinarie beslutsprocesser. Beredning av och beslut om styrande dokument har en stor betydelse för förverkligandet av dessa principer i stadens verksamheter.

De styrande dokumenten ska göra det tydligt både för organisationen och för invånare, brukare, kunder, leverantörer, samarbetspartners och andra intressenter vad som förväntas av förvaltningar och bolag. De styrande dokumenten ligger till grund för att utkräva ansvar när vi inte arbetar i enlighet med vad som är beslutat.

Styrande dokument			
Kommunala föreskrifter		Planerande och reglerande styrande dokument	
Normgivning mot enskild	Riktade styrande dokument	Planerande styrande dokument	Reglerande styrande dokument

<b>Beslutad av:</b> [Nämnd/styrelse/befattning]	<b>Gäller för:</b> [Text]	<b>Diarienummer:</b> [Nummer]	<b>Datum och paragraf för beslutet:</b> [Text]
<b>Dokumentsort:</b> [Dokumentsort]	<b>Giltighetstid:</b> [Giltighetstid]	<b>Senast reviderad:</b> [Datum]	<b>Dokumentansvarig:</b> [Funktion]
<b>Bilagor:</b> [Bilagor]			

---

## Innehåll

<b>Inledning</b> .....	<b>5</b>
Syftet med denna plan .....	5
Vem omfattas av planen .....	5
Giltighetstid.....	5
Bakgrund .....	5
Koppling till andra styrande dokument .....	5
Stödjande dokument.....	6
Avgränsningar.....	6
Genomförande av denna plan.....	7
Uppföljning av denna plan .....	7
Arbetsätt/metod.....	7
Fyrstegsprincipen .....	9
<b>Utgångspunkter</b> .....	<b>11</b>
Kan staden växa utan fler godstransporter?.....	11
Transportsystemet – definitioner och begrepp .....	12
Allmän definition av godstransporter.....	12
Fjärrtransporter .....	12
Citydistribution.....	12
Citylogistik .....	13
Bygglogistik .....	13
Avfallstransporter .....	13
Godstransporter i framtiden .....	13
Klimatsmart och hållbart .....	14
Innovation och teknikutveckling .....	14
<b>Planen</b> .....	<b>15</b>

Målbild .....	16
Mål och indikatorer .....	16
Mål 1: Hållbara godstransporter med god tillgänglighet .....	16
Mål 2: City- och bygglogistik för en attraktiv stadsmiljö och minskad miljö- och klimatpåverkan .....	17
Mål 3: Attraktionskraft för näringslivet.....	17
Strategier och insatsområden .....	18
Strategi 1: Underlätta för godsflöden och godstransporters framkomlighet.	18
Strategi 2: Genomföra åtgärder inom infra- och terminalstruktur .....	19
Strategi 3: Tillgodose ytbehov för godsförsörjning i markplanering .....	21
Strategi 4: Möjliggöra godsförsörjning utifrån ett livsmiljöperspektiv .....	22
Strategi 5: Nyttja, främja och möta innovation och teknikutveckling inom godsområdet .....	23
Strategi 6: Samverka, förankra och kommunicera frågor relaterade till godsförsörjning.....	25
<b>Ordlista .....</b>	<b>26</b>

# Inledning

## Syftet med denna plan

Göteborgsregionen växer både befolknings- och näringslivsmässigt vilket medför ett ökat behov av person- och godstransporter, både lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Med fler transporter och förändrade förutsättningar, som till exempel ändrade konsumtionsmönster och pågående stadsutveckling, ökar konkurrensen om utrymmet i transportsystemet. För att säkerställa godstransporternas framkomlighet behöver vi optimera tillgängligheten för olika trafikslag i tid och rum.

Godsplanen ska utgöra stöd, för stadens förvaltningar och andra aktörer inom transportsektorn, i det dagliga arbetet för att möjliggöra godsförsörjning i harmoni med utvecklingen av en robust, nära och sammanhållen stad.

Syftet med Godsplan för Göteborg 2024–2035 är att skapa förutsättningar att stadsutveckla Göteborg och stärka Göteborg som Nordens logistikcentrum.

## Vem omfattas av planen

Denna plan gäller för Göteborgs Stads nämnder och styrelser och ska vara vägledande för näringslivet, avseende godsförsörjning och -transporter.

## Giltighetstid

Denna plan gäller för perioden 2024–2035 och följer därmed tidsintervallet i flera av Göteborgs Stads styrande dokument. Till godsplanen hör en lista med aktiviteter. Aktivitetslistan kommer att revideras med cirka två års intervall.

## Bakgrund

Trafiknämnden har i enlighet med budget 2022 uppdragit åt trafikkontoret att ta fram en godsplan för Göteborgs Stad.

Göteborg är i stadens styrande dokument utpekad som Nordens logistikcentrum i syfte att säkerställa godsförsörjning för staden och omvärlden. Göteborgs Hamn bidrar i stor utsträckning till att Göteborgsregionen har unika förutsättningar att vara Nordens logistikcentrum.

## Koppling till andra styrande dokument

Nedanstående bild är hämtad från *Sammanställning av styrande dokument och mål*.



Figur 1. Styrande dokument med kopplingar till godsplanen

I avsnitt *Strategier och insatsområden* ges en tydligare redovisning av hur strategierna relaterar till Stadens planerande styrande dokument ovan.

## Stödande dokument

Nedan listas de dokument som utgör stöd för genomförandet av godsplanen och som utgör bilagor till godsplanen.

- Aktivitetslista – Omfattande de aktiviteter som ska genomföras inom ramen för godsplanen. Målsättningen är att aktivitetslistan ska uppdateras minst vartannat år och hållas levande så att nya behov och teknikutveckling kan inkluderas.
- Sammanställning av styrande dokument och mål – Sammanställning av de för godsplanen relevanta delarna i andra styrande dokument.
- Bakgrundssammanställningen – Kunskapsunderlag och fördjupning om godstransporter.
- Checklistor – Att använda som stöd i planeringsprocessen.

## Avgränsningar

Godsplanens strategier avgränsas inte enbart till aktiviteter där Göteborgs Stad har ensam rådighet. De aktiviteter som listas i aktivitetslistan kräver samverkan inom kommunens förvaltningar och bolag såväl som med region, näringsliv, andra kommuner samt akademien. I aktivitetslistan har valet ändå gjorts att inkludera dessa aktiviteter då de är viktiga för godsförsörjningen och godstransporterna i regionen. För de aktiviteter där Göteborgs Stad inte har full rådighet är godsplanens uppgift att *verka för* ett genomförande av dessa.

Godsplanen omfattar alla godstransportslag på väg, järnväg, vatten och det som är luftburet. För godsplanen ligger dock fokus på vägtrafiken då tillgänglighets- och framkomlighetsproblemen är mest framträdande inom väginfra- och terminalstrukturen. Det är också inom detta område som Göteborgs Stad har störst rådighet.

## Genomförande av denna plan

Stadsbyggnadsnämnden är ansvarig för genomförande av godsplanen.

För att förankra godsplanen skickas den på remiss till stadsmiljönämnden, exploateringsnämnden och miljönämnden, Göteborgs Hamn, Business Region Göteborg, Göteborg Energi, Kretslopp och vatten, Trafik Göteborg, Göteborgs Stads leasing, Göteborg & Co, Renova, Västtrafik, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Trafikverket, Kungsbacka kommun, Mölndals stad, Borås Stad och Härryda kommun.

Aktiviteterna som tas fram för godsplanen kommer att utgöra delar i en utvecklingsportfölj och där hanteras vidare och effektueras i projektform. Stadsbyggnadsnämnden är ansvarig för denna utvecklingsportfölj.

## Uppföljning av denna plan

Stadsbyggnadsnämnden är ansvarig nämnd för uppföljning av godsplanen.

Revideringar av godsplanens aktivitetslista är planerade att ske vartannat år.

Effekter av genomförda aktiviteter kommer regelbundet att följas upp med ansvariga och berörda aktörer. Godsplanens projektgrupp är ansvariga för uppföljning och sammanställning av de uppnådda effekterna. Projektgruppen utgörs av godsansvariga från Strategi och Taktik på stadsbyggnadsförvaltningen och från Mobilitetstjänster på stadsmiljöförvaltningen.

I anslutning till varje föreslagen aktivitet som är kopplad till godsplanen listas ansvariga berörda aktörer.

## Arbetsätt/metod

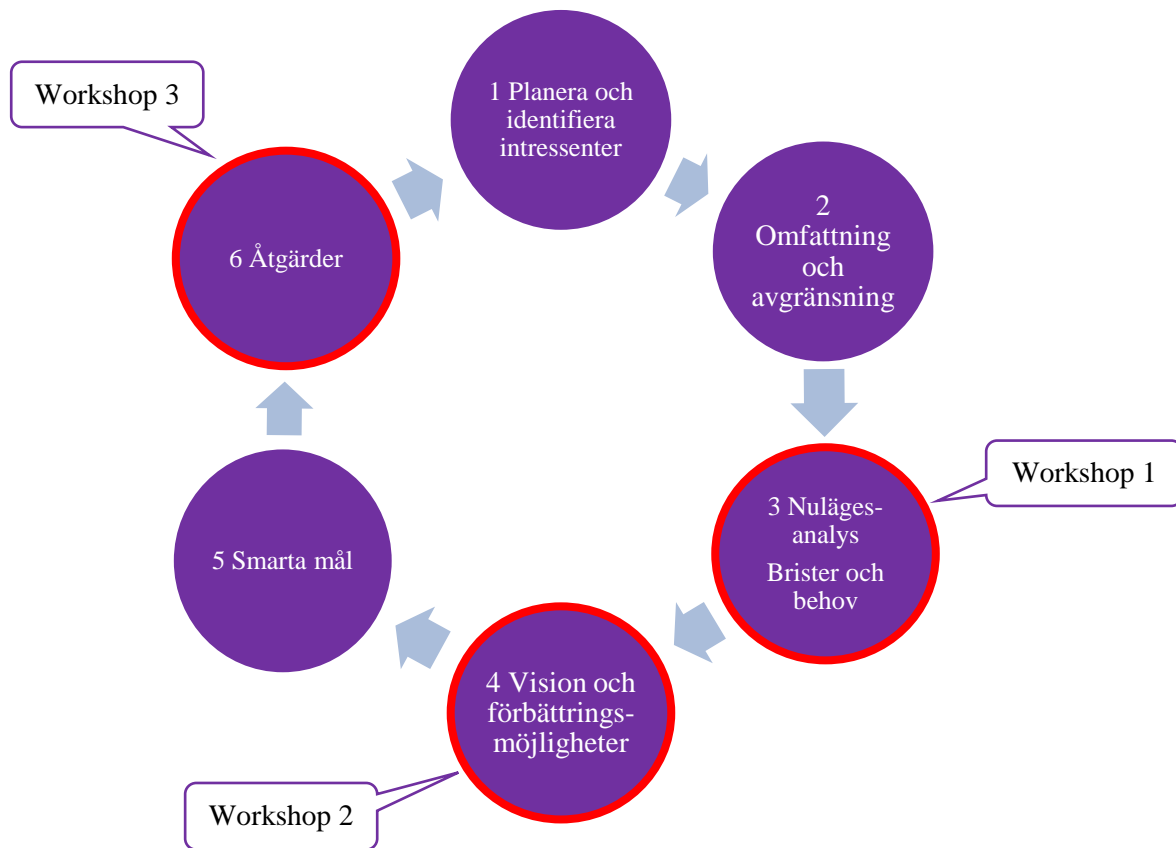
Godsplanen är framtagen för att inkludera en Sulp (Sustainable Urban Logistic Plan). Metoden som använts för framtagandet är Novelog som är en EU-baserad metod med riktlinjer för hur en Sulp ska tas fram. Metoden ger stöd i arbetet med att ta fram en plan för hållbar godshantering.

Metoden bygger på en process i sex steg där steg 1–3 har som syfte att skapa en kunskapsbas, att analysera rådande situation för godstransporter avseende problem och möjligheter samt att identifiera nyckelintressenter. I steg 4–5 formuleras visioner och mål för planen. I steg 6 identifieras effektiva åtgärder och genomförbarhet samt potential för måluppfyllnad.

I arbetet med godsplanen har identifierade nyckelintressenter involverats i processen genom workshops och i vissa fall med individuella intervjuer. Godsnätverket har med sin Trippel Helix-form varit ett viktigt forum för arbetet med godsplanen. Trippel Helix



innebär att offentliga aktörer och representanter från näringsliv och akademi samarbetar. Nyckelintressenter som involverats i arbetet med godsplanen representerar kommunala, regionala och statliga myndigheter, organisationer och bolag, näringsliv och akademi. Arbetet med godsplanen har letts av en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från Strategi och Taktik på stadsbyggnadsförvaltningen och från Mobilitetstjänster på stadsmiljöförvaltningen.



Figur 2. Illustration över de olika processtegen.

Som del i arbetsprocessen för att ta fram godsplanen har en serie workshops genomförts med relevanta och berörda aktörer. Teman för workshoparna har följt metoden och de olika processtegen som presenteras ovan i bilden avseende Novelog. Den första workshopen genomfördes med syfte att förstå problemsituationen och att identifiera brister och behov. Efter workshopen sammanställdes och analyserades resultaten från gruppdiskussioner. Det analyserade resultatet bearbetades och formulerades som ett antal fokusområden, vilka senare utgjorde utgångspunkten för workshop 2.

Den andra workshopen genomfördes med syfte att tillsammans ta fram ett underlag utifrån vilket det kunde formuleras förslag till målformuleringar och avgränsas ämnesområden för strategier och insatsområden. Workshopen resulterade i ett material som utgjorde grunden för formuleringen av mål och strategier.

Den tredje workshopen genomfördes med syfte att ta fram förslag till aktiviteter för genomförandet av godsplanen och dessutom att identifiera lämpliga indikatorer för att mäta måluppfyllnad av godsplanens mål utifrån genomförda aktiviteter.

Till workshoparna bjöds representanter från nedanstående aktörer in:

- Stadens förvaltningar: stadsmiljönämnden, exploateringsnämnden och miljönämnden, kretslopp och vatten
- Kommunala bolag: Göteborgs Hamn, Business Region Göteborg, Göteborg Energi, Trafik Göteborg, Göteborgs Stads leasing, Göteborg & Co
- Renova
- Västtrafik
- Regionala och nationella myndigheter: Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Trafikverket
- Kranskommuner: Kungsbacka kommun, Mölndals stad, Borås Stad, Härryda kommun

Det har även genomförts en workshop med representanter från näringslivet genom Gods nätverket. Gods nätverket är en grupp för samverkan kring godsrelaterade frågor och omfattar aktörer från transportbranschen, fastighetsbranschen, varuägare, akademien, Business Region Göteborg samt Göteborgs Stad. Syftet med workshopen var att få aktörernas syn på problembild, brister och behov och att tillsammans diskutera möjliga insatsområden och aktiviteter.

## Fyrstegsprincipen

De aktiviteter som föreslås till insatsområdena listas i aktivitetslistan. Där kategoriseras aktiviteterna enligt fyrstegsprincipen. Nedan beskrivs fyrstegsprincipen och de fyra stegen.

Fyrstegsprincipen fanns redan med som en grundläggande princip för att ta fram åtgärder i Göteborgs Stads trafikstrategi från 2014. Den har också under lång tid använts inom Trafikverket för att hitta lämpliga åtgärder inom infrastrukturområdet. Fyrstegsprincipen finns också med som en del i metodiken för åtgärdsvalsstudie (*Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar.Handledning, rapport 2015:171*).

Fyrstegsprincipen är en resursbevarande princip. Syftet är att hitta lämpliga åtgärder som bidrar till måluppfyllelse utan att åtgärderna blir för resurskrävande i förhållande till de mål som ska uppfyllas. Genom att använda fyrstegsprincipen testas först åtgärder tillhörande steg 1. Om målet inte går att nå med enbart åtgärder på steg 1, testas åtgärder på steg 2 och så vidare. Ur ett resursperspektiv är steg 1 åtgärder mer återhållsamma, för att sedan öka steg för steg. Nedan ges exempel för en platsbunden möjlig åtgärd kopplat till Kärramotet och Norrleden.

Steg	Kategori	Beskrivning	Exempel Kärramotet/Norrleden
1	Tänk om	Informationsåtgärder, ITS-åtgärder	Information om att välja denna väg
2	Optimera	Effektiviseringsåtgärder	Körfältsindelning och stigningsfält
3	Bygg om	Ombyggnadsåtgärder	Ombyggnad till planskilda korsningar längs Norrleden
4	Bygg nytt	Nybyggnadsåtgärder	Ny mark tas i anspråk för att bygga nytt trafikmot

Figur 3. Exempel på åtgärdssteg enligt fyrstegsprincipen

Åtgärderna kan finnas inom olika områden, som till exempel inom väg, järnväg eller sjöfart. Åtgärder behöver inte heller vara av fysisk karaktär, utan kan handla om till exempel samverkan. Det kan också krävas att åtgärder från olika steg och områden kombineras för att en önskvärd effekt ska uppnås. En åtgärd kan även ge måluppfyllelse av olika grad inom flera olika målområden.

När ett åtgärdsförslag tas fram är den första bedömningen av åtgärden oftast översiktlig och kan behöva ytterligare utredning innan den tas vidare mot ett genomförande. När åtgärderna sedan väl är genomförda behöver dess effekter följas upp. Det är därför viktigt att under framtagandet av åtgärderna även fastställa vilka indikatorer som åtgärden ska följas upp på. Ibland kan det visa sig att ytterliga åtgärder behöver komma till för att få önskad måluppfyllelse.

# Utgångspunkter

Godsplanen är framtagen utifrån behov från stadens förvaltningar och näringslivet. År 2019 samlades transportörer i Göteborg i ett gemensamt upprop till kommunstyrelsen – ”Snart stannar Göteborg”. Transportörernas upprop grundades i en oro över framkomligheten för näringslivets godsleveranser. Detta upprop var startskottet till att börja arbetet med att ta fram en godsplan.

## Kan staden växa utan fler godstransporter?

För att förstå de framtida behov som godsplanen ska möta används målar 2035, vilket är planeringshorisont för flera av Göteborgs Stads styrdokument - År 2035 har Göteborgsregionen vuxit kraftigt och det bor uppemot 700 000 invånare i Göteborg och ytterligare nästan 400 000 personer i kranskommunerna. I Göteborg har antalet arbetstillfällen ökat med cirka 120 000 jämfört med 2018 (enligt Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program 2018–2035). Transportinfrastrukturen används för att lösa många olika typer av behov – från boende, verksamma och besökare. Många reser varje dag inom samt till och från regionkärnan för arbete, studier, handel och nöjen, besök i vården och mycket annat – människor som går, cyklar, åker kollektivt eller tar bilen.

Näringslivet växer och flera nya omfattande tillverkningsindustrier har etablerats i Göteborg. Butiksverksamheter, restauranger, skolor och vårdinrättningar behöver dagliga leveranser. E-handeln ökar och medför en växande andel leveranser till privatpersoner via ombud, paketboxar och hemleveranser. Godsförsörjning som hanteras med citylogistik. Industriverksamheter genererar transporter av material och färdiga produkter på väg, järnväg, till sjöss och med flygfrakt, där stor del är fjärtransporter. Göteborgs Hamn hanterar merparten av allt gods som importerats och exporterats till Sverige men också stor andel av godset till övriga Skandinavien.

Näringslivets utveckling och en ständigt pågående stadsutveckling samt befolknings-tillväxt kräver både nybyggnation och underhåll av befintligt fastighetsbestånd. Transporter av byggmaterial och masstransporter är ständigt närvarande i stadsmiljön och hanteras med bygglogistik.

Tillväxten genererar en omfattande ökning av transporter av gods och avfall samt personresor som konkurrerar om utrymmet i infrastrukturen, vilket ställer stora krav på transportplaneringen. Godstransporterna utgör del av trafiken, medan majoriteten utgörs av privatbilism, servicefordon med mera men också kollektivtrafik. Alla bidrar till negativ klimatpåverkan och bristande framkomlighet. För att minska negativ klimatpåverkan och skapa utrymme i trafiksystemet behöver alla bidra till omställningen. En överflyttning av personresor från biltrafiken till mer hållbara transportslag som cykel, gång och kollektivtrafik är nödvändig.

Transportplaneringen kan underlättas genom innovation och teknikutveckling. Det kräver samverkan inom stadens förvaltningar och bolag, med regionen och andra myndigheter, med kranskommuner samt akademi och näringsliv. Omställningen i transportsystemet med fossilfrihet och elektrifiering har fått genomslag och bidrar till hållbarhet, liksom nya planeringsförutsättningar.

Att hantera godsleveranser och avfall i harmoni med stadsutveckling i den *nära, sammanhållna* och *robusta* staden medför stora utmaningar. Utmaningar i att få en stad där människor vill bo, verka och vistas i, samtidigt som godset får ta sin nödvändiga plats för att tillgodose alla människors, näringslivets och byggprojektens behov. Ju fler vi blir och ju tätare vi bygger den nära staden desto fler transporter krävs till butiker, restauranger och kaféer, skolor och vårdinrättningar, byggprojekt med mera. Därtill kommer transporter kopplat till den växande e-handeln och en alltmer omfattande kollektivtrafik. Nödvändiga transporter som kräver tillgänglighet men som alla också riskerar att bidra till barriäreffekter i staden.

## Transportsystemet – definitioner och begrepp

### Allmän definition av godstransporter

Enligt Plan och bygglagen (2010:900) är den allmänna definitionen för godstransporter:

*Godstransporter definieras vanligen som transporter där syftet i första hand är att förflytta gods eller varor. Transporter som exkluderas från begreppet godstransporter är till exempel egen hemkörning av varor från en butik och transporter där huvudsyftet är att förflytta personer. Godstransporter delas huvudsakligen in i två grupper: fjärrtransporter respektive distributions- och returtransporter. (PBL Kunskapsbanken Boverket)*

### Fjärrtransporter

Till fjärrtransporter räknas transporter av gods som går över ett längre avstånd och i regel handlar det om större volymer av gods. Godset kan transporteras med båt, tåg, flyg eller lastbil. Inrikestransporter går oftast med lastbil.

Vägtrafiken har negativ inverkan på miljön. För att minska negativ miljöpåverkan från fjärrtrafiken kan en omställning till mer energieffektiva och miljövänliga transportmedel bidra till ökad hållbarhet. Fjärrtrafiken kräver ofta större och mer specialiserade fordon för att hantera längre resor och större laster, till exempel HCT-fordon upp till 34,5 meter. Majoriteten av Sveriges import kommer in via Göteborgs Hamn. Mycket gods kommer också med lastbil framför allt söderifrån via väg E6. Från infarten söderifrån körs godset via Söderleden/Västerleden, Oscarsleden samt Lundbyleden mot stora industrier och logistikområden, framför allt på Hisingen, Bäckebo och Gårdsten. En del av godstransporterna utgörs av transittrafik som passerar Göteborg, via E6, E45, E20 och väg 40. Längs dessa stråk finns potential för samlastning av flöden i framtiden.

### Citydistribution

Citydistribution är leverans av varor till företag och konsumenter i stadskärnor och andra tätbebyggda områden. Här ingår också avfall och återvinningstransporter samt till exempel returtransporter från e-handeln.

## Citylogistik

Citylogistik är ett begrepp för den process som handlar om att genom samordnad planering och styrning hantera materialflöden i stadsmiljöer på ett resurs- och kostnadsoptimerat sätt. Citylogistik bidrar till minskad trafikbelastning och trängsel samt minskade utsläpp på stadens gator samtidigt som kundnyttan bibehålls. Genom samverkan och planering kan aktörer tillsammans effektivisera transporterna till företag, butiker och privatpersoner. Inom citylogistik sker samlastning på distributionscentraler. Vanligtvis utförs transporter med en kombination av olika transportmedel där el- och hybridfordon samt lastcyklar blir allt vanligare.

Med effektiva transporter som utförs med färre och miljömässigt mer hållbara fordon minskas de negativa effekterna på stadsmiljön. Minskad trängsel samt lägre buller- och utsläppsnivåer bidrar till att skapa mer hållbara städer.

## Bygglogistik

Bygglogistik är en viktig del av logistikprocessen inom byggindustrin och syftar till att effektivisera transporter, styrning, kontroll och hantering av material och utrustning till, från och inom byggarbetsplatser. Bygglogistik omfattar materialhantering, lagerstyrning, lastning och lossning av material samt avfallshantering. En välstrukturerad bygglogistik kan ge kostnads-, tids- och miljömässigt positiva effekter.

## Avfallstransporter

Avfallshantering och transporter av återvinningsmaterial utgör del av citydistributionen. Avfallshanteringen genererar många transporter som måste utföras regelbundet. Tungt fordon i tät stadsmiljö bidrar till trängsel och negativ miljöpåverkan men en väl fungerande avfallshantering är viktig för stadens attraktivitet.

## Godstransporter i framtiden

Att arbeta med godslogistik handlar om att effektivisera flöden i leveranskedjan. Det är ett högst dynamiskt arbete och transportbranschen arbetar ständigt med effektiviseringar inom samlastning, fyllnadsgrad samt nyttjandegrad. Ett exempel på nyttjandegrad är off-peakleveranser.

Inom såväl fjärrtransporter som citylogistik och byggtransporter finns flera alternativa transportslag att nyttja. Hur dessa kan nyttjas på ett effektivt sätt styrs av en rad olika faktorer, till exempel samhällsutveckling och teknikutveckling. Dessutom krävs en acceptans, förståelse och vilja till omställning från samhället. Hur omställningen av fordonsflottorna kan ske beror alltså på en rad omständigheter i vår omgivning. I den här situationen har offentliga aktörer som Göteborgs Stad möjlighet att påverka och styra utvecklingen i önskvärd riktning.

I grund och botten måste det finnas en sund affärsmodell och ett regelverk med konkurrens på lika villkor som ger förutsättningar att utveckla fordonsflottorna mot att bli mer hållbara. Det handlar om att få transportörer och transportköpare att se helhets-

perspektivet och möjligheterna med att samverka och på så sätt optimera godstransporterna. Godsplanen ska bidra till att möjliggöra ett arbete i denna riktning.

## **Klimatsmart och hållbart**

Den pågående klimatkrisen innebär att hela transportsektorn måste ställas om för att nå klimatmålen på olika nivåer. I Göteborg finns ett övergripande mål för att uppnå klimatneutralitet till 2030. Målbilden stöds av olika politiska inriktningsdokument och viljeyttringar, till exempel Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, 100 klimatneutrala städer och Klimatkontraktet.

Transportsektorn, fordonstillverkare och myndigheter arbetar alla för en omställning och fossilfrihet i transportsektorn. Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram är ett viktigt redskap i den omställning som pågår. Godsplanens genomförande ska bidra till miljö- och klimatprogrammets måluppfyllnad. Även i elektrifieringsplanen och energiplanen finns mål där godsplanen ska bidra i omställningen. I elektrifieringsplanens är det mål avseende elektrifiering av transporter som är relevanta för godsplanen. I energiplanen är det målen som avser produktion av förnybara energikällor och klimatsmarta transporter. Exempel på aktiviteter i godsplanen är lokalisering av laddinfrastruktur och främjandet av teknikutveckling.

## **Innovation och teknikutveckling**

En innovation är en uppfinning, något helt nytt eller en betydande förbättring som tillämpas på ett nytt sätt eller i ett nytt sammanhang. Ordet innovation har sitt ursprung från latinets ”innovare” som betyder ”att förnya”. I Göteborgs Stads innovationsprogram beskrivs begreppet innovationshöjd som syftar till att stärka stadens förmåga att lyfta in och utveckla nya idéer. Det kan vara väl beprövad kunskap i andra delar av landet eller i världen, men som inte tillämpats i Göteborg. Innovation är ett lagarbete där samverkan mellan olika intressentgrupper är central för att nå resultat.

För att nå målet om klimatneutralitet till 2030 krävs en strukturerad arbetsmetodik som inkluderar innovationsarbetet. Innovation som bidrar till minskad klimatpåverkan skulle specifikt för godstransporter exempelvis kunna vara beslut om att förändra lastfordons drivmedel, att finna nya optimerade transportsystem och nya hållbara transportslag. Enligt miljö- och klimatprogrammet har Göteborgs Stad olika ansvar och mandat att förändra genom direkt rådighet, indirekt rådighet och rådighet genom påverkan, för att minska klimatpåverkan från godstransporter.

Faktorer som styr vilka innovationer som ska implementeras och realiseras är nytta, kostnad och bedömd tid från idé till genomförande. För att en innovation ska få genomslagskraft krävs engagemang, nyfikenhet och kunnande, tillsammans med fungerande affärsmodeller, tydligt ägarskap, rätt kompetensnivå och lagstiftning.

Omställning av transportsystemet kräver engagemang, mod och vilja att förändra samt samverkan inom och mellan förvaltningar, kommunala bolag, övriga myndigheter, näringslivet och akademien. För att kunna främja innovation och förändringsarbete är upphandling i stadsutvecklingens olika skeden det viktigaste verktyget, så kallad innovationsdriven upphandling. Andra viktiga styrmedel är trafikreglering där kloka val bör göras vid förändring av lokala trafikföreskrifter.

# Planen

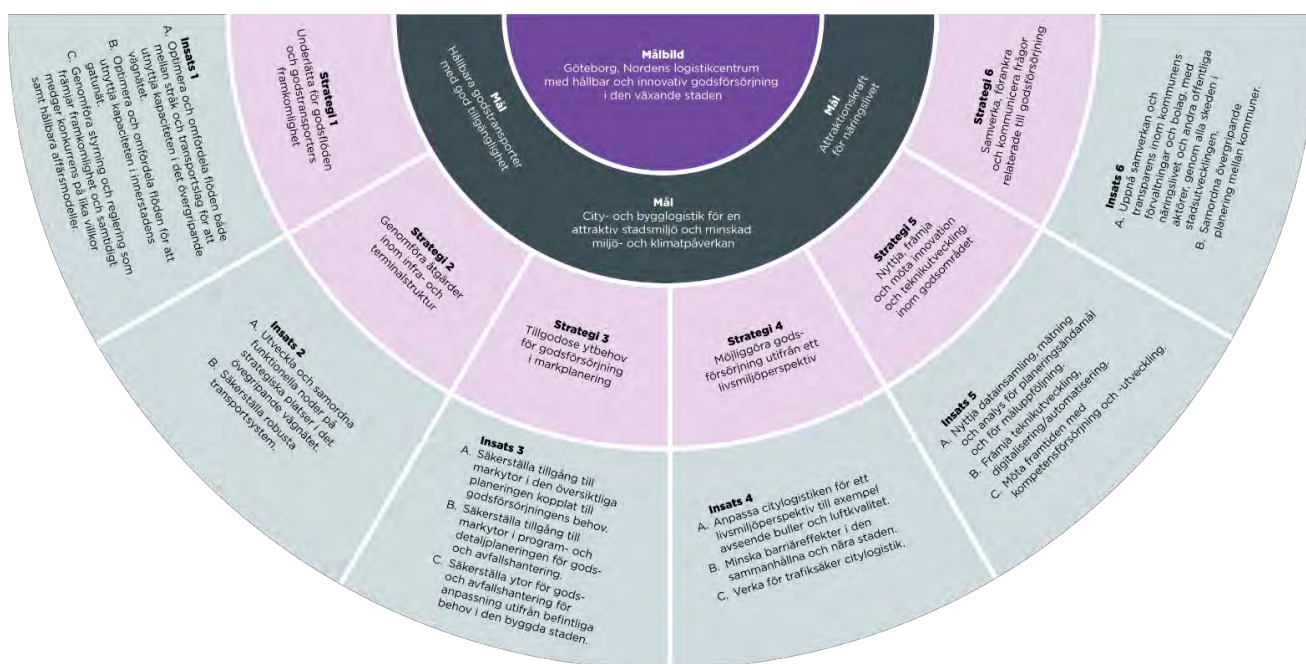
Godsplanen utgår från den problem- och behovsbild som konkretiserats i arbetet med godsplanen och som beskrivs ovan i avsnitt *Kan staden växa utan fler godstransporter*.

Det finns glapp mellan nulägesituationen och målen i Göteborgs Stads styrdokument. För att hantera glappet behöver aktiviteter formuleras för att driva utvecklingen mot måluppfyllelse. Godsplanen har därför till uppgift att både lyfta fram vilka mål inom godstransportområdet som behöver uppnås och att ta fram underlag för en aktivitetslista. Aktiviteterna ligger inom de insatsområden som utarbetats inom godsplanen.

Godsplanen har en övergripande målbild, tre övergripande mål och sex strategier som grund för insatsområden och aktiviteter i aktivitetslistan.

Denna godsplan ska utgöra ett stöd i det dagliga arbetet internt inom stadens förvaltningar för att möjliggöra godsförsörjning i harmoni med utvecklingen av en robust, nära och sammanhållen stad. För externa aktörer ska godsplanen vara vägvisande i godsförsörjningsfrågor.

I detta kapitel redovisas inledningsvis godsplanens målbild, mål med indikatorer samt exempel på målkonflikter. Därefter följer ett avsnitt med godsplanens strategier och insatser.



Figur 4. Godsplanens struktur över målbild, mål, strategier och insatser



## Målbild

Målbilden för godsplanen är formulerad för att möta två olika perspektiv – Göteborg som hamnstad och Göteborg som kärna i en befolknings- och näringslivsmässigt växande region. Göteborgs har en unik förutsättning som hamnstad, med ett strategiskt läge i Skandinavien och med närhet till andra stora hamnar i Europa samt oceangående linjetrafik. Samtidigt växer regionen och tillsammans med Göteborgs Stads utvecklingsstrategier i översiktsplanen finns det krav och förväntningar på hur utvecklingen av en robust, nära och sammanhållen stad ska ske.

Göteborg - Nordens logistikcentrum med hållbar och innovativ gods försörjning i den växande staden

Formuleringen *Göteborg - Nordens logistikcentrum* fångar hamnens utveckling och tillgängligheten för godstransporterna i det övergripande transportsystemet. *Hållbar och innovativ gods försörjning i den växande staden* fångar tillgängligheten för framför allt citylogistiken men också bygglogistiken i harmoni med den pågående stadsutvecklingen.

## Mål och indikatorer

Med utgångspunkt i målbilden har tre mål formulerats. De tre målen är:

- Mål 1: Hållbara godstransporter med god tillgänglighet
- Mål 2: City- och bygglogistik för en attraktiv stadsmiljö och minskad miljö- och klimatpåverkan
- Mål 3: Attraktionskraft för näringslivet

Nedan beskrivs mål och indikatorer för att mäta måluppfyllnad. Indikatorerna kan behöva utvecklas över tid.

### Mål 1: Hållbara godstransporter med god tillgänglighet

Målet är främst riktat mot fjärrtransporter, men är även aktuellt för citylogistik och bygglogistik. Fjärrtransporter omfattar även tung transittrafik. Med hållbara godstransporter avses effektiva transporter som genomförs på affärsmässiga grunder och med minimerad påverkan på människor, miljö och klimat. Tillgänglighet påverkas av framkomlighet, kapacitet, genhet och robusthet i det övergripande vägnätet, men även av verksamheternas lokalisering.

Indikator för att bedöma måluppfyllnad kommer att mätas genom restider till relevanta målpunkter vid givna tidpunkter. Exempel på relevanta målpunkter är hamnområdet, flygplatsen, logistikområden och stora industrier. Avseende hållbarhet mäts detta på samma sätt som för mål 2, det vill säga genom att mäta luftkvalitet och bullernivåer.

Fler indikatorer för måluppfyllnad är att mäta och bedöma Göteborgs Hamns tillväxt och resultat, godsvolymer samt godsvolymer på järnväg och genom att mäta nöjdhetsindex hos varuägare och leverantörer.

*Exempel på identifierade målkonflikter kopplade till mål 1 är:*

- Konkurrens och för högt nyttjande av samma yta i transportinfrastrukturen leder till framkomlighetsproblem. Att prioritera ett trafikslag framför andra kan skapa målkonflikter mellan trafikslagen.
- Ökad befolkning och konsumtion samt ökad e-handel kan leda till ökat godstransportbehov vilket innebär en målkonflikt med miljö- och klimatmålen.
- Tillgängligheten i det övergripande vägnätet står ofta i konflikt med målen för stadsutveckling.

## **Mål 2: City- och bygglogistik för en attraktiv stadsmiljö och minskad miljö- och klimatpåverkan**

Målet är riktat mot citylogistiken och bygglogistiken, men är i vissa hänseenden även riktat mot fjärtransporter.

Avseende indikatorer för målet kommer måluppfyllnad bedömas genom att mäta bullernivåer, luftkvalitet, barriäreffekter, restider, utbredning av miljözoner, trafikräkning/mätning, trafiksäkerhet genom antal skadade och förolyckade, upplevd trygghet samt nöjdhetsindex hos boende, besökare och näringsidkare.

*Exempel på identifierade målkonflikter kopplade till mål 2 är:*

- Ett växande näringsliv genererar fler transporter. Fler transporter bidrar till ökade barriäreffekter liksom negativ miljö- och klimatpåverkan samt risk för negativ påverkan på trafiksäkerheten.
- Omställning av transportsystemet kan medföra framkomlighetsproblem i den täta staden när fler människor förflyttar sig och mer gods transporteras. Att prioritera ett trafikslag framför andra kan skapa målkonflikter mellan trafikslagen.
- Ökad befolkning och konsumtion samt ökad e-handel kan leda till ökat godstransportbehov vilket innebär en målkonflikt med miljö- och klimatmålen.
- Nya typer av transportfordon med lägre lastkapacitet genererar fler rörelser och konkurrerar om ytorna i gaturummet.

## **Mål 3: Attraktionskraft för näringslivet**

Målet är riktat mot näringslivets transporter och omfattar hela spektrat från småskalig verksamhet i den täta innerstaden till stora industrier i ytterstaden samt pågående bebyggelseutveckling.

Indikatorer för att mäta måluppfyllnad är tillväxt i näringslivet, efterfrågan på verksamhetsytor och graden av uthyrning, kundnöjdhetsindex och tidskriften Intelligent Logistik rankning av bästa logistikläge. Andra indikatorer är mätning av innovationsgrad samt tillgänglig markyta för etablering av verksamheter utifrån balans mellan efterfrågan och tillgång.

*Exempel på identifierade målkonflikter kopplade till mål 3 är:*

- Ett växande näringsliv genererar fler transporter som motverkar stadens mål i trafikstrategin om ett totalt sett minskat trafikarbete (inkluderar både gods- och persontransporter).
- Begränsad tillgång på markyta i attraktiva lägen skapar konkurrens i markanvändningen.

## **Strategier och insatsområden**

Nedan beskrivs de strategier och insatsområden som kopplar till godsplanens målbild och mål. Strategierna har formulerats utifrån resultaten från de workshoppar som genomförts i arbetsprocessen för godsplanen. Insatsområdena utgör ett ramverk för de kluster av aktiviteter som ska bidra till att uppfylla godsplanens mål.

Inom varje strategi beskrivs relevanta problemställningar och strategiska nyckelfrågor tillsammans med utpekade insatsområden. Beskrivningarna ger också exempel på aktiviteter och förväntade effekter.

De sex strategierna är:

1. Underlätta för godsflöden och godstransporters framkomlighet
2. Genomföra åtgärder inom infra- och terminalstruktur
3. Tillgodose ytbehov för godsförsörjning i markplanering
4. Möjliggöra godsförsörjningen utifrån ett livsmiljöperspektiv
5. Nyttja, främja och möta innovation och teknikutveckling inom godsområdet
6. Samverka, förankra och kommunicera frågor relaterade till godsförsörjning

### **Strategi 1: Underlätta för godsflöden och godstransporters framkomlighet**

*Relation till andra planerande styrande dokument*

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till målluppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur, Näringsliv och handel)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Infrastruktur och tillgänglighet)
- Avfallsplanen (Plats för avfallets infrastruktur från uppkomst till mottagningsanläggning, säkras i detaljplan och bygglov)

*Beskrivning av strategin:*

Denna strategi omfattar perspektiv på såväl kort som lång sikt. Det korta perspektivet handlar om framkomlighetsproblemen relaterade till trängselproblematik, pågående byggprojekt och omledningar i vägnätet som leder till kapacitetsbrister. Kapacitetsbrister som kräver anpassning i val av transportmedel och ruttval vilka kan påverkas genom olika typer av informationsinsatser. I det långa perspektivet är framkomlighetsproblemen

relaterade till stadsutvecklingen, med förändrad markanvändning och omställning i transportsystemet som påverkande faktorer (*Insats 1A-1C*).

En strategisk nyckelfråga ur ett godsförsörjningsperspektiv är hur stadsutveckling kan ske med krav på framkomlighet för gods i den övergripande och storskaliga infrastrukturen. Denna fråga behöver preciseras i samverkan med andra berörda aktörer, vilket är en viktig uppgift i aktivitetslistan (*Insats 1A och 1B*).

Insatsområden riktade mot den tunga trafiken i det övergripande vägnätet kan exempelvis handla om att utnyttja kapaciteten i vägnätet genom att leda trafiken till önskvärda stråk eller överflyttning av gods från väg till järnväg. Det kan också handla om tidsstyrning av trafiken och samnyttjande av ytan i infrastrukturen (*Insats 1A-1C*).

Genom att styra och reglera citydistributionen så att den sprids ut i tid och rum kan kapaciteten i gatunätet i stadens centrala delar utnyttjas bättre. Exempel på styrning och reglering är begränsning av tidsfönster för leveranser, geofencing, zonindelning, ITS samt begränsning av fordonsstorlek och -typ (*Insats 1A och 1C*).

#### **Insats 1A**

Optimera och omfördela flöden både mellan stråk och transportslag för att utnyttja kapaciteten i det övergripande vägnätet

#### **Insats 1B**

Optimera och omfördela flöden för att utnyttja kapaciteten i innerstadens gatunät

#### **Insats 1C**

Genomföra styrning och reglering som främjar framkomlighet och samtidigt medger konkurrens på lika villkor samt hållbara affärsmodeller

## **Strategi 2: Genomföra åtgärder inom infra- och terminalstruktur**

### *Relation till andra planerande styrande dokument*

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till måluppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Markberedskap och fysisk planering)
- Elektrifieringsplan (Mål: God tillgång till laddmöjligheter)
- Miljö- och klimatprogrammet (Strategi: Utvecklingen av hållbara transporter)
- Energiplan (Åtgärdsavsnitt: Energieffektiva och fossilfria resor, transporter och arbetsmaskiner)
- Avfallsplanen (Mål: Plats för avfallens infrastruktur från uppkomst till mottagningsanläggning, säkras i detaljplan och bygglov)

### *Beskrivning av strategin:*

Denna strategi handlar om att skapa möjligheter för samverkan inom godshanteringen och att säkerställa funktionella och säkra platser med effektiva och samordnade funktioner. Det finns en brist och efterfrågan på olika typer av funktioner och noder som möjliggör och knyter samman flöden i och mellan olika transportslag. Alla transportslag som hanterar gods på väg, järnväg, vattenvägar eller som är luftburet omfattas. Det vill säga allt från fjärrtransporter till citydistribution och bygglogistik (*Insats 2A och 2B*).

Noderna ska möjliggöra en effektiv och smidig hantering av gods genom att samordna funktioner på en och samma plats och tillgodose behov som laddningsmöjligheter, stöldsäkrad parkering, chaufförers behov av vila, mattillgång, hygienutrymmen med mera. Dessa noder ska vara lättillgängliga via befintlig infrastruktur (*Insats 2B*).

För att utnyttja potentialen med noderna behöver de vara placerade och utspridda i förhållande till varandra men framför allt i förhållande till väg- och järnvägsinfrastruktur. Systemet av noder behöver lokaliseras i förhållande till industrier, verksamheter, logistikområden, terminaler och uppställningsplatser liksom kajer och hamnar samt extended gates av olika slag (*Insats 2A*).

När det gäller bygglogistik och transporter av byggmaterial, avfall och massor samordnar byggbranschen idag dessa transporter i så kallade bygglogistikcentra (BLC). BLC är en plats där byggmaterial koordineras så att bygget ska löpa smidigt. Ett BLC kan omfatta att koordinera flera pågående byggarbetsplatser. Det finns en potential att minska antalet transporter med denna typ av samordning (*Insats 2A*).

I infrastrukturen finns idag begränsningar som kapacitetsbrister, bristande standard, saknade länkar med mera som dessutom riskerar att förvärras genom bristande underhåll, utebliven utbyggnad, klimatförändringar och eventuella krissituationer som kan uppkomma. Det finns i nuläget ett antal kända brister i systemet, men fler kan behöva identifieras. (*Insats 2B*).

Genom att säkerställa ett robust transportsystem minskar riskerna för allvarliga konsekvenser. Godsplanens aktiviteter ska verka för att säkerställa funktionella noder och ett robust transportsystem. Det kan handla om ökad väg- och järnvägskapacitet genom kompletteringar och renoveringar, speciellt av kritiska trafikplatser, tunnlar och broar samt skyddsåtgärder som till exempel översvämningsskydd. Denna typ av aktiviteter kräver i många fall samverkan med andra berörda aktörer utanför Göteborgs Stads kommungräns samt med näringslivet (*Insats 2A och 2B*).

#### **Insats 2A**

Utveckla och samordna funktionella noder på strategiska platser i det övergripande vägnätet

#### **Insats 2B**

Säkerställa robusta transportsystem

## Strategi 3: Tillgodose ytbehov för godsförsörjning i markplanering

### *Relation till andra planerande styrande dokument*

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till måluppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Markberedskap och fysisk planering)
- Elektrifieringsplan (Mål: God tillgång till laddmöjligheter)
- Energiplan (Mål: Energieffektiva och fossilfria resor, transporter och arbetsmaskiner)
- Miljö- och klimatprogrammet (Strategi: Utvecklingen av hållbara transporter)
- Avfallsplanen (Mål: Plats för avfallens infrastruktur från uppkomst till mottagningsanläggning, säkras i detaljplan och bygglov)

### *Beskrivning av strategin:*

Denna strategi handlar om att säkerställa tillgång till mark för behov kopplat till godsförsörjningen, till exempel funktionella noder och väginfrastruktur. Även andra stödfunktioner som behövs för omställningen av transportsystemet kan vara aktuella, till exempel pendelparkeringar (*Insats 3A*).

I den växande staden kommer konkurrensen om tillgängliga ytor för exploatering att öka samtidigt som behoven kopplat till godsförsörjningen växer. I den täta innerstaden behöver vi hitta sätt för effektivt samnyttjande av ytor, så kallad curbside management. Curbside management handlar om samnyttjande och flexibel användning av gaturummet, till exempel lastzon/parkering, gångytor/uteserveringar/tillfälliga planteringar. Strategin handlar därför om att säkerställa funktionella ytor i stadsmiljön som möjliggör en smidig hantering av godset. En aktivitet är att synliggöra behoven och precisera kraven för denna typ av ytor i planprocessen (*Insats 3B och 3C*).

I samband med exploatering eller förändrad markanvändning behöver godsfrågorna tydligt inkluderas i planeringsprocessen så att rådigheten över marken beaktas, vilket gäller både den översiktliga planeringen och i program- och detaljplanarbeten. Såväl de samtida som de framtida markbehoven kommer att konkretiseras genom aktiviteter i aktivitetslistan (*Insats 3A och B*).

Konkretiseringen av markbehoven ska utgöra underlag i den översiktliga planeringen. För planprocessens senare skede behöver en checklista tas fram att använda i planeringssammanhang (*Insats 3A och 3B*).

#### **Insats 3A**

Säkerställa tillgång till markytor i den översiktliga planeringen kopplat till godsförsörjningens behov.

### **Insats 3B**

Säkerställa tillgång till markytor i program- och detaljplaneringen för gods och avfallshantering.

### **Insats 3C**

Säkerställa ytor för gods- och avfallshantering för anpassning utifrån befintliga behov i den byggda staden.

## **Strategi 4: Möjliggöra godsförsörjning utifrån ett livsmiljöperspektiv**

### *Relation till andra planerande styrande dokument*

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till måluppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Attraktionskraft)
- Miljö- och klimatprogrammet (Delmål: Minska klimatpåverkan från transporter, Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna, Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna)

### *Beskrivning av strategin:*

Denna strategi omfattar godsrelaterade frågor och faktorer som påverkar attraktivitet och kvalitet i våra livsmiljöer. Det handlar om effekter och konsekvenser av klimatförändringar, emissioner och bullerstörningar, barriäreffekter från vägar och trafikflöden samt komplexa trafikmiljöer. Godstransporterna medför utsläpp som påverkar luftkvalitet och orsakar bullerstörningar, inte minst i boendemiljöer och där vi rör oss till fots och mikromobilt (*Insats 4A-4C*).

En aktivitet som diskuteras för att utjämna godsflödet över dygnet och därmed öka framkomligheten för godsleveranserna och trafiksäkerheten i livsmiljöer är att reglera leveranserna i tid med så kallade off-peakleveranser. Bullerstörningar i livsmiljöer orsakade av leveranser under kvälls- och nattetid, 22.00 - 06.00, behöver beaktas i genomförandet av denna typ av aktivitet (*Insats 4A och 4C*).

I takt med att elektrifiering och fossilfrihet får genomslag får det också viss positiv inverkan på livsmiljöer i fråga om minskad bullerspridning och bättre luftkvalitet (*Insats 4A*).

Göteborg och inte minst hamnen är en mycket viktig nod för de godstransporter som är nödvändiga för vår försörjning av varor både lokalt, regionalt och nationellt. Samtidigt blir godsflödena som del i trafiken barriärer i våra livsmiljöer, både i det övergripande och det lokala vägnätet. Dessa barriäreffekter hindrar människor från att röra sig fritt i staden (*Insats 4B*).

Göta älv utgör en barriär men är också ett viktigt komplement till väginfrastrukturen och en outnyttjad resurs i stadsmiljön för godsförsörjning. På samma gång som de negativa

konsekvenserna av barriäreffekterna behöver minimeras och vattenkontakten beaktas för att uppnå en attraktiv stad behöver vi värna de stora stråkens betydelse och älvens potential för godsförsörjningen. Stråkens barriärverkan genom Göteborg är en strategisk nyckelfråga och påverkar både Stadens ambitioner kopplat till stadsutveckling och målet att vara Nordens logistikcentrum. Aktiviteter kopplat till detta insatsområde handlar om att överbrygga barriärer samtidigt som godsets framkomlighet beaktas (*Insats 4B*).

Godsförsörjning i den växande och förtätade staden handlar om leveranser och avfallshantering i stadsmiljöer och gaturum där många rör sig till fots och mikromobilt. För att säkerställa trafiksäkerheten behöver angöring för citydistributionen utformas så att så få konflikter som möjligt med oskyddade trafikanter uppstår. Det handlar om att säkerställa ändamålsenliga angöringsytor, lastzoner, lastgator, vändytor med mera som innebär att distributionsfordon kan undvika att till exempel backa i stadsmiljöer där många rör sig. Det är viktigt att antalet fordonsrörelser och -hastigheter hålls nere under de tidsperioder när många rör sig, till exempel i bostadstäta områden eller på gångfarts- och gågator. Placering av paketboxar och andra upphämtningsytor behöver göras med hänsyn till smidig avlämning och upphämtning, utan att osäkra trafiksituationer uppstår i konflikter mellan människor, bilar och lastbilar (*Insats 4C*).

#### **Insats 4A**

Anpassa citylogistiken för ett livsmiljöperspektiv, till exempel avseende buller och luftkvalitet

#### **Insats 4B**

Minska barriäreffekter i den sammanhållna och nära staden

#### **Insats 4C**

Verka för trafiksäker citylogistik

## **Strategi 5: Nyttja, främja och möta innovation och teknikutveckling inom godsområdet**

### *Relation till andra planerande styrande dokument*

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till måluppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Kompetensförsörjning, Attraktionskraft, Företagsklimat, Innovationskraft)
- Miljö- och klimatprogrammet (Strategi: Utvecklingen av hållbara transporter)
- Innovationsprogrammet (Strategi: Fokusera innovationskraften, Driva innovationsarbetet i samverkan)

### *Beskrivning av strategin:*

Denna strategi handlar om att bygga kunskap kring och skapa förståelse för hur godsflödena ser ut både kring och i Göteborg. Det omfattar fjärrtrafiken, som framför allt



är koncentrerad till det övergripande vägnätet, till Göteborgs Hamn samt större verksamhets- och logistikområden. Det omfattar också de godsflöden som försörjer staden och byggprojekt av olika slag.

Arbetet med godsplanen har tydligt visat på behov av insamling och delning av data om gods. Samtidigt som det finns mer data än någonsin att tillgå saknas tillräcklig kunskap om godsflöden, volymer och sammansättning. Data samlas in av olika aktörer och för olika ändamål. Bristen på samverkan och samstämmighet i dataseten och mätmetoder samt i viss mån viljan att dela data begränsar nyttiggörandet. Alla aktörer behöver tillsammans bygga en kunskapsbank som kan vara ett beslutsunderlag i planprocessen och vid hantering av gods och godsflöden. Inte minst för att tillsammans kunna utveckla hållbara och robusta system med fungerande affärsmodeller. Aktiviteterna i aktivitetslistan ska främja uppbyggnad av en kunskapsbank och samverkan kring delning av data (*Insats 5A*).

Göteborg var tidigare en tung industristad men har mycket tack vare innovation och teknikutveckling inom industrin utvecklats till en ledande kunskapsstad och blivit en innovationsmotor. I Göteborg finns etablerade samarbeten mellan näringsliv och akademi kring bland annat teknikutveckling. Staden vill främja och medverka i innovationsarbetet och teknikutvecklingen mot ett mer hållbart samhälle. När det gäller teknikutveckling kopplat till godsförsörjningen behöver vi tänka nytt och ha mod i realisering av idé till implementering. Staden vill medverka till att Göteborg bibehåller sin position som logistiknav och fortsatt kan ligga i framkant som testarena inom innovation och utveckling. Genom aktiviteter i handlingsplanen ska initiativ till samarbeten och testarenor stimuleras (*Insats 5B*).

I takt med teknikutvecklingen och att innovationer och lösningar implementeras behöver regelverk uppdateras och ansvarsfrågan kopplat till detta komma på plats. Göteborgs Stad kan genom godsplanen lyfta dessa frågor i den politiska organisationen och påbörja arbetet med att anpassa staden efter de nya förutsättningar som kommer med den nya tekniken. Aktiviteter i aktivitetslistan formuleras för att till exempel påverka genom kravställande i upphandling (*Insats 5B*).

Utvecklingen medför ökade krav på alla aktörer som är verksamma inom godsförsörjningens olika områden. Utbildningsinnehåll och kompetens behöver därför ta höjd för omvärldens förändringar så att alla aktörer har en fullgod kompetensnivå. Staden ska samverka med akademien med syfte att påverka att utbildningsinnehåll och -nivå är relevant i förhållande till teknikutveckling och förändrade förutsättningar inom godsförsörjningen (*Insats 5C*).

#### **Insats 5A**

Nyttja datainsamling, mätning och analys för planeringsändamål och för måluppföljning

#### **Insats 5B**

Främja teknikutveckling och digitalisering/automatisering

#### **Insats 5C**

Möta framtiden med kompetensförsörjning och -utveckling

## Strategi 6: Samverka, förankra och kommunicera frågor relaterade till godsförsörjning

### *Relation till andra planerande styrande dokument*

Förutom målen i godsplanen kommer aktiviteterna kopplade till denna strategi att bidra till målpuppfyllnad av mål i följande styrande dokument i Göteborgs Stad:

- Översiktsplanen (Tema Mobilitet och infrastruktur)
- Trafikstrategin (Huvudmål: Nordens logistikcentrum)
- Näringslivsstrategiska programmet (Strategi: Markberedskap och fysisk planering)
- Elektrifieringsplan (Mål: God tillgång till laddmöjligheter)
- Energiplan (Mål: Energieffektiva och fossilfria resor, transporter och arbetsmaskiner)
- Avfallsplanen (Mål: Lokalisering av större avfallsanläggningar, Plats för avfallens infrastruktur från uppkomst till mottagningsanläggning, säkras i detaljplan och bygglov)

### *Beskrivning av strategin:*

Denna strategi hanterar samverkan kring godsförsörjning och är till stor del grunden för genomförandet av aktiviteter kopplat till godsplanens samtliga strategier. Under arbetet med godsplanen har det framkommit ett starkt behov av samverkan och transparens i planeringsprocessen. Planeringen kring gods omfattar frågor som ägarskap, rådighet, genomförbarhet, utbyggnadsplanering, finansiering och tidsaspekter. I planeringsprocessen behöver genomförandet av projekt och aktiviteter i Storgöteborg i många fall genomföras i samverkan och integrering inom kommunen, mellan kommuner samt regionalt och nationellt såväl som med näringslivet och akademien. Det finns behov av att tydliggöra roller, rådighet, hantering av olika typer av planeringsprocesser och samfinansiering (*Insats 6A-6B*).

Regionens tillväxt medför ökat behov av person- och godstransporter, vilket i stor utsträckning påverkar regionkärnan med tillgänglighets- och framkomlighetsproblem som följd. Lösningen kan ligga utanför Göteborgs stadskärna och inkludera aktiviteter i andra kommuner. Handlingsplanen omfattar insatsområden som ska utveckla samverkan inom redan etablerade nätverk kopplat till godsfrågor. För att få gehör för godsförsörjningens behov och problemställningar omfattar godsplanen aktiviteter för att etablera tydliga kommunikationsvägar och skickliggöra planeringsprocessens aktörer (*Insats 6A-6B*).

#### **Insats 6A**

Uppnå samverkan och transparens inom kommunens förvaltningar och bolag, med näringslivet och andra offentliga aktörer

#### **Insats 6B**

Samordna övergripande planering mellan kommuner

# Ordlista

**Barriär:** Barriärer är hinder som begränsar människors fria rörlighet. Det kan vara både naturliga element som vattendrag och topografi eller bebyggelse, instängslade ytor och transportinfrastruktur som begränsar tillgängligheten. Det är trafikens hastighet, flöde och andel tung trafik som avgör om trafiken blir en barriär. Större vägar som motorvägar är ofta omgärdade av stängsel vilket ytterligare förstärker den fysiska barriär som vägen utgör. I tätortsmiljöer kan även spårbunden trafik som spårvagn och annan kollektivtrafik med hög trafikering skapa barriäreffekter.

**Curbside management:** Utrymmet mellan staden gator och trottoarer har blivit en yta som kan användas till olika funktioner till exempel som parkering, lastzoner, cykelbanor, taxifordon och bussar.

**Framkomlighet:** Förmågan att ta sig fram och röra sig utan hinder eller svårigheter.

**Fyllnadsgrad:** Fyllnadsgrad är ett mått på hur väl ett fordon lastas under transport. Hur väl lastutrymmet nyttjas i förhållande till godset storlek och vikt.

**Godsförsörjning:** Säkerställa att varor transporteras och levereras effektivt och i rätt tid till mottagaren.

**Geofencing:** Skapa ett virtuellt staket, där specifika villkor gäller inom ett begränsat område. När det gäller fordon kan det handla om allt från att automatiskt sänka hastigheten till att ett larm startas när fordonet lämnar ett visst område.

**HCT-Fordon:** (High Capacity Transport) Längre och/eller tyngre fordon. med hög kapacitet, utformade och tillåtna att transportera större laster.

**Hållbarhet:** Resursanvändning på ett ansvarsfullt sätt både ur en ekonomisk, social och miljömässig dimension.

**Indikatorer:** En mätbar parameter som används för att mäta eller utvärdera en aktivitet.

**Innovation:** En innovation är en uppfinning, något helt nytt eller en betydande förbättring som tillämpas på ett nytt sätt eller i ett nytt sammanhang.

**ITS:** Intelligent transport system

**Lokala vägnätet:** Omfattar de kommunala vägnätet.

**Logistiknoder:** En plats där många förbindelser för varuflöden korsar varandra och därför skapar förutsättningar för flera olika verksamheter och företag inom transport och distribution.

**Lätt lastbil:** Fordon som får väga maximalt 3,5 ton och kan användas i såväl godstrafik som i privatbruk.

**Nyttjandegrad:** Hur väl ett transportmedel utnyttjas. Det kan handla om både hur lastutrymmet nyttjas och också hur fordonet kan nyttjas under dagens alla timmar.

**Off-Peak leveranser:** Syftar till att undersöka de effekter som kan uppnås genom att flytta transporter till tider då det inte är toppar i trafikflödena.

**Omlastningsterminaler:** En godsterminal där last flyttas mellan olika fordon av samma slag eller mellan olika transportmedel.

**Paketboxar:** Obemannade boxar där paket kan hämtas ut.

**Robusta transportsystem:** Transportsystem som är motståndskraftigt mot störningar och oväntade händelser och kan fungera på ett tillförlitligt sätt också under ogynnsamma förhållanden.

**Rådighet:** Förmågan till kontroll och befogenhet att fatta beslut och att kunna agera.

**Samlastning:** Kombinera mindre försändelser för att effektivisera godstransporter och optimera resursanvändning.

**SULP:** Sustainable Urban Logistic Plan

**Tillgänglighet:** Möjligheten för transporter att nå/angöra sina målpunkter.

**Transittrafik:** Trafik som går över gränser och genom områden till exempel genom ett land utan att lossas eller lastas.

**Transportsystem:** Inom transportsystem ryms allt från webbverktyg för reseplanering för människor och gods, nulägesinformation om trafikstockningar, varningssystem mellan cyklister och bilister och fotgängare, till självkörande bilar.

**Trippel Helix:** Samverkan mellan aktörer från näringsliv, akademi och offentlig sektor.

**Tung lastbil:** Är ett motorfordon som är avsett för godstransporter. Lastbilar varierar från lätta lastbilar max vikt 3,5 ton och tungalastbilar mer än 3,5 ton

**Van / Skåpbil:** Är ett motorfordon som används för att transportera gods eller människor. Får max väga 3,5 ton.

**Övergripande vägnätet:** Omfattar det nationella vägnätet, de statliga järnvägarna samt slussar och farleder.



# Godsplan

**Sammanställning av styrande dokument och mål**

2023-05-10

## **Godsplan - Sammanställning av styrande dokument och mål**

Dnr 08137/21 Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs stad

Organisationsnummer: 212000-1355

<https://goteborg.se/wps/portal/start/kommun-och-politik/kommunens-organisation/forvaltningar-och-namnder/stadsbyggnadsforvaltningen>  
[stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se](mailto:stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se) 031-365 00 00

Status på dokumentet: Arbetsmaterial

Ansvariga tjänstepersoner:

Ann-Sofie Karlsson Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik, Specialist

Per Bratthammar Stadsbyggnadsförvaltningen, Strategi och taktik,  
Stadsplanering Norr

Peter Hagby Stadsmiljöförvaltningen, Mobilitet och Serviceresor,  
Mobilitetstjänster

Alexandra Bakosch Stadsmiljöförvaltningen, Mobilitet och Serviceresor,  
Mobilitetstjänster

Alla bilder och figurer (c) Göteborgs Stad om inte annat anges.

## **Versionshantering**

Datum	Version	Beskrivning	Ändrat av

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Styrande dokument med koppling till godsplan.....</b>	<b>6</b>
2.1	Vilka är dokumenten och hur är kopplingen till godsplanen.....	6
<b>3</b>	<b>Innehåll och mål i styrande dokument med kopplingar till godsplanen .....</b>	<b>7</b>
3.1	Göteborgs stads planerande styrande dokument.....	8
3.1.1	Göteborgs Stads budget år 2020, 2021, 2022 och 2023... ..	8
3.1.2	Göteborgs Stads Trafikstrategi .....	9
3.1.3	Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030 ... ..	10
3.1.4	Göteborgs Stads översiktsplan .....	11
3.1.5	Göteborgs Stads Näringslivsstrategiska program 2018-2035	13
3.1.6	Göteborgs Stads Innovationsprogram 2018-2023.....	14
3.1.7	Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030 .....	15
3.1.8	Göteborgs Stads energiplan 2022-2030 .....	16
3.1.9	Göteborgs Stads avfallsplan 2021-2030 .....	17
3.2	Göteborgs Stads reglerande styrande dokument.....	18
3.2.1	Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon .....	18
3.2.2	Riktlinjer för hantering av Näringslivets Transporter under byggskedet i Göteborg.....	18
3.3	Nationella styrande dokument .....	19
3.3.1	Agenda 2030 .....	19
3.3.2	Mål för transportpolitiken .....	19
3.3.3	Nationell plan för infrastrukturen .....	19
3.3.4	Nationell godstransportstrategi .....	19
3.4	Regionala styrande dokument .....	20
3.4.1	Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033 .....	20
3.4.2	Godstransportstrategi för Västra Götaland.....	20
3.4.3	Godstransportstrategi för Västra Götaland – Handlingsplan 23	
3.4.4	Hållbar tillväxt och Strukturbild för Göteborgsregionen ... ..	25
3.4.5	Strategisk inriktning 2020–2023, GR .....	25
3.4.6	GR:s inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen .....	25

3.5	Styrande dokument inom andra områden med påverkan.....	26
3.5.1	Göteborg Stads parkeringspolicy .....	26
3.5.2	Koll 2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille.....	26
3.5.3	Vision Älvstaden .....	26



# 1 Inledning

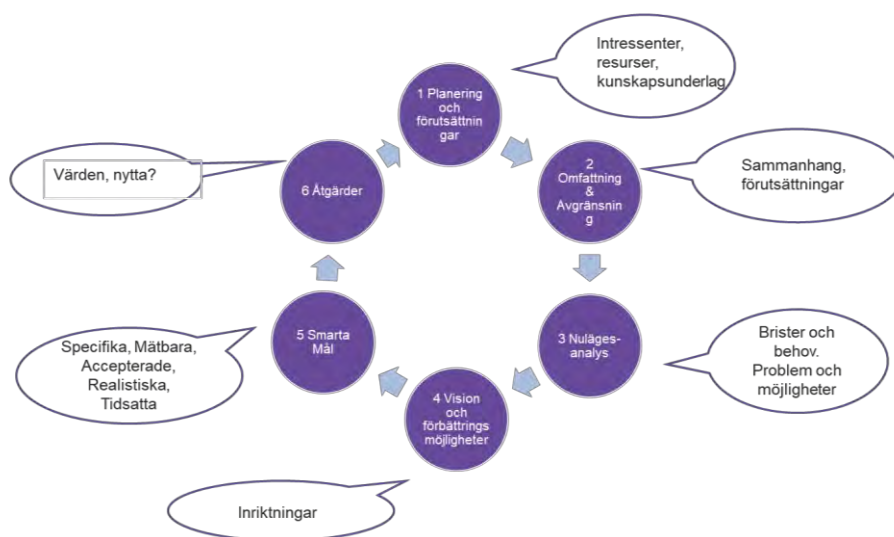
Denna PM samlar styrande dokument och mål med kopplingar till en godsplan inom Göteborg Stad. Sammanställningen har gjorts inför processen med att arbeta med mål för godsplanen och den workshop som genomförs med detta som tema.

Inom Göteborgs Stad hanteras godsfrågor idag på en övergripande strategisk nivå med stöd av trafikstrategin. Trafikstrategin har varit ett viktigt stöd för stadens tjänstemän i arbetet med stadens utveckling. Den snabba samhällsutvecklingen har medfört nya förutsättningar som får konsekvenser för godstransporter och det finns nu ett tydligt behov av en godsplan.

Trafiknämnden fick i Göteborg Stads budget för år 2022 uppdraget att tillsammans med andra relevanta nämnder och externa parter ta fram en godsplan för att säkra näringslivets transporter. Från år 2023 är Göteborgs Stad organiserad med nya förvaltningar och Stadsbyggnadsförvaltningen är ansvarig för godsplanen från 2023-01-01.

En godsplan ska synliggöra godstransporternas behov, samla olika aktörer kring en gemensam målbild, utgöra ett stöd i stadsutvecklingen och möta framtidens innovativa lösningar.

Den arbetsmetod som kommer att användas för att ta fram godsplanen är den metod som togs fram inom ramen för EU-projektet Novelog och som tillämpas i andra städer på EU-nivå. På så sätt säkerställs ett helhetsperspektiv som omfattar både tunga godstransporter och citylogistik och en struktur som passar de riktlinjer som EU förespråkar. Processen att ta fram en godsplan utgörs av sex steg, enligt figur 1 nedan.



Figur 1. Processbild enligt arbetsmetod från EU-projektet Novelog.

Denna PM bildar underlag för steg 4 och 5 i arbetsmetoden enligt figur 1. Stegen avser arbete med vision, förbättringsmöjligheter och mål.

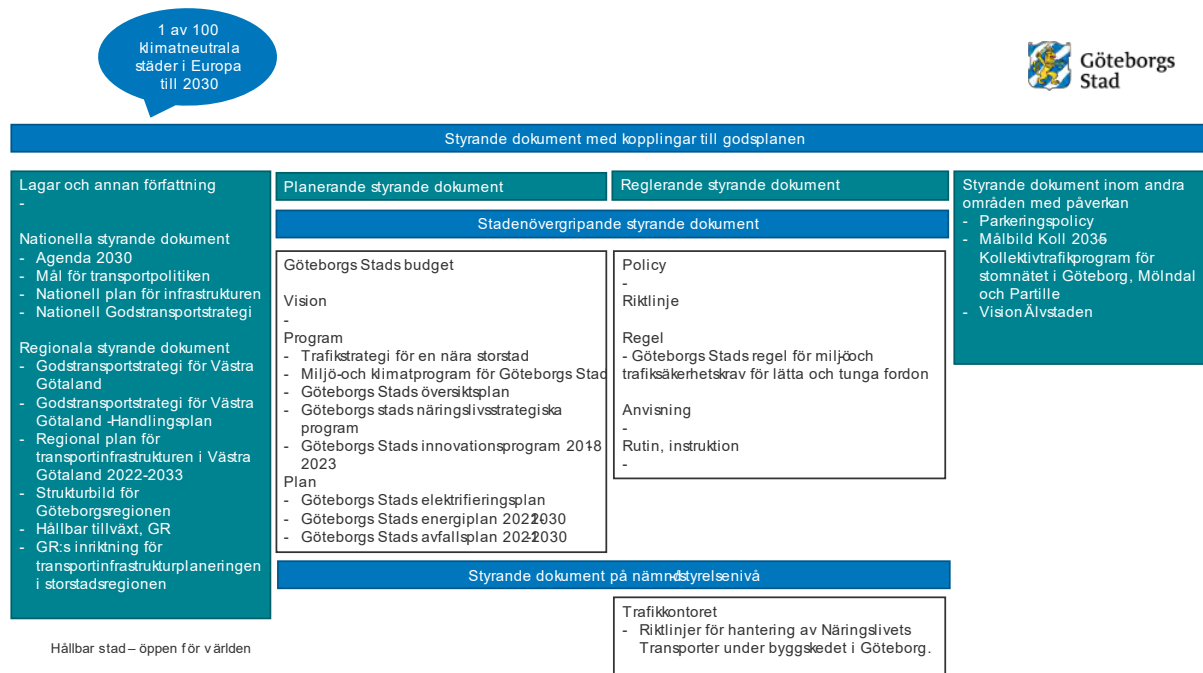
## 2 Styrande dokument med koppling till godsplan

Godsplanen kommer bli ett styrande dokument inom Göteborgs Stad och då krävs det en redovisning av hur det förhåller sig till andra styrande dokument och mål.

### 2.1 Vilka är dokumenten och hur är kopplingen till godsplanen

Stadsbyggnadsförvaltningen har inventerat och sammanställt styrande dokument som har kopplingar till godsplan. Kopplingarna kan vara olika starka men de dokument som tas upp har en konkret koppling till godsfrågor.

I figur 2 redovisas en samlad bild av vilka dessa styrande dokument är och en kategorisering med avseende på hur de relaterar till godsplanen, på liknande sätt som genomförts till exempel i Miljö- och klimatprogram och Elektrifieringsplan för Göteborgs Stad.



Figur 2. Styrande dokument med koppling till godsplanen.

Sammanställningen i figur 2 redovisar de olika typer av styrande dokument som finns inom Göteborgs Stad, antingen som stadenövergripande dokument eller som styrande dokument på nämnd-/styrelsenivå. Dessa dokument grupperas i planerande eller reglerande och därefter i ett antal andra kategorier. Göteborgs Stad budget är det överordnade planerande styrande dokumentet, vilket uttrycks på detta sätt i riktlinjen för styrande dokument:

*”Kommunfullmäktiges budget är det övergripande och överordnade styrande dokumentet för Göteborgs Stads nämnder och styrelser. Därmed är fullmäktiges budget överordnad alla stadens planerande styrande dokument eftersom den utgör en prioritering av vad som ska genomföras för budgetperioden. Även om en budget egentligen är att likställa med en plan har den en särställning som styrande dokument”*

Vid sidan av styrande dokument i Göteborgs Stad finns det lagar, nationella och regionala styrande dokument med koppling till godsplanen. Utöver dessa finns det dokument inom andra områden som har en påverkan. Värt att nämna i detta sammanhang är också att Göteborgs Stad ansökt om och blivit utsedd till en av de 100 städer i Europa som ska bli klimatneutrala till år 2030.

### 3 Innehåll och mål i styrande dokument med kopplingar till godsplanen

Riktlinjen för styrande dokument i Göteborgs Stad formulerar dessa principer som är bra att känna till inför ett arbete med målformulering för godsplanen, och inför läsningen av de mål som finns i andra styrande dokument:

- Den som upprättar ett planerande styrande dokument ska ta hänsyn till att en verksamhet i Göteborgs Stad totalt sett har en stor mängd styrsignaler att beakta. Antalet mål ska hållas nere.
- Finns det redan befintliga mål för området eller tangerande områden ska dessa mål hänvisas till i första hand. Målen kan exempelvis finnas i nationella och regionala styrdokument samt i kommunfullmäktiges, nämndens eller styrelsens budget, verksamhets-/affärsplan.
- Nya mål ska vara förenliga med befintliga mål för området.
- Upprättas flera sammanhängande styrande dokument för ett område (program och planer) ska det framgå hur mål på övergripande nivå hänger ihop med mål i underliggande planerande styrande dokument. Detta för att avsikten med det övergripande målet ska kunna följas och värnas.
- Målkonflikter med andra planerande styrande dokument och dess målsättningar ska undvikas och hanteras i beredningen före beslut, se kapitel 6.3.
- Mål på en övergripande nivå ska kommunicera en tydlig riktning för vad som ska uppnås för att kunna konkretiseras på en operativ nivå i en plan, budget eller verksamhets-/affärsplan utan att innebörden misstolkas. Redan då mål anges behöver ställning tas till hur analys och resultatmätning ska genomföras och i vilket skede det är rimligt att följa upp måluppfyllelse.
- Operativa mål ska vara uppföljningsbara. Det sker lämpligast genom att även ange mått/indikatorer med störst relevans och värde för att följa graden av måluppfyllelse. Ett fåtal mått/indikatorer per mål bör eftersträvas.

## 3.1 Göteborgs stads planerande styrande dokument

I Göteborgs Stad är det Göteborgs Stadsbudget som är det överordnade planerande styrande dokumentet. På programnivå finns det en stark koppling till trafikstrategin, miljö- och klimatprogrammet och översiktsplanen. Koppling finns också till det näringslivsstrategiska programmet.

På plannivå är det en mycket tydlig koppling till elektrifieringsplanen, som avser elektrifiering av transporter. Det finns också koppling till energiplan och avfallsplanen.

Nedan redovisas i korthet innehåll med fokus på mål i de olika dokumenten.

### 3.1.1 Göteborgs Stads budget år 2020, 2021, 2022 och 2023.

Av budgeterna för åren 2020–2023 finns det flest uppdrag med koppling till gods i budget för år 2022-2023.

Dessa uppdrag uttrycks i budgeten för år 2023:

- Business Region Göteborg får i uppdrag att i samverkan med andra aktörer kraftfullt bygga ut laddinfrastrukturen för att underlätta omställningen av fordonsflottan, för både tunga och lätta fordon.
- Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att i samverkan stadsmiljönämnden använda miljözon klass 3 som verktyg för att kunna bygga fler bostäder, förskolor och skolor. Verktyget ska användas främst i nybyggnadsområden där kraven för luftkvalitet och buller riskerar att inte uppnås.
- Stadsmiljönämnden får i uppdrag att utreda hur området innanför vallgraven ska göras bilfritt till år 2035.
- Stadsmiljönämnden får i uppdrag att med inspiration från Göteborgs Stads stadsmiljöplan ta bort parkeringarna på Kungstorget längs Bazargatan i syfte att skapa en levande stadsmiljö med plats för lek, restauranger, handel och möjlighet att komma nära vattnet. Framkomlighet för leveranser och korttidsparkeringar för butikernas kunder ska tillgodoses.
- Exploateringsnämnden får i uppdrag att i samverkan med Business Region Göteborg säkerställa att det finns lämplig mark tillgänglig för industri- och logistikverksamhet, exempelvis genom förtätning av befintliga industriområden.

Dessa uppdrag uttrycks i budgeten för år 2022:

- Nämnden för inköp och upphandling får i uppdrag att inom ramen för kategoriarbetet använda utvecklade och innovativa logistik- och mobilitetslösningar för att minska de lokala utsläppen och belastningen på vägnätet i centrala Göteborg
- Trafiknämnden får i uppdrag att utreda möjligheten till införandet av nya tekniska lösningar och bättre resursutnyttjande av våra gemensamma ytor i samhället genom exempelvis mer flexibla tider för parkering vid skolor,

dynamisk prissättning, fler pendelparkeringar och underlätta för etablering av logistikcentrum

- Trafiknämnden får i uppdrag att, tillsammans med andra relevanta nämnder och externa parter ta fram en godsplan för att säkra näringslivets transporter.
- Trafiknämnden och byggnadsnämnden får i uppdrag att i ett nybyggnadsområde utanför Göteborgs befintliga stadskärna pröva att anpassa vissa lokalgator enbart för elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon Euro VI för att minska buller, luftföroreningar och klimatpåverkan.

I budget år 2022 uttrycks flera målsättningar avseende gods och transporter, som också återfinns i budget för år 2021 och delvis också i budget år 2020:

- Mark för nya verksamheter behöver planeras och erbjudas företag så arbetsmarknaden stimuleras. Göteborg stad har under decennier haft alltför låg investeringstakt vilket medfört akuta behov av bostäder och kommunal service såsom skolor och äldreboenden. Dessutom återfinns Nordens största hamn i Göteborg vilket ställer krav på investeringsvolymen när verksamheten måste anpassas för att kunna konkurrera med världsmarknaden. Härtill hör även nödvändig utbyggnad av infrastruktur så att godset kan transporteras så miljövänligt som möjligt. Göteborgs Stad har ett ledningsansvar för hela regionen i dessa frågor och därmed är stadens investeringsplanering av stor betydelse för många aktörer även utanför den kommunala sfären.
- För att förbättra förutsättningarna för ökad tillväxt och ett blomstrande näringsliv i regionen behöver vi satsa på effektiva transporter. Ny teknik, exempelvis bullerfria transporter, som möjliggör för transporter under alla dygnets timmar, ska uppmuntras. Ökat användande av om- och samlastningscentraler för logistiska aktörer i staden ska uppmuntras. Tillgången till parkeringsplatser i centrala staden är väsentlig för besöksnäringen och handeln. Framkomligheten för all form av transport och förflyttning inom staden är viktig för att handeln kan värnas.
- Göteborgs hamn är det hållbara och självklara godsnavet i Skandinavien.

### 3.1.2 Göteborgs Stads Trafikstrategi

I Göteborgs stads trafikstrategi är ett av de tre huvudmålen inriktat på godstransporter. Målet uttrycks ”Nordens logistikcentrum” och följs av en strategi för godstransporter som står på tre ben:

- **Säkerställa en god framkomlighet för godstransporter i Göteborg och samtidigt minska de lokala, negativa miljökonsekvenserna.** En ökad kapacitet i järnvägsnätet och prioritering av godstrafik på utpekade leder ökar framkomligheten för gods och medger samtidigt effektiva åtgärder för att minska effekterna av buller, utsläpp och barriärer. Optimering av valet

av transportslag och kombinerade transporter ökar effektiviteten och minskar miljöpåverkan.

- **Samverka regionalt vid lokalisering av logistikcentraler och transportintensiva verksamheter.** Genom att inkludera godstransporter i samhällsplaneringen och ha ett regionalt perspektiv på lokaliseringen av transportintensiva verksamheter kan industri och logistikverksamheter utvecklas och målkonflikter undvikas.
- **Stimulera innovationer i samverkan med akademi och näringsliv.** En innovationsplattform för staden skapar tydlighet och samordning gentemot andra aktörer. Nätverk och liknande plattformar för dialog med näringsliv och andra offentliga verksamheter skapar förutsättningar för gemensamma lösningar och snabbare genomförande. Nätverken ska finnas på både strategisk och operativ nivå.

Huvudmålet och strategin följs upp genom tre effektmål:

- Transporttiderna och variationen i transporttider på väg och järnväg till och från viktiga industri- och logistikområden ökar inte och ligger år 2035 kvar på 2014 års nivåer.
- Godstransporternas påverkan på luftkvalitet, buller och försurning ska minska jämfört med 2014 års nivåer.
- Göteborg ska anses vara Nordens bästa logistikläge i ledande rankingar samt allmänt ansedd som ledande inom klimatsmarta transporter.

### 3.1.3 Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021-2030

Miljö- och klimatprogrammet för Göteborgs Stad har en målbild för en ekologiskt hållbar stad 2030. Den består av miljömål för naturen, klimatet och människan. Detta beskrivs också i delmål och uppnås genom strategier som adresserar samtliga miljömål. Bedömningen är att de tydligaste kopplingarna till godsplanen finns i delmålen ”Minska klimatpåverkan från transporter”, ”Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna” och ”Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna”. Delmålet ”Minska klimatpåverkan från transporter” preciseras med indikatorer och målvärden enligt figur 3.

Indikatorer	Nuläge	Målvärde 2023	Målvärde 2030
Utsläpp av växthusgaser från transporter i Göteborg	999 900 ton koldioxidkvalenter per år (2010) 945 600 ton koldioxidkvalenter per år (2017)	-	Minst 90 procent lägre jämfört med 2010
Vägtrafikarbete, det vill säga antal körda kilometer med alla typer av motoriserade vägfordon per vardagsdygn, i Göteborg	Kräver utveckling	-	25 procent lägre jämfört med 2020
Andel av Göteborgs Stads fordon som är fossilfria	55 procent (2019)	100 procent	-

Figur 3. Indikatorer och målvärden för delmål ”Minska klimatpåverkan från transporter”.

Delmålet ”Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna” preciseras med indikatorer och målvärden enligt figur 4.

Indikatorer	Nuläge	Målvärde 2030
Andel förskolegårdar och bostäder med en kvävedioxidhalt (NO <sub>2</sub> ) understigande 20 mikrogram per kubikmeter	Förskolegårdar: 85 procent (2015) Bostäder: 73 procent (2015)	100 procent
Andel förskolegårdar och bostäder med en partikelhalt (PM <sub>10</sub> ) understigande 15 mikrogram per kubikmeter	Kräver utveckling	Årlig ökning
Andel yta i sammanhängande stadsbebyggelse (eller motsvarande benämning i kommande översiktsplan) med en kvävedioxidhalt (NO <sub>2</sub> ) understigande 20 mikrogram per kubikmeter	70 procent (2015)	Årlig ökning
Andel yta i sammanhängande stadsbebyggelse (eller motsvarande benämning i kommande översiktsplan) med en partikelhalt (PM <sub>10</sub> ) understigande 15 mikrogram per kubikmeter	Kräver utveckling	Årlig ökning

Figur 4. Indikatorer och målvärden för delmål ”Säkra en god luftkvalitet för göteborgarna”.

Delmålet ”Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna” preciseras med indikatorer och målvärden enligt figur 5.

Indikatorer	Nuläge	Målvärde 2030
Andel nya förskolegårdar med en ekvivalent ljudnivå underskridande 50 dBA	80 procent (2020)	100 procent
Andel äldre förskolegårdar med en ekvivalent ljudnivå underskridande 55 dBA	75 procent (2020)	100 procent
Andel bostäder med en bullerexponerad bostadsfasad som överskrider 60 dBA i ekvivalent ljudnivå, som har tillgång till en luddämpad sida underskridande 50 dBA i ekvivalent ljudnivå	60 procent (2020)	Årlig ökning
Andel invånare med tillgång till grönområde, större än 0,2 hektar och inom 300 meter, med en ekvivalent ljudnivå underskridande 50 dBA	75 procent (2018)	Årlig ökning

Figur 5. Indikatorer och målvärden för delmål ”Säkra en god ljudmiljö för göteborgarna”.

Av de strategier som redovisas är ”Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter” den mest relevanta för godsplanen. Följande delar ur strategin är tydligt kopplade till godsplanen:

- Göteborgs Stad arbetar för ett elektrifierat transportsystem, fossilfria drivmedel och laddinfrastruktur för stadens egna fordon samt skapar förutsättningar för utvecklingen i göteborgssamhället, i samverkan med näringsliv och andra regionala aktörer.
- Göteborgs Stad utvecklar och använder kontinuerligt olika typer av styrmedel som trängselskatt, prissättning och reglering för parkering, miljözoner och bilfria innerstadszoner samt beteendepåverkande insatser.
- Göteborgs Stad använder våra möjligheter genom stadsplanering och ägandet av Nordens största hamn för att avsätta mark för multimodala logistikterminaler, samlastningscentraler och godsspår.

### 3.1.4 Göteborgs Stads översiktsplan

Göteborgs Stads nya översiktsplan (ÖP) och fördjupningar (FÖP) för centrala Göteborg och Högsbo-Frölunda antogs av kommunfullmäktige i maj 2022. I den nya ÖP:n finns tre huvudstrategier: nära, sammanhållen och robust, vilka

sätter ramarna för hur Göteborg ska utvecklas i dag och på lång sikt. Översiktsplanen är digital och finns på <https://oversiktsplan.goteborg.se/>.

Godstransporter påverkas genom planeringen i översiktsplanen på flera nivåer och sätt. Markanvändningen styr efterfrågan på gods och möjligheterna att transportera. Det beskrivs i kartan och de olika objekt som redovisas där. Det finns också tematisk redovisning och avsnittet ”Mobilitet och infrastruktur” har flera delar som är tydligt relevanta för godstransporter. I delarna ”Effektiv användning av befintlig infrastruktur”, ”tillförlitlig framkomlighet för godstransporter” och ”minskade negativa effekter av trafiken” beskrivs ställningstaganden som påverkar godstransporter.

Under ”Effektiv användning av befintlig infrastruktur” slås följande fast:

- Öka fyllnadsgraden i fordon för såväl personer som gods genom att främja samåkning och optimera varudistributionen med omlastningsstationer och mindre leveransfordon.
- Använd styrmedel och påverkansåtgärder enligt fyrstegsprincipen för en effektiv användning av infrastruktur och motivation till minskat bilanvändande.
- Verka för att omvandla körfält på de stora lederna till prioriterade körfält för kollektivtrafik och gods.

I ”tillförlitlig framkomlighet för godstransporter” är ställningstagandena dessa:

- Lokalisera transportintensiva verksamheter i anslutning till större transportleder och järnväg.
- Verka för att godstransporter på väg till och från Göteborgs hamn och verksamheterna på Hisingen i första hand sker via Hisingsleden, Norrleden, Västerleden och Söderleden.
- Säkra ett reservat för ny järnväg till hamnen via Säve depå, längs med Hisingsleden och Norrleden.
- Främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, bland annat genom möjliggörandet av omlastning från lastbil till tåg vid perifera lägen utanför staden.
- Främja godstransporter till sjöss. Värna Göteborgs hamn och dess utvecklingsmöjligheter samt säkerställa fortsatt farbarhet på Göta älv.
- Samverka regionalt vid lokalisering och planering av logistikcentraler och transportintensiva verksamheter.
- Reservera mark i halvcentrala lägen för om- och samlastning för transporter till och från centrala Göteborg.

Under ”minskade negativa effekter av trafiken” är ställningstagandena dessa:

- Öka andelen hållbara transporter för att minska buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser.
- Minska de stora trafikledernas barriäreffekter och anpassa gatornas utformning till stadens anspråk och det trafikarbete som gatan ska möjliggöra.
- Underlätta för och driv på samhällets omställning mot elektrifierade och fossilfria transporter, både för person- och godstransporter.



I det geografiskt indelade delen av översiktsplanen finns också beskrivningar kring hantering av godstrafik. Det finns dock mest beskrivet avseende markanvändningen i ett bredare perspektiv med till exempel planering av verksamhetsområden och som i sin tur genererar gods. För innerstaden i Göteborg beskrivs dock att:

- Säkerställ försörjning av gods-, service- och avfallstransporter i centrala staden, men minska dess negativa påverkan på en gång- och cykelvänlig innerstad.

På Hisingen öppnas området vid Säve flygplats upp för verksamheter och det kan potentiellt få stor betydelse för tillkommande godsflöden.

### 3.1.5 Göteborgs Stads Näringslivsstrategiska program 2018-2035

Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program beskriver hur staden ska arbeta med strategiska näringslivsfrågor på ett konkret, långsiktigt och målinriktat sätt. Syftet med programmet är att tydliggöra och stärka Göteborgs Stads samlade arbete gentemot näringslivet för att skapa goda förutsättningar för företagande.

Programmet har ett regionalt perspektiv där Göteborg är motor i Göteborgsregionens och hela Västsveriges utveckling. Det regionala perspektivet utgår från Göteborgsregionens (GR:s) strategi ”Hållbar tillväxt”.

Målbilden uttrycks ”Göteborg är en internationell förebild för förmågan att samarbeta – i en miljö där människor utvecklas och trivs. Näringslivet har fullt stöd från staden och kan känna stolthet över att verka i en av världens mest nytänkande storstadsregioner.” Det övergripande målet är att skapa förutsättningar för minst 120 000 nya jobb till år 2035. För att uppnå den långsiktiga målbilden och det övergripande målet, har tre underliggande mål formulerats.

**Mål 1: Kompetensförsörjning och attraktionskraft**

Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som är bäst på att tillvarata kompetens och attrahera talang.

**Mål 2: Samhällsplanering**

Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som erbjuder bäst förutsättningar för en hög och hållbar tillväxt.

**Mål 3: Företagsklimat och innovationskraft**

Göteborg är en av de storstadsregioner i Europa som har bäst klimat för företagande och innovation.

Figur 6. Underliggande mål till det övergripande målet.

Målen är avsedda att uppnås genom insatser inom sex strategiska områden:

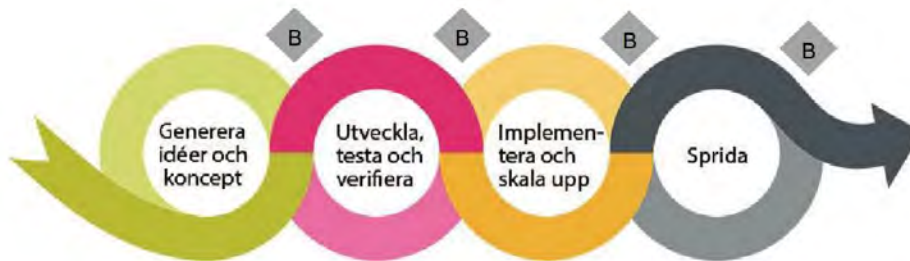
- Kompetensförsörjning
- Attraktionskraft
- Infrastruktur och tillgänglighet
- Markberedskap och fysisk planering
- Företagsklimat
- Innovationskraft

Alla områden har på ett övergripande planbäring på godsplanen och extra tydlig är kopplingen mellan området för Kompetensförsörjning, Infrastruktur och tillgänglighet samt Markberedskap och fysisk planering.

### 3.1.6 Göteborgs Stads Innovationsprogram 2018-2023

Syftet med Göteborgs Stads innovationsprogram är att skapa ett strukturerat arbete med innovation i Göteborgs Stads verksamheter. Programmet syftar till att öka Göteborgs Stads kapacitet att vara innovativ inom Göteborgs Stads organisation, i samverkan med andra samhällssektorer, men också till att öka Göteborgs Stads förmåga att bidra till ett starkt innovationssystem i Göteborgsregionen. Programmet pekar ut långsiktiga mål och strategier för Göteborgs Stads innovationsarbete.

Det finns en modell för Göteborgs Stads innovationsprocess den handlar om ”VAD?” respektive ”HUR?”, och kan tillämpas på såväl strategisk nivå, som inom varje enskilt innovationsprojekt.



Figur 7 Göteborgs Stads innovationsprocess med beslutpunkter (B)

Innovationsarbetet i Göteborgs Stad har en gemensam målbild och mål.



Figur 8 Målbild och mål för Göteborgs Stads innovationsprogram 2018-2023

Målbilden ska nås genom fem strategier.

1. Fokusera innovationskraften
2. Driva innovationsarbetet i samverkan
3. Utveckla och förvalta processer, metoder och verktyg som stärker innovationsförmågan

4. Odla en innovationsfrämjande organisationskultur
5. Organisera Göteborgs Stads gemensamma innovationsarbete

Godsplanen har en uttalad ambition om att bidra till innovation inom området och Göteborg har redan i nuläget en stark ställning inom forskning och utveckling på godsområdet. Innovationsprogrammet stödjer detta fokus och syftar till att underlätta innovation genom kommunens bidrag.

Till Innovationsprogrammet hör en handlingsplan. Syftet med planen är att beskriva de insatser som ska genomföras den återstående programperioden 2022 – 2023, för att fortsätta arbetet med att realisera mål och målbild i Göteborgs Stads innovationsprogram 2018–2023.

### **3.1.7 Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030**

Elektrifieringsplanen ska säkerställa att elektrifieringen av transportsystemet implementeras på ett resurseffektivt och målinriktat sätt. Den ska bidra till att nå Göteborgs Stads mål om minskade växthusgasutsläpp från transportsystemet.

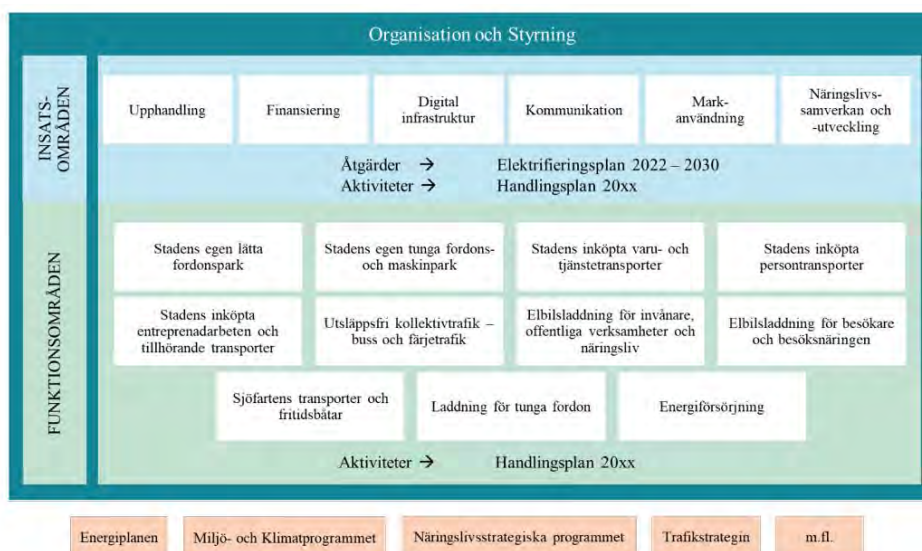
Elektrifieringsplanen har fem mål:

- Öka andelen helt elektriska eller vätgasdrivna fordon i stadens egen fordons- och maskinpark.
- Öka andelen helt elektriska eller vätgasdrivna transporter i uppdrag av staden.
- Verka för att öka andelen helt elektriska eller vätgasdrivna transporter i kollektivtrafiken.
- God tillgång på laddmöjligheter enligt behovet.
- Tillräcklig tillgång på förnybar energi till det elektrifierade transportsystemet.

Inom respektive mål anges delmål, sammanlagt 12, med indikatorer, sammanlagt 21, för nuläge 2022 samt målvärden för 2025 respektive 2030.

För att bryta ner komplexiteten i ekosystemet kring elektrifiering av transportsystemet och för att kunna hantera frågeställningar på en verksamhetsnära nivå har 11 funktionsområden identifierats och definierats. Elektrifieringsplanen menar att nedbrytningen förenklar framtagning av konkreta och specifika mål och tillhörande aktiviteter, vilka också möjliggör uppföljning av progress. Utöver det har 6 insatsområden på en högre nivå i planens systematiserade struktur identifierats och definierats. Syftet med insatsområdena är att hantera verksamhetsövergripande strategiska frågeställningar erforderliga för att underlätta och skapa förutsättningar för omställningen till ett elektrifierat transportsystem där samordning och kraftsamling för staden är avgörande.

Basen i Elektrifieringsplanen 2022 – 2030 utgörs av 12 långsiktiga, strategiska och förutsättningsskapande åtgärder kopplat till organisation och styrning samt insatsområdena.



Figur 9. Hierarkisk struktur inom Elektrifieringsplanen för förhållande mellan insatsområden, funktionsområden, åtgärder och aktiviteter inom ramen för övergripande organisation och styrning för genomförande.

### 3.1.8 Göteborgs Stads energiplan 2022-2030

Syftet med energiplanen är att:

- Driva på genomförande av åtgärder som leder till att Göteborgs Stad når miljömålet för klimatet i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 samt följande delmål:
  - Minska energianvändningen i bostäder och lokaler.
  - Producera energi enbart av förnybara källor.
  - Minska klimatpåverkan från transporter.
- Bibehålla och utveckla stadens arbete för en trygg och säker energiförsörjning.
- Visa på riktningen för Göteborgs Stads övergripande arbete med energifrågor.
- Uppfylla kraven i lagen om kommunal energiplanering (1977:439) som säger att varje svensk kommun ska ha en aktuell energiplan som omfattar tillförsel, distribution och användning av energi i kommunen. Den ska även innehålla en analys av vilken inverkan den i planen upptagna verksamheten har på miljön, hälsan och hushållningen med mark och vatten samt andra resurser.

Under åtgärdsavsnittet *Flexibelt och kapacitetssäkert energisystem* pekar planen ut ett par åtgärder med direkt betydelse för godstransporter:

- Göteborg Energi AB ska verka för att eleffektkapaciteten möter behovet i Göteborg. Detta genom att i dialog med relevanta aktörer verka för en utbyggnad av stamnätet till regionen, samt förstärka stadsnätet där det behövs, till exempel för att klara behoven för elektrifiering av transporter. Bolaget ska förekomma kommande lagkrav och ta fram en så kallad nätutvecklingsplan för Göteborg. (Målfår saknas)
- Byggnadsnämnden ska föra regelbundna strategiska dialoger kring kommande stadsutveckling med Göteborg Energi AB och andra relevanta

aktörer. Dessa dialoger ska bidra till att skapa de förutsättningar som krävs för att etablera nödvändig infrastruktur och anläggningar för ett hållbart, kapacitets- och leveranssäkert energisystem. (Målår saknas)

Under åtgärdsavsnittet *Energieffektiva och fossilfria resor, transporter och arbetsmaskiner* pekar planen ut ett par åtgärder med direkt betydelse för godstransporter:

- Trafiknämnden ska i samverkan med miljö- och klimatnämnden utreda införande av miljözon 3 i Göteborg. (Målår 2025)
- Göteborg Energi AB ska, i samverkan med Business Region Göteborg, trafiknämnden och regionala aktörer, bidra till att tillgången till publika snabbbladdstationer för tunga transporter möter behovet. Målsättningen ska vara att verksamhetsutövare inom tunga transporter anser att tillgången till laddmöjligheter är tillräcklig för att välja eldrivna fordon. (Målår saknas)
- Byggnadsnämnden ska föra regelbundna och strategiska dialoger kring kommande stadsutveckling med trafiknämnden, fastighetsnämnden och andra relevanta aktörer. Dessa dialoger ska bidra till att skapa de förutsättningar som krävs för energieffektiva och hållbara resor och transporter ur ett energisystemperspektiv. (Målår saknas)

### 3.1.9 Göteborgs Stads avfallsplan 2021-2030

Avfallsplanen är ett lagstadgat kommunalt styrdokument som beslutas av kommunfullmäktige. Avfallsplanen innehåller mål för allt det avfall kommunen ansvarar för, det vill säga både avfall från hushåll och avfall som uppkommer i kommunens egna verksamheter. Planen innehåller mål och åtgärder för att förebygga och begränsa nedskräpning, samt att förebygga avfall.

Avfallsplanen har tagits fram i samverkan med Göteborgsregionen (GR). Kretslopp och vatten ansvarar för den övergripande samordningen vid framtagande av planen för Göteborgs Stad. Planen består av två delar, dels den regionala planen ”Göteborgsregionen minskar avfallet – avfallsplan för tretton kommuner till 2030” och ”Lokal bilaga till Göteborgsregionen minskar avfallet”.

I lokal bilaga för Göteborg redovisas följande mål med tydlig koppling till godstransporter:

- Avfallstransporter ska vara 10 procent mer energieffektiva. Ansvarig part i Göteborgs Stad är Kretslopp och vattennämnden och uppföljningsmålet avser kWh/ton. Målet avser avfallstransporter inom kommunalt ansvar.
- Fordon, maskiner och anläggningar inom kommunens avfallsverksamhet ska drivas fossilfritt. Ansvarig part i Göteborgs Stad är Kretslopp och vattennämnden. Uppföljningsmålet avser inköpt fossil energi, omräknat till kWh alternativt inköpt fossilfri energi, omräknat till kWh.
- Lokalisering av större avfallsanläggningar för både dagens och framtidens behov säkras genom fysisk planering. Ansvarig part i Göteborgs Stad är ett flertal nämnder med KoV som sammankallande. Uppföljningsmålet är om det finns med i översiktsplan, ja eller nej.

- Plats för avfallens infrastruktur, från uppkomst till mottagningsanläggning, säkras i detaljplaner och bygglov. Ansvarig part i Göteborgs Stad är ett flertal nämnder med KoV som sammankallande. Uppföljningsmått är andel bygglov som inte behöver kompletteras efter granskning av avfallsavdelningen.

## 3.2 Göteborgs Stads reglerande styrande dokument

### 3.2.1 Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon

Syftet med dokumentet är att säkerställa användningen av miljöanpassade och trafiksäkra fordon. Reglerna ska bidra till att uppfylla kommunfullmäktiges beslut om fossilfri fordonsflotta till 2023.

I reglerna finns bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för Göteborgs Stads användning, inköp och leasing av lätta och tunga fordon.

### 3.2.2 Riktlinjer för hantering av Näringslivets Transporter under byggskedet i Göteborg.

Riktlinjen är ett stödande dokument som ger råd och hjälp till projekten, i syfte att säkerställa framkomligheten för näringslivets transporter. Med näringslivets transporter avses:

- Långväga godstransporter med start- eller målpunkt i Göteborgsområdet.
- Transittrafik som passerar förbi Göteborg.
- Godstransporter till och från staden: distributionstransporter, byggmaterialtransporter, transporter för avfallshantering, specialtransporter samt annan yrkes- och nyttotrafik såsom post- och budbilar och hantverkarfordon. Taxi omfattas ej.

Riktlinjen omfattar inte näringslivets transporter på järnväg eller med sjöfart och inte heller hanteringen av projektens egna byggtransporter.

Riktlinjen föreskriver att projekten ska arbeta inom nedanstående fem områden för att säkerställa framkomligheten för näringslivets transporter:

1. Trafikföringsprinciper som inkluderar framkomligheten för näringslivets transporter och som säkerställer framkomligheten på de prioriterade vägnäten.
2. Beskrivning avseende projektets påverkan på näringslivets transporter.
3. Tillfälliga omdirigeringar/förändringar som är dimensionerade för näringslivets transporter.
4. Informationsdelning med KomFram Göteborg för samlad extern kommunikation.
5. Förankring i entreprenörs- och konsultleden avseende krav i dessa riktlinjer.

## 3.3 Nationella styrande dokument

### 3.3.1 Agenda 2030

FN:s agenda 2030 och de 17 globala målen (med 169 delmål) omfattar alla politiska områden och delaktighet och engagemang på storstadsnivå är betydelsefullt. Agendan fångas upp genom Klimat- och miljöprogram för Göteborg och blir styrande för godsplanen.

### 3.3.2 Mål för transportpolitiken

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.

### 3.3.3 Nationell plan för infrastrukturen

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Många åtgärder syftar till att förbättra tillgängligheten och funktioner för godstransporter.

Underhållssatsningar görs på vägar och järnvägar som är viktiga för näringslivet, inklusive bärighetssatsningar med utveckling av BK4-vägnätet. Åtgärder genomförs som möjliggör överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt kapacitetsåtgärder på järnväg.

I planen ingår muddring av farleden in till Göteborgs hamn, Skandiaporten, Nordens största hamn, så att hamnen kan fortsätta att vara en del av de allt större containerfartygens globala rutt.

En ny högsta bärighetsklass på väg, BK4, infördes den 1 juli 2018. Den innebär att det nu är tillåtet att köra 74-tons lastbilar. Fram till och med 2020 har cirka 26 000 kilometer väg öppnats för den nya bärighetsklassen. Ambitionen till 2029 är att 70–80 procent av det Strategiska vägnätet för tyngre transporter ska öppnas för BK4, och arbetet med anpassningar för den högre bärighetsklassen fortsätter in i den nya planen.

### 3.3.4 Nationell godstransportstrategi

Syftet med strategin är att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Strategin ger en sammanfattande bild av nuläget och tydliggör den övergripande inriktningen för gods- och logistikområdet. Till strategin kopplas prioriterade insatser. Inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Strategin samlar beskrivningen och insatserna under tre huvuddelar; Konkurrenskraftiga godstransporter, Omställning för fossilfria godstransporter och Innovation, kompetens och kunskap.

Regeringen har inrättat ett nationellt godstransportråd som ska arbeta för att utveckla transportsektorn utifrån den nationella godstransportstrategin. På Trafikverket finns ett kansli till stöd för rådets arbete.

## 3.4 Regionala styrande dokument

### 3.4.1 Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån mål och fokusområden som identifierats i det regionala inriktningsunderlaget: Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i Västra Götaland. I inriktningsunderlaget formulerades ett mål för godstransporter:

*”Att vara en internationellt och nationellt ledande hållbar logistikregion med utvecklad intermodalitet”*

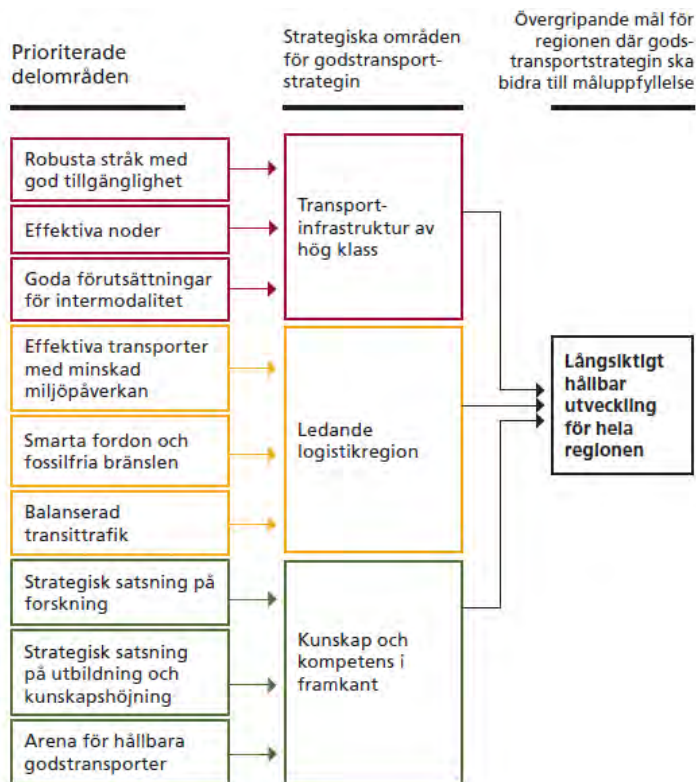
### 3.4.2 Godstransportstrategi för Västra Götaland

Syftet med godstransportstrategin är att fortsätta utveckla Västra Götaland som högklassig och hållbar transport- och logistikregion, nationellt och internationellt. Godstransportstrategin för Västra Götaland ska fungera som verktyg för att utveckla en medveten position som logistikregion. Genom en aktiv samverkan mellan näringslivets aktörer, offentlig sektor samt forskning och utveckling kan strategin bidra till att transport- och logistiksektorn vidareutvecklas som ett av regionens styrkeområden och stödjer regionens näringsliv samt svensk utrikeshandel i stort. Godstransportstrategins målbild är:

*Västra Götaland är Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och regionens utveckling på ett sätt som värnar hållbarhet, hela regionen och samhällsekonomisk effektivitet.*

Den gemensamma godstransportstrategin för Västra Götaland fokuserar på tre strategiska områden med ett antal tillhörande delområden:





Figur 10. Godstransportstrategins uppbyggnad och bidrag till långsiktigt hållbar utveckling i Västra Götaland.

Det strategiska området **Transportinfrastruktur av hög klass** beskrivs med ett flertal tillstånd inom tre prioriterade delområden.

Robusta stråk med god tillgänglighet innebär:

- Ett effektivt och hållbart utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- Ett regionalt utpekat vägnät för gods med utgångspunkt i funktionellt prioriterat vägnät och BK 74-vägnätet (vägnät som tillåter fordon upp till 74 ton) samt näringslivets behov.
- Tillräcklig kapacitet i järnvägssystemet för att möta ett ökat transportbehov orsakat av ökat personresande och ökade godstransporter.
- Ett väl fungerande kapillärt väg- och järnvägsnät.
- Tillräcklig kapacitet i anslutningar till noder, terminaler, hamnar, flygplatser och stråk utifrån ett systemperspektiv.
- Goda möjligheter till när- och kustsjöfart samt inlandssjöfart.
- Goda möjligheter till internationella transporter genom sjö- och flygförbindelser.
- Verktyg för rättvisande värdering av godstransporternas betydelse vid infrastrukturinvesteringar.

Effektiva noder innebär:

- Regional samverkan för ökat resursutnyttjande av befintliga hamnområden.
- Effektiv, tillförlitlig och hållbar infrastruktur försörjning till Göteborgs hamn.

- En komplementär terminalstruktur, till exempel utifrån specialisering eller geografi.
- Terminaler (inklusive flygplatser) som medger en effektiv logistik och ökad intermodalitet.

Goda förutsättningar för intermodalitet innebär:

- Lokalisering av logistikverksamhet med beaktande av trafikförsörjning och möjlighet till intermodalitet.
- Omlastningsmöjligheter och anslutningar som möjliggör intermodalitet.
- Regionalt systemperspektiv vid lokalisering av intermodala noder.

Det strategiska området **Ledande logistikregion** beskrivs med ett flertal tillstånd inom tre prioriterade delområden.

Effektiva transporter innebär:

- Goda möjligheter för längre och/eller tyngre lastbilar och tåg på vissa sträckor och relationer.
- Goda möjligheter till en effektiv logistik för regionala nyckelbranscher såsom handel, textil, verkstadsindustri och petroleum.
- Konkurrenskraftiga transporter med avseende på säkerhet, miljö och lika villkor.
- Utvecklade former för distribution i stadsmiljö.
- Utveckling och utökat användande av IT-verktyg.

Smarta fordon och fossilfria bränslen innebär:

- Samverkansformer som underlättar införande av ny teknik i fordon.
- En hög omställningstakt till en fossilfri fordonsflotta.
- En utbyggd försörjningsinfrastruktur för fossilfria bränslen.

Balanserad transittrafik innebär:

- Bättre möjligheter att minska lastbilstrafikens andel av transittrafiken.
- Omvandling av transittrafiken till/från Norge till regionala affärsmöjligheter

Det strategiska området **Kunskap och kompetens i framkant** beskrivs med ett flertal tillstånd inom tre prioriterade delområden.

Strategisk satsning på forskning innebär:

- Ökade forskningsanslag till regionen.
- Ledande inom logistikforskning med fokus på hållbara godstransporter och innovation.
- Underlätta, stödja och tillvarata företagens egna forskningssatsningar.
- Samarbete inom EU-projekt som berör transportkorridorer.

Strategisk satsning på utbildning och kunskapshöjning innebär:

- Bättre fånga, förstå och prioritera näringslivets skilda behov samt bedöma planerade åtgärder utifrån dessa perspektiv.

- Lyfta fram och utveckla logistikutbildningar till en profilfråga för hela regionen.
- Satsningar på akademiska grundutbildningar och forskning för att säkerställa kompetensbehov och ökade kunskapskrav inom privat och offentlig sektor.
- Lyfta kompetensen inom logistik, främst användandet av IT-verktyg på operativ nivå, med fokus på små och medelstora företag.
- Kunskapslyft inom offentlig sektor för att bättre integrera godsfrågor i samhällsplaneringen.

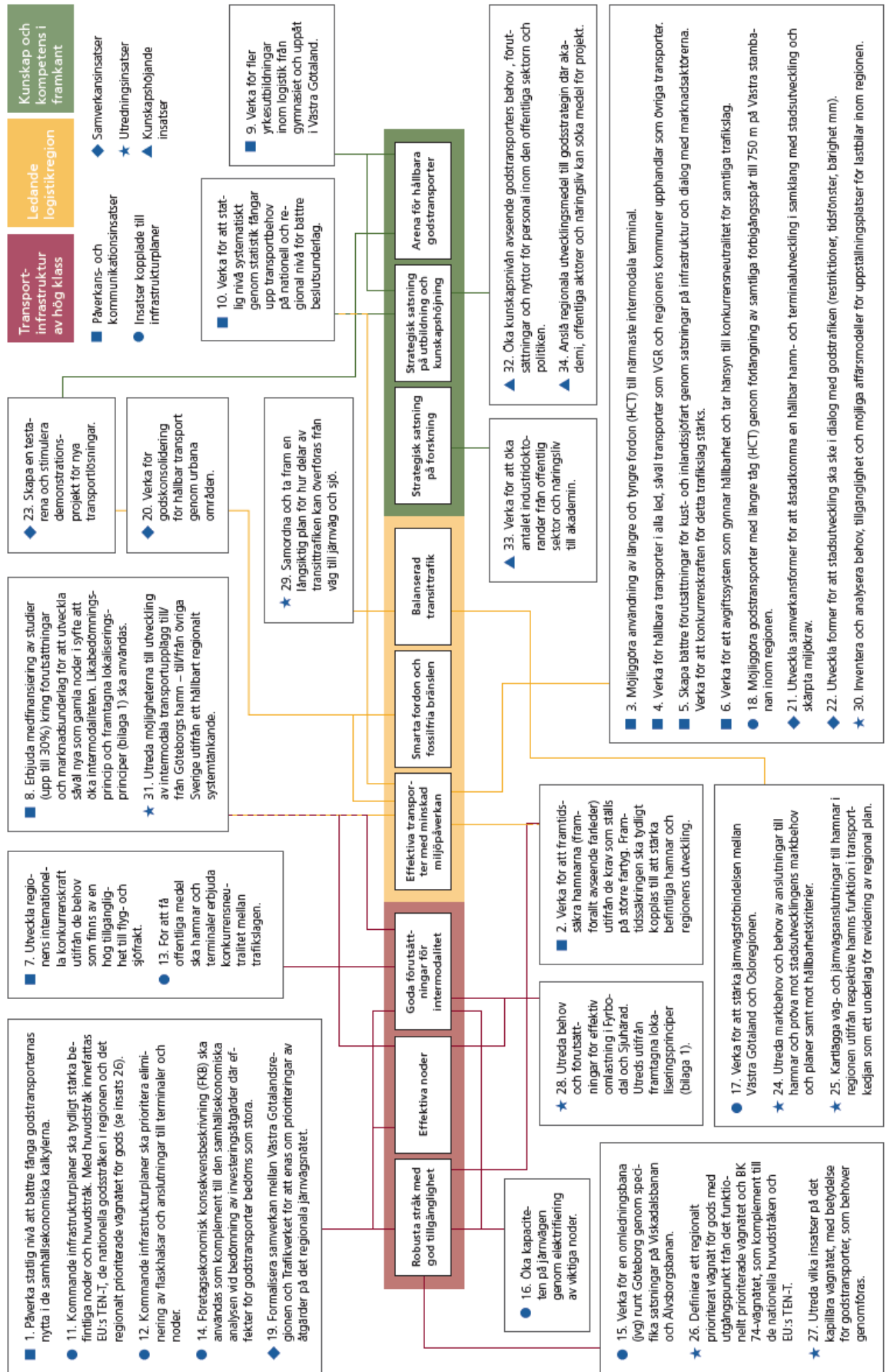
Arena för hållbara godstransporter innebär:

- Demonstrations- och testarena där gods- och logistikrelaterad forskning och innovation kan appliceras och testas under verkliga omständigheter och på affärsmässiga grunder.
- Utveckla visualiseringscentrum för godstransporter för att stödja forskning, utveckling och planering inom området.

### **3.4.3 Godstransportstrategi för Västra Götaland – Handlingsplan**

För att utveckla de enskilda insatser som krävs för att förverkliga godstransportstrategins intentioner har en handlingsplan tagits fram. Insatserna i handlingsplanen är direkt relaterade till de strategiska områden och delområden som redovisas i strategin. Handlingsplanen ska ligga till grund för prioritering av insatser och utgör den operativa delen av strategin.

Handlingsplanen innehåller insatser som ska initieras eller genomföras på 1–4 års sikt. Samtliga prioriterade insatser sammanfattas i figur 11.



Figur 11. Översikt av prioriterade insatser.

### 3.4.4 Hållbar tillväxt och Strukturbild för Göteborgsregionen

Förbundsstyrelsen i GR antog i maj 2006 mål- och strategidokumentet Uthållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur. En av åtgärderna som beskrivs i Uthållig tillväxt är att ta fram en strukturbild för Göteborgsregionen. Hållbar tillväxt är en uppdatering av mål- och strategidokumentet Uthållig tillväxt, antagen år 2013.

GR:s förbundsstyrelse beslutade 2008-05-23 att godkänna ”Strukturbild för Göteborgsregionen. En överenskommelse om att vi gemensamt tar ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar”.

### 3.4.5 Strategisk inriktning 2020–2023, GR

GR beskriver att denna strategiska inriktning pekar ut sex utmaningar som Göteborgsregionen behöver fokusera på att möta under de kommande åren. Det är områden där GR ser att regionalt samarbete kan göra stor skillnad. Flertalet av dessa områden har en koppling till godsplanen.

### 3.4.6 GR:s inriktning för transportinfrastrukturplaneringen i storstadsregionen

Dokumentet beskriver GR:s inriktning för planeringen av transportinfrastruktur och utgör grund för GR:s framtida prioriteringar i transportsystemet. Inriktningen är antagen i Förbundsstyrelsen 3 april 2020.

GR beskriver att underlaget huvudsakligen utgår från GR:s mål- och strategidokument Hållbar tillväxt, Strukturbild för Göteborgsregionen samt Strategisk inriktning 2020–2023. GR skriver också att förslaget ligger i linje med de nationella transport- och klimatpolitiska målen, de regionala klimatmålen samt de prioriteringar som Västra Götalandsregionen tog fram i samband med revidering av nationell transportinfrastrukturplan för 2018–2029.

Inriktningsdokumentet består av två portalparagrafer och åtta inriktningar. Det kommer att utgöra grund för GR:s prioriteringar vid kommande revidering av nationell och regional transportinfrastrukturplan. Portalparagraferna uttrycks att GR anser att transportsystemets utveckling ska bidra till:

- En hållbar tillväxt i storstadsregionen
- Kraftigt minskad klimat- och miljöpåverkan från transportsystemet

Flera av inriktningarna har direkt koppling till godstransporter. Inriktningen **Vi vill öka sjö- och järnvägskapaciteten för godstransporter** innebär bland annat att:

- GR ska verka för utbyggd järnvägskapacitet för att även rymma gods.
- GR ska verka för en större andel statlig finansiering för kapacitetsförstärkningar i Göteborgs hamn.

Inriktningen **Vi vill stimulera innovationer och ny teknik för att uppnå ett mer transporteffektivt samhälle** innebär bland annat att:

- GR och medlemskommunerna ska kunna erbjuda testbäddar för innovationer och ny teknik.
- GR tar fram underlag och förslag till åtgärder som underlättar omställning till ett elektrifierat transportsystem.
- GR aktivt deltar i kompetensomställningen för nuvarande och kommande omställningsbehov i näringslivet

Inriktningen **Vi vill utveckla transportsystemet i samspel med människors livsmiljö, biologisk mångfald och ekosystemtjänster** innebär bland annat att:

- GR, tillsammans med medlemskommunerna, identifierar regionala målkonflikter mellan transportinfrastruktur och andra värden.
- GR verkar för att ta fram kunskapsunderlag samt metoder som minskar buller och barriärer i stationssamhällena.

## 3.5 Styrande dokument inom andra områden med påverkan

### 3.5.1 Göteborg Stads parkeringspolicy

Policyn omfattar flera förvaltningar och bolag och parkering betraktas som en del av den sammanvägda tillgängligheten med alla transportmedel. Policyn omfattar vidare all parkering, såväl kvartersmark som gatemark och dessutom all parkering med cykel och bil, liksom yrkestrafikens angöring och parkering.

### 3.5.2 Koll 2035 – Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille

Målbilden beskriver hur kollektivtrafiken i det sammanhängande storstadsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille ska utvecklas fram till år 2035 för att attrahera och ta hand om betydligt fler resenärer. Målbilden är en vidareutveckling av Kollektivtrafikprogrammet K2020 och fokuserar på stomnätet, det som idag omfattar spårvagns- och stombusstrafik samt expressbussar och pendeltåg där de trafikerar storstadsområdet.

Med en överflyttning av trafikanter från bil till kollektivtrafik kan programmet bidra till förbättrade förutsättningar för godstransporter i vägnätet. Det finns också en potentiell konflikt i programmets inriktning mot kapacitetsstark kollektivtrafik på de större trafiklederna, i eget utrymme, vilket kan konkurrera med godstrafikens anspråk på förutsägbar framkomlighet.

### 3.5.3 Vision Älvstaden

Vision Älvstaden är riktningen för hur Göteborg ska utvecklas. Älvstaden ska vara öppen för världen. Den ska vara inkluderande, grön och dynamisk och den

ska utformas så att den länkar samman staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan. Älvstaden ska även göra Göteborg synligt för världen.

En stor och viktig del i förverkligandet av Älvstaden är Västsvenska paketet – som innehåller en rad storsatsningar på kollektivtrafik, järnvägar och vägar i Göteborgsregionen. Paketet ska vara genomfört år 2028 och innehåller bland annat Västlänken och den nya Hisingsbron.

En viktig del i arbete med att förverkliga Visionen är att hantera trafikstrukturerna som passerar genom Älvstaden, genom att minska dess barriäreffekter. I dessa trafikstrukturer, i första hand Lundbyleden och hamnbanan, återfinns den högst utnyttjade infrastrukturen för godstransporter till Hisingen och Göteborgs Hamn.

**Stadsbyggnadsförvaltningen**

Telefon: 031-365 00 00 (kontaktcenter)

E-post: [stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se](mailto:stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se)





# Årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022

## Förslag till beslut

Beredningsgruppen för miljö och samhällsbyggnad föreslår förbundsstyrelsen besluta att godkänna föreliggande förslag till yttrande daterat 2023-08-08.

## Sammanfattning av ärendet

Det delregionala kollektivtrafikerådet i Göteborgsregionen har i skrivelse från Västra Götalandsregionen, daterad 2022-02-23, beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad remiss.

Trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafiken och följs, i enlighet med samverkansformerna, upp en gång per år.

Föreliggande förslag till yttrande innebär även underlag till bland annat prioriteringar av Västtrafiks uppdrag samt underlag för den pågående revideringsprocessen av trafikförsörjningsprogrammet. Remissversion av trafikförsörjningsprogrammet väntas ställas till de delregionala kollektivtrafikeråden våren 2024.

Göteborgsregionen har skickat vidare remissen till medlemskommunerna och arbetat fram förslag till remissvar i Göteborgsregionens kollektivtrafiknätverk där alla kommuner finns representerade.

Sammanfattningsvis ser Göteborgsregionen att återhämtningen från pandemin är positiv men satsningar behöver göras på kollektivtrafikens attraktivitet.

## Beslutsunderlag

- Remissbrev årlig avstämning av trafikförsörjningsprogrammet för 2022 (bilaga)
- Uppföljning av trafikförsörjningsprogram för 2022 (bilaga)
- Inkomna remissvar från medlemskommuner till Göteborgsregionen (bilaga)
- Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 Hållbara resor i Västra Götaland ([länk](#))

## BESKRIVNING AV ÄRENDET

### Bakgrund och syfte

I enlighet med de beslutade samverkansformerna kring kollektivtrafiken i Västra Götaland ska Västra Götalandsregionen årligen göra en avstämning med de delregionala kollektivtrafikeråden. De delregionala kollektivtrafikeråden ges då möjlighet att lämna yttranden på arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

I remissbrevet inkluderas ett antal frågeställningar infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden önskar svar på:

- Reflektioner kring måluppfyllelsen för 2022?
- Hur kan vi hjälpas åt att fortsätta återta och öka det hållbara resandet?
- Programmet innehåller fyra fokusområden som kräver samverkan för att nå framgång. Är det något av områdena som ni särskilt ser att vi tillsammans kan arbeta med utifrån våra respektive roller? Exemplifiera gärna.
- Övriga synpunkter/kommentarer?

Denna skrivelse avser besvara frågeställningarna kopplat till den årliga avstämningen av trafikförsörjningsprogrammet samt lämna tidiga synpunkter för den kommande revideringsprocessen av trafikförsörjningsprogrammet. Västra Götalandsregionen önskar kollektivtrafikerådets svar på remissen senast den 30 september 2022.

Göteborgsregionen har skickat vidare remissen till alla medlemskommuner och Göteborg & Co, inkomna svar ligger till grund för föreliggande förslag till yttrande som har arbetats fram i Göteborgsregionens kollektivtrafiknätverk.

### Bedömning

#### Reflektioner kring måluppfyllelsen

##### Öka andelen hållbara resor

Det är positivt att måluppfyllelsen i stora drag fortsätter i en positiv riktning och resenärer hittat tillbaka till kollektivtrafiken inför måläret 2025. För Göteborgsregionen uppgår andelen hållbara resor (kollektivtrafik, gång och cykel) 2022 till 48% vilket innebär en ökning med 8 procentenheter från 2021. Före pandemin (2019) var andelen 51%.

Den ökade marknadsandelen kan till stor del härledas till att restriktioner kopplat till pandemin tagits bort. Oavsett pandemins påverkan på resandet är det av vikt att trender fram till och med 2019 även beaktas och hanteras i trafikförsörjningsprogrammet.

Det är positivt att redovisning av andelen hållbart resande per delregion görs. För ytterligare förståelse för de olika geografiska förutsättningarna önskas att

även målnivåer kan brytas ner per delregion. För Göteborgsregionen är exempelvis den övergripande målnivån till 2025 om 40% andel resor med kollektivtrafik, gång och cykel inte aktuell då delregionen redan idag har 48%.

### God geografisk tillgänglighet

Trafikförsörjningsprogrammets definition av god geografisk tillgänglighet är att invånarna ska ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar. För att öka det hållbara resandet för olika geografier, både på landsbygd och i tätort, bör utbud och restid med kollektivtrafik förbättras. Nuvarande målnivå styr mot att förbättra utbud och restid i de mer glesa geografierna. Målnivåer bör ses över och anpassas till olika typologier för att motivera utveckling och förbättringsinsatser, exempelvis turtäthet och utbud.

Likt tidigare svar från Göteborgsregionen bör Västra Götalandsregionen och Västtrafik öppna för möjlighet till kollektivtrafik i samband med att första invånaren flyttar in, inte först när resandeunderlaget bedöms vara tillräckligt stort. Denna princip bör även gälla vid nybyggnation av verksamhetsområden.

Kungsbacka kommun ligger visserligen utanför Västra Götaland men trafikeras av Västtrafik och utgör en del av arbetsmarknadsregionen. God geografisk tillgänglighet bör tydligare inkludera kopplingen till angränsande län, särskilt Halland.

### Enkel, trygg och inkluderande

Det är 60% av invånarna som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik vilket har varit relativt konstant över tid. I åldersgrupperna 20–25 år och 65–86 år har andelen som tycker det är enkelt att resa ökat under 2022. Det är i sig positivt men för åldersgrupperna 26–44 år och 45–64 år fortsätter den upplevda enkelheten att minska. Det konstateras i uppföljningsrapporten att det är oklart vilka faktorer som påverkar svaren men görs ingen vidare analys om hur frågan om enkelhet kan arbetas vidare med.

Vad gäller upplevd trygghet att resa med Västtrafik är det positivt att en ökning kan urskiljas från 2021 till 2022. För att kunna återta, och vidareutveckla, kollektivtrafiken är enkelhet och trygghet två viktiga faktorer tillsammans med avgångstider som passar resenärens behov (se mer under fokusområdet driva på och underlätta för hållbara resval).

### Låg miljöpåverkan

Det är positivt att utsläpp (CO<sub>2</sub>) per personkilometer har minskat sedan 2006 och att det går åt rätt håll under 2022. Uppföljningen konstaterar att det bedöms vara en utmaning att nå målet till 2025 men uppföljningen utvecklar inte resultatet. Göteborgsregionen saknar ett utökat resonemang kring utmaningar och eventuella målkonflikter för att nå målen.

Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund

Handläggare: Anna Gustafsson

Datum: 2023-08-08, Diarienummer: 2023-00096

Måläret i Miljö- och klimatstrategin (aktualiserades 2022) är 2035. Resultatet för 2022 och utmaningen med att nå delmålet 2025 bör även belysas utifrån huruvida målet 2035 kan nås eller inte, samt vad som i så fall behöver göras för att kunna nå målet i tid.

Västra Götalandsregionen är en av huvudparterna i Klimat 2030. Göteborgsregionen önskar att Miljö- och klimatstrategin tydligare kopplar an till pågående arbete inom ramarna för Klimat 2030 och konkretiserar trafikförsörjningsprogrammet bidrar till att nå målen.

### **Hur kan vi hjälpas åt att fortsätta återta och öka det hållbara resandet?**

Göteborgsregionen ser att satsningar behöver göras inom flera områden. Det kopplar till stora delar an till trygghet, enkelhet och attraktivitet. Kungälv kommun lyfter exempelvis ett behov av satsningar på kombinerad mobilitet och möjligheten till regionalt hyrcykelsystem. Lilla Edets kommun arbetar aktivt för att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafikresande men önskar ekonomiskt och resursmässigt stöd för att kunna arbeta mer med mobility managementåtgärder. Här bör Hållbart resande väst ta en tydlig roll. Mölndals stad önskar genomföra ett pilotprojekt för att undersöka familjers kollektiva resande. Öckerö kommun ser fram emot att utveckla samverkan med Västra Götalandsregionen utifrån överenskommelsen om hållbar tillgänglighet i stråket Öckerö-Göteborg.

Under 2023 signerades en överenskommelse om att etablera en samverkansarena för kollektivtrafiksystemets utveckling i storstadsregionen mellan Göteborgsregionen, Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Göteborgsregionen ser fram emot att påbörja arbetet tillsammans och ser att frågeställningen ovan är en viktig del i det arbetet.

### **Är det något av de fyra fokusområdena som ni särskilt ser att vi tillsammans kan arbeta med utifrån våra respektive roller?**

#### **Driva på och underlätta för hållbara resval**

Göteborgsregionen vidhåller att det finns ett antal viktiga faktorer för att öka det hållbara resandet. För kollektivtrafikresor är det viktigt med upplevd enkelhet, upplevd trygghet men också att det utbud som finns motsvarar resenärens behov. I snitt anser endast 52% av invånarna att de har avgångar som passar deras resbehov. Det konstateras i uppföljningsrapporten att det är en lägre nivå än tidigare år. Göteborgsregionen anser att det är ett alldeles för lågt resultat för att kunna driva på och underlätta för hållbara resval.

I Lerums kommun har försämringar skett genom åren i bland annat att utbudet för Lerumsnabben och Gråbosnabben minskat. Kollektivtrafiken måste vara ett attraktivt och enkelt alternativ för resor. Det är av yttersta vikt att

Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund

Handläggare: Anna Gustafsson

Datum: 2023-08-08, Diarienummer: 2023-00096

effektiviseringar inte påverkar kollektivtrafikens attraktivitet negativt och på så sätt hämmar återväxten.

Västtrafiks attitydundersökning, Hållplats 2022, konstaterar att ekonomiska skäl är den främsta anledningen till att förändra sitt resande men samtidigt är restid (och avgångar som passar) viktigare än priset för att välja kollektivtrafik. På frågeställningen om vad som skulle få resenären att använda bilen i mindre utsträckning svarar 23% "mer tillgänglig kollektivtrafik" och därefter svarar 13% "billigare kollektivtrafik". Göteborgsregionen skulle gärna se ett ekonomiskt mer tilltalande system för enkelresor.

Sedan pandemin har diskussioner kring vad det nya normala och framtidens kollektivtrafik pågått. Det är relevant att fortsätta den diskussionen och Göteborgsregionen deltar gärna i det kommande arbetet utifrån de förutsättningar som finns i storstadsregionen.

### **Kombinerad mobilitet**

Göteborgsregionen ser positivt på att Västtrafik har öppnat för tredjepartsförsäljning för att skapa nya möjligheter att kombinera olika erbjudanden. Göteborgsregionen vill uppmuntra Västtrafik att även utveckla tjänsten för förköpta biljetter. Trots att arbets- och studiependling är i fokus för trafikförsörjningsprogrammet är det av vikt att även inkludera fritids- och nöjesresor.

### **Samhällsplanering och kollektivtrafik**

Samhällsplanering och kollektivtrafik går hand i hand och bör fortsatt vara ett av de prioriterade fokusområdena. Flera kommuner i Göteborgsregionen lyfter just detta fokusområde för fortsatt samverkan framåt.

Samhällsplanering sker i många olika skeden och det är lika viktigt att inkludera samhällsplaneringsaktörer i tidiga skeden. Ett exempel är arbetet inom Målbild Koll 2035 med ett nytt kollektivtrafiksystem, metrobuss, i fokus. I arbetet blir samhällsplanering och kollektivtrafik särskilt viktigt. Kommuner, utanför Göteborg, Mölndal och Partille, som påverkas av ett kommande metrobussystem behöver inkluderas för att samtidigt kunna planera för ett framtida system. Göteborgsregionen uppskattar möjligheten att aktivt delta i arbetet och ser fram emot fortsatt samverkan mellan relevanta aktörer framåt.

Det behöver utredas ett kompletterande system till metrobuss så som en strategi för matartrafik.

Det har under flera år skett en positiv utveckling i samverkan mellan parterna där förståelsen för varandras roller och ansvar ökat. En fortsatt utveckling genom att i tidiga skeden dela information, idéer och utvecklingspotentialer är av vikt. Västra Götalandsregionen och Västtrafik behöver även ta ett större ansvar för, och vara behjälpliga med, långsiktig planering och utveckling av kollektivtrafiksystemet. Göteborgsregionen stöttar gärna i ett sådant arbete.

Utbildningen om samhällsplanering och kollektivtrafik samt utbildningen "Så fungerar kollektivtrafiken i Västra Götaland" har varit värdefulla.

### **Driva på och styra forskning och innovation**

Forskning och innovation är viktiga inslag för att bidra till kunskap om olika parter roller i arbetet för hållbart resande. Det är positivt att fokusområdet ska bidra till bättre beslutsunderlag för den ordinarie verksamheten, testa nya idéer i praktiken och driva utvecklingen i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Göteborgsregionen står bakom de prioriterade forskningsområdena men skulle vilja lyfta behovet av frågor som rör kollektivtrafik och hållbart resande utanför de traditionella pendlingstiderna, exempelvis för arbetsplatser med skift, fritidsresor och besöksnäringen.

### **Övriga synpunkter/kommentarer**

#### **Synpunkter/kommentarer kopplat till beslutade strategier**

Göteborgsregionen ser positivt på de insatser som är gjorda inom *strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor*. Göteborgsregionen ser fram emot att ta del av resultatet och uppmuntrar insatser för jämlik kollektivtrafik.

Både Målbild Koll2035 och *Målbild Tåg 2028/2035* saknar till stor del finansiering. Målbild Tåg 2035s inriktning är att "trafiken utvecklas "mest" där potentialen för ökat resande är störst". Göteborgsregionen undrar hur projektet Samhällsplanering och stationsutveckling, vars mål bland annat är att ta fram en övergripande plan med roller, ansvar och tidplan för att etablera nya stationer, förhåller sig till övriga måldokument. Göteborgsregionen ställer sig även frågande till varför inte befintliga stationer inkluderas för att, i enlighet med Målbild Tåg 2035, trafiken ska kunna utvecklas mest där potentialen är som störst. Sist, men inte minst, undrar Göteborgsregionen även på vilka grunder prioriteringar görs för framtida finansieringslösningar mellan Målbild Koll2035, Målbild Tåg 2035 och den övergripande planen för projektet. Majoriteten av Västra Götalandsregionens befolkning bor och/eller arbetar i Göteborgsregionen.

I samrådsprocessen för Målbild Tåg 2028 efterlyste Göteborgsregionen ett antal analyser i det fortsatta arbetet. Västtrafik har under 2022 tagit fram, och antagit, en handlingsplan och Göteborgsregionen ställer sig nu frågande till hur de lämnade synpunkterna har hanterats i uppdraget från Västra Götalandsregionen till Västtrafik samt i Västtrafiks process. I samrådsprocesser engagerar sig många parter och det är av största vikt att synpunkter hanteras, frågeställningar återkopplas kring och att samrådsparternas engagemang faktiskt genomsyrar det efterkommande arbetet.



Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund

Handläggare: Anna Gustafsson

Datum: 2023-08-08, Diarienummer: 2023-00096

Göteborgsregionen har de senaste åren bjudits in att delta mer aktivt i GMP-samarbetet med tillhörande *Målbild Koll2035*. Göteborgsregionen uppskattar möjligheten och ser fram emot fortsatt värdefullt samarbete.

### Generella synpunkter/kommentarer

Västra Götalandsregionen har genomfört en utvärdering av införandet av tre zoner som resulterat i nya omlottzoner. Göteborgsregionen är intresserad huruvida en utvärdering har genomförts, eller kommer att genomföras, utifrån den nya zonstrukturens syfte. En viktig aspekt var att skapa bättre förutsättningar för resenärerna att enkelt välja, köpa och resa med sin biljett. För både Kungsbacka kommun och Härryda kommun, som ingår i zon B, är det inte möjligt att resa utanför kommungränserna utan att passera en annan zon. Omlottzonen i Härryda är ett steg i rätt riktning men den nuvarande zonindelningen skapar snarare incitament att resa med bil över kommungränser, trots att det finns goda förutsättningar för hållbart resande.

Utöver arbetet att ta fram uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet, remiss och hantera remissvar så tillkommer den tid som kommunalförbund och samtliga kommuner i Västra Götalandsregionen lägger varje år för att besvara remissen. I samband med nästa utvärdering av samverkansformerna (ska ske senast 2027) önskar Göteborgsregionen särskilt att årliga avstämningar utvärderas. Ett arbetssätt kan vara att en årlig uppföljning görs av Västra Götalandsregionen, men att den skickas ut för kännedom. En gång per programperiod kan en mer omfattande uppföljning med analyser och prognoser göras. Endast den mer omfattande uppföljningen behöver då skickas ut på remiss. Förslagsvis skickas den omfattande uppföljningen ut på remiss i god tid före processen med revidering av trafikförsörjningsprogrammet startar.

Frågeställningarna för 2022 är väldigt snarlika frågeställningarna för 2021 vilket tyder på att de årliga avstämningarna är för täta. Det är trögrörliga processer och med nuvarande upplägg ges Västra Götalandsregionen och Västtrafik en ytterst liten möjlighet att omhänderta de synpunkter som kommer in vid årliga avstämningar. Göteborgsregionen deltar gärna i diskussioner kring möjlig utveckling av processen.

### Synpunkter/kommentarer till kommande revideringsprocess

Trafikförsörjningsprogrammet är det högsta styrande dokumentet som ska beskriva den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken. Programmet ska revideras en gång per mandatperiod och revideringsprocessen har startat.

Västra Götalandsregionen är kollektivtrafikmyndighet och trafikförsörjningsprogrammet ska täcka det geografiska området Västra Götaland. Göteborgsregionen vill dock påpeka att Kungsbacka trafikeras av Västtrafik och bör således tydligare inkluderas i förutsättningsrapport, analyser och kommande program. Samverkan med Region Halland bör stärkas, vilket



Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund

Handläggare: Anna Gustafsson

Datum: 2023-08-08, Diarienummer: 2023-00096

blev tydligt för Kungsbacka kommun i samband med Hallandstrafikens genomförande av ny zonstruktur.

Det är i sig positivt att arbeta med alla delar av hållbart resande men Göteborgsregionen föreslår att målsättningar tydligare delas upp mellan kollektivtrafik, gång och cykel. Enligt kollektivtrafiklagen ska ett trafikförsörjningsprogram innehålla en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik i länet. En lösning kan vara att arbeta fram en genomförandestrategi som omhändertar gång och cykel för att då tillåta trafikförsörjningsprogrammet att fokusera på kollektivtrafiken.

För att göra trafikförsörjningsprogrammet mer användbart på delregional och kommunal nivå önskar Göteborgsregionen att de kommande målnivåer och indikatorer, inklusive framtida uppföljningar, bör vara nedbrutna på delregional nivå och särskilt där omställningsmöjligheterna till kollektivtrafik, gång och cykel bedöms få störst effekt.

En utblick mot 2040/2050 behöver göras i det kommande programmet. Det upplevs idag finnas ett planeringsglapp mellan olika parter där det saknas en samsyn för den medellånga och långa planeringen.

Programmet behöver tydligare öppna för möjligheter som kanske inte direkt syns vid programmets framtagande. Exempelvis påverkar arbetet med Metrobuss fler kommuner utanför Göteborg, Mölndal och Partille utan att det finns ett tydligt uppdrag varken i Målbild Koll2035 eller trafikförsörjningsprogrammet att omhänderta det. Göteborgsregionen har vid tidigare tillfällen efterfrågat ett forum där operativa frågor av regional karaktär och med regional påverkan kan lyftas.

Barn och ungas perspektiv är viktiga och de insatser som är gjorda i samband med den pågående revideringen är positiva. Göteborgsregionen hoppas Västra Götalandsregionen hittar ett ordinarie arbetssätt där de perspektiven fångas upp, exempelvis genom ett ungdomsråd.

Det övergripande fokuset på arbets- och studiependling bör kvarstå i det kommande programmet men bör även inkludera fritids- och nöjesresor. Fritids- och nöjesresor främjar både kulturlivet och bidrar till att utveckla Göteborgsregionen som destination. Tydligare kopplingar mellan trafikförsörjningsprogrammet och Västra Götalandsregionens kommande kulturstrategi kan med fördel göras. Kollektivtrafiken i Göteborgsregionen är en nyckelfråga för att skapa ett jämlikt utbud och likvärdig tillgång till arbets-, studie- och nöjesresor för både invånare, besökare och näringsliv.

Maria Sigroth  
Avdelningschef

Anna Gustafsson  
Regionplanerare





Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund

Handläggare: Anna Gustafsson

Datum: 2023-08-08, Diarienummer: 2023-00096

### **Skickas till**

Förbundsstyrelsen där ärendet justeras omedelbart, därefter till Västra  
Götalandsregionens infrastruktur- och kollektivtrafiknämnd ([infrastruktur-  
och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se](mailto:infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se))



# Uppföljning 2022

## Regionalt trafikförsörjningsprogram i Västra Götaland

VGR Analys 2023:8

Koncernkontoret

2023-03-23

---

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

<b>Inledning</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>Måluppfyllelse 2022</b> .....	<b>6</b>
Hållbara resor .....	7
God geografisk tillgänglighet .....	10
Enkel, trygg och inkluderande .....	12
Låg miljöpåverkan .....	16
Indikatorer kopplade till målen .....	18
<b>Genomförande – hur målen ska nås</b> .....	<b>30</b>
Lägesrapport beslutade strategier .....	31
Lägesrapport fokusområden .....	35
<b>Källförteckning</b> .....	<b>41</b>

---

# INLEDNING

---

## Trafikförsörjningsprogrammet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är det övergripande styrdokumentet för kollektivtrafikens utveckling. Västra Götalandsregionen antog i maj 2021 ett nytt trafikförsörjningsprogram som ska gälla till 2025. Programmet innehåller mål för kollektivtrafikens utveckling samt en beskrivning av hur målen ska nås.

Genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet sker genom tidigare beslutade strategier och arbete kring fyra fokusområden. Samverkan mellan olika aktörer är en förutsättning för att nå trafikförsörjningsprogrammets mål. Trafikförsörjningsprogrammet är en viktig del i genomförandet av regionala utvecklingsstrategin och mer specifik i den långsiktiga prioriteringen knyta samman Västra Götaland.

## Uppföljningens upplägg

Uppföljningen avser de mål och indikatorer som finns i trafikförsörjningsprogrammet och redovisas med måluppfyllelse gentemot angivna måltal. Ett antal indikatorer utan måltal finns med för att bättre kunna analysera och bedöma utvecklingen av målen. Utöver måluppfyllelsen redovisas också hur genomförandet har skett i strategier och fokusområden.

## Översikt mål och genomförande

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland – med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Mål, strategier och fokusområden i trafikförsörjningsprogrammet visas i figuren på nästa sida.

## Covid-19-pandemin

Efterdyningarna av covid-19-pandemin fortsätter påverka måluppfyllelsen i viss mån. Under pandemin var fokus på att fortsätta bedriva kollektivtrafik i den omfattning som behövdes för att minska risken för trängsel. Förstärkningstrafik kördes där det var möjligt. Västtrafik delade ut munskydd, stängde framdörrarna, och informerade om trängsel och alternativa resvägar. Allt i syfte att stödja samhällets arbete med att minska smittspridningen. Efter att restriktionerna lyftes i mars 2022 har resandet med kollektivtrafiken börjat återhämta sig.

## ANDELEN HÅLLBARA RESOR SKA ÖKA I HELA VÄSTRA GÖTALAND



### Beslutade strategier

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

### Fokusområden

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

# SAMMANFATTNING

---

## Måluppfyllelse 2022

Det övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Målen är att komma tillbaka till samma nivå som år 2019. För kollektivtrafikens marknadsandel innebär detta minst 33 procent och för andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång innebär det minst 40 procent. Kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen har ökat under 2022 och blev 30 procent. Andelen hållbara resor med kollektivtrafik, cykel och gång har också ökat och ligger på 38 procent. Återhämtningen efter covid-19-pandemin har gått över förväntan när det gäller de flesta indikatorerna.

### **Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet**

Den geografiska tillgängligheten visar att målet med 79 procent av invånarna som har högst 60 minuters restid med kollektivtrafik och minst 10 resmöjligheter per vardag till närmsta pendlingsnav är uppfyllt. Antalet resor visar på en uppgång under 2022 med 67 miljoner resor och uppgår nu till 301 miljoner, men det är en bit kvar till målet som ligger på 350 miljoner.

### **Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande**

Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ligger stabilt kring 60 procent. Däremot har andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ökat sedan 2021 med 5 procentenheter och ligger nu på 63 procent. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2022 och 609 hållplatser uppfyller nu grön standard.












### **Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan**

Utsläppen av koldioxid per personkilometer har minskat med 63 procent sedan 2006 vilket visserligen är långt ifrån målet på 85 procent, men är en stor förbättring jämfört med 2021.

## **Genomförande – strategier och fokusområden**

Genomförandet sker genom programmets beslutade strategier och fokusområden. I pandemins kölvatten fortsätter satsningar på nya kollektiva lösningar och Västtrafiks kraftsamling mobilitet systematiserar dessa. Elektrifiering av fordonsflottan fortsätter, viktiga steg för en mer jämlik kollektivtrafik har tagits liksom satsningar i de olika navet utifrån respektive kollektivtrafikplan.

# MÅLUPPFYLLELSE 2022

Mål	Samlad måluppfyllelse 2022	Måltal 2025	2018	2021	Utveckling mot mål senaste året	2022
<b>Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambition att alla resor ska vara hållbara</b>		Kollektivtrafikens marknadsandel ska återtas, minst 33 procent.	33%	21%	↑	30%
		Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 procent.	39%	30%	↑	38%
 <b>Kollektivtrafik med god geografisk tillgänglighet</b>		Andelen invånare med högst 60 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta regionala pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (i båda riktningar) ska vara minst 79 procent (måltalet är justerat p.g.a. ändrad metod).	78,9%	79,2%	→	79,1%
		Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor (2019 års nivå).	339	234	↑	301
 <b>Kollektivtrafiken är enkel, trygg och inkluderande</b>		Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik ska öka till minst 65 procent.	61%	60%	→	60%
		Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ska öka till minst 70 procent.	66%	58%	↑	63%
		Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 st.	385	597	↑	609
 <b>Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan</b>		Utsläppen av CO <sub>2</sub> per personkilometer i kollektivtrafiken ska minska med minst 85 procent jämfört med år 2006.	64% (2019)	49%	↑	63%



Målet är uppnått



Målet är delvis uppnått



Målet är inte uppnått

## Hållbara resor

Övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambitionen att alla resor ska vara hållbara. Ökar andelen hållbara resor bidrar det till en hållbar samhällsutveckling, minskad miljö- och klimatbelastning samt att ytor i gaturummet frigörs.

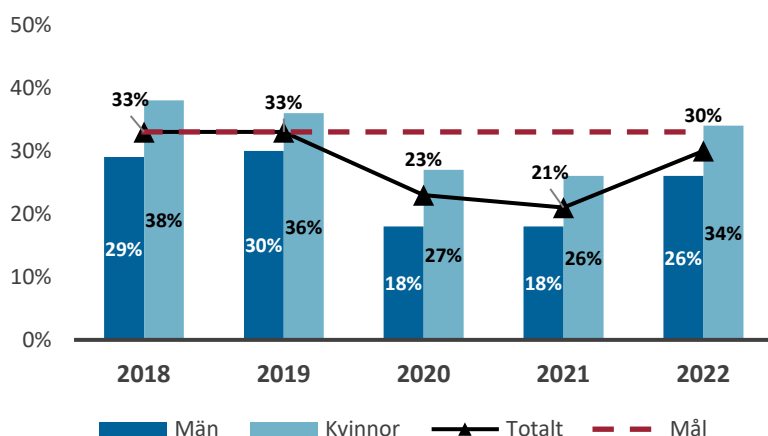
Målet mäts genom att kollektivtrafikens marknadsandel gentemot motorfordon ska återtas samt att andelen resor totalt sett med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas.

### Kollektivtrafikens marknadsandel

Den motoriserade marknadsandelen har ökat kraftigt under 2022 och ligger nu på 30 procent. Det är en förbättring med 9 procentenheter jämfört med 2021 och 3 procentenheter lägre än 2019. Den motoriserade marknadsandelen beräknas genom att dividera antal resor med kollektivtrafik i förhållande till alla resor med motorfordon inklusive kollektivtrafik. Resor med gång och cykel ingår inte.

Förbättringen beror på minskningen av covid-19-pandemin och att restriktionerna har tagits bort. Generellt påverkas marknadsandelen av en kombination av styrmedel som ökar kollektivtrafikens attraktivitet och samtidigt gör biltrafiken mindre konkurrenskraftig.

Kvinnor har en betydligt högre marknadsandel än män, 34 jämfört med 26 procent.



**Figur 1.** Kollektivtrafikens marknadsandel (motoriserade resor), uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

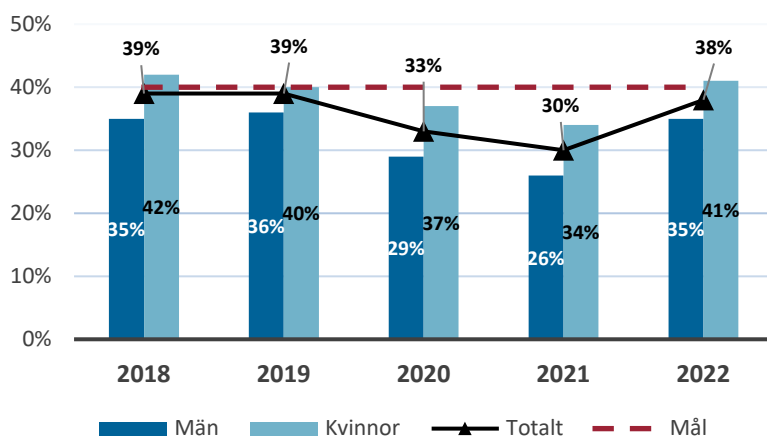


## Andel kollektivtrafik, gång och cykel

Figur 2 visar att andelen kollektivtrafik, gång och cykel tillsammans har ökat med åtta procentenheter under 2022 till 38 procent, en procentenhet lägre än 2019. Det beror främst på att andelen kollektivtrafik har ökat under året, snarare än gång och cykel.

Bland kvinnor är andelen högre än män och 2022 var den 41 procent för kvinnor och 35 procent för män. Andelarna är numera lika stora som 2019. Skillnaderna mellan kvinnor och män beror på ett antal faktorer. En är att män i högre utsträckning äger bilar (65 procent av alla bilar ägs av män) och troligen har tillgång till bil i högre utsträckning än kvinnor. Män uppger också i högre utsträckning att de har behov av bil i arbetet samt att de föredrar bil framför kollektivtrafik.

En annan faktor kan vara att kvinnor i olika undersökningar värderar åtgärder för att motverka klimatförändringar högre. I Kollektivtrafikbarometern svarar 82 procent av kvinnorna och 68 procent av männen på nationell nivå att de instämmer i att det är viktigt att man bidrar till en bättre miljö när man reser med kollektivtrafik. Kvinnor svarar också i högre utsträckning än män att de ser fördelar att resa med kollektivtrafiken jämfört med bil. Naturvårdsverkets attitydundersökning om klimatet visar också att kvinnor i högre utsträckning än män är positiva till att försöka göra något åt klimatförändringarna.

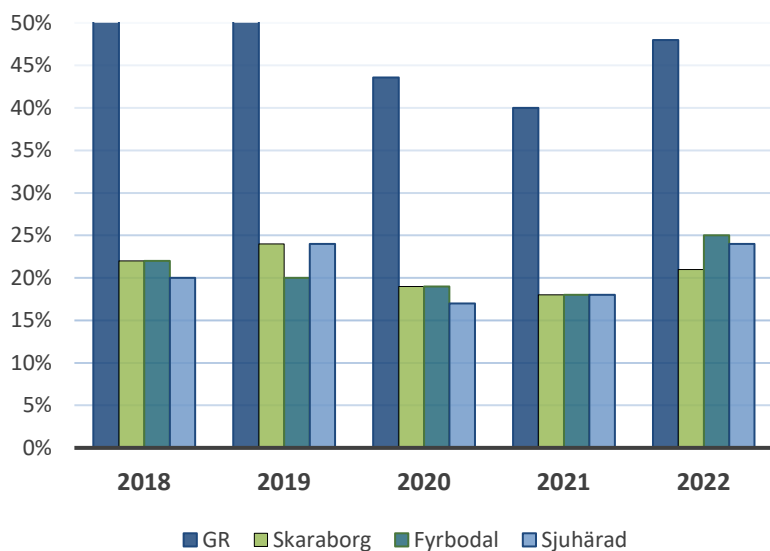


**Figur 2.** Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång skiljer sig markant åt mellan Göteborgsregionen och övriga delregioner. Göteborgsregionen har en andel på 48 procent medan Fyrbodalen ligger på 25 procent, Sjuhärads län på 24 procent och Skaraborg på 21 procent.

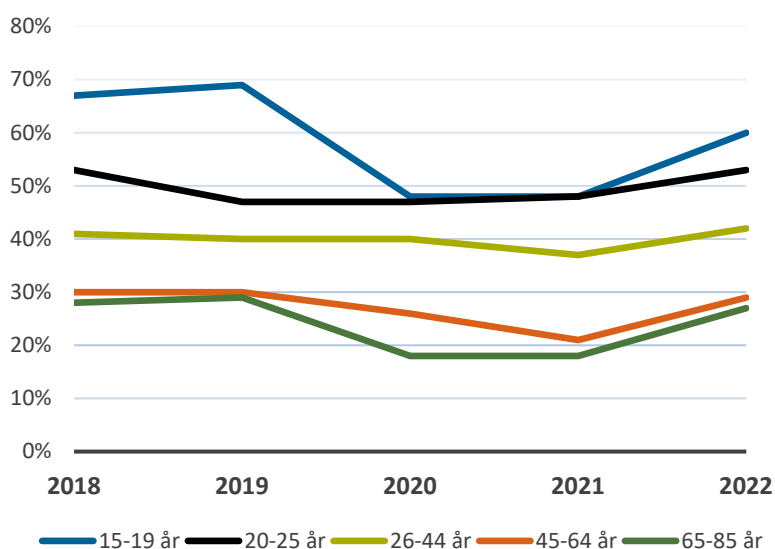
I Göteborgsregionen har andelen ökat med 8 procentenheter från 2021 och har därmed nästan nått 2019 års nivå på 51 procent. I Fyrbodalen har andelen ökat med 7 procentenheter och i

Sjuhärad med 6 procentenheter samt i Skaraborg med 3 procentenheter. I Skaraborg är det andelen cykelresor som har minskat medan kollektivtrafikandelen har ökat. Skolresor utgör generellt en högre andel av samtliga kollektivtrafikresor i Skaraborg, Fyrbodal och Sjuhärad jämfört med Göteborgsregionen.



**Figur 3.** Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per delregion. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen kollektivtrafik, gång och cykel fördelat på åldrar finns i figur 4 och det är tydligt att andelen i samtliga åldersgrupper ökar. I vissa fall är man redan tillbaka på 2019 års nivåer och generellt sjunker andelen med ökad ålder.



**Figur 4.** Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

## God geografisk tillgänglighet

Definitionen av god geografisk tillgänglighet innebär att invånarna ska ges möjlighet att ta del av kollektivtrafiken utifrån olika geografiska förutsättningar.

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

Kollektivtrafiken har olika förutsättningar i olika geografier. I stråken har kollektivtrafiken förutsättningar att vara konkurrenskraftig gentemot bilen och det är därför viktigt att invånarna kan ansluta till kollektivtrafikens stråk. Västtrafik har under 2022 beslutat om riktlinjer som ska tydliggöra vilket utbud som kan förväntas i olika geografier. Det kan till exempel handla om grundutbud och avstånd till hållplats. I närtrafiken infördes bland annat fler tidsintervall i grundutbudet samt att det finns närtrafikållplatser även i så kallade starka kollektivtrafikstråk. I stadsmiljöer skapar kollektivtrafik, cykel och gång tillsammans förutsättningar för mindre trängsel och goda livsmiljöer.

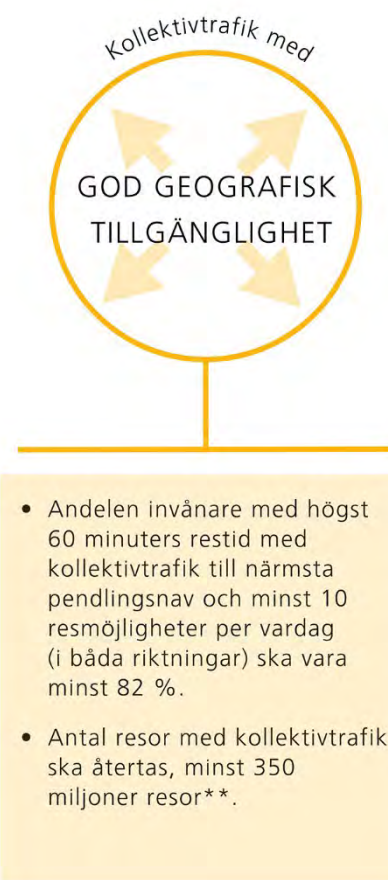
### Tillgänglighet till pendlingsnav med kollektivtrafik

Andelen invånare som har högst 60 minuters restid till närmsta regionalt pendlingsnav från sin bostad med minst 10 resmöjligheter per vardag är 79,1 procent. Det är en minskning med 0,1 procentenheter från 2021 men är så liten så den kan betraktas som oförändrad. Målet är justerat till 79 procent efter en förbättring av mätmetoden.

Utfallet påverkas antingen genom att antalet invånare inom 60 minuter till pendlingsnaven förändras eller genom att utbudet och restider med kollektivtrafiken förändras. En stor andel av invånarna som har längre tid än 60 minuter till ett pendlingsnav finns i tidsspannet 61-75 minuter. Kommunerna har möjlighet att påverka genom att ta hänsyn till kollektivtrafiken vid byggandet av nya bostäder.

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Andel invånare</b>	78,9%	iu.	iu.	79,2%	79,1%

**Figur 5.** Andel invånare m högst 60 min restid med kollektivtrafik till närmsta pendlingsnav och minst 10 resmöjligheter per vardag (kl 7-19). Källa: Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västdata-basen/SCB.



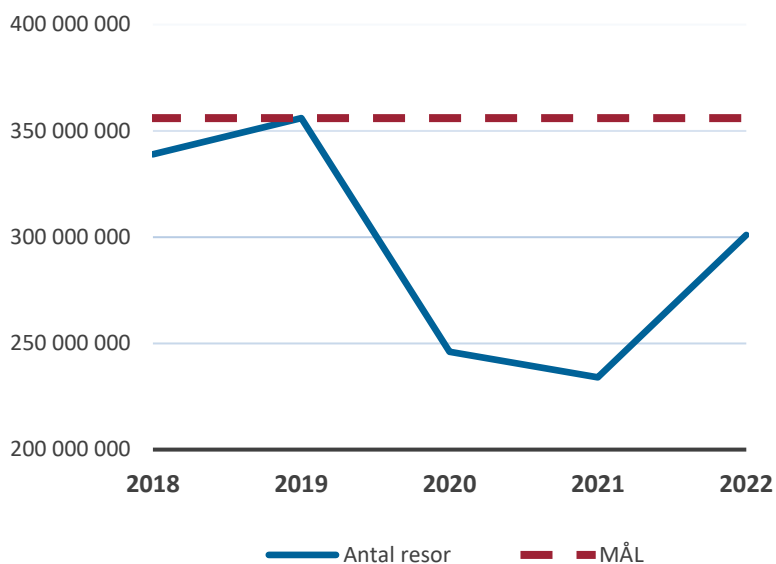
\*\* 2019 års nivå

### Tillgänglighetsberäkning

Västra Götalandsregionen har under 2021 förbättrat metoden att göra tillgänglighetsberäkningar med restider för kollektivtrafiken och för anslutningsresor till fots. Det innebär att målet minst 82 % ändras till minst 79 %.

## Resor med kollektivtrafik

Antalet resor 2022 var 301 miljoner och jämfört med 2021 har resandet ökat med 29 procent. För att nå målet om att återta antalet resor på 350 miljoner från 2019 behöver antalet resor öka med drygt 16 procent.



**Figur 6.** Antal resor med kollektivtrafik.

*Källa: Västtrafik.*

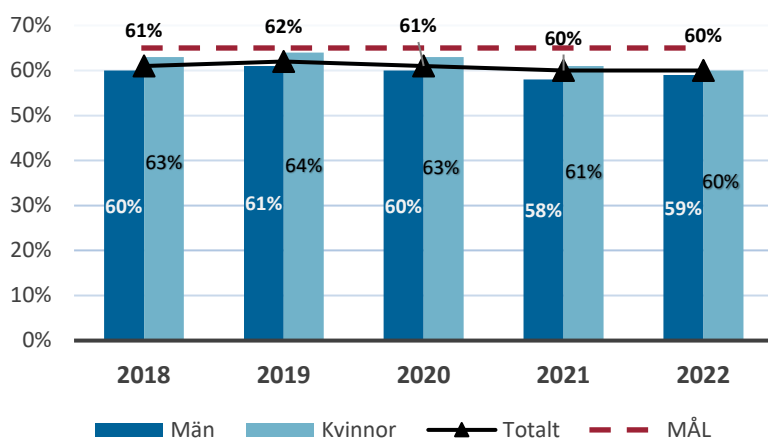
## Enkel, trygg och inkluderande

Kollektivtrafiken är en betydelsefull del i omställningen till ett mer hållbart resande och för att tillgodose invånares grundläggande behov av tillgänglighet. Upplevelsen av kollektivtrafiken innefattar inte enbart själva kollektivtrafikresan utan även möjligheten att få information inför sin resa, köpa biljett, ta sig till och från hållplatsen eller stationen och efter kollektivtrafikresan ansluta till sitt slutmål. Under 2022 har till exempel alla Västtrafiks biljetter utom kontoladdning blivit möjliga att nyttja i närtrafiken. Det är viktigt att arbeta utifrån ett hela-resan-perspektiv med invånares olika behov och förutsättningar i centrum.

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Ett systematiskt arbete för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken har pågått i många år. Många åtgärder som förbättrar den fysiska tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning skapar bättre tillgänglighet för alla resenärer, till exempel barn och äldre.

### Enkelt att resa med Västtrafik

Det är 60 procent av invånarna som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik och nivån har varit relativt konstant över tid. Andelen kvinnor som anser att det är enkelt är något högre än andelen män, 60 procent jämfört med 59 procent.



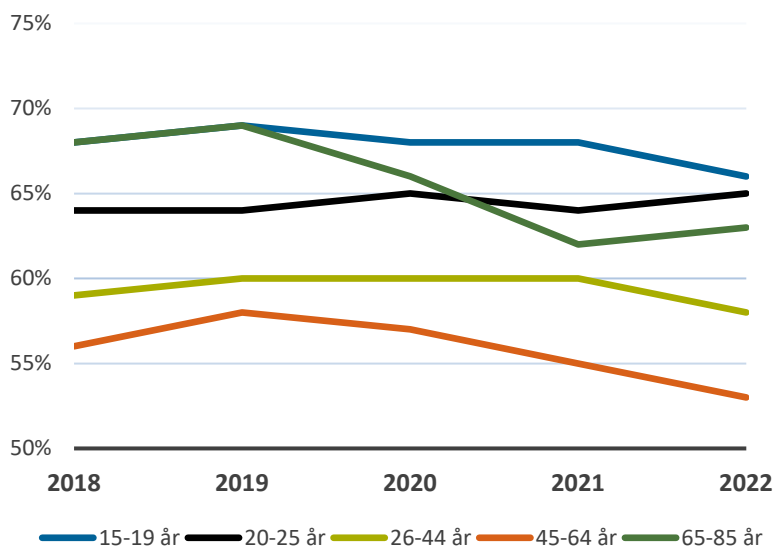
Figur 7. Andelen resenärer som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Det är oklart vad invånarna lägger in i bedömningen av att det är enkelt att resa och förmodligen är det en samlad bild av biljettköp, information, utbud, byten och relationer. I Kollektivtrafikbarometern svarar 84 procent av alla som åtminstone någon gång reser med Västtrafik att det är enkelt att köpa biljett och 81 procent att det är enkelt att få information inför resan. Det tyder på att andra faktorer än dessa påverkar svaren om enkelhet.



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

Figur 8 visar att unga och äldre i högre utsträckning än medelålders anser att det är enkelt att resa med Västtrafik. I åldersgrupperna 20-25 år och 65-85 år har andelen som tycker det är enkelt att resa ökat under 2022.



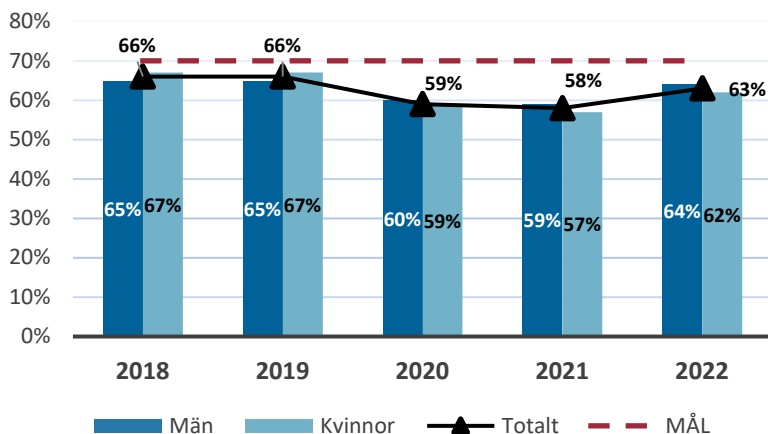
**Figur 8.** Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

### Trygghet att resa med Västtrafik

I begreppet trygghet ryms flera parametrar, till exempel rädsla att utsättas för brott, förseningar, rädsla för smitta, trafiksäkerhet.

Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik uppgår till 63 procent. Under covid-19-pandemin sjönk andelen som kände trygghet men under 2022 ökade den något. Andelen kvinnor som känner trygghet att resa med Västtrafik är något lägre än andelen män. Innan covid-19-pandemin var förhållandet det omvända. Andelen trygga med Västtrafik generellt är betydligt högre än andelen som känner sig trygga ombord samt vid hållplats. Det tyder på att begreppet trygghet är mångfacetterat. I Kollektivtrafikbarometern svarar respondenterna att de viktigaste orsakerna till att man inte känner sig trygg är:

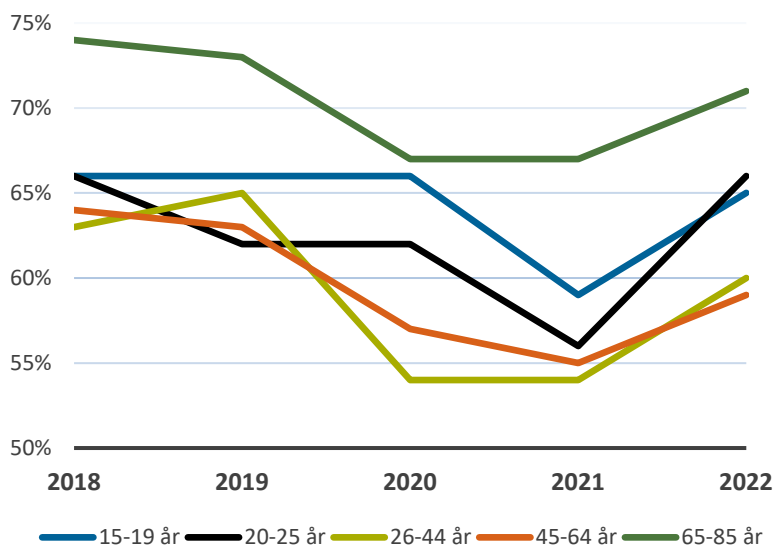
- Risk för förseningar
- Bristande trafiksäkerhet
- Bråkiga och stökiga personer
- Orolig för att utsättas för brott
- Informationen är bristfällig



**Figur 9.** Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Västtrafik har sedan flera år tillbaka ett systematiskt trygghets- och säkerhetsarbete som har fokuserat mycket på brottsförebyggande insatser i nära samverkan med kommunerna. I bland annat Skövde och Uddevalla har kommunerna arbetat med “drogfria platser” vid resecentrumen vilket gett positivt resultat för den upplevda tryggheten på platserna. Kommunerna förväntas få en större roll i det brottsförebyggande arbetet med anledning av ett lagförslag om kommunernas ansvar. Förslaget ligger för beslut under 2023.

Andelen invånare som känner trygghet har ökat i alla åldrar. De äldsta och de yngsta är mest trygga medan åldersgruppen 45-64 år har lägst andel trygga med 59 procent. Åldersgruppen 20-25 år har ökat kraftigt med 10 procentenheter sedan 2021.






**Figur 10.** Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

## Tillgängliga hållplatser

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2022. De prioriterade hållplatserna finns samlade i en lista, tidigare kallad 800-listan, och omfattar de cirka 960 hållplatser som har minst 100 påstigande per dygn. Listan innehåller även ett fåtal hållplatser med färre påstigande, där kommunerna har prioriterat dem utifrån typ av målpunkt. Listan används för att prioritera vilka hållplatser som ska åtgärdas vad gäller tillgänglighetsanpassning enligt kriterier i Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor.

Det finns 609 hållplatser som uppfyller grön standard, det vill säga samtliga kriterier för tillgänglighetsanpassning med undantag för väderskydd och realtid. Värt att notera är dock att det nu är 795 hållplatser som är anpassade till den lägsta kravnivån (gul + grön standard), som innebär att de har minst leds-tråk, kontrastmarkering och hög kantsten.

I figur 11 redovisas hållplatserna sammanfattningsvis utifrån grön, gul eller röd standard av tillgänglighetsanpassning. En komplett redovisning återfinns på [webbsidan](#).

	2018	2019	2020	2021	2022
	385	491	502	597	609
<b>Grön standard</b>					
	178	120	120	186	186
<b>Gul standard</b>					
	215	166	153	176	164
<b>Röd standard</b>					

**Figur 11.** Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är tillgänglighetsanpassade. *Källa: Västtrafik.*



## Låg miljöpåverkan

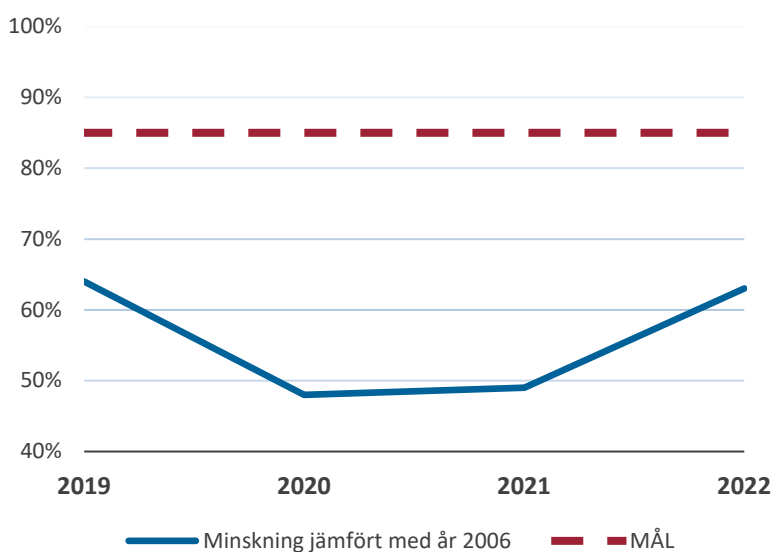
Kollektivtrafiken i Västra Götaland ska ha låg miljö- och klimatpåverkan och vara en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. I detta innefattas effektiv trafik, driven av förnybara drivmedel med låg klimatpåverkan.

Fram till år 2025 är målet en minskning av utsläpp av CO<sub>2</sub> med 85 procent jämfört med år 2006. Målet kan nås genom en satsning på elektrifiering av främst stads- och tätortstrafik samt kortare regionbusslinjer. En satsning på elektrifiering ger många ytterligare positiva effekter på hälsa, miljö och klimat, bland annat minskade bullernivåer.

### Kollektivtrafikens utsläpp av koldioxid

Kollektivtrafikens CO<sub>2</sub>-utsläpp per personkilometer har minskat med 63 procent jämfört med 2006. Under 2022 har osäkerheter i klimatnyttan hos en del förnybart drivmedel uppmärksammas. Osäkerheterna kommer utredas under 2023, vilket innebär att den redovisade siffran för klimatpåverkande utsläpp för 2022 kan komma att justeras i kommande uppföljningar.

Elektrifiering av bussar i framför allt stadstrafik går snabbt och ger stor effekt. Även regiontrafik kan elektrifieras vilket kan bidra till ytterligare minskade koldioxidutsläpp. Nyckeltalet mäts per personkilometer och påverkas av hur resandet utvecklas. Målet om att minska koldioxidutsläppen med 85 procent per personkilometer till år 2025 bedöms vara en utmaning.



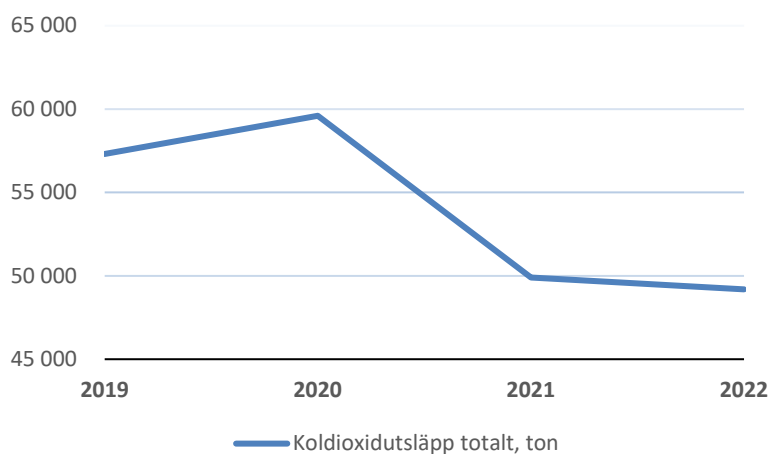
**Figur 12.** Utsläppen av koldioxid per personkilometer i kollektivtrafiken (preliminär siffra för 2022). Källa: Frida, Västtrafik.

Kollektivtrafikens totala utsläpp av CO<sub>2</sub> visar de verkliga



utsläppen utan hänsyn till förändringar i resandet. De totala koldioxidutsläppen för 2022 var drygt 49 000 ton, vilket är ungefär samma som för år 2021. Ökningen mellan 2019 och 2020 berodde dels på en ny beräkningsmetod som tar hänsyn till de olika drivmedlens klimatgenskaper (utsläppsnivåer), dels på drivmedelsmixen. Ett av drivmedlen, HVO (biodrivmedel liknande diesel), fick därtill försämrade klimatgenskaper. Figur 20 visar drivmedelsmixens utveckling i enbart busstrafiken.

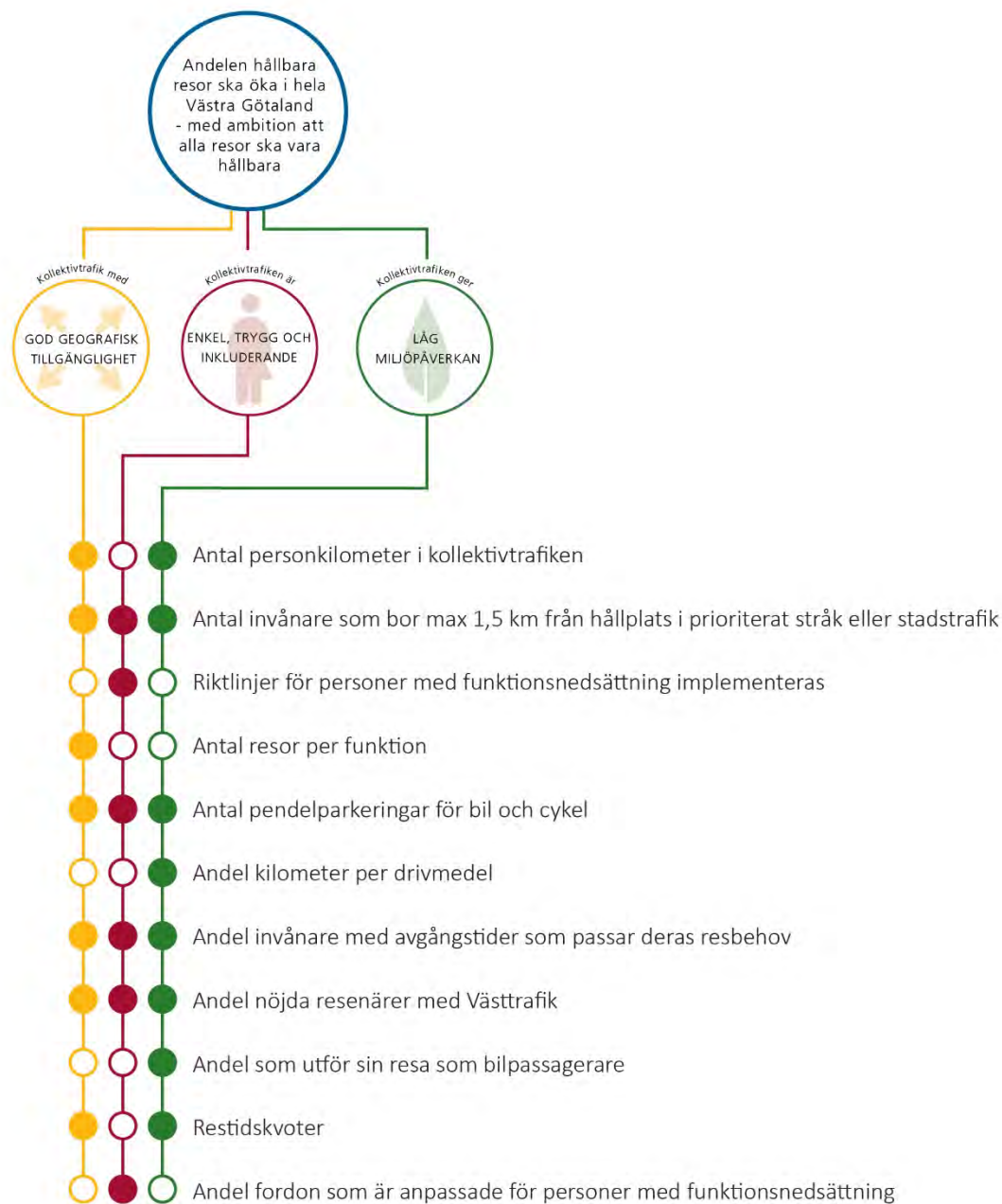
Fartygstrafiken drivs fortfarande i hög grad på fossila drivmedel. Här är dock en förändring på gång i och med att nya trafikavtal tecknas.



**Figur 13.** Utsläppen av koldioxid i kollektivtrafiken (preliminär siffra 2022). Källa: Frida, Västtrafik.

## Indikatorer kopplade till målen

Utöver de indikatorer med måltal som redovisats ovan, finns ett antal indikatorer för att följa utvecklingen. Dessa är inte målsatta. Bilden nedan visar hur dessa indikatorer kopplar till trafikprogrammets mål.



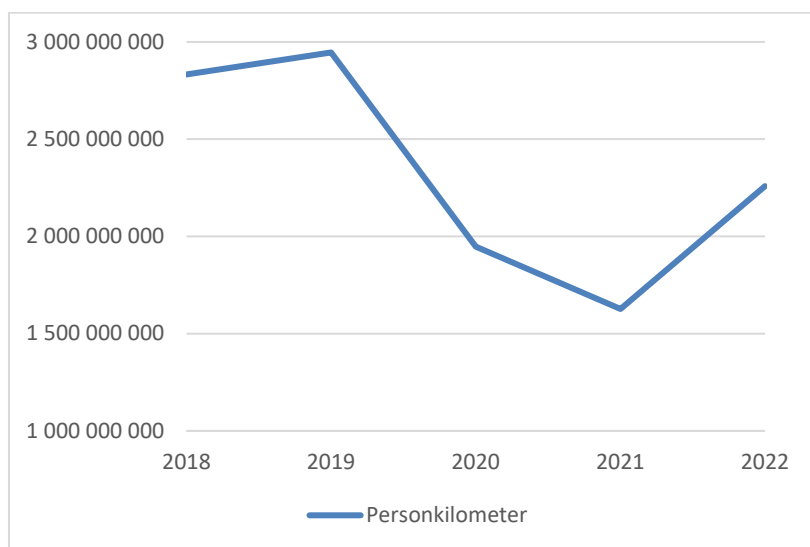
## Antal personkilometer i kollektivtrafiken

Personkilometer redovisas eftersom skillnaden i längd mellan olika resor är stor och därför ger en kompletterande bild till antalet resor. Antal personkilometer påverkar också resultatet i målindikatorn om koldioxid. Personkilometer beräknas genom en uppskattad medelreslängd per trafikavtal multiplicerat med antalet resor.

För 2021 togs en ny förbättrad metod fram för att uppskatta medelreslängder. Metodförändringen har påverkat uppskattningen av medelreslängden för tåg och spårvagn mer än för buss. Ändrade resmönster och förändring i relationen mellan korta och långa resor påverkar antalet personkilometer.

Fram till covid-19-pandemin var det en stabil ökning av antalet personkilometer under många år i kollektivtrafiken. Den stora minskningen i resandet till följd av pandemin hade en stor påverkan på antalet personkilometer. Under 2022 har antalet personkilometer återigen ökat.

Figur 14 visar att antalet personkilometer under 2022 har ökat med 631 miljoner eller 39 procent jämfört med år 2021.

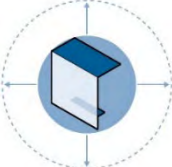


**Figur 14.** Antal personkilometer i kollektivtrafiken.

*Källa: Västtrafik.*

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

Antalet invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik är på samma nivå som tidigare år. Kollektivtrafikens geografiska täckning i stråk och stadstrafik har inte förändrats nämnvärt mellan åren. Lokaliseringen av ny bebyggelse i närhet av prioriterade stråk och stadstrafik är avgörande för att bibehålla eller öka målintikatorn.

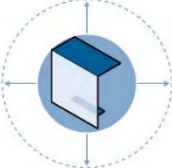
	2019	2021	2022
	1 409 000 82,4 %	1 429 000 82,4 %	1 439 000 82,5 %

**Figur 15.** Antal och andel av befolkningen som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik.

*Källa: Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Västdatabasen/SCB.*

Ett liknande sätt att mäta tillgänglighet till kollektivtrafiken görs av SCB. Indikatorn mäter befolkningens tillgång till hållplatser med minst en avgång i timmen på vardagar mellan 06.00 och 20.00. Här ingår alla hållplatser, inte bara de i stråk eller stadstrafik.

Stockholm sticker ut i ett nationellt perspektiv där 98,1 procent av befolkningen har 1 km eller mindre till närmaste hållplats medan Västra Götaland, Skåne och Sverige totalt ligger kring drygt 90 procent. Mellan kommunerna i Västra Götaland varierar andelen från 50 procent till drygt 99 procent. Generellt är andelen högre i kommuner med större befolkning.

	Västra Götaland	Skåne	Stockholm	Riket
	1 568 900 90,5 %	1 257 600 90,5 %	2 347 400 98,1 %	9 302 500 89,6 %

**Figur 16.** Antal och andel av befolkningen med max 1 km till närmaste hållplats år 2020. *Källa: SCB*

## Riktlinjer för personer med funktionsnedsättning

Enligt strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor ska det finnas riktlinjer som definierar full tillgänglighet för resenärer vad gäller:

- planera sin resa, köpa och använda biljett,
- vistas och orientera sig på hållplats/bytespunkt, ta del av information,
- ta sig ombord, färdas och ta sig av fordonet.

Det kvarstår en del arbete med att ha kompletta riktlinjer utifrån ett hela-resan-perspektiv. En del förbättringar är dock genomförda och ytterligare förbättringar är på gång. Under 2022 startade arbetet med att uppdatera Västtrafiks hållplatshandbok och arbetet med en uppdatering av riktlinjer för hållplatser.

Västtrafik har sedan 2021 en riktlinje för bussar. Riktlinjerna ska bidra till en utformning av fordonen som underlättar för alla resenärsgrepp att ta sig ombord, vistas på fordonet och betala för sin resa. De innehåller bland annat mål för utfasning av höggolvsbussar samt införande av hörslinga i nya fordon, dubbla rullstolsplatser och särskilda platser för ledarhundsekipage. För områden som planera sin resa, köpa och använda biljett samt ta del av information saknas samlade riktlinjer.

## Antal resor per funktion

Senaste året har antalet resor inom alla funktioner ökat. Det minskade resandet under covid-19-pandemin har i stort sett återhämtat sig när det gäller stråken, tätortstrafiken och övrig trafik. I november 2020 infördes en ny zonstruktur för färdbiljetter vilket innebar endast tre zoner i hela Västra Götaland, zon A, B, och C.

Den nya zonstrukturen har haft en positiv effekt i de områden där resandet tidigare passerade över en zongräns, men där resandet efter införandet av den nya strukturen sker inom en och samma zon. Områden som fått en större zon har gynnats och det är framför allt samhällen i zon C och till viss del zon B.

De pendlare som gynnats mest på förändringen är de som reser mellan exempelvis Tibro och Skövde, Borås och Härryda, Trollhättan och Uddevalla samt mellan Göteborg, Öckerö, Partille och Mölndal. På de tågsträckor som fått ett lägre pris i och med nya zonstrukturen har också resandet ökat.

Figur 17 visar resandet fördelat på olika funktioner, dvs trafiktyper. I stadstrafiken ökade antalet resor med 44 miljoner till 223 miljoner, en ökning med 25 procent jämfört med 2021. Resandet i stråken ökade med 41 procent jämfört med år 2021 och antalet resor uppgick till 52 miljoner. Resorna i



tätortstrafik ökade under 2022 med 1,5 miljon till 4 miljoner medan antalet resor i övrig trafik också ökade med 5 miljoner eller 38 procent till 18 miljoner.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022
Stadstrafik	258	271	189	179	223
Stråk	55	58	39	37	52
Tätortstrafik	3,6	3,7	2,3	2,5	4,0
Övrig trafik	19	19	13	13	18
Specialtrafik	3	3	2	2	3

**Figur 17.** Antal miljoner resor i Västra Götaland per funktion.

*Källa: Västtrafik*

Resandet i samtliga pendlingsnav (figur 18) ökade under 2022. Resandet i Borås har ökat i lägre utsträckning än i övriga pendlingsnav. I antal är resandeökningen störst i Göteborg-Mölndal-Partille med 42 miljoner.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	2022	Befolkning 2021
Göteborg-Mölndal-Partille	236	248	171	162	204	596 100
Borås	10,0	11,2	9,0	7,8	8,8	74 100
Trollhättan-Vänersborg	6,8	6,7	5,3	4,6	5,7	74 800
Uddevalla	2,9	2,9	2,3	2,0	2,5	35 900
Skövde	2,7	2,7	2,1	2,0	2,5	39 600

**Figur 18.** Antal miljoner resor med stadstrafik per pendlingsnav och befolkningssiffror i tätort. *Källa: Västtrafik, SCB.*



## Antal pendelparkeringar för bil och cykel

Pendelparkeringar fyller en viktig funktion för kombinerade resor där bilen eller cykeln är nödvändig för att nå kollektivtrafiken eller för att få en rimlig restid från dörr till dörr.

Inventering av parkeringarna är ett omfattande arbete som rymmer ett visst mått av osäkerhet vad gäller bedömningen av antalet bilar som ryms på respektive yta. Antalet cyklar som ryms på en cykelparkering är svårbedömt. Cykelparkeringar redovisas därför enbart med antal pendelparkeringar och dessutom enbart sådana där det finns både cykel- och bilplatser.

En genomgång av samtliga kända pendelparkeringar i Västra Götaland har genomförts under 2022. Västtrafik genomför en beläggningsinventering vartannat år och dokumenterar löpande förändringar i antalet pendelparkeringar. Västtrafik har också arbetat fram ett nytt koncept för cykelparkeringsgarage. Det är tänkt att tydliggöra i dialoger med kommuner om att samfinansiera cykelparkeringsgarage som byggs i anslutning till bytestpunkter.

Siffrorna för 2022 i nedanstående tabell avser hela Västra Götaland och kan inte jämföras med tidigare år. Det finns cykelparkeringar vid ett stort antal hållplatser, men en fullständig bild av detta saknas.

2022	
	372 18 663 platser
	175

Figur 19. Antal pendelparkeringar för bil och cykel. Källa: Västtrafik

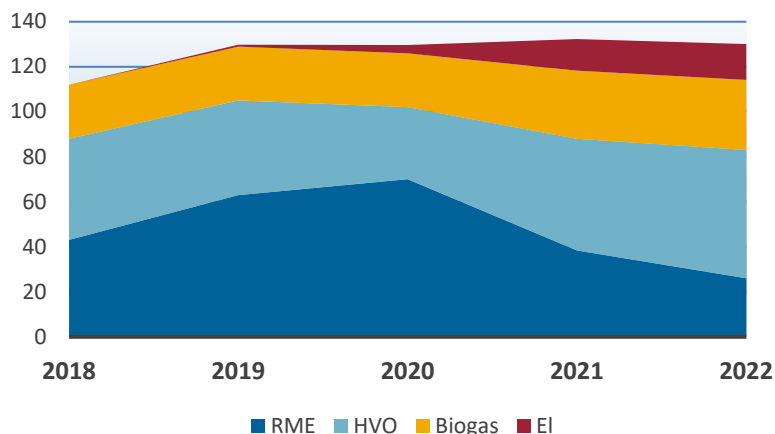
## Antal kilometer per förnybart drivmedel med buss

Mellan 2021 och 2022 ökade antalet km med el som drivmedel från 11 procent till 12 procent. Det beror på ett ökat antal elbussar i samband med nya stadstrafikavtal.

Användningen av fossilt drivmedel utgjorde 0,5 procent av totala antalet busskilometer år 2021. Osäkerheter i klimatprestandan för det förnybara drivmedlet HVO har uppmärksamats under 2022, vilket gör att det finns oklarheter kring hur stor andel som ska klassas som fossilt. Detta kommer utredas under 2023. Det handlar om 18 miljoner kilometer.

” Elektrifieringen av busstrafiken är viktig både för klimat, hälsa och närmiljö.



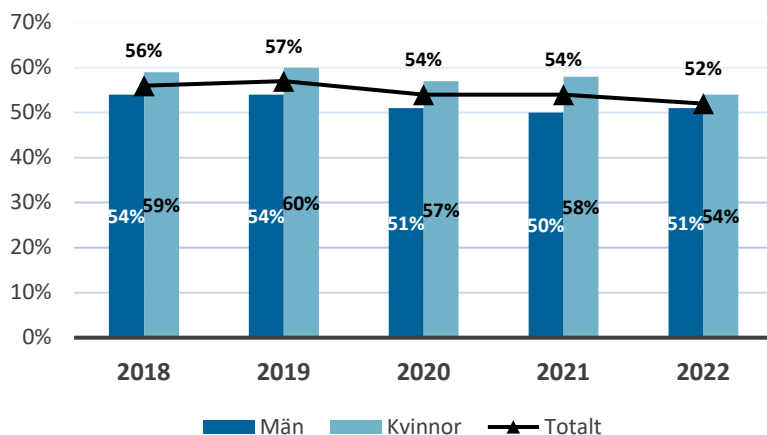


**Figur 20.** Antal miljoner km med buss, per förnybart drivmedel. Källa: Frida, Västtrafik

### Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov

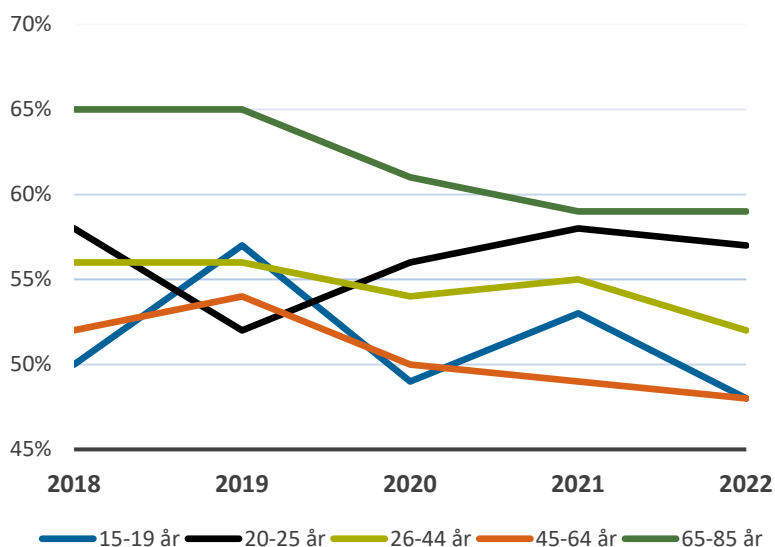
Andelen invånare som anser att de har avgångstider som passar deras resbehov är 52 procent. Det är en något lägre nivå jämfört med åren innan.

Kvinnor anger i högre utsträckning än män att avgångstiderna passar med deras resbehov. Skillnaden mellan könen har bestått över tid och för 2022 är andelen kvinnor 54 procent och andelen män 51 procent som anser att avgångstiderna passar deras resbehov.



**Figur 21.** Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

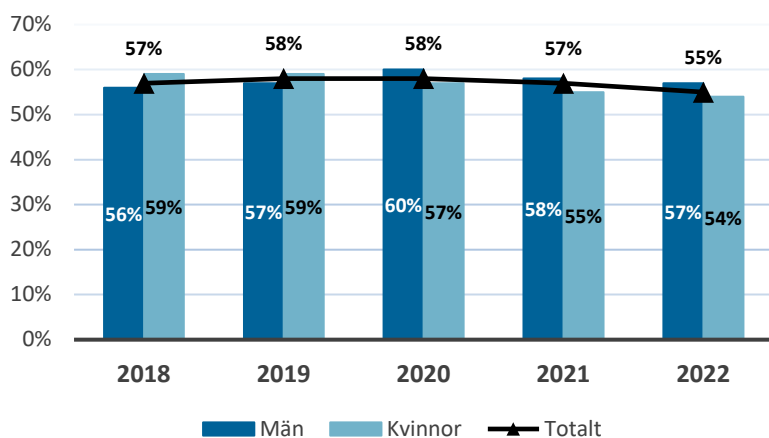
Fördelat på åldersgrupper är det gruppen 65-85 år där högst andel anser att de har avgångstider som passar deras resbehov. Andelen har dock sjunkit sedan 2019. I åldern 15-19 år och 45-64 år är andelen lägst, färre än hälften har avgångstider som passar deras resbehov.



**Figur 22.** Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

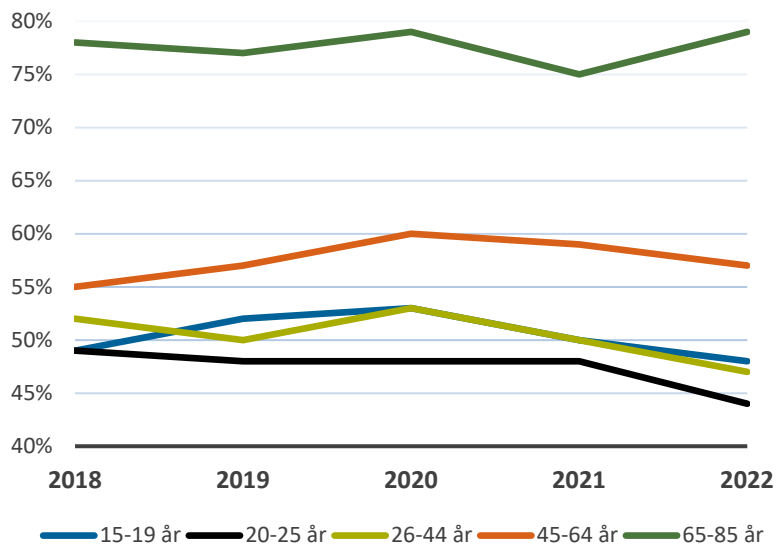
### Andel nöjda resenärer med Västtrafik

Andelen nöjda resenärer med Västtrafik var 55 procent under 2022. Över tid har det skett små förändringar i nöjdheten men senaste åren har det varit en nedgång. Andelen män som är nöjda är något högre än andelen kvinnor både 2021 och 2022.



**Figur 23.** Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

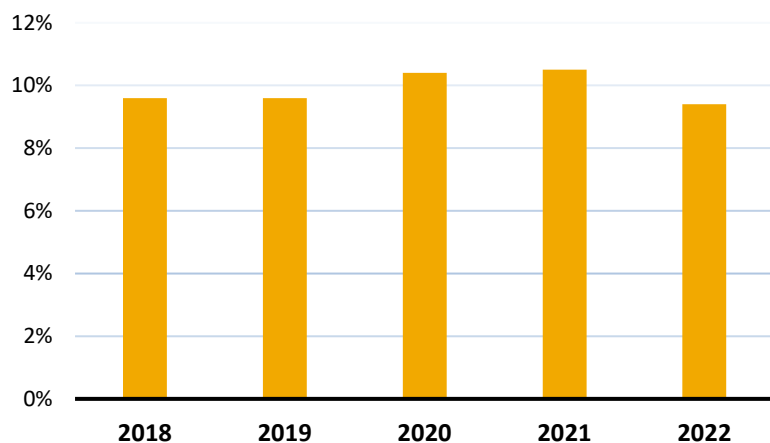
Figur 24 visar nöjdheten fördelat på åldrar och det är tydligt att det är en betydligt högre andel i de äldre åldersgrupperna som är nöjda jämfört med de yngre åldrarna. Nöjdheten har minskat under de senaste åren bland resenärer yngre än 45 år.



**Figur 24.** Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

### Andel som utför sin resa som bilpassagerare

Andelen bilpassagerare ligger kring 10 procent 2022, en stabil nivå över tid. Den är en indikation på samåkning även om en stor del antagligen är gemensamma resor i ett hushåll.



**Figur 25.** Andel som utför sin resa som bilpassagerare. Källa: Kollektivtrafikbarometern

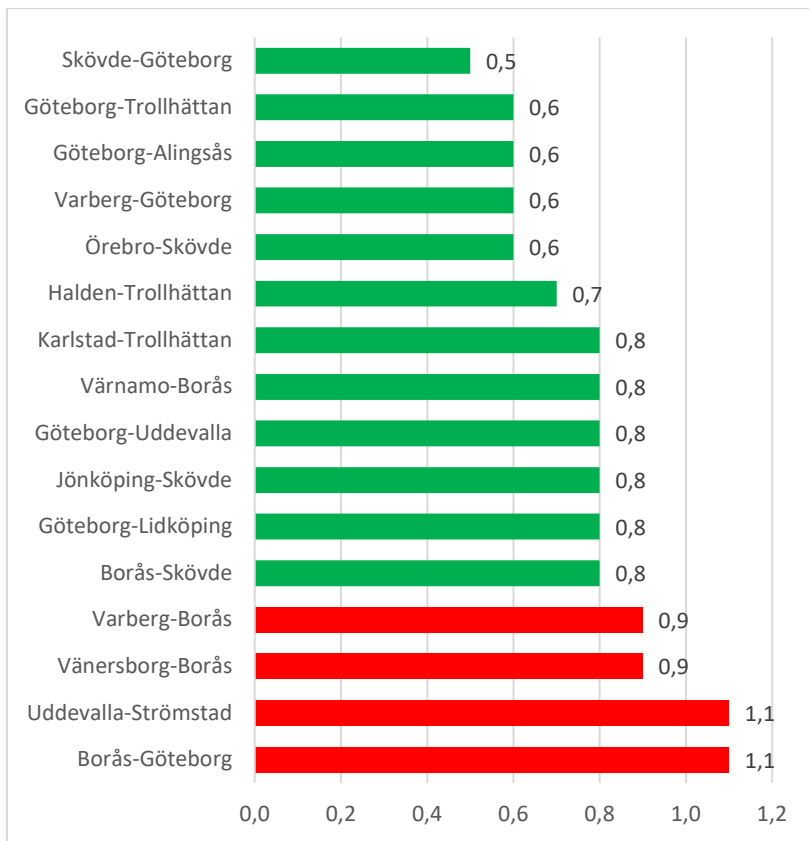
## Restidskvoter

Restidskvoter är ett sätt att mäta kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Målet för tåg är en restidskvot på 0,8 jämfört med bil. Det finns två målkvoter för buss och i storregionala busstråk är den 1,2 och i prioriterat stråk är den 1,3. Restidskvoterna följs upp för ett antal relationer i stråken, i första hand för tåg och bil samt ett antal tunga pendlingsrelationer.



Figur 26. Järnvägar i Västra Götaland. Källa: Västra Götalandsregionen

Restidskvoten är låg i ett antal tågrelationer på Västra Stambanan, Norge-Vänerbanan och Väst kustbanan. Jämfört med 2021 har restidskvoten förbättrats för Borås-Skövde som nu når målet på 0,8. I Borås-Göteborg, Vänersborg-Borås, Varberg-Borås och Uddevalla-Strömstad är restidskvoten högre än målet. Restiden med tåg mellan Göteborg och Uddevalla är en relation som går via Trollhättan.

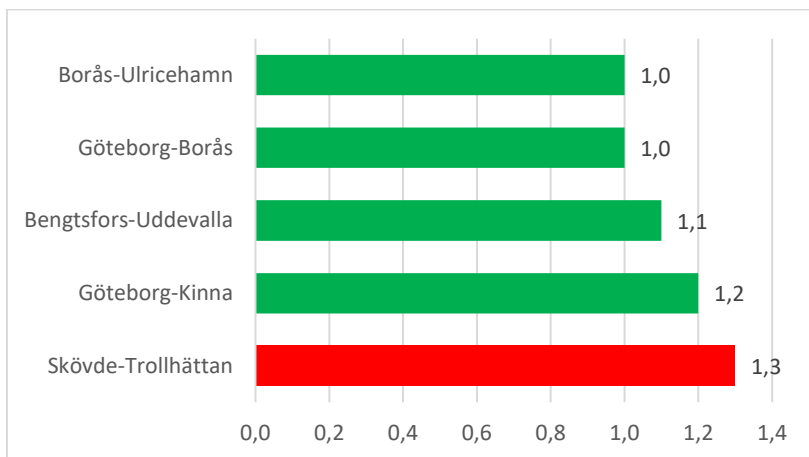


#### Faktaruta

Restidskvoten är beräknad utifrån restider i Google maps mellan kl 6 och 8 en vardag under hösten. Restiden för bil är ett medelvärde och för kollektivtrafik är det den snabbaste avgången.

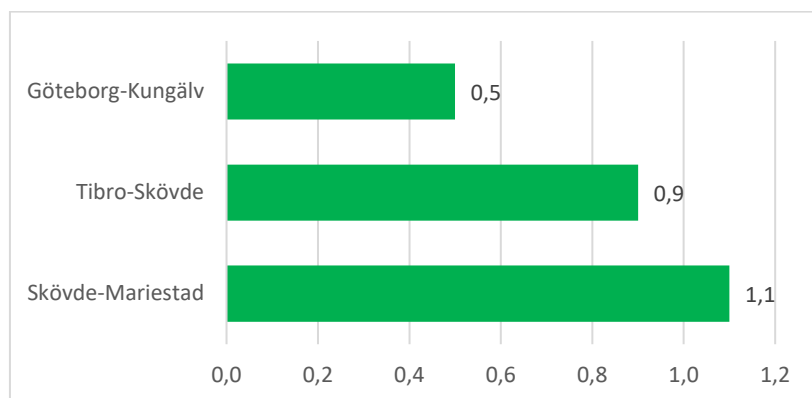
**Figur 27.** Restidskvot för tåg i prioriterade stråk. Källa: Google maps.

Relationen Skövde – Trollhättan har förbättrats sedan 2021 men når inte målnivån på 1,2 för buss i storregionala stråk.



**Figur 28.** Restidskvot för buss i storregionala stråk med mål 1,2. Källa: Google maps.

Restidskvoten för buss är lägst i relationen Göteborg – Kungälv där det också finns bussfiler som gör att bussen går fortare än bilen i rusningstid.



**Figur 29.** Restidskvot för buss i prioriterade stråk med mål 1,2.  
Källa: Google maps.

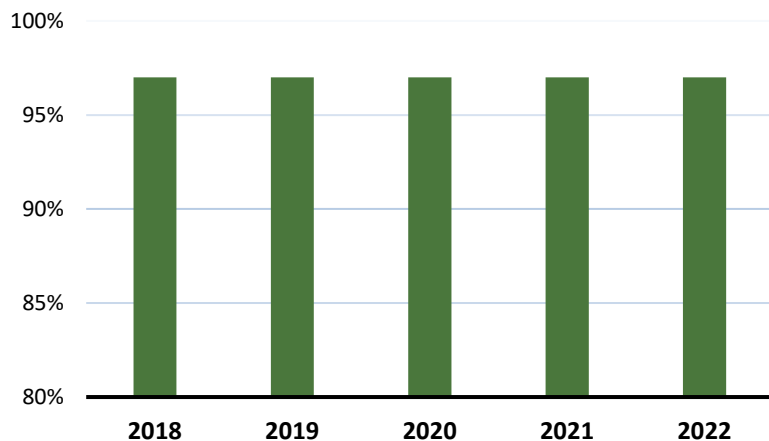
### Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2022/23, vilket har varit konstant sedan 2014. De nya spårvagnar som har satts i drift under 2022, har i någon mån ersatt gamla spårvagnar, men har ännu inte haft påverkan på totalen. Samtliga fordon som upphandlas är tillgänglighetsanpassade. Kriterierna för tillgänglighet uppdateras inför varje upphandling.



#### Faktaruta

De äldre spårvagnar som inte är tillgänglighetsanpassade fasas ut successivt i takt med att moderna, anpassade vagnar levereras och sätts i drift.



**Figur 30.** Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning. Källa: Västtrafik

# GENOMFÖRANDE – HUR MÅLEN SKA NÅS

## Beslutade strategier och fokusområden



### Beslutade strategier

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

### Fokusområden

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

I programmet beskrivs hur målen ska nås genom de beslutade strategierna och inom fyra fokusområden. På följande sidor ges en lägesrapport om utvecklingen inom respektive strategi och fokusområde.

# Lägesrapport beslutade strategier

## Strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor

Strategin genomförs i huvudsak i enlighet med Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor. Några exempel på insatser som har genomförts under 2022 är:

- Under våren genomfördes ett utvecklingsarbete för att stärka Västtrafiks samverkan med funktionshinderorganisationer. Arbetet resulterade i samverkansorganet *Aktiv involvering*. Samverkan inom *Aktiv involvering* har resulterat i att kompetensnivån hos de tjänstepersoner på Västtrafik som deltog i arbetet har höjts och ett antal samarbeten har startats bland annat när det gäller produkt- och tjänsteutveckling.
- Ett särskilt nummer, så kallat tillgänglighetsnummer, har testats och införts permanent under året. Det kan personer med funktionsnedsättning vända sig för att få hjälp och stöd i sin resa.
- Ett omfattande förbättringsarbete har genomförts för att säkerställa att de externa utropen på spårvagnarna håller tillräcklig kvalitet för att möjliggöra för personer med synnedsättning att höra informationen vid hållplatserna.
- Västtrafiks verktyg för att systematisera arbetet med att inkludera sociala konsekvensanalyser i olika planer och i upphandlingsprocessen har använts i flera förstudier under året. Det har bland annat lett till att barns behov lyfts på ett tydligare sätt. Ett exempel är att det för flera linjer på landsbygden i Alingsås har lyfts behov av tillkommande hållplatser på platser där så kallade vinkhållplatser förekommit. Ett annat exempel är att det i förstudien för Göteborgs södra skärgård har tagits stor hänsyn till skolornas tider (både för elever och personal) och till önskemål om att förbättra möjligheterna att resa internt inom skärgården.

### De fem åtgärdsområdena i strategin:

- Ett fullt tillgängligt prioriterat nät
- Ett gott bemötande till alla resenärer
- Resenärerna ska känna sig trygga i kollektivtrafiken
- Inkluderande kommunikation
- Strategisk planering för jämlik kollektivtrafik

## Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

Strategin innehåller mål om minskade utsläpp av koldioxid samt mål för luftkvalitet, energieffektivisering och bullerminskningar. Aktualiseringen av strategin, som fastställdes av kollektivtrafiknämnden i december 2022, ger ett tydligt fokus på elektrifiering fram till 2035 för att nå måluppfyllelse. Under 2022 körde 300 av knappt 2000 bussar på el.

## Målbild tåg 2035, inklusive Västtågsutredningen

Utvecklingen av tågtrafiken i Västra Götaland utgår från



Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen. På medellång sikt konkretiseras utvecklingen i Målbild tåg - delmål 2028 inklusive storregional busstrafik. Under 2022 har Västtrafik tagit fram en handlingsplan för att stegvis gå i riktning mot delmålen för 2028. Här beskrivs resandeutveckling, trafikupplägg och fordonsbehov etcetera. Tillkommande utredningsarbete kommer att ske under 2023 för ett par järnvägssträckor där förutsättningarna behöver studeras ytterligare.

Västtrafik har i enlighet med målet om en utbyggd tågtrafik investerat i 45 nya tåg. De första tågen beräknas tas i bruk under 2024.

Målbild Tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, öppnar upp för att på sikt etablera och trafikera ett antal nya stationer i mindre samhällen i Västra Götaland. Under 2022 startade projektet ”Samhällsplanering och stationsutveckling” där Västra Götalandsregionen tillsammans med aktuella kommuner, Trafikverket och Västtrafik i ett tidigt skede vill förbereda och stödja en samhällsplanering där nya stationers potential kan nyttjas. Mål i projektet är att samla berörda aktörer, skapa en gemensam bild kring förutsättningar och ta fram en övergripande plan med roller, ansvar och tidplan för att etablera nya stationer.

### **Målbild Koll2035 Göteborg/Mölndal/Partille**

Målbild Koll2035 beskriver hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille (GMP).

Ett antal fördjupade utredningar kring trafikkonceptet Metrobuss har genomförts under året i enlighet med den avsiktsförklaring som tecknades av Stadstrafikforum GMP under våren 2021. Utredningarna syftade till att konkretisera kostnader och genomförbarhet för Metrobussystemet. De redovisades för Stadstrafikforum GMP i oktober 2022 och fick positiv respons. Därutöver har parterna arbetat vidare med ett flertal gemensamma utredningar i enlighet med Handlingsplan 2020-2024 för att nå Målbild Koll2035.

Regionfullmäktige beslutade i maj 2022 om att köpa in ytterligare 20 långa spårvagnar för leverans 2026–2027. Förlängning av hållplatser längst de mest belastade spårvagnslinjerna 5 och 11 har pågått under hela 2022 som en förberedelse inför kommande trafikering med längre spårvagnar.

### **Kollektivtrafikplaner för Borås, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla**

För de fem noderna i Västra Götaland finns kollektivtrafikplaner framtagna som beskriver hur respektive kommuner, VGR

och Västtrafik vill att stadstrafiken ska utvecklas de närmaste cirka 15 åren. Planerna har tagits fram i olika takt och med något olika innehåll men de utgår från trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål om ökad andel hållbart resande. De antas av respektive kommun och VGR och för respektive plan tas en handlingsplan fram. I denna beskrivs olika åtgärder, utredningar och förbättringsförslag i syfte att uppnå målen i kollektivtrafikplanen.

**Borås:** *Utvecklingsplan 2025 för kollektivtrafiken i Borås* antogs 2016. Stadstrafikforum initierade 2022 en uppdatering av utvecklingsplanen. Arbetet har påbörjats i samverkan mellan Borås Stad, Västtrafik och Västra Götalandsregionen och utgår från den tidigare utvecklingsplanen och den utveckling som skett både i kollektivtrafiken och staden sedan den antogs. Stadstrafiken i Borås har ökat kraftigt från 7 miljoner resor 2010 till 11,6 miljoner resor 2019. En resvaneundersökning har beställts för stadstrafikområdet som ett underlag i arbetet med den nya kollektivtrafikplanen, från vilken resultatet kommer i början av 2023. Ett antal åtgärder från den handlingsplan som är kopplad till utvecklingsplanen har genomförts under 2022, bland annat den centrala knutpunkten Södra Torget. Områdets nya utformning blir en säkrare och grönare plats för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.

**Skövde:** *Kollektivtrafikplan för Skövde år 2025 – med utblick 2035* antogs 2018. Under 2022 har flera infrastrukturinvesteringar genomförts i syfte att öka framkomligheten för kollektivtrafiken i staden, som till exempel kapacitetshöjning av cirkulationsplatser och utbyte av farthinder från traditionella gupp till så kallade busskuddar. Det har även skett ombyggnad av hållplatser, bland annat vid det växande aktivitetsområdet vid Billingehov. Kommunen har utökat med fler centrala bostadsområden där gatuparkering blivit avgiftsbelagd och boendeparkering införts.

Inför upphandling av Trafik 2024 så har Västtrafik och kommunen gemensamt tagit fram förslag på förändringar av stadstrafikens linjenät. Syftet är att få ökad framkomlighet för kollektivtrafiken och kortare restider till målpunkter. Arbetet med att säkerställa den nya infrastruktur som det nya linjenätet kräver, till exempel nya bussgator och fler hållplatser, har påbörjats. En ny bussdepå har börjat byggas.

**Trollhättan och Vänersborg:** *Kollektivtrafikplan för Trollhättan och Vänersborg* antogs 2019. I den tillhörande handlingsplanen finns flera aktiviteter kopplade till de förändringar och möjligheter som finns i samband med att ett nytt trafikavtal startar i området 2023. Bland annat planeras för elektrifiering av stadsbusstrafiken samt ledbussar som möjliggör ökad kapacitet. Handlingsplanen lyfter kontinuerliga behov av att

---

anpassa och utveckla kollektivtrafiken i takt med stadsutvecklingen och att nya bostadsområden tillkommer. På längre sikt kan utredningar om expresslinjer bli aktuellt.

I de båda städerna har det under året gjorts tillgänglighetsanpassningar och förlängningar av flera hållplatser i syfte att förbereda både för ökat antal resande och nya längre fordon. Därtill pågår succesiv utbyggnad av nya vägar, hållplatser och gång- och cykelbanor i samband med stadsutvecklingsprojekt.

**Uddevalla:** 2021 antog Uddevalla kommun och kollektivtrafiknämnden *Kollektivtrafikplan för stadstrafiken i Uddevalla*. Kollektivtrafikplanen beskriver mål för resenären och för människan i staden. För resenärerna handlar målen om att utveckla kollektivtrafiktrafiken med ledorden ”ofta, enkelt, snabbt och pålitligt”. För människan i staden lyfts kollektivtrafikens roll och utrymme i stadsutvecklingen och samhällsplaneringen.

Under 2022 har en handlingsplan tagits fram. Här konkretiseras strategier och åtgärdsförslag i syfte att nå målen. På kort sikt lyfter handlingsplanen elektrifiering av kollektivtrafiken, behov av att förenkla och etablera ett nytt linjenät samt framkomlighetsåtgärder. Inom de närmsta åren påbörjas flera av åtgärderna, kopplat till nytt trafikavtal.

Flertalet hållplatser har genomgått standardhöjning och tillgänglighetsanpassats under året. Även gång- och cykelvägar har byggts ut under året.

# Lägesrapport Fokusområden

## Driva på och underlätta för hållbara resval

I pandemins kölvatten pågår en diskussion om vad framtidens kollektivtrafik är. Sedan ett drygt år tillbaka pågår ett systematiskt arbete inom Västtrafik med att utforska detta genom en kraftsamling kring mobilitet. Det handlar om att hitta lösningar inom de områden där dagens kollektivtrafik inte räcker till. I glappet mellan Västtrafiks nuvarande erbjudande och människors resbehov. Ett satsningsområde är cykel och annan mikromobilitet. Här ingår till exempel förstudie för cykelintegrerad kollektivtrafik som gjorts med hjälp av finansiering från Vinnova. En fortsättning är på gång genom ett större pilotprojekt för att testa hur ett koncept för cykel och kollektivtrafik i Västra Götaland kan formas. I piloten hanteras flera aspekter av hur cykel och kollektivtrafik kan kombineras, till exempel cykel ombord, privat cykel till och från hållplats, låncykelsystem, information, kampanjer, med mera.

En annan studie har påbörjats tillsammans med KTH och Voi för att förstå var kollektivtrafik och elsparkcyklar konkurrerar och var de båda kompletterar varandra, vilken förväntas redovisas under våren 2023. Flertalet remisser har även besvarats kring förändrade regler för delade elsparkcyklar för att förtydliga vikten av att inte reglera bort dessa mindre små fordon innan de hittat sitt rätta användningsområde.

Samtidigt som förstudien för cykelintegrerad kollektivtrafik pågick, deltog Västtrafik i ytterligare en förstudie finansierad av Vinnova. Den handlade om Hållbara resor till naturområden, och leddes av Länsstyrelsen. Förstudien ledde till ett flertal förslag på åtgärder för att öka det hållbara resandet till naturområden.

En viktig del i arbetet med att förenkla för det hållbara resandet är att försöka påverka lagar och regler som motverkar hållbart resande. Västtrafik har under 2022 skrivit ett flertal debattinlägg och svar på remisser inom ramen för detta, både enskilt och i samarbete med andra aktörer. Ett stort fokus låg under året på förändringen av reseavdraget som föregående regering beslutade om, men som sedan togs tillbaka av nuvarande regering under vintern 2022.

Nätverket för hållbart resande, där kommunala tjänstepersoner ingår, har haft fyra digitala träffar med inspiration och kunskapshöjande föreläsningar samt erfarenhetsutbyte på olika teman. Som tidigare år har projekt som *Vintercyklist* och *På Egna ben* genomförts. *Cykelvänlig arbetsplats* har även det erbjudits kommunerna i Västra Götaland, om än i nationell form, då Cykelfrämjandet tagit över projektet. Vikcyklar och

” *Det handlar om att hitta lösningar inom de områden där dagens kollektivtrafik inte räcker till. I glappet mellan Västtrafiks nuvarande erbjudande och människors resbehov.*

elcyklar i Västtrafiks regi har lånats ut till flera företag, bland annat inom ramen för *En ren vana*, Västtrafiks och VGR:s satsning på hållbart resande för företag. Utlåning samt möjlighet att prova på kollektivtrafiken har även skett för att hjälpa till med nya resvanor för resenärer påverkade av stängningen av Tingstadstunneln. Under året kom även *Nyinflytt* igång igen, där alla nyinflyttade får chansen att gratis testa på kollektivtrafiken under två veckor. Större riktade prova-på-kampanjer i Västtrafiks regi kommer återinföras under 2023.

### Kombinerad mobilitet

För att främja möjligheten för andra aktörer att sälja kollektivtrafikbiljetter och skapa nya möjligheter att kombinera olika reseerbjudanden, öppnade Västtrafik för tredjepartsförsäljning i mars 2022. Västtrafik är den första trafikmyndigheten i Sverige att öppna för tredjepartsförsäljning i skarp drift. Det görs genom två nivåer av återförsäljning:

- Digitala återförsäljare, alltså de som vill addera kollektivtrafik till sin verksamhet för att stärka sitt erbjudande. Exempelvis hotell, evenemang, parkeringsbolag med flera.
- Mobilitetspartner, det vill säga aktörer som erbjuder olika trafikslag som kan kombineras i syfte att samla hela resbehovet på ett ställe.

Västtrafik har under de senaste åren skaffat sig en förståelse och kunskap vad gäller kombinerad mobilitet genom de piloter som genomförts. Därtill har Västtrafik sedan två år tillbaka ett avtal med Parkering Göteborg om försäljning av biljetter.

I maj tecknades det första kontraktet med en mobilitetspartner, Travis. Västtrafik har sedan öppnandet sökt efter fler aktörer som vill addera kollektivtrafikbiljetter till sina tjänster. Läget efter pandemin har emellertid gjort att vissa aktörer på marknaden har slagits ut och andra ändrat sina fokusområden. Men det ser ut som att marknaden sakteligen börjar röra på sig igen.

Alltjämt pågår många olika projekt, både i Sverige och runt om i världen. En av de stora frågorna är hur affärsmodellerna ska se ut för att få verksamheterna att bära sig ekonomiskt. Det som dock kännetecknar alla olika initiativ är att det är projekt som är subventionerade med externa medel i någon form, ett fåtal är i skarp drift.

Fastighetsmarknaden i Sverige är ett av de områden som visat stort intresse för nya kombinerade lösningar. Genom att aktivt minska antalet parkeringar, skapas ett större tryck och önskan



---

att kunna erbjuda alternativa möjligheter till den egna bilen. Västtrafik har mot slutet av 2022 tecknat ytterligare ett kontrakt, med företaget Ec2b som ingår i Trivector AB. De kommer främst att skapa mobilitetslösningar som är riktade till fastighets- och bostadssektorn.

Västtrafik kommer även fortsatt delta i testet av Komiland 3.0 för att förstå hur kombinerade mobilitetstjänster bör utformas för glesare geografier.

### **Samhällsplanering och kollektivtrafik**

Tidig dialog mellan Västtrafik och kommunerna kopplat till kommunernas planarbeten är en viktig del i att få samhällsplanering och kollektivtrafik att gå hand i hand. Västtrafik arbetar löpande med att utveckla samverkan med kommunerna för att kunna föra in exempelvis utbyggnadsplaner i interna trafikutvecklingsprocesser. Exempel på sådant som startat under 2022 är fördjupad samverkan med kommunerna inför kommande batterifabriksetableringar i Göteborg, Mariestad och Svenljunga samt ett nytt forum tillsammans med Göteborgs Stad där Västtrafik redan innan detaljplanarbetet startar upp får möjlighet att göra inspel till förutsättningarna för planen.

Det har också genomförts workshops med de fyra delregionala tjänstepersonsnätverken för att ytterligare utveckla samverkan mellan parterna. Västtrafik har tillsammans med flera kommuner genomfört utbildningen om kollektivtrafiken i samhällsplaneringen som togs fram 2019. Utbildningen riktar sig till kommunala tjänstepersoner inom samhällsbyggnadssektorn. Starten försenades på grund av pandemin och tolv kommuner har hittills genomfört utbildningen. Förhoppningsvis kommer ett ökat intresse göra att fler kommuner genomför utbildningen.

## Driva på och styra forskning och innovation

Forskning och innovation ska bidra till bättre beslutsunderlag för den ordinarie verksamheten, testa nya idéer i praktiken och driva utvecklingen i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet. Detta görs i huvudsak genom satsningar inom fem prioriterade forskningsområden.

Arbetet sker i allt närmare samverkan mellan VGR och Västtrafik genom gemensamma forum. Som ett led i att vara hela samhällets mobilitetsaktör har Västtrafik gått i riktning mot att i högre grad ta egna initiativ till forskning och innovation. Västtrafiks engagemang i strategiska innovationsprogrammet DriveSweden har ökat under året genom representation i deras programkontor.

De initiativ VGR har tagit har varit kopplade till K2, nationellt centrum för kollektivtrafikforskning. Västra Götalandsregionen har representanter med i K2:s Rådslaget, som samordnar arbetet med hållbar omstart med fokus på att tillvarata möjligheter i pandemins kölvatten. Arbetet har resulterat i en rapport, som både stärker och ger bränsle till Västtrafiks arbete avseende kraftsamling mobilitet och att agera som hela samhällets mobilitetsaktör för att möta större del av människors resbehov. Engagemanget i K2:s runda bordssamtal fortsätter, där storstadsregionerna tar del av aktuell forskning och utbyter erfarenheter.

### Finansieringsformer

Inom ramen för K2:s rådslag har flera kunskapssammanställningar tagits fram. En av dessa rör kollektivtrafikens organisering och finansiering. Rådslaget har också tagit fram principiella förslag för nya finansieringsmodeller.

I projektet KomILand 3.0 som VGR finansierar och som utforskar mobilitet på landsbygderna, är finansieringsmodeller för mobilitetstjänster samt roller och ansvar några av fokusområdena för projektet. Det vill säga hur framtida mobilitetstjänster skulle kunna finansieras och hur ansvaret skulle kunna fördelas mellan olika aktörer.

### Digitalisering och automatisering

Det pågår en rad olika satsningar och projekt inom detta område, där VGR delfinansierar och Västtrafik deltar på lite olika sätt. Ett exempel är projektet BaaS (Bus-as-a-Service) där Västtrafik tillsammans med olika aktörer utvecklar framtidens IT-infrastruktur ombord på buss. Västtrafik har även gått med i det Vinnovafinansierade samverkansprojektet AI Enhanced Mobility. Syftet är att utforska och lära mer om AI som möjliggörare.

### VGR:s fem prioriterade forskningsområden för kollektivtrafiken

- **Finansieringsformer** som säkerställer långsiktig utveckling och drift av kollektivtrafiken
- **Digitalisering och automatisering** som ökar transportsystemets tillgänglighet och inkludering samt sänker dess miljöpåverkan
- **Elektrifiering och drivmedelsmix** som möjliggör fossilfrihet, ökar energieffektivitet och minskar buller
- **Samhällsbyggnad och stadsutveckling** som skapar gynnsamma förutsättningar för kollektivtrafik, delad mobilitet, cykling och gång
- **Styrmedel och styrning** som driver beteendeförändringar mot hållbart resande och bidrar till att fler upplever kollektivtrafiken som enkel, trygg och inkluderande att använda

Samarbetsavtalet för *ElectriCity* är förlängt till 2025 där arbete med elektrifiering ur ett systemperspektiv fortgår men även projekt som berör digitalisering och automatisering. Exempelvis används en särskild innovationsbuss, där tester av utvecklade produkter och tjänster sker. Bland annat har den interna utformningen i kommande trafikkonceptet *Citybuss* testats med dubbla dörrpar fram för bättre resenärsflöde samt med fler ståplatser. Vidare har en studie om elektrifierade och automatiserade persontrafikfärjor initierats.

### **ElectriCity**

Ett samverkansprojekt för elektrifiering och utveckling av innovationer för kollektivtrafiken och andra tunga transporter. VGR är en av finansierarna. Läs mer på <https://www.electricitygoteborg.se/sv>

Projektet *Eldsjäl* har simulerat hur eldrivna självkörande fordon påverkar trafiken i Göteborg. Projektet *A Human Approach* är ett *Drive Sweden*-projekt som avslutades under 2022 med prototyper över framtida mobilitetstjänster i vissa stadsdelar i Göteborg. Det gav insikt i hur man metodiskt kan arbeta utifrån boendes berättelser, få insikt i människors behov och värde i resandet.

### **Elektrifiering/ drivmedel**

Det pågår flera satsningar inom *ElectriCity* för elektrifiering av bussar med fokus på fordon samt laddstolpar. Ett exempel är *Dreemer*, som står för *Delade Regionala Energi- och Mobilitetsförsörjningssystem för Effektivt Resursutnyttjande*. Projektet utforskar hur olika transportslag skulle kunna dela på laddinfrastruktur och energianvändning på ett effektivt sätt som inte överbelastar elnätet och som kan underlätta omställningen till ett elektrifierat transportsystem.

Därtill pågår ett arbete med att främja elektrifiering av transporter på olika plan. Med stöd av regionala medel finansierades 194 publika laddplatser (*semisnabba*) för lätta fordon. Även två laddplatser för tunga fordon, två laddare för *Västrafiks* fartyg, 424 laddboxar för cykel, sex strategiska planer och tre forsknings- och innovationsprojekt finansierades. Inom ramen för regional infrastrukturplanering stöttar regionen strategiska industrietableringar särskilt inom elektrifiering.

### **Samhällsbyggnad och stadsutveckling**

Projekt med fokus på mobilitet i glesare områden, som tidigare nämnda *KomILand 3.0* och *RorILand* har fortsatt. De handlar båda om att utforska olika mobilitetslösningar för att förbättra levnadsvillkoren i landsbygder. För samordning och utökad lärande etablerades en samverkansarena där dessa ingår tillsammans med pågående projekt som bland annat *Fossilfri gränsregion Fyrbodal*.

Att aktivera civilsamhället i mobilitetsfrågan har också varit i fokus under året. VGR har haft särskilda utlysningar riktade till civilsamhället för att främja samåkning i hela länet. Detta som en av flera pusselbitar för att minska trafiken och



möjliggöra hållbara vägval i vardagen.

### **Styrmedel och styrning som bidrar till att fler vill och kan resa hållbart**

Under året har ett tvärfunktionellt utvecklingsprojekt inom Västtrafik jobbat med uppdraget att utforska en ny typ av kollektivresa som är dynamisk och behovsstyrd. Inom projektet har det gjorts kunskapsinventering och kunskapsdelning genom omvärldsbevakning, resultat från tidigare studier och kring Västtrafiks anropsstyrda trafikkoncept. Det har resulterat i förslag på testupplägg främst utifrån två aspekter eller frågeställningar; hur optimera trafiksystemets produktionskapacitet och kostnad? Samt hur utforma en dynamisk trafiktjänst så att folk väljer den före bilen? Arbetet med dynamisk trafik är ett lärande projekt med syfte att Västtrafik ska få kunskapsunderlag för att kunna utveckla framtidens kollektivtrafik

Området socialt hållbar transportplanering är ett område som behöver mer forskning och utvecklas mera. Inom K2:s forskningsområde Kollektivtrafik för alla har två publikationer släppts; *Digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov*, *Traveling insecurely: The association of security and accessibility in public transport*. Inom Nätverket för socialt hållbar transportplanering, som leds av GR med delfinansiering från VGR, lyfts frågor om social hållbarhet inom samhällsplaneringen både på regional och nationell nivå. Nätverket samlar praktiker och forskare, bidrar till ny kunskap, nya förhållningssätt och arbetssätt. Nätverket arbetar också för att formulera och utveckla forsknings- och innovationsprojekt som är aktuella. Under 2022 har tre välbesökta nätverksträffar och en projektutvecklingsträff genomförts. En utbildning i socialt hållbar transportplanering har planerats under året och kommer att genomföras under 2023.

## Källförteckning

**Kollektivtrafikbarometern** är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. I Sverige genomförs cirka 70 000 intervjuer löpande per år. Siffrorna är viktade värden.

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

**Västtrafik**, egen statistik och bearbetningar.

### **SCB**

[Befolkning i kollektivtrafikhärläge. År 2014 - 2020. PxWeb \(scb.se\)](#)

[Allmänheten och klimatet 2021 \(naturvardsverket.se\)](#)

# Internkontroll – Avtalstrohet och inköpsanalys för inköp 2022

## Förslag till beslut

Sammanställning över avtalstrohet och inköpsanalys för verksamhetsåret 2022, antecknas till protokollet.

## Sammanfattning av ärendet

Årligen genomförs på GR en kontroll av avtalstrohet på upphandlade ramavtal, jämförelser av inköp över tid, antal leverantörer som GR använder sig av samt en analys kopplat till fastställda inköps- och upphandlingsrutiner. I samband med redovisningen av 2021 fick förbundsdirektören ett uppdrag att ta fram en handlingsplan, vilken redovisades för styrelsen 2023-03-29.

Utbildningsinsatser sattes in omgående och sammanställningen för 2022 visar en nästan 50-procentig förbättring vad gäller upphandlingsdokumentation för inköp, jämfört med året innan. Nästan hela förbättringen sker genom en markant ökad efterlevnad under andra halvan av 2022. Förvaltningen har anledning att tro att sammanställningen av 2023, där hela året har omfattats av en förbättrad efterlevnad, kommer att visa på ytterligare förbättring.

## Beslutsunderlag

- 2023 års sammanställning "Avtalstrohet och inköpsanalys för inköpen 2022"

## BESKRIVNING AV ÄRENDET

### Bakgrund

GR gör årligen sammanställningen "Avtalstrohet och inköpsanalys". Detta för att:

- 1) säkerställa att de avtal som tecknats följs samt att inköp görs enligt gällande lagstiftning, policy och riktlinjer.
- 2) ha god kännedom om hur mycket inköp som görs på ramavtal via Göteborgs Stad och säkerställa att inköpen täcker avgiften till inköpscentralen. Avgiften finansieras av provision från leverantörerna på de inköp som GR gör.

Den kontinuerligt genomförda sammanställningen med återrapport och förankring i verksamheterna ger förutsättningar för ökad efterlevnad och

Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund

Handläggare: Malin Olsson, IT-controller, Malin Ankarhem, Administrativ chef

Datum: 2023-08-31, Diarienummer: GRFS-2023-00226

därmed ytterligare förbättringar inom de områden det är möjligt. GR:s auktoriserade revisorer har uttryckt sin uppskattning då sammanställningen underlättar deras internkontroll samt visar på förvaltningens förmåga till egenkontroll.

Sammanställningen görs utifrån information som finns i ekonomisystemet Raindance, i ramavtalsdatabasen Proceedo samt diariesystemet Ciceron.

Inköpen för 2022 fördelas enligt följande:

- ca 280 miljoner kr (204 miljoner kr 2021) exkl. transfereringar, utgör det totala värdet för inköp av varor och tjänster
- varav 10 procent, ca 27 miljoner kr (27 miljoner kr 2021) har handlats på ramavtal från Inköp- och upphandlingsförvaltningen i Göteborgs Stad
- varav 87 procent, ca 244 miljoner kr (163 miljoner kr 2021) avser inköp på egna upphandlade ramavtal och övriga avtal samt hyresavtal, prenumeration, medlemskap med mera
- varav 3 procent, ca 7 miljoner kr (12 miljoner kr 2021) är inköp som saknar inlämnad dokumentation och därför inte kan avgöras hur de har upphandlats
- varav 0,3 procent, ca 0,8 miljoner kr (0,7 miljoner kr\* 2021) inköp som borde ha hanterats via befintliga ramavtal.

\*2021 finns också 1 miljon kr för inköp av tjänster som har hanterats i egen regi men som med fördel skulle kunna handlats på ramavtalet för Mediaförmedling. Detta avtal saknas 2022 och har därför inte varit ett alternativ för årens inköp.

Efter att sammanställningen för 2021 presenterades våren 2022 förankrades resultatet i såväl förbundsledningen som i samtliga avdelningars ledningsgrupper och ett förbättringsarbete inleddes. Åtgärderna återfinns i den handlingsplan som förbundsdirektören fick ett uppdrag av styrelsen att ta fram och som redovisades för förbundsstyrelsen 2023-03-29. Som en direkt effekt av det kan vi se att inköp som saknar dokumentation under 2022 närapå halverats. Nästan hela förbättringen kommer sig av en markant ökad efterlevnad under andra halvan av 2022.

Förvaltningens målsättning är, baserat på att hela 2023 omfattats av en förbättrad efterlevnad, att sammanställningen av innevarande år kommer att visa på ytterligare förbättring.

Inköp på ramavtal från Göteborgs stad ligger samma nivå som föregående år (ca 27 miljoner kr), men det är en stor minskning jämfört med före pandemin (42 miljoner kr 2019).

Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund

Handläggare: Malin Olsson, IT-controller, Malin Ankarhem, Administrativ chef

Datum: 2023-08-31, Diarienummer: GRFS-2023-00226

Orsakerna till den minskningen är:

- resebyråtjänster har halverats i jämförelse med 2019, från 3 miljoner kr till 1,5 miljoner kr. Att vi reser mindre är bra både för miljö och ekonomi.
- 2019 köptes konferensanläggningar externt för nästan 11 miljoner kr via ramavtal och då det var anläggningar som var upphandlade kunde även Mässor köpas på ramavtal. Nuvarande avtal är en konferensbokningstjänst. Mässlokaler behöver upphandlas separat och 2022 handlades det konferensanläggningar externt för endast 8 miljoner kr.
- tekniska konsulter inköpta på ramavtal med Göteborgs stad har minskat jämfört med tidigare år.
- avtal med IT-konsulter för Gymnasieantagningsystemet Indra måste kunna nyttjas av samägaren StorSTHLM. Då kan inte befintligt ramavtal användas utan ett eget konsultavtal finns för den verksamheten (ca 10 miljoner kr 2022).

När det gäller inköp med kreditkort är läget oförändrat sedan föregående år och här finns goda förutsättningar för förbättring. Åtgärden är också angiven under punkt 5 i handlingsplanen: *Minimera inköp på kreditkort som kan handlas på faktura, exempelvis licenser.*

Kort är en riskfaktor generellt men också för att de är personliga, när en användare slutar eller när korten byts ut på grund av att GR byter bank, vilket sker under 2023.

Inköp görs årligen för ca 200 miljoner kr där mer än grundläggande upphandlingskompetens behövs. Det är avrop på ramavtal som kräver förnyad konkurrensutsättning, det är direktupphandlingar och det är stora upphandlingar för omfattande utbildningsprogram, läromedelsinköp och annat som inte redan finns på gemensamma ramavtal. Här är det viktigt att GR har adekvat kompetens och resurser centralt som stöd till verksamheternas inköpare.

## Bedömning

GR:s bedömning är att den kontinuerligt genomförda sammanställningen är ett verkningsfullt stöd i förvaltningens fortsatta arbete för att inköp sker på rätt sätt och att relevant dokumentation diarieförs. Årligen synbara effekter i kombination med åtgärderna i handlingsplanen ger förvaltningen goda förutsättningar till en allt ökande efterlevnad av inköps- och upphandlingsrutiner. Även i år förankras resultatet på respektive avdelnings ledningsgrupp, med tillhörande dialog om det fortsatta förbättringsarbetet.



Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund

Handläggare: Malin Olsson, IT-controller, Malin Ankarhem, Administrativ chef

Datum: 2023-08-31, Diarienummer: GRFS-2023-00226

I sammanställningen noteras att det på GR årligen görs inköp för ca 200 miljoner kr där mer än grundläggande upphandlingskompetens behövs. För att säkerställa en hög nivå inom de inköp som görs har verksamheterna efterfrågat ett utökat stöd av adekvat kompetens. Under det senaste året har en medarbetare på administrativa avdelningen genomgått SIPU:s utbildning för Certifierad upphandlare och är sedan i juni godkänd och klar. Förvaltningen har från och med 23-10-04 också anställt en förbundsjurist med stor upphandlingskompetens.

Gitte Caous  
Förbundsdirektör

Malin Ankarhem  
Administrativ chef

**Skickas till**

Förbundsstyrelsen



# Internkontrollplan 2023 - lägesrapport

## Beslut

Informationen antecknas till protokollet.

## Sammanfattning av ärendet

Förbundsstyrelsen fattade vid sitt möte 2023-03-24 beslut om GR:s internkontrollplan för innevarande år och föreliggande lägesrapport bygger på densamma. I 2023 års plan finns 7 identifierade risker och för i stort sett samtliga dessa risker, har åtgärder samt aktiviteter bedrivits under året. I denna handling redovisas en lägesrapport per juni månad.

## LÄGESRAPPORT JUNI 2023

Omvärlden fortsätter att vara osäker och osäkerheten har präglat perioden. Osäkerheten beror på en rad samverkande faktorer som höga energi- och bränslepriser, vikande börskurser, hög inflation samt rädsla för än mer höjda styrräntor. Den ryska invasionen av Ukraina spår ytterligare på osäkerheten.

Detta stämmer även för svensk ekonomi. Utgången väntas ge två år av svag tillväxt åren 2023–2024. Utvecklingen för svensk inflation tyder på ett bredare och mer varaktigt förlopp än i tidigare prognoser samtidigt som arbetsmarknaden utvecklats starkare än tidigare prognostiserat. Den svagare konjunkturen leder dock till en avmattning på arbetsmarknaden framöver. För kommuner och regioner spiller den starka arbetsmarknaden i närtid över i ett starkare skatteunderlag i år. Nästa år försvagas utvecklingen. I reala termer faller sektorns köpkraft kraftigt år 2023 och blir fortsatt svag år 2024. Detta bidrar till att svensk ekonomi beräknas gå in i en lågkonjunktur nästa år (Källa: SKR:s MakroNytt 2/2023).

Allt detta påverkar medlemskommunernas och GR:s ekonomiska situation. Detta medför att förutsättningarna för GR snabbt kan förändras och då GR:s årsavgift räknas upp av befolkningstillväxten som ligger runt +1 procent kommer främst de delar som finansieras av densamma att utsättas för prövningar. Ökande kostnader i allmänhet påverkar också verksamheten. GR:s starka likviditet väger dock upp detta genom positivt räntenetto.

GR arbetar kontinuerligt med de risker som identifieras. Riskarbetet är högt prioriterade i det dagliga arbetet, både strategiskt och operativt.

I osäkra tider är god samverkan av än mer viktig betydelse. Detta har vi kunnat konstatera vid tidigare ansträngda utmaningar och tider. Därav kommer GR att ha en viktig funktion att fylla för våra medlemskommuner även framgent.



GR:s internkontrollplan följs upp i GR:s ledningsgrupp ett par gånger per år för att stämma av arbetet med de olika riskerna. Organisatoriskt ligger ansvaret på ekonomichef för uppföljning och bedömning av riskerna i samverkan med övriga i GR:s ledningsgrupp, samt dokumentationen av arbetet. Avstämningar görs fortlöpande med förbundsdirektören.

Genomgången per juni 2023 visar att GR i stort har genomfört åtgärder inom de riskområden som identifierades inför 2023. Det innebär att samtliga riskområden i stort får godkänt utifrån de åtgärder som hittills har genomförts för att minska eller eliminera riskerna (se bilaga). Detta innebär dock inte att alla risker i sin helhet är eliminerade, men att GR har vidtagit åtgärder under året för att minimera riskerna att de ska inträffa och de bedöms inte för närvarande att få någon betydande påverkan på GR:s arbete under innevarande år.

Gitte Caous  
Förbundsdirektör

Bo Andersson  
Ekonomichef

# Länsgemensamt samverkansavtal för familjecentraler och familjecentralsliknande verksamheter i Västra Götaland.

## Förslag till beslut

Medlemskommunerna i Göteborgsregionen rekommenderas att anta länsgemensamt samverkansavtal för familjecentraler och familjecentralsliknande verksamheter i Västra Götaland.

## Sammanfattning av ärendet

Blivande föräldrar och familjer med barn i åldern 0 till 6 år kan behöva samordnade insatser från hälso- och sjukvård, förskola och socialtjänst. Framarbetat förslag till samverkansavtal förtydligar uppdraget och anger formen för parternas samverkan på en grundläggande nivå. Kommunerna rekommenderas att besluta om att anta framarbetat förslag på ett länsgemensamt samverkansavtal för familjecentraler och familjecentralsliknande verksamheter.

Vårdsamverkan Västra Götaland ställde sig bakom förslag på samverkansavtal 2023-03-29. Det Politiska Samrådsorganet, SRO ställde sig bakom förslag på samverkansavtal 2023-05-03. VästKoms styrelse ställde sig bakom förslaget 2023-06-22 och rekommenderar kommunalförbunden att rekommendera kommunerna att anta avtalet.

Framtaget avtal har skett genom partssamverkan där kommunerna i Göteborgsregionen representerats i länsarbetsgruppen genom två representanter från medlemskommunerna. Förankringsarbete har skett genom dialog med berörda kommunala nätverk inom Göteborgsregionens Kommunalförbund. Kommunerna har processat avtalets innehåll och konstruktion och beretts stöd i remissvar av remissversionen under hösten 2022.

## Beslutsunderlag

Protokoll Styrelse Västkom 230622- extrainsatt

TU VästKoms styrelse FC -avtalet

Samverkansavtal Familjecentraler och familjecentralsliknande verksamheter

Mötesanteckning Samrådsorganet SRO 230503

Missiv ställningstagande FC och FC liknande verksamheter i VG



## BESKRIVNING AV ÄRENDET

### Bakgrund och syfte

Enligt gällande lagstiftning och utifrån styrande dokument har kommuner och regioner ett ansvar i att stödja föräldrar i föräldraskapet, vilket kan ske genom samorganisering via familjecentral eller familjecentralsliknande verksamhet. En familjecentral/familjecentralsliknande verksamhet är en verksamhet och en mötesplats där föräldrar och barn kan träffas, utbyta erfarenheter och där det finns kompetens i nära samverkan. Ingående basverksamheter är barnhälsovård, öppen förskola och/eller barnmorskemottagning och/eller socialtjänst.

#### Syftet med avtalet:

- Att tydliggöra uppdrag och förväntningar
- Att skapa likvärdigt innehåll i verksamheterna
- Att kvalitetssäkra verksamheterna
- Att säkra samverkan mellan huvudmännen

### Beskrivning av ärendet

Rapporter och utredningar, bland annat från Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen visar på behov av att skapa en gemensam grund för struktur, organisation och styrning av familjecentraler och familjecentralsliknande verksamheter. På uppdrag av Vårdsamverkan Västra Götaland har ett förslag på samverkansavtal tagits fram med syftet att tydliggöra uppdraget och skapa en likvärdigt grund av verksamheternas utformning med målet att främja samverkan och bidra till att utjämna skillnader i hälsa och livsvillkor hos befolkningen. Avtalets förtydligande av samverkansform kan komma att få vissa ekonomiska effekter på lokal nivå, framför allt kopplat till samordnarrollen. Ingående parter ska dela på ansvaret tillika kostnader, en funktion som vissa kommuner kan ha finansierat helt tidigare. Införandet av begreppet "familjecentralsliknande verksamhet" är en administrativ benämning för tydliggörande av och för medverkande parter. Mot allmänheten kommer "Familjecentral" att användas.

Framtagandet av avtalet har skett genom partssamverkan där kommunerna i Göteborgsregionen representerats i länsarbetsgruppen genom en processledare inom förskoleförvaltningen i Göteborgs stad och en socionom/samordnare familjecentralerna i Mölndal stad. Förankringsarbete har skett genom dialog med berörda nätverk inom Göteborgsregionens Kommunalförbund.

Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund

Handläggare: Maria Ljung, Planeringsledare

Datum: 2023-08-18, Diarienummer: GRFS-2022-00234

Hösten 2022 gavs kommunerna i Västra Götaland möjlighet att ge synpunkter på remissversionen av samverkansavtal familjecentraler och familjecentralsliknande verksamheter i VGR. Socialcheferna inom Göteborgsregionen (GR) förordade att kommunerna samordnade sig i frågan. 2022-08-26 tillfrågades samtliga kommuner om intresse att samverka i ett remissvar genom en workshop för gemensamma synpunkter. Elva kommuner anmälde intresse av att delta.

Ale, Alingsås, Härryda, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille Stenungsund och Öckerö var de kommuner som valde att svara på remissen i samverkan och med stöd av Göteborgsregionens kommunalförbund. Göteborg Stad deltog i gemensam workshop för att samla in synpunkter men valde att behandla ärendet enskilt. Endast synpunkter i konsensus formulerades gemensamt. Enskild kommun beslutade därefter om hantering av ärendet i den egna kommunen. Gemensamt formulerade synpunkter behandlades inte politiskt inom Göteborgsregionens kommunalförbund.

Delaktigheten och dialoger gör att samverkansavtalet är förankrat i kommunerna och effekten förväntas bli positiv för kommunerna. Ökad tydlighet i rollfördelning, förväntningar och likvärdigt innehåll i verksamheterna främjar samverkan mellan parter och ger mer jämlika villkor för medborgarna att få tillgång till anpassat stöd

## Bedömning

Bedömningen är att ett länsgemensamt samverkansavtal skapar tydlighet och likvärdighet mellan länets kommuner, vilket främjar jämlikhet i levnadsvillkor för medborgarna.

Lena Holmlund (ansvarig chef)  
Avdelningschef Arbetsmarknad och Social välfärd

Maria Ljung (handläggare)  
Planeringsledare hälso- och sjukvård

## Skickas till

Västra Götalandsregionen  
Västkom  
Medlemskommunerna