

Delgivningar 2022

33

2022KS24

**Till Västtrafik AB**

## **Angående trafikförändringar i Härryda kommun**

Sedan Västra Götalandsregionen och Västtrafik tog över ansvaret för regionens kollektivtrafik 2012 har behovet av kommunikation kring kollektivtrafiken blivit alltmer angeläget.

Härryda kommun har informerats om att det kommer att ske större förändringar av kollektivtrafiken i samband med att Västtrafik har gjort en ny upphandling. Enligt uppgift startar trafiken enligt det nya avtalet den 13 juni.

Kommunen har återkommande i sin dialog med Västtrafik understrukt vikten av tidig information och kommunikation med kommunens invånare och näringsliv då det rör ändringar av kollektivtrafiken. Det är med stor oro som det kan konstateras att det ännu inte har gått ut någon information och att det inte heller har meddelats någon plan kring hur detta ska ske.

Kollektivtrafiken är för många en viktig del för att få livet att gå ihop och ändringar i denna kan innebära stor påverkan.

Med detta brev vill vi tydliggöra vår uppfattning att en tidig information och dialog med resenärer, invånare och näringsliv är av största betydelse för kommunen.

Vi vill också uppmana till att snarast gå ut och informera om de nya förutsättningar som kommer att gälla så att de som berörs kan förhålla sig till dessa.

För Härryda kommun

Mölnlycke 2022-03-11



Per Vorberg  
kommunstyrelsens ordförande

**Remissbrev**

Datum 2022-03-21

Diarienummer KTN 2021-00173

**Västra Götalandsregionen****Koncernkontoret**

Handläggare: Sara Eriksson och Martin Elofsson

Telefon: 0707-30 25 93 och 0730-83 78 58

E-post: sara.eriksson@vgregion.se och martin.elifsson@vgregion.se

Till de delregionala kollektivtrafikeråden

## Remissbrev årlig avstämning om trafikförsörjningsprogrammet 2021

Enligt de beslutade samverkansformerna kring kollektivtrafiken i Västra Götaland ska Västra Götalandsregionen årligen göra en avstämning av arbetet med implementeringen av trafikförsörjningsprogrammet och redovisa uppföljning av de mål som satts upp. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikeråden lämna yttranden på arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

Samverkansformerna utvärderades 2020, vilket ledde till reviderade samverkansformer 2021. I samband med utvärderingen identifierades ett antal förbättringsområden. Därför har ett utvecklingsarbete ihop med kommunalförbunden och Västtrafik påbörjats. Kommunernas tjänstepersoner i våra gemensamma nätverk kommer att involveras under 2022. Arbetet kommer utvärderas först nästa år i samband med årlig avstämning.

Den årliga avstämningen innehåller i år dels uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet för 2021 och frågeställningar kopplat till uppföljningen, dels en aktualisering av miljö- och klimatstrategin.

### Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet för 2021

Årets uppföljningsrapport innehåller både en del som beskriver måluppfyllelsen och en del som beskriver genomförandet av programmet. I genomförandet ingår de strategier och fyra fokusområden som är en del av trafikförsörjningsprogrammet.

### Dialog i DKR under våren

Under vårens DKR-möten presenteras uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet och i samband med det förs en dialog om

kollektivtrafikens utveckling i förhållande till målen, som underlag för uppdraget till Västtrafik.

**Vi önskar svar på följande frågor:**

Trafikförsörjningsprogrammet:

- Reflektioner kring måluppfyllelsen för 2021 och utmaningarna med att marknadsandelen, resandet och ekonomin för kollektivtrafiken försämrats med anledning av pandemin.
- Hur kan vi hjälpas åt att vända utvecklingen? Hur kan vi verka för det ”nya normala” där hållbara resvanor är norm? Vilken roll kan och bör digitaliseringen spela?
- Programmet innehåller fyra fokusområden som kräver samverkan för att nå framgång. Vilka möjligheter ser ni att bidra till de olika fokusområdena? Exemplifiera gärna.
- Övriga synpunkter/kommentarer?

Uppföljningsrapporten:

- Har ni nytta av uppföljningsrapporten? På vilket sätt?
- Uppföljningsrapporten innehåller ett nytt avsnitt som beskriver genomförandet av programmet i form av vad som har skett kopplat till strategier och fokusområden. Detta har varit efterfrågat som åtgärd vid tidigare avstämning och är i linje med det nya programmet. Vi ser fram emot era synpunkter på den nya strukturen.

Det är en möjlighet för kommunerna att via kollektivtrafikeråden inkomma med inspel och synpunkter.

Svaren ger Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd värdefullt underlag till bland annat prioriteringar inför kommande uppdrag till Västtrafik, inom ramen för gällande trafikförsörjningsprogram. Samlat ger de årliga avstämningarna också inspel till revidering av trafikförsörjningsprogrammet.

## **Aktualisering av VGRs Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken**

Vi skickar en aktualisering som gjorts av gällande Miljö-och klimatstrategi för kollektivtrafiken för kännedom. Aktualiseringen är gjord med anledning av omvärldsförändringar och erfarenheter under de första fyra åren med strategin och är en nödvändig uppdatering. Målen i redan beslutad strategi ligger fast tills vidare.

Västra Götalandsregionen önskar kollektivtrafikrådets svar senast den 30 september 2022. Svaret skickas till [kollektivtrafik@vgregion.se](mailto:kollektivtrafik@vgregion.se).

Med vänliga hälsningar

Ulrika Bokeberg

Kollektivtrafik- och infrastrukturchef

Västra Götalandsregionen



# Uppföljning 2021

## Regionalt trafikförsörjningsprogram i Västra Götaland

VGR Analys 2022:4

Koncernkontoret

2022-03-07

---

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

<b>Inledning</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>Måluppfyllelse 2021</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>29</b>
Lägesrapport beslutade strategier .....	30
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.

## 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

Covid-19-pandemin fortsätter påverka måluppfyllelsen inom i stort sett alla indikatorer. Under pandemin har fokus varit på att fortsätta bedriva kollektivtrafik i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel. Förstärkningstrafik har körts där det varit möjligt. Västtrafik har delat ut munskydd, stängt framdörrar, och informerat om trängsel och alternativa resvägar. Allt i syfte att i så stor utsträckning som möjligt stödja samhällets arbete med att minska smittspridning. Under hösten avtog smittan och till exempel framdörrar öppnades igen. I december återinfördes restriktionerna.



## 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/Mölnadal/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 2021

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 fortsatt minska under 2021 och var 21 procent. Andelen hållbara resor med kollektivtrafik, cykel och gång har också minskat och ligger på 30 procent. Minskningen som började redan 2020 är förväntad med tanke på covid-19-pandemin. Pandemin fortsätter påverka måluppfyllelsen inom i stort sett alla indikatorer.

### **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 ytterligare nedgång sedan 2020 med 12 miljoner till 234 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 minskat sedan 2018 men ligger på 58 procent vilket är ungefär samma nivå som 2020. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2021 och 597 hållplatser uppfyller nu grön standard.












### **Kollektivtrafiken ger låg miljöpåverkan**




Utsläppen av koldioxid per personkilometer har minskat med 49 procent sedan 2006 vilket är långt ifrån målet på 85 procent. Utfallet påverkas av antalet resande och därför redovisas även kollektivtrafikens totala utsläpp av koldioxid. De uppgår till 49 900 ton vilket är 16 procent lägre än 2020.

### **Genomförande – strategier och fokusområden**

Genomförandet sker genom programmets beslutade strategier och fokusområden. Arbetet har i flera delar påverkats av pandemin. Exempelvis genom ett ökat fokus på cykel i det hållbara resandet och FOI-satsningar på återtagande av kollektivtrafikens nivåer efter pandemin. Elektrifiering av fordonsflottan har dock fortsatt, liksom satsningar i de olika navet utifrån respektive kollektivtrafikplan.

# MÅLUPPFYLLELSE 2021

Mål	Samlad måluppfyllelse 2021	Måltal 2025	2018	2020	Utveckling mot mål senaste året	2021
Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambition att alla resor ska vara hållbara		Kollektivtrafikens marknadsandel ska återtas, minst 33 procent.	33%	22%	↓	21%
		Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ska återtas, minst 40 procent.	39%	33%	↓	30%
 <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%	iu.	↑	79,2%
		Antal resor med kollektivtrafik ska återtas, minst 350 miljoner resor (2019 års nivå).	339	246	↓	234
 <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%	61%	↓	60%
		Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik ska öka till minst 70 procent.	66%	59%	↓	58%
		Antal prioriterade hållplatser och terminaler som är anpassade för personer med funktionsnedsättning ska öka till minst 800 st.	385	502	↑	597
 <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)	48%	↑	49%
	Ej mål	Kollektivtrafikens totala utsläpp av CO <sub>2</sub> följs upp för att visa de verkliga utsläppen utan hänsyn till det minskade resandet (kton)	57,3	59,6	↑	49,9

 Målet är uppnått
  Målet är delvis uppnått
  Målet är inte uppnått

## Hållbara resor

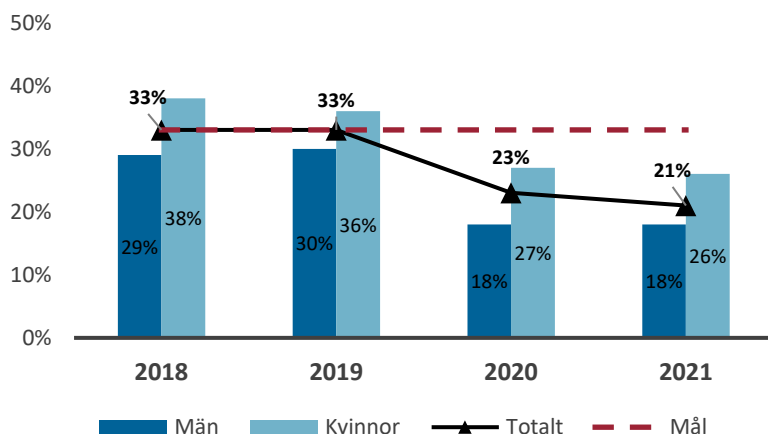
Övergripande målet är att andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland - med ambition att alla resor ska vara hållbara. Ökar andelen hållbara resor bidrar det till en hållbar samhällsutveckling, minskad miljö- och klimatbelastning samt att ytor i gaturummet frigörs.

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

### Kollektivtrafikens marknadsandel

Den motoriserade marknadsandelen har fortsatt sjunka under 2021 och ligger nu på 21 procent. Det är en försämring med 12 procentenheter jämfört med 2019. Detta beror på covid-19-pandemin och restriktionerna. 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, på 26 respektive 18 procent och skillnaden har ökat i och med pandemin. Det är svårt att säga vad det beror på, om kvinnor i högre utsträckning har valt kollektivtrafik eller om de inte haft valet genom lägre tillgång till bil.

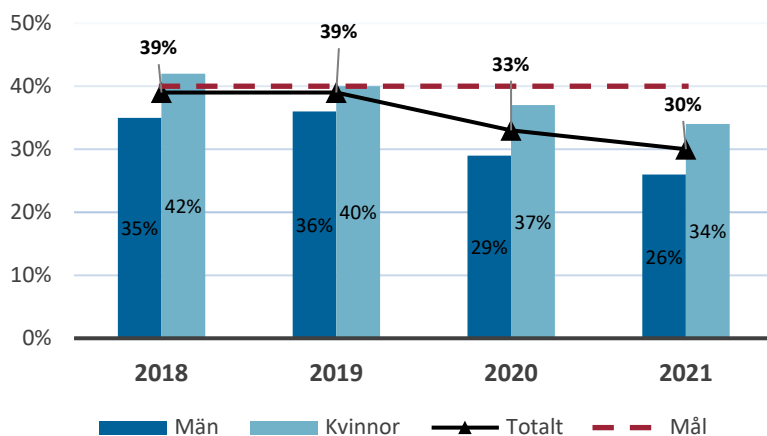


**Figur 1.** Kollektivtrafikens marknadsandel (motoriserade resor), uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

## Andel kollektivtrafik, gång och cykel

Figur 2 visar att andelen kollektivtrafik, gång och cykel tillsammans har minskat med tre procentenheter under 2021 till 0 procent, nio procentenheter lägre än 2019. Det är en mindre förändring än vad som gäller för enbart kollektivtrafik och beror på att andelen cykel och gång har ökat under covid-19-pandemin.

Bland kvinnor är andelen högre än män och 2021 var den 34 procent för kvinnor och 26 procent för män. Från 2019 till 2021 minskade männens andel från 36 till 26 procent medan kvinnors andel från 40 till 34 procent. 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 bilen i högre utsträckning än kvinnor. En annan faktor kan vara att kvinnor i olika undersökningar värderar åtgärder för att motverka klimatförändringar högre. I Kollektivtrafikbarometern svarar 85 procent av kvinnorna och 70 procent av männen 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.

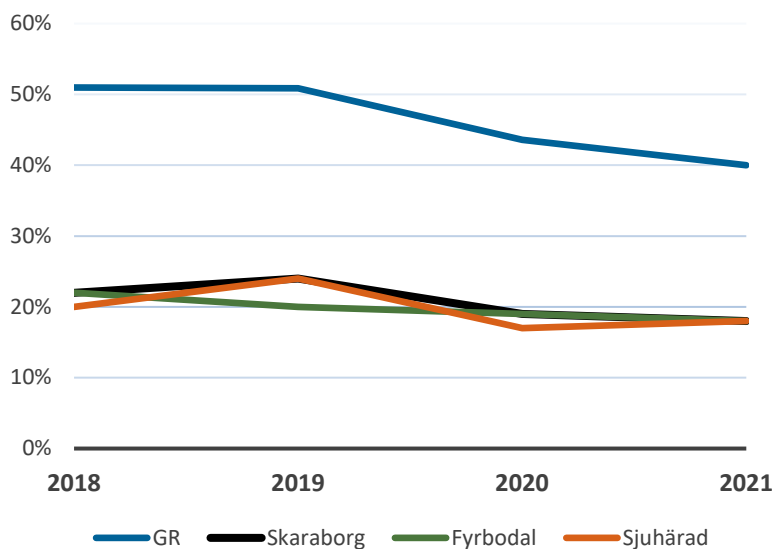


**Figur 2.** Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång skiljer sig markant åt mellan Göteborgsregionen med 40 procent och övriga delregioner som ligger på 18 procent. Andelen har minskat med 11 procentenheter från 2019 till 2021 i Göteborgsregionen medan den i Fyrbodalen enbart har minskat med två procentenheter.

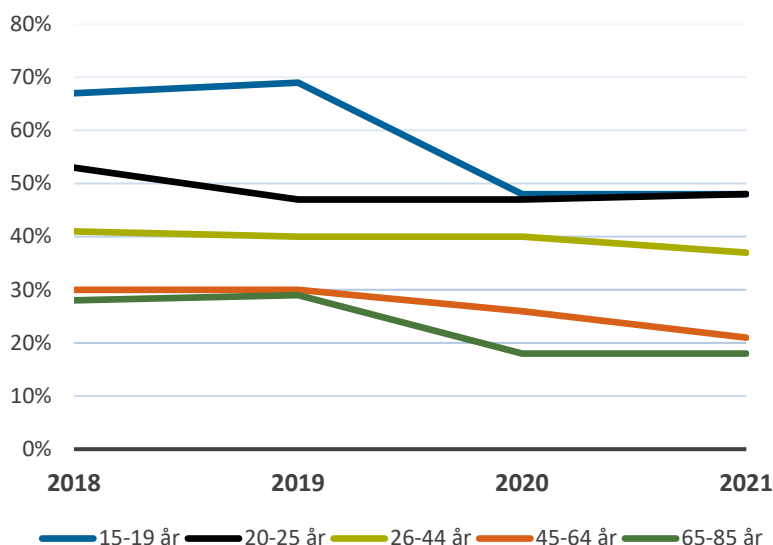
I större orter och stråk är förutsättningarna bättre för att öka andelen resor med både kollektivtrafik samt gång och cykel. En förklaring till skillnaderna är att högt utbud med

kollektivtrafik ofta har ett samband med hög befolkningstäthet, som i Göteborgsregionen. Det är också stora variationer inom delregionerna. Skolresor utgör generellt en högre andel av samtliga kollektivtrafikresor i Skaraborg, Fyrbodal och Sjuhärad jämfört med Göteborgsregionen. Det gör att överflyttning till bil kan vara lägre i dessa regioner.



**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 sjunker med ökad ålder. Andelen har minskat mest bland yngre och äldre under covid-19-pandemin. Andelen i åldersgruppen 26-44 år har varit relativt konstant även om det har skett en omfördelning inom det hållbara resandet med en ökad andel av gång och cykel relativt kollektivtrafik.



**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. 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 79,2 procent. Det är en ökning med 0,3 procentenheter från 2018 vilket innebär 5 200 individer. 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 tidspannet 61-75 minuter. Kommunerna har möjlighet att påverka genom att ta hänsyn till kollektivtrafiken vid byggandet av nya bostäder.

	2018	2019	2020	2021
Andel invånare	78,9%	iu.	iu.	79,2%

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

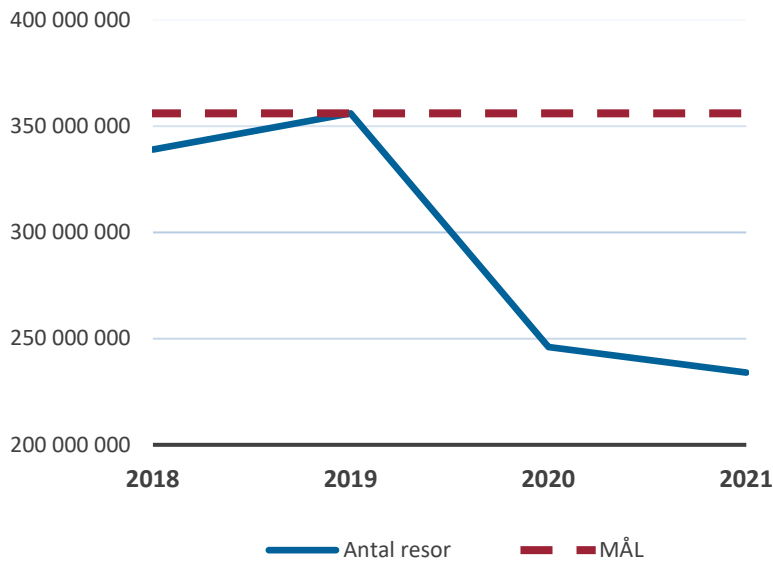


### Tillgänglighetsberäkning

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 2021 var 234 miljoner och jämfört med 2020 har resandet minskat med 5 procent. Notera att under de första månaderna 2020 var resandet på normal nivå, då covid-19-pandemin började påverka samhället i stort i mars 2020. Jämfört med 2019 har resandet minskat med 33 procent, vilket innebär 116 miljoner färre resor 2021 jämfört med 2019. För att nå målet om att återta antalet resor på 350 miljoner behöver antalet resor öka med 50 procent.



**Figur 6.** Antal resor med kollektivtrafik. Källa: Västtrafik.

Resandet har varierat i takt med smittspridning och restriktioner. Första delen av 2021 omfattades av hårda restriktioner och under årets första månader låg resandet på ungefär hälften av 2019 års nivå. Resandet började sedan återhämta sig i takt med att pandemin avmattades.

Under andra halvan av året ökade resandet något efter sommaren och fortsatte öka något mer under oktober till december. I december månad var antalet resor närmare 20 procent lägre jämfört med december 2019 men jämfört med december 2020 är resorna närmare 50 procent högre.



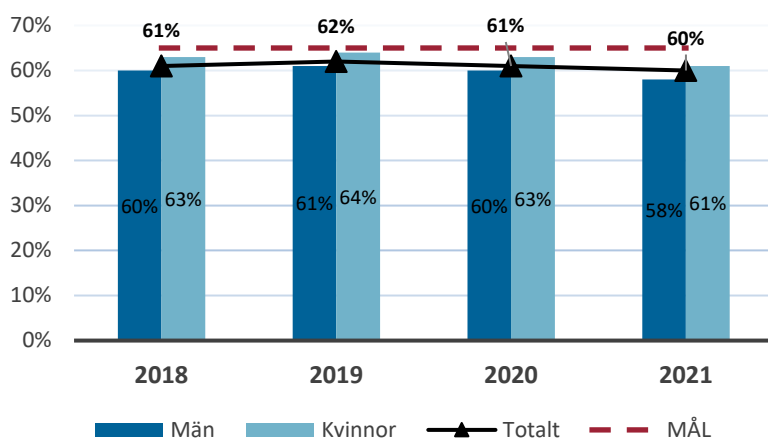
## Enkel, trygg och inkluderande

Kollektivtrafiken är en betydelsefull del i omställningen till ett mer hållbart resande och för att tillgodose invånarens grundläggande behov av tillgänglighet. Den behöver då både upplevas attraktiv och vara utformad med en medvetenhet om den variation av förutsättningar och behov som finns hos invånarna. 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. Det är därför viktigt att arbeta utifrån ett hela-resan-perspektiv med invånarens 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, 61 procent jämfört med 58 procent.



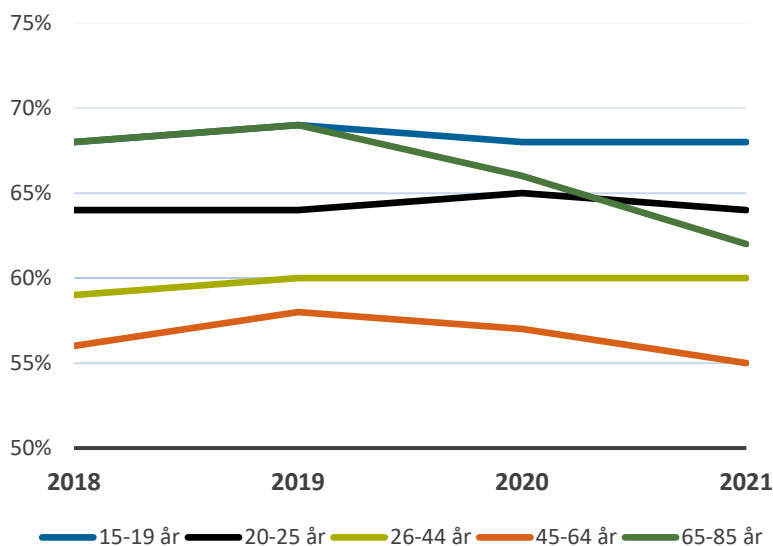
**Figur 7.** Andelen invånare som anser att det är enkelt att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

Det är svårt att veta vad invånarna lägger in i bedömningen av om det är enkelt att resa. Förmodligen är det en samlad bild av biljettköp, information, byten och relationer. I Kollektivtrafikbarometern svarar omkring 80 procent av invånarna att det är enkelt att köpa biljett samt 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.

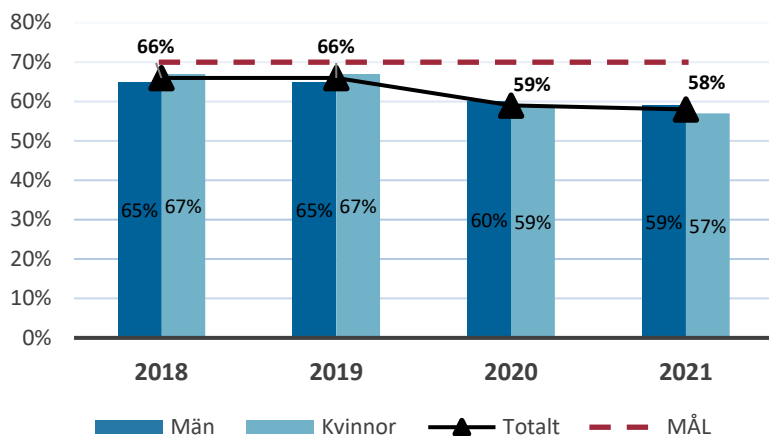
Figur 8 visar att det inte heller skiljer sig särskilt mycket över tid i olika åldrar, med undantag av 65-85 år som i högre grad blivit avrådada att åka kollektivtrafik. Generellt anser unga och äldre i högre utsträckning än medelålders att det är enkelt att resa med Västtrafik.



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

### Trygghet att resa med Västtrafik

Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik är 58 procent. Innan covid-19-pandemin låg tryggheten på 66 procent och sedan har nivån minskat. Andelen kvinnor är något lägre än andelen män som känner trygghet att resa med Västtrafik. Innan covid-19-pandemin var förhållandet det omvända.



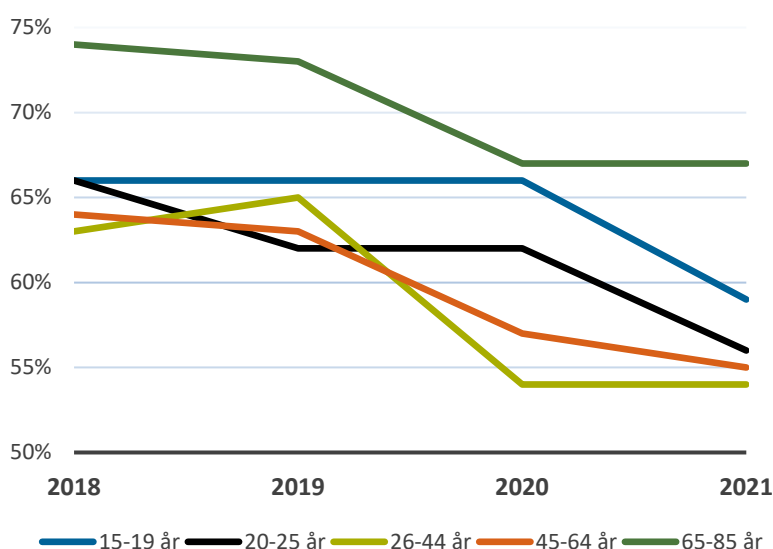
**Figur 9.** Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

I Kollektivtrafikbarometern ställs frågan om man känner oro

för att bli smittad vid resor med kollektivtrafiken. Under 2021 svarade 60 procent att de känner mycket eller viss oro, något lägre än 2020. Kvinnor känner i högre grad oro än män, 67 procent jämfört med 53 procent.

Västtrafik har sedan några år tillbaka ett systematiskt trygghets- och säkerhetsarbete som har fokuserat mycket på brottsförebyggande insatser. I och med pandemin har arbetet delvis utökats. Till exempel har trygghetsvårdarna fått en bredare inriktning under 2021 med fokus på synlighet och kommunikation.

Andelen invånare som känner trygghet fördelat på åldrar finns i figur 10. De äldsta och de yngsta är mest trygga medan åldersgruppen 26-44 år har lägst andel trygga med 54 procent. I inledningen av covid-19-pandemin under 2020 minskade tryggheten för äldre medan för yngre har andelen sjunkit först under 2021.





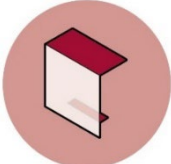
**Figur 10.** Andelen invånare som känner trygghet att resa med Västtrafik, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern.

### Tillgängliga hållplatser

Arbetet med att tillgänglighetsanpassa de prioriterade hållplatserna har fortsatt under 2021. Den så kallade 800-listan har uppdaterats utifrån aktuell resandestatistik och omfattar de cirka 960 hållplatser som har minst 100 påstigande per dygn. Listan har uppdaterats efter att Västtrafik har gjort en ny översyn av antalet påstigande per hållplats. 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 597 hållplatser som uppfyller grön standard, det vill säga samtliga kriterier för tillgänglighetsanpassning med undantag för väderskydd och realtid. Antalet anpassade till den lägsta kravnivån (gul + grön standard) är 783 hållplatser, som innebär minst ledstråk, 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
	385	491	502	597
<b>Grön standard</b>				
	178	120	120	186
<b>Gul standard</b>				
	215	166	153	176
<b>Röd standard</b>				

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

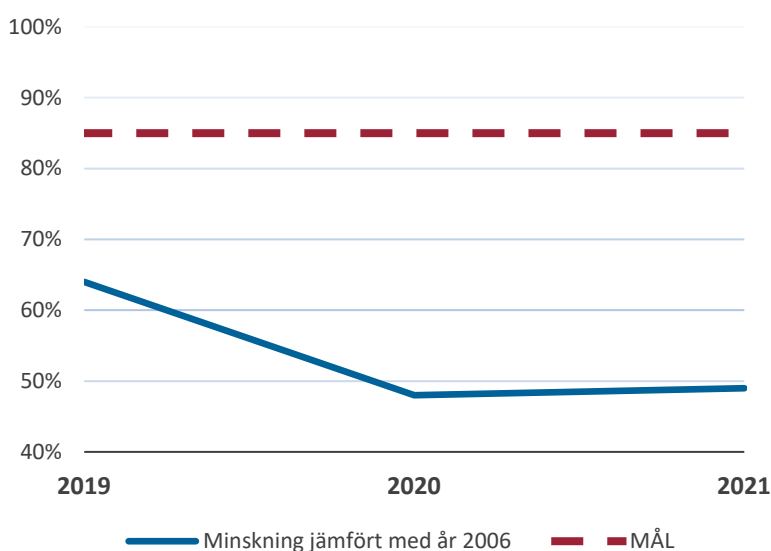
## Låg miljöpåverkan

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. För att nå detta mål krävs en stor satsning på elektrifiering av främst stads- och tätortstrafik, men även av kortare regionbusslinjer. En satsning på elektrifiering ger många ytterligare positiva effekter på hälsa, miljö och klimat, bland annat minskade bullernivåer.

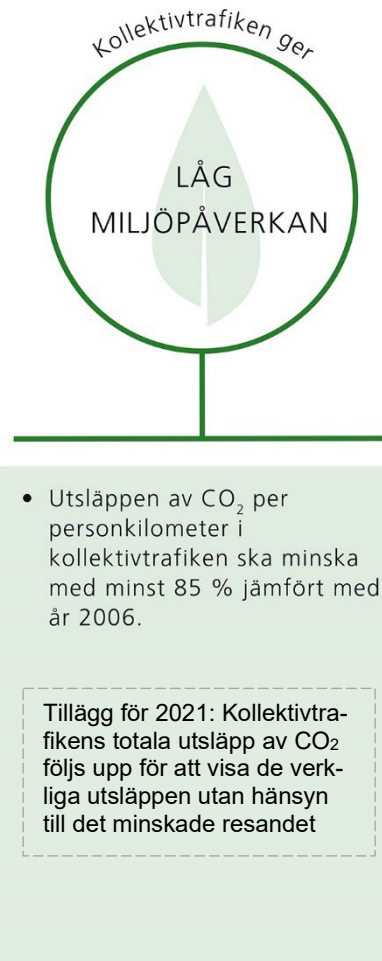
### Kollektivtrafikens utsläpp av koldioxid

Kollektivtrafikens CO<sub>2</sub> utsläpp per personkilometer har minskat med 49 procent jämfört med 2006. Elektrifiering av bussar i framför allt stadstrafik går snabbt och ger stor effekt. Det finns stora möjligheter att elektrifiera även regiontrafik vilket kan bidra till ytterligare minskade koldioxidutsläpp. Målet om att minska koldioxidutsläppen med 85 procent till år 2025 bedöms dock vara en utmaning. Nyckeltalet mäts per personkilometer och påverkas kraftigt av att resandet har minskat i och med pandemin.

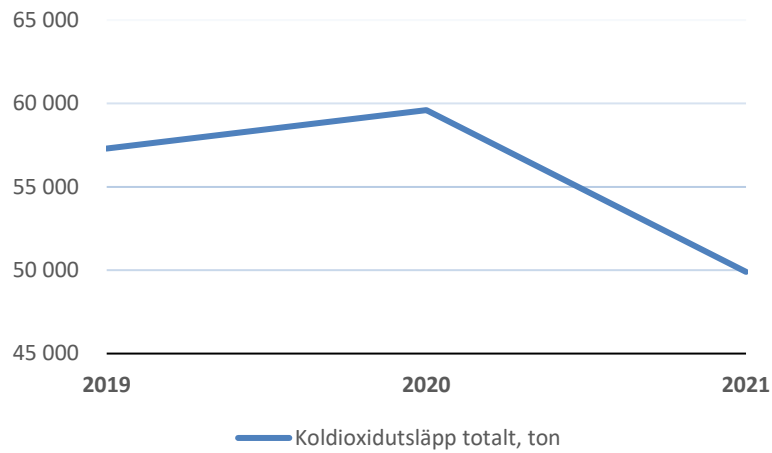


**Figur 12.** Utsläppen av koldioxid per personkilometer i kollektivtrafiken.  
Källa: Frida, Västtrafik.

Kollektivtrafikens totala utsläpp av CO<sub>2</sub> följs upp för att visa de verkliga utsläppen utan hänsyn till det minskade resandet. Här syns att utsläppen har minskat stort under 2021, främst på grund av elektrifieringen av kollektivtrafiken. Ökningen mellan 2019 och 2020 beror dels på en ny beräkningsmetod som



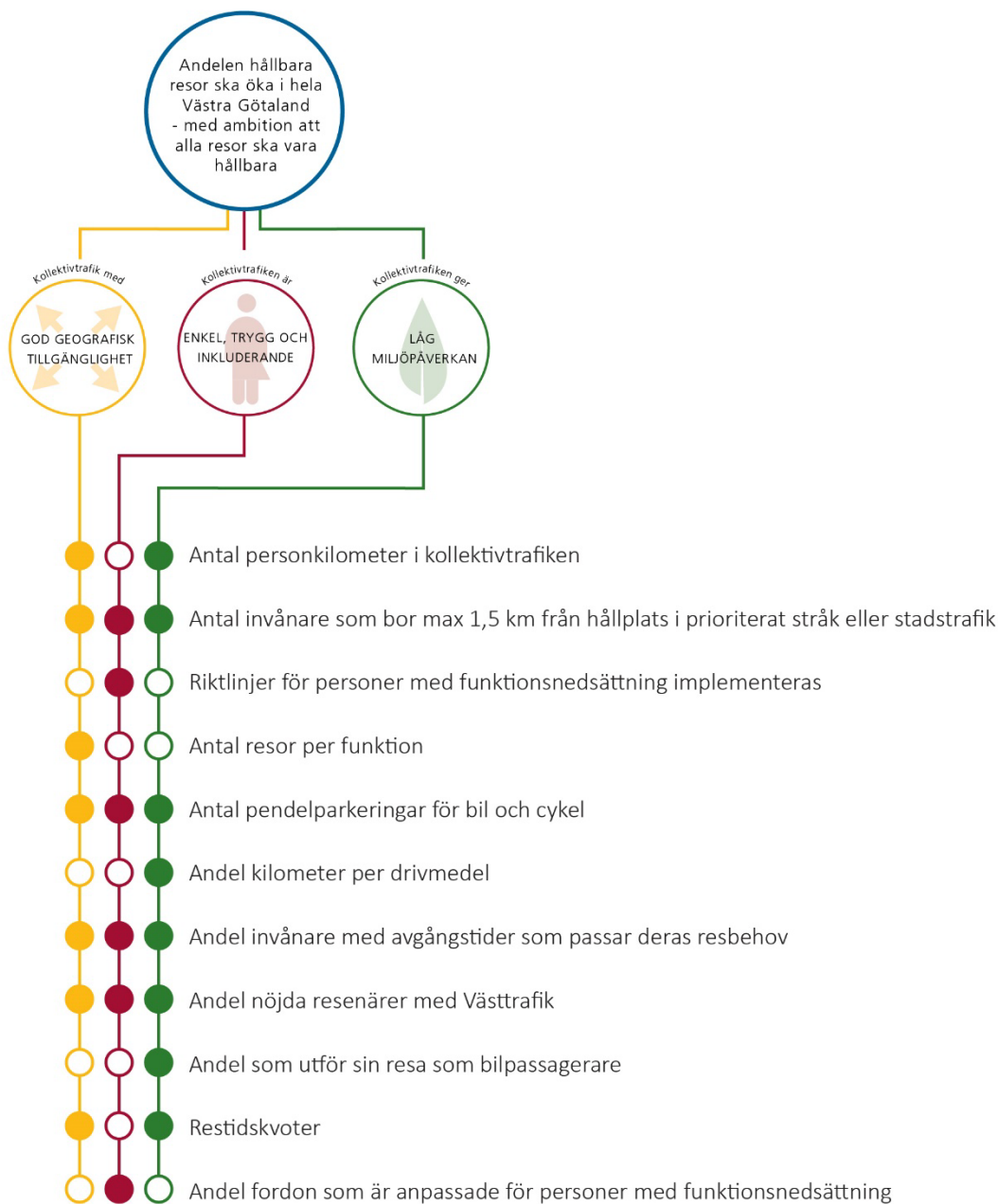
tar hänsyn till de olika drivmedlens klimategenskaper (utsläppsnivåer), dels på drivmedelsmixen. Ett av drivmedlen, HVO, fick därtill försämrade klimategenskaper. Figur 20 visar drivmedelsmixens utveckling i busstrafiken.



**Figur 13.** Utsläppen av koldioxid i kollektivtrafiken.  
*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.



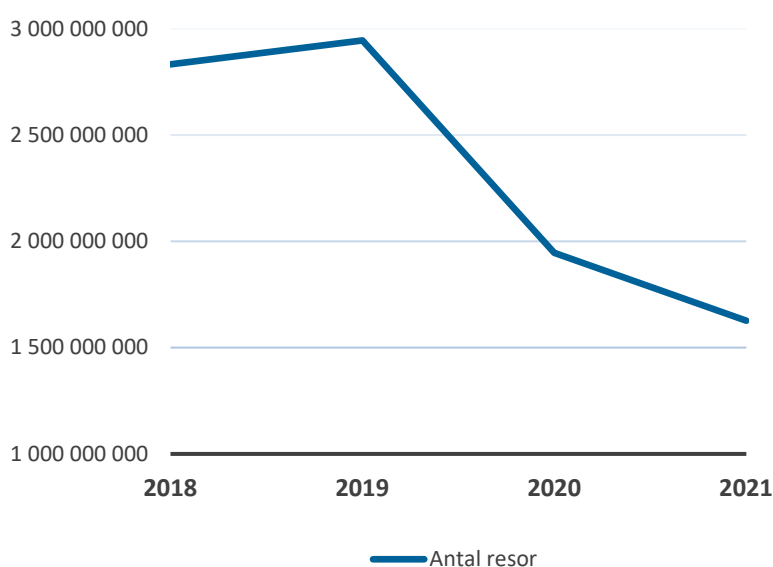
## Antal personkilometer i kollektivtrafiken

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 har en ny förbättrad metod för att uppskatta medelreslängder tagits fram. 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 har haft en stor påverkan på antalet personkilometer. Antalet personkilometer har minskat för samtliga trafikslag.

Figur 14 visar att antalet personkilometer under 2021 har minskat med 320 miljoner eller 16 procent.



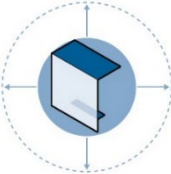
**Figur 14.** Antal personkilometer i kollektivtrafiken.

*Källa: Västtrafik.*



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

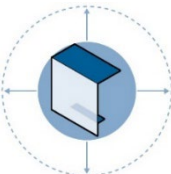
Antalet invånare som bor max 1,5 km från hållplats i prioriterat stråk eller stadstrafik är på samma nivå som tidigare år. Kollektivtrafikens geografiska täckning i stråk och stadstrafik har inte förändrats nämnvärt mellan åren. Lokaliseringen av ny bebyggelse i närhet av prioriterade stråk och stadstrafik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

	2019	2021
	1 409 000 82,4 %	1 429 000 82,4 %

**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 98,3 procent av befolkningen har 1 km eller mindre till närmaste hållplats medan Västra Götaland, Skåne och Sverige totalt ligger kring 90 procent. Mellan kommunerna i Västra Götaland varierar andelen från 57 procent till drygt 99 procent. Generellt är andelen högre i kommuner med större befolkning.

	Västra Götaland	Skåne	Stockholm	Riket
	1 563 500 90,6 %	1 246 500 90,5 %	2 336 600 98,3 %	9 274 600 89,8 %

**Figur 16.** Antal och andel av befolkningen med max 1 km till närmaste hållplats år 2019. 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. Några förbättringar har gjorts under året; Västtrafik har beslutat om nya riktlinjer för bussar under 2021. Västtrafiks webbsida och app ToGo har uppdaterats enligt lagstiftningens krav, vilket ska säkerställa att informationen är tillgänglig.

## Antal resor per funktion

Covid-19-pandemin har haft genomslag på resor inom samtliga kategorier under 2021. Folkhälsomyndighetens rekommendationer om att endast göra nödvändiga resor och undvika kollektivtrafiken har påverkat alla typer av resor. Möjligheterna att arbeta hemma varierar stort mellan olika yrken. Västtrafik har i vissa områden fått förstärka trafiken för att minska trängseln ombord. I november 2020 infördes en ny zonstruktur för färdbiljetter som kan påverka resandet, men i och med pandemin är det svårt att veta på vilket sätt.

Figur 17 visar resandet fördelat på olika funktioner. I stadstrafiken minskade antalet resor med 10 miljoner till 179 miljoner. Det motsvarar en minskning med fem procent jämfört med 2020 vilket är betydligt lägre jämfört med 27 procent minskning mellan 2019 och 2020. Trafiken i stråken minskade också med 5 procent jämfört med år 2020 vilket innebar att antalet resor uppgick till 37 miljoner. Resorna i tätortstrafik ökade under 2021 med en miljon till 3 miljoner medan antalet resor i övrig trafik låg kvar på samma nivå som 2020 med 13 miljoner.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021
Stadstrafik	258	271	189	179
Stråk	55	58	39	37
Tätortstrafik	3,6	3,7	2,3	2,5
Övrig trafik	19	19	13	13
Specialtrafik	3	3	2	2

**Figur 17.** Antal miljoner resor i Västra Götaland per funktion.

Källa: Västtrafik

Resandet i samtliga pendlingsnav (figur 18) minskade under 2021. Resandet i Göteborg-Mölndal-Partille och i Skövde har procentuellt sett minskat i lägre utsträckning än i övriga pendlingsnav. I antal är resandeminskningen störst i Göteborg-Mölndal-Partille med 9 miljoner.

Resor (miljoner)	2018	2019	2020	2021	Befolkning 2020
<b>Göteborg-Mölndal-Partille</b>	236	248	171	162	597 700
<b>Borås</b>	10,0	11,2	9,0	7,8	73 700
<b>Trollhättan-Vänersborg</b>	6,8	6,7	5,3	4,6	73 400
<b>Uddevalla</b>	2,9	2,9	2,3	2,0	36 000
<b>Skövde</b>	2,7	2,7	2,1	2,0	38 100

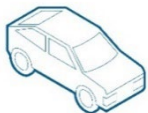

**Figur 18.** Antal miljoner resor med stadstrafik per pendlingsnav.  
Källa: Västtrafik

### 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 har ett visst mått av osäkerhet vad gäller bedömningen av antalet bilar som ryms på respektive yta. Antalet cyklar som ryms på en cykelparkering är så svårbedömt att det endast redovisas antalet pendelparkeringar för bil där det även finns pendelparkering för cykel.

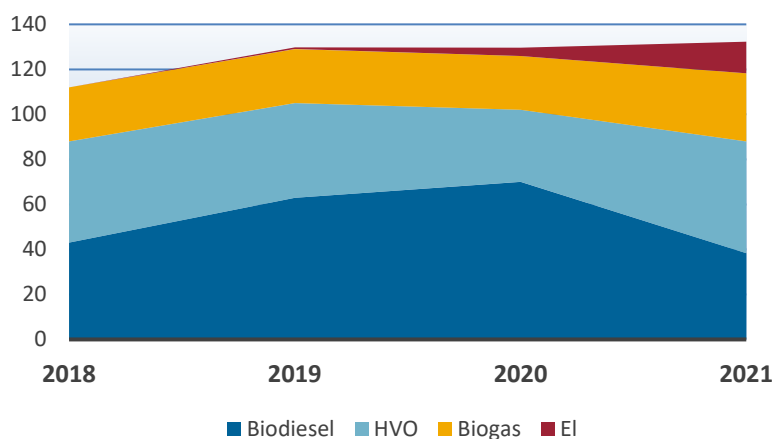
Senaste gången en inventering av pendelparkeringar gjordes i Västra Götaland var under 2018. Under 2019 och 2020 gjordes ingen inventering. I fortsättningen ska en inventering i hela Västra Götaland genomföras vart tredje år med början 2022. Åren däremellan ska en inventering ske endast i Göteborgsregionen, där de flesta nya platser byggs. Efter inventeringen 2018 har parkeringar byggts bland annat i Trollhättan och Falköping. I november 2021 genomfördes en inventering av pendelparkeringar i Göteborgsregionen som visade 9 543 parkeringsplatser, se figur 19 på nästa sida.

	2018	2021
	387 (18 163 platser) Hela VG	iu.
	249	iu.

**Figur 19.** Antal pendelparkeringar för bil och cykel. *Källa: Västtrafik*

### Antal kilometer per förnybart drivmedel med buss

Under 2021 ökade antalet km med el som drivmedel på grund av ökat antal elbussar i samband med nytt trafikavtal i Göteborgsregionen. Användningen av fossilt drivmedel utgör 0,5 procent av totala antalet busskilometer.



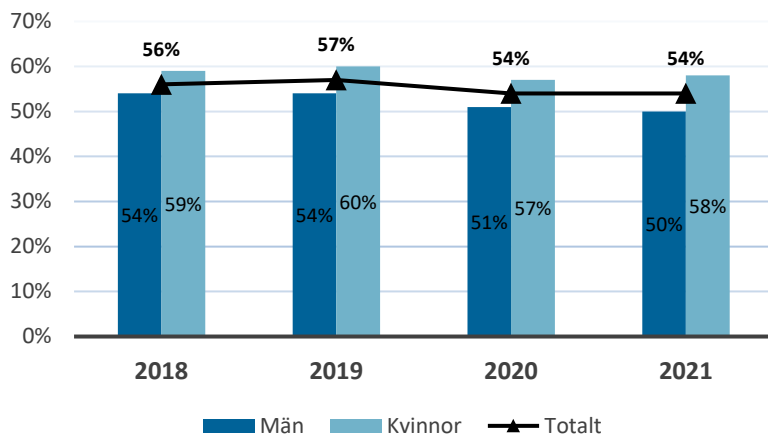
**Figur 20.** Antal miljoner km med buss, per förnybart drivmedel. *Källa: Frida, Västtrafik*

### Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov

Andelen invånare som anser att de har avgångstider som passar deras resbehov är 54 procent. Det är samma nivå som 2020 men en minskning jämfört med åren innan.

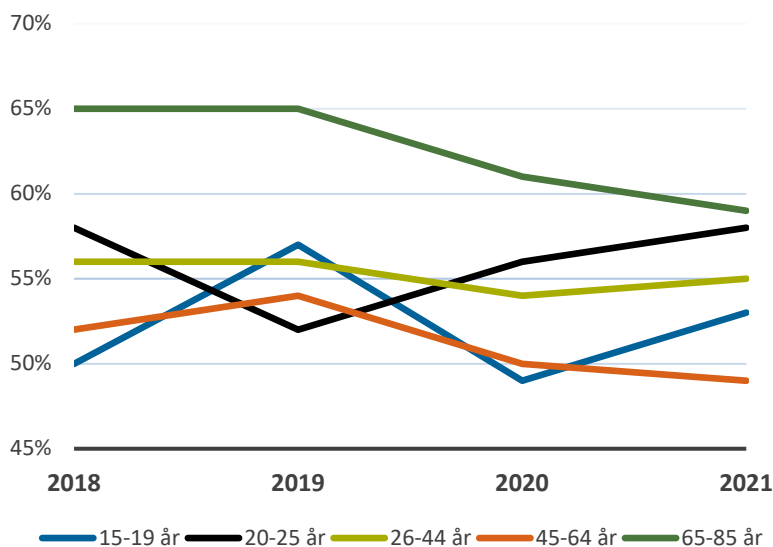
Kvinnor anger i högre utsträckning än män att avgångstiderna passar med deras resbehov. Skillnaden mellan könen har bestått över tid och för 2021 är andelen kvinnor är 58 procent och andelen män 50 procent.

” **Elektrifieringen av busstrafiken är viktig både för klimat, hälsa och närmiljö.**



**Figur 21.** Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per kön. Källa: Kollektivtrafikbarometern

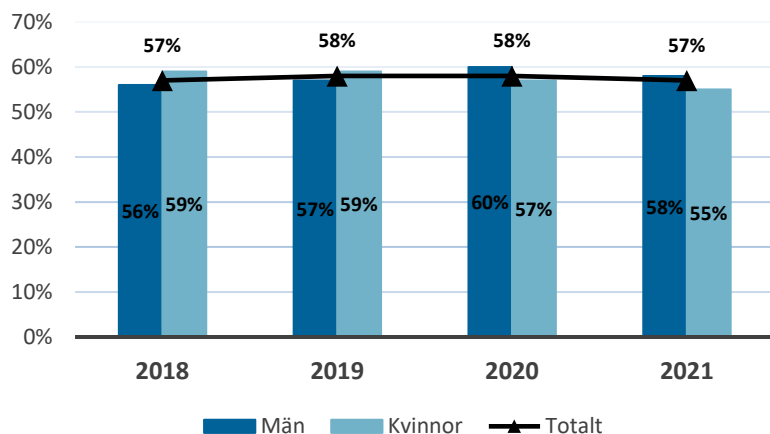
Fördelat på åldersgrupper är det gruppen 65-85 år där högst andel anser att de har avgångstider som passar deras resbehov. Andelen har dock sjunkit sedan 2019. I åldern 45-64 år är andelen lägst, färre än hälften som har avgångstider som passar deras resbehov. I åldern 20-25 år har det skett en ökning sen 2019.



**Figur 22.** Andel invånare med avgångstider som passar deras resbehov, uppdelat per åldersgrupp. Källa: Kollektivtrafikbarometern

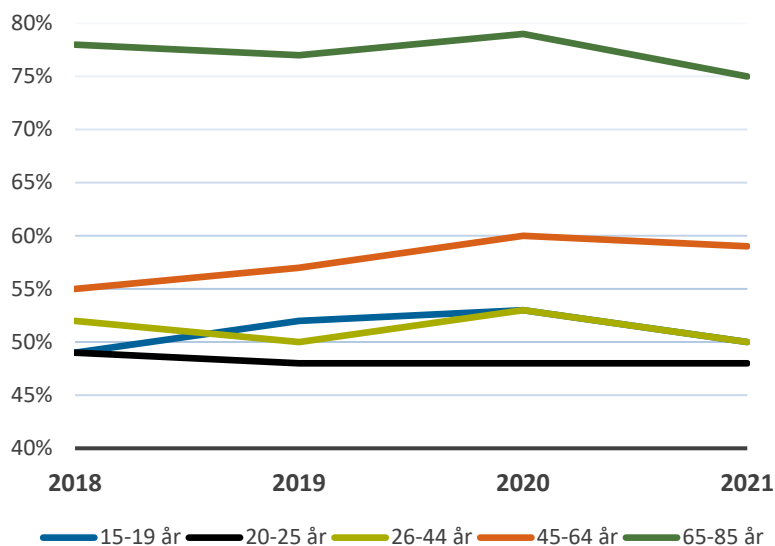
## Andel nöjda resenärer med Västtrafik

Andelen nöjda resenärer med Västtrafik var 57 procent under 2021. Över tid har det skett mycket små förändringar i nöjdheten. Andelen män som är nöjda är något högre än andelen kvinnor både 2020 och 2021.



**Figur 23.** Andel nöjda resenärer med Västtrafik, uppdelat per kön.  
Källa: Kollektivtrafikbarometern

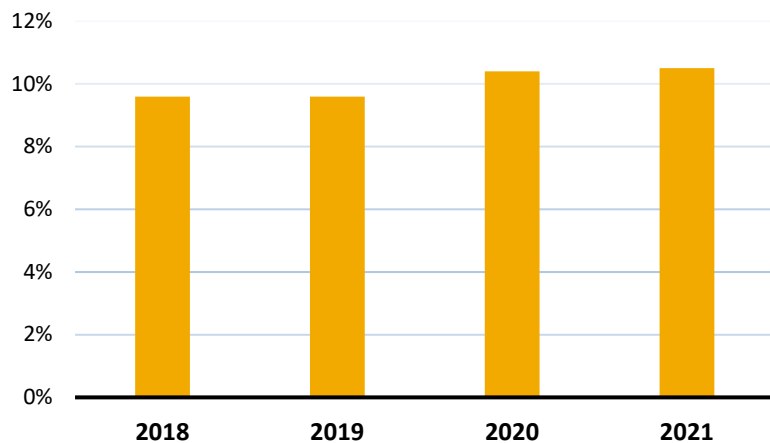
Figur 24 visar nöjdheten fördelat på åldrar och det är tydligt att det är en betydligt högre andel i de äldre åldersgrupperna som är nöjda jämfört med de yngre åldrarna.



**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 2021, en stabil nivå över tid. Den är en indikation på samåkning även om en stor del antagligen är gemensamma resor i ett hushåll.

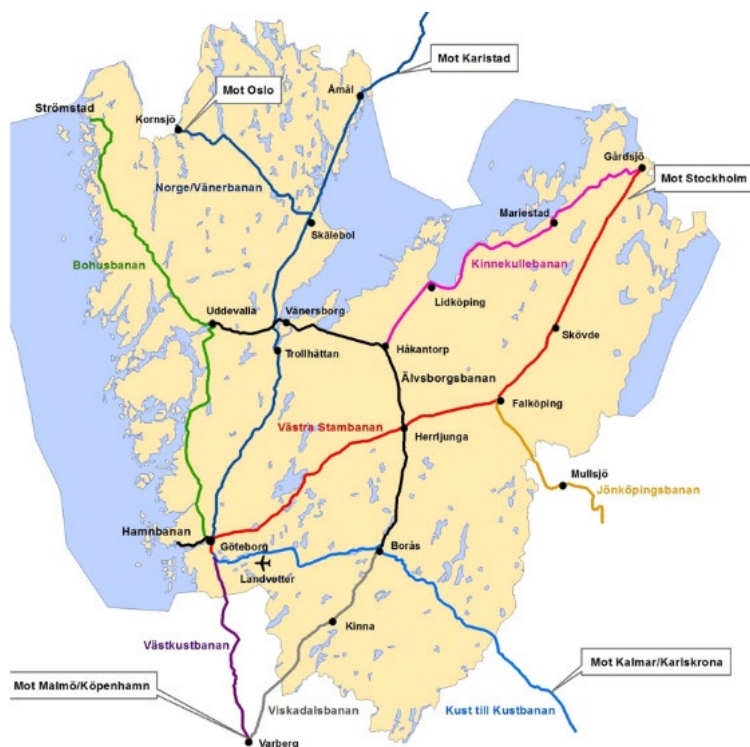


Figur 25. Andel som utför sin resa som bilpassagerare

Källa: Kollektivtrafikbarometern

## Restidskvoter

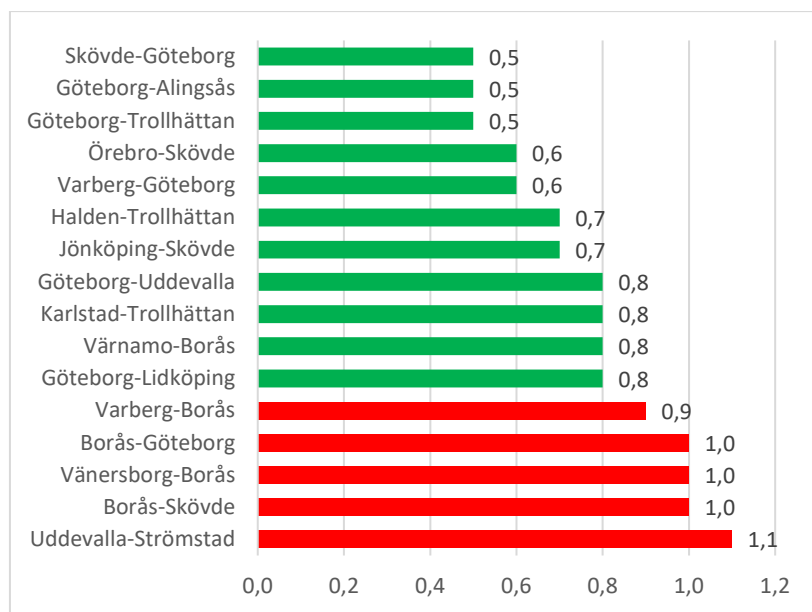
Restidskvoter är ett sätt att mäta kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Målet för tåg är en restidskvot på 0,8 jämfört med bil och för buss är målet 1,3. Restidskvoterna följs upp för ett antal relationer i stråken. Uppföljningen sker i första hand av restidskvoten för tåg och bil. Ett antal relationer kompletteras med restidskvoten mellan buss och bil i figur 28.



Figur 26. Järnvägar i Västra Götaland

Källa: Västra Götalandsregionen

Restidskvoten är låg i ett antal tågrelationer på Västra Stambanan, Norge-Vänerbanan och Västskustbanan. I Göteborg-Borås, Borås-Skövde och Uddevalla-Strömstad är restidskvoten högre än målet. Restiden med tåg mellan Göteborg och Uddevalla är en relation som går via Trollhättan. Eftersom Viskadalsbanan och Älvsborgsbanan var avstängd vid mättillfället är restidskvoten för Varberg-Borås baserad på ersättningsbuss för tåget och restiden för tåg på sträckan Borås – Vänersborg är via Göteborg.

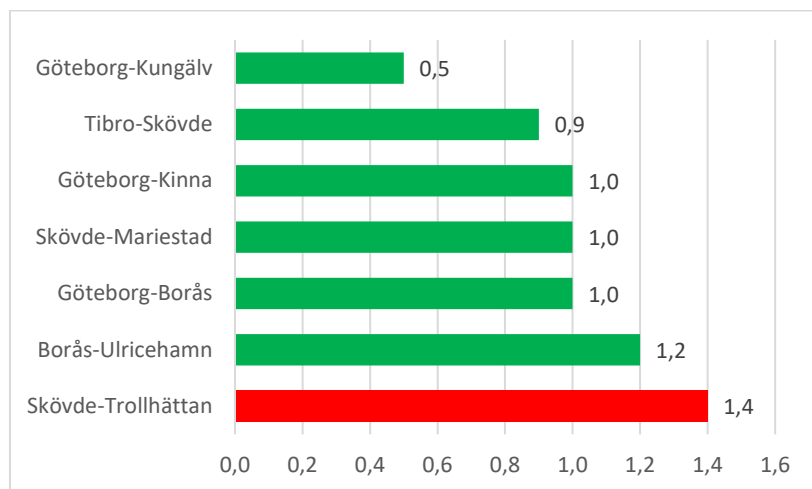


**Figur 27.** Restidskvot för tåg i prioriterade stråk  
Källa: Google maps.

**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.

Restidskvoten för buss är lägst i relationen Göteborg – Kungälv där det också finns bussfiler som gör att bussen går fortare än bilen i rusningstid. Relationen Skövde – Trollhättan har en hög restidskvot och ligger över målnivån.

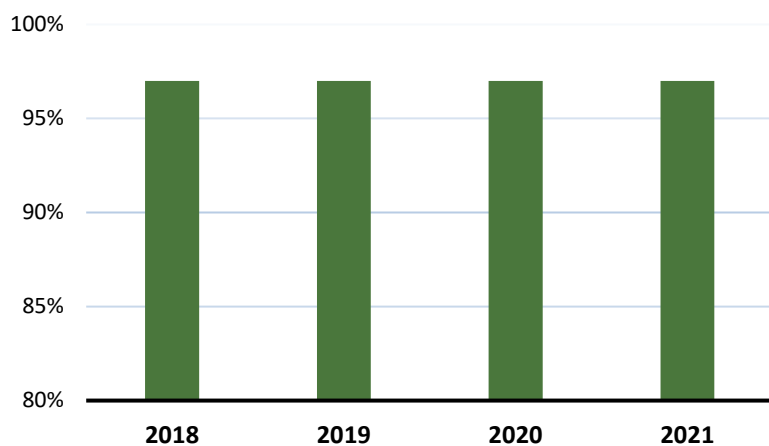


**Figur 28.** Restidskvot för buss i prioriterade stråk  
Källa: Google maps.



## Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning

Totalt sett var 97 procent av alla fordon anpassade vid årsskiftet 2021/22, vilket har varit konstant sedan 2014. Samtliga fordon som upphandlas är tillgänglighetsanpassade. Kriterierna för tillgänglighet uppdateras inför varje upphandling. Krav på hörslina i buss har tillkommit under 2021.



**Figur 29.** Andel fordon som är anpassade för personer med funktionsnedsättning *Källa: Västtrafik*



### Faktaruta

De äldre spårvagnar som inte är tillgänglighetsanpassade fasas ut successivt i takt med att moderna, anpassade vagnar levereras och sätts i drift.

# 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

Arbetet med att implementera åtgärder i Västtrafiks handlingsplan för kollektivtrafik på jämlika villkor har fortsatt under 2021. Västtrafik ser en utmaning i att hålla planerad takt för genomförandet av de åtgärder som krävs enligt handlingsplanen. Det beror på att vissa områden kan kräva relativt stora insatser samtidigt som bedömningen är att Covid-19-pandemin fortsatt innebär begränsningar av resurser. Några exempel på insatser som har genomförts under 2021 är:

- För att säkerställa att webbsidan [vasttrafik.se](http://vasttrafik.se) och appen ToGo uppfyller kraven på tillgänglighet har tillgänglighetsgranskningar genomförts och brister som konstaterades har åtgärdats.
- Det verktyg som tagits fram för att säkerställa ett systematiskt arbete med att inkludera sociala perspektiv har använts i förstudier för trafikupphandlingar och utredningar. Arbetet med att utveckla och implementera verktyget fortsätter under 2022.
- Västtrafik startade under hösten 2021 ett arbete för att utveckla metoder för en ökad samverkan med resenärsgupper, med fokus på äldre, barn och personer med funktionsnedsättning, för att på så sätt säkerställa att kollektivtrafiken fungerar för så många som möjligt.
- Arbetet för att öka tryggheten i och runt kollektivtrafiken fortsätter och är ett långsiktigt strategiskt arbete. Ett metodstöd har utvecklats under 2020 som är ett program som genomförs i samverkan med lokala intressenter kring otrygga platser. Under 2021 pågår detta arbete i bland annat Ale, Mölndal, Lerum, Herrljunga, Vårgårda och Alingsås. Västtrafik har även påbörjat arbete enligt metodstödet i Göteborg, Partille, Lilla Edet, Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla och Kungälv. Utöver detta så deltar Västtrafik även i brottsförebyggande arbeten i Skövde, Ulricehamn, Strömstad och Borås.
- Det finns även metodstöd inom operativ samverkan som bygger på fyra steg där Västtrafik främst driver arbetet med hjälp av sina ordningsvakter, trygghetsvårdar och biljettkontrollanter. Intresset för att samverka med Västtrafik har ökat hos lokala intressenter i hela regionen under 2021.
- Västtrafik har inlett ett samarbete med Länsstyrelsen för att utbilda trygghetsvårdarna i hur man motverkar våld i nära relationer. Genom att förse dem med

### 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

kunskap och verktyg kan de lättare känna igen om någon de möter är utsatt. Detta är ett viktigt arbete för att bidra till det jämställdhetspolitiska målet om att mäns våld mot kvinnor ska upphöra.

- Västtrafik har även påbörjat ett arbete med att i högre grad uppmärksamma barns utsatthet i kollektivtrafiken. En del i det arbetet är att öka kompetensen hos trygghetsvårdarna för att upptäcka situationer där det finns risk att barn far illa, samt att skapa rutiner för att agera genom orosanmälningar till kommunerna.

### Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken

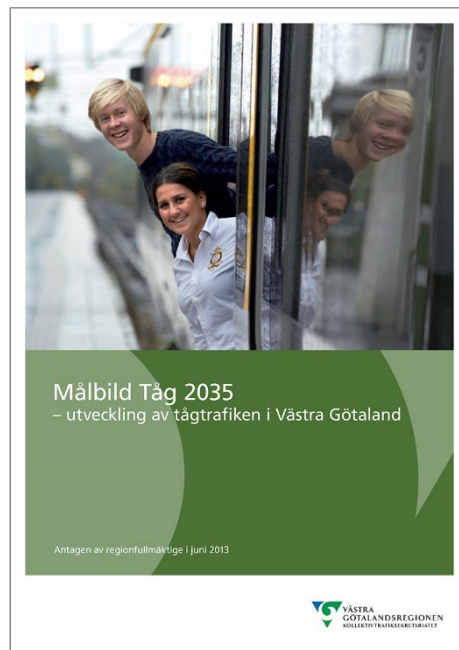
Strategin innehåller mål om minskade utsläpp av koldioxid samt mål för luftkvalitet, energieffektivisering och bullerminskningar. Målen ska i huvudsak nås genom övergång till förnybara drivmedel. I december 2020 startade ny trafik med 145 nya elbussar. Som en följd har koldioxidutsläppen i stadstrafiken i Göteborg/Mölndal/Partille minskat med cirka 10 procent, från ett totalt utsläpp på cirka 16 500 ton år 2020 till 14 500 ton 2021. Likaså har kväveoxidutsläppen minskat från cirka 108 ton till cirka 55 ton och partikelutsläppen från cirka 900 kg till cirka 670 kg.

### Målbild tåg 2035, inkl. Västtågsutredningen

Utvecklingen av tågtrafiken i Västra Götaland utgår från Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen. I slutet av 2020 beslutade kollektivtrafiknämnden om Målbild Tåg - delmål 2028 inklusive storregional busstrafik. I den görs en konkretisering av hur tågtrafiken och de storregionala busstråken ska utvecklas på medellång sikt fram till 2028. Västtrafik påbörjade under 2021 arbetet med en handlingsplan kopplad till delmål 2028. Planen förväntas antas av Västtrafik under våren 2022.

Västtrafik har i enlighet med målet om en utbyggd tågtrafik investerat i 45 nya tåg. Fordonen beräknas tas i bruk under 2024.

Målbild Tåg 2035 inkl. Västtågsutredningen, öppnar upp för att på sikt etablera och trafikera ett antal nya stationer i mindre samhällen i Västra Götaland. Att etablera nya stationer med tillhörande trafikering och utveckla bebyggelse, verksamheter och infrastruktur i stationens närhet och omland innebär en lång process med många aktörer. Västra Götalandsregionen vill tillsammans med aktuella kommuner, Trafikverket och Västtrafik i ett tidigt skede förbereda och stödja en samhällsplanering där nya stationers potential kan nyttjas. Kollektivtrafiknämnden beslutade om att starta projektet i december 2021.



## Målbild Koll2035 Göteborg/Mölnadal/Partille

Målbild Koll 2035 beskriver hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölnadal och Partille (GMP). Under hösten 2021 har Sverigeförhandlingens parter enats om att medel från det avslutade linbaneprojektet ska föras över till den nya spårvagnslänken Brunnsbo – Linné inklusive Lindholmstunneln. Regionfullmäktige beslutade i juni 2021 om att köpa in 40 långa spårvagnar, för leverans 2024–2026. Förlängning av hållplatser längst de mest belastade spårvagnslinjerna 5 och 11 har påbörjats under hösten 2021 som en förberedelse inför anskaffande av längre vagnar.

En förstudie kring spårväg i Alléstråket och Övre Husargatan har genomförts av Göteborgs stad i samverkan med Västtrafik och skickats till berörda parter på remiss i december 2021. Åtgärdsvalsstudien för Metrobuss färdigställdes vintern 2020/21 och resulterade i en avsiktsförklaring mellan parterna i Stadstrafikforum GMP om fem utredningsområden där fördjupade studier krävs. Samtliga dessa har påbörjats under 2021. Därutöver har parterna arbetat vidare med ett flertal gemensamma utredningar i enlighet med Handlingsplan 2020-2024 för att nå Målbild Koll2035.

## 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. Linjenätet har förbättrats och utbudet har ökat successivt samt gått över till eldrift. Under 2021 har fokus legat på att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Borås stad har ansökt om och fått beviljat statlig medfinansiering för att bygga om stadstrafikens största hållplats Södra torget samt bygga en ny byteshållplats i västra Borås under 2022.

**Skövde:** Kollektivtrafikplan för Skövde år 2025 – med utblick 2035 antogs 2018. Under 2021 har flera infrastrukturinvesteringar genomförts i syfte att öka framkomligheten i staden, genom fler och bättre cirkulationsplatser. I samband med detta har också flera hållplatser standardhöjts och en ny hållplats

som ger ökad tillgänglighet till det växande handelsområdet Stallsiken har tillkommit. 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. I det arbetet har det även vissa behov av ny infrastruktur för kollektivtrafiken identifierats, som till exempel bussgator.

**Trollhättan och Vänersborg:** Kollektivtrafikplan för Trollhättan och Vänersborg antogs 2019. Stadstrafikforum Trollhättan och Vänersborg, där de båda kommunerna, VGR och Västtrafik samarbetar, beslutade i oktober om en handlingsplan kopplad till kollektivtrafikplanen. På kort sikt är flera aktiviteter kopplade till de förändringar och möjligheter som finns för utveckling av kollektivtrafiken i samband med att ett nytt trafikavtal startar i området 2023. 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. Under året har flertalet hållplatser anpassats i Trollhättan, både i syfte att öka tillgängligheten och förbereda för trafikering med längre stadsbussar. I Vänersborg har ombyggnation av en cirkulationsplats genomförts i syfte att bland annat förbättra framkomligheten och öka punktligheten.

**Uddevalla:** I juni 2021 antog Uddevalla kommun och kollektivtrafiknämnden kollektivtrafikplan för stadstrafiken i Uddevalla.

Planen är en konkretisering av trafikförsörjningsprogrammet och följer också programmets målstruktur med övergripande mål om att öka andelen hållbara resor. Uddevalla är det pendlingsnav i regionen som idag har lägst samlad andel av resor med kollektivtrafik, cykel- och gång.

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”. Kollektivtrafiken i Uddevalla har idag ett relativt gott utbud men med lägre utbud på sena kvällar och helger. Det finns behov av att både förenkla och strukturera upp linjenätet på ett tydligare sätt. Restider och bytesmöjligheter behöver också förbättras. För människan i staden lyfts kollektivtrafikens roll och utrymme i stadsutvecklingen och samhällsplaneringen. Ett kvalitetsmål här handlar om att kollektivtrafikens miljöer ska ges en framträdande roll i stadsrummet. Strategier för att gå i riktning mot målen innefattar bland annat stråktrafik och enklare linjenätstruktur, ökat fokus på hela resan, framkomlighet och starkare kopplingar mellan fysisk planering, bebyggelseutveckling och kollektivtrafik.

---

Med kollektivtrafikplanen som utgångspunkt är nästa steg att ta fram en handlingsplan. Här ska strategier konkretiseras och åtgärdsförslag tas fram i syfte att nå målen. Handlingsplanen förväntas bli klar under 2022. Flertalet hållplatser har genomgått standardhöjning och tillgänglighetsanpassats under året.

## Lägesrapport Fokusområden

### Driva på och underlätta för hållbara resval

Under hösten 2020 flyttade det arbete som bedrivits inom ramen för kompetens- och projektplattformen Hållbart resande väst från Västra Götalandsregionens koncernkontor till Västtrafik, och under 2021 har arbetet integrerats i den dagliga verksamheten. De beteendepåverkande projekt som erbjudits kommuner, så som Vintercyklist, Testcyklist, På Egna Ben och Cykelvänlig arbetsplats har fortgått som tidigare, med enda skillnaden att de numera sker i Västtrafiks regi. Projekten är fortsatt uppskattade. Särskilt Vintercyklist och Testcyklist har haft många intresserade och genererat media i olika former. Vintercyklist genomförs i en rad kommuner, bland annat Lidköping, Falköping och Mölndal. Inom ramen för Testcyklist har det tydliggjorts vilken möjlighet som finns i elcykeln som transportslag, och hur den underlättar för det hållbara resandet, speciellt för pendlingsresor. Falköping och Mellerud är två exempel på kommuner som har varit involverade i detta. Även Södra Älvsborgs sjukhus i Borås har genomfört projektet.

Cykling har fått ett ökat fokus inom Västtrafik under året. En del i detta är pandemin, som påverkat kollektivtrafiken starkt. För att minska trängseln ombord på fordonen visas numera gång och cykel som alternativ i ToGo, en knuff för många som bara ska några hållplatser eller för att undvika ett byte/resa.

Kopplingarna mellan cykel och kollektivtrafik utvecklas med fokus på hur cykeln tydligare kan bli en större del av det hållbara resandet. Under hösten 2021 blev ett projekt beviljat av Vinnova för att utforska möjligheten att integrera cykel och kollektivtrafik på ett systematiskt sätt samt att utveckla ett koncept för kombinationsresor som passar behov och förutsättningar i Västra Götaland. Målet är att kunna skapa ett enhetligt system för att integrera cykel med kollektivtrafik och att göra det enkelt och en del av vardagen att resa med cykel och kollektivtrafik tillsammans.

Det sker även ett arbete med mobilitetshubbar och mikromobilitet. Arbetet med mobilitetshubbar har just startat och innefattar bland annat pendelparkeringar för cykel och bil. Arbetet med mikromobilitet har kommit något längre och har också under 2021 fått extra fokus genom de rubriker som elsparkcyklarna skapat. Västtrafiks hållning är att elsparkcyklarna är ett välkommet inslag i transportsystemet så länge de används och parkeras på ett ansvarsfullt sätt. De kan vara ett sätt att komma åt den så kallade first/last mile-problematiken i städer. Samarbeten med Göteborgs Stad och Borås Stad pågår kring parkering av elsparkcyklar i anslutning till kollektivtrafiken,

**” Pandemin har fortsatt stor inverkan på genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet**



och flera andra lösningar för att gynna kombinationen mikromobilitet och kollektivtrafik finns i planen för 2022.

Påverkansarbete både på lokal och nationell nivå är en viktig del i att öka det hållbara resandet. Västtrafik har under 2021 jobbat fram en agenda med flertalet påverkansfrågor som syftar till att öka det hållbara resandet. Inom ramen för detta arbete har ett flertal remisser besvarats, enskilt eller i samarbete med andra aktörer så som Svensk Kollektivtrafik, Svenska Cykelstäder, 2030-sekretariatet och andra regionala kollektivtrafikmyndigheter. Även debattartiklar har skrivits, bland annat om möjligheterna med förenklade/slopade skatteregler för förmånsbilen och förmånsbiljetter i kollektivtrafiken för arbetsgivare. Liksom möjlighet till statlig finansiering för infrastruktur och depåer.

I slutet av året startades en samverkansarena för mobilitet och tillgänglighet med fokus på glesa geografier och landsbygder. Initiativet till samarbetet kom från de delregionala kollektivtrafikråden i Boråsregionen, Fyrbodal och Skaraborg. I samverkansarenan ingår till en början ovan nämnda kommunalförbund, Västtrafik, Trafikverket och VGR. Ambitionen i arenan är att samordna olika pågående projekt med fokus mobilitet och tillgänglighet för mindre tätorter och landsbygder. Detta i syfte att etablera och utveckla ett varaktigt mobilitetserbjudande och därmed öka tillgängligheten och bidra till regional utveckling i hela Västra Götaland. Se även under forskning och innovation nedan.

### Kombinerad mobilitet

För att främja möjligheten för andra aktörer att sälja kollektivtrafikbiljetter och skapa nya möjligheter att kombinera olika reseerbjudanden, öppnar Västtrafik upp för tredjepartsförsäljning i början av 2022. Västtrafik blir därmed den första trafik-huvudmannen i Sverige att öppna för tredjepartsförsäljning i skarp drift (det vill säga ingen pilot).

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 ett år tillbaka ett avtal med Parkering Göteborg om försäljning av biljetter.

Under 2021 har Västtrafik förberett sin organisation för att kunna ta emot och möjliggöra integration med tredjepartsaktörer som önskar lägga till kollektivtrafik till sin egen verksamhet. Genom att erbjuda kollektivtrafikbiljetter via ett standardavtal, ger Västtrafik marknaden samma förutsättningar för detta.

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 kommer även fortsatt delta i testet av Komiland 3.0 för att förstå hur kombinerade mobilitetstjänster bör utformas för glesare geografier.

### **Samhällsplanering och kollektivtrafik**

Under året har arbetet för en samlad regional planering fortsatt tagit fram kunskapsunderlag för att beskriva fysiska och rumsliga strukturer, exempelvis ortstruktur i Västra Götaland och flyttströmmar på tätortsnivå. Kunskaperna kan användas som underlag i utvecklingen av kollektivtrafiken.

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. Avdelningen för samhällsutveckling har nu ett breddat ansvar att driva samhällsutveckling och kollektivtrafik som ömsesidig process. Samhällsutvecklarna har geografiskt ansvar och ska ha god kännedom om sitt geografiska område för att kunna föra in exempelvis utbyggnadsplaner i interna trafikutvecklingsprocesser. För att underlätta och stötta kommunerna i olika mobilitets- och infrastrukturfrågor har avdelningen numera en samhällsutvecklare med specifikt ansvar för infrastruktur. I övrigt utvecklar Västtrafik processer i exempelvis förstudie inför trafikupphandling och trafikplan för att kunna möjliggöra en proaktiv dialog.

En annan viktig del är ömsesidigt kunskapsbyggande. Ett utbildningsmaterial om kollektivtrafiken i samhällsplaneringen som riktar sig till kommunala tjänstepersoner inom

**” Samverkan är  
nödvändig för att nå målen  
om ökad andel hållbart  
resande**

samhällsbyggnadssektorn har tagits fram av en arbetsgrupp bestående av representation från de fyra delregionala kollektivtrafikerådens tjänstemannanätverk, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Länsstyrelsen och Trafikverket. Utbildningsmaterialet var färdigt i slutet av 2019, men utbildningarna pausades på grund av pandemin. Under hösten 2021 har arbetet kommit igång igen och Västtrafik har tillsammans med kommunens kollektivtrafikansvarig genomfört utbildningar i Borås, Falköping, Partille, Lerum och Mölndals kommun. Utbildningarna kommer fortsätta under 2022.

### 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 pusha utvecklingen i riktning mot målen i trafikförsörjningsprogrammet. Detta görs i huvudsak genom satsningar inom fem prioriterade forskningsområden. 2021 har varit ett mellanår både utifrån trafikförsörjningsprogrammet och framtagandet av den nya regionala utvecklingsstrategin. Pandemin har inneburit färre förfrågningar om projekt och finansiering. Pågående projekt har behövt förlängas och/eller med ett förändrat innehåll, men utan större ekonomiska förändringar.

De initiativ VGR har tagit har varit kopplade till K2 (nationellt centrum för kollektivtrafikforskning) och uppföljningen av pandemins effekter på kollektivtrafiken, resandet och ekonomin som har gett värdefull kunskap inför kommande satsningar. K2 har reviderat inriktning för kommande år med ett fortsatt fokus på återtagandet och långsiktiga effekter för det hållbara resandet. Västra Götalandsregionen har representanter med i K2:s nyetablerade Rådslaget, som samordnar arbetet med hållbar omstart med fokus på att tillvarata möjligheter i pandemins kölvatten. Engagemanget i K2:s runda bordssamtal fortsätter, där storstadsregionerna tar del av aktuell forskning och utbyter erfarenheter.

Västtrafik har utvecklat en tydligare process för externa förfrågningar angående Västtrafiks medverkan i forskningsprojekt. De har också utvecklat sin interna process kring initiativ som berör forskning, utveckling och innovation med hög grad av samverkan med näringsliv, andra offentliga aktörer och akademi.

### Finansieringsformer

Västra Götalandsregionen har delfinansierat ett projekt inom K2 som följer hur kollektivtrafikens kostnader och intäkter förändrats till följd av Covid-19-pandemin. Projektet redovisar åtgärder som vidtagits av olika aktörer och vilka effekter dessa kan ha på både kort och längre sikt. Projektet har publicerat en forskningsrapport med bland annat reflektioner om effekterna

#### 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 an-

---

på framtida finansieringsmodeller.

### **Digitalisering och automatisering**

Västtrafik har tagit flera initiativ till kommande forskningsprojekt inom digitalisering och automatisering och flera projekt pågår. Även ett fortsatt engagemang i det strategiska innovationsprogrammet Drive Sweden har pågått under året. Inom autonoma fordon pågår till exempel simulering av elektriska självkörande fordon, självkörande bussar på depå, testkörning av stadsbuss på testbana med verkliga resenärer och tester med små automatiserade bussar. Västtrafik genomför också en potentialstudie som innehåller testpiloter för AI i kollektivtrafiken. Inom ElectriCity pågår ytterligare initiativ och tester med framtidens IT-lösningar för kollektivtrafikfordon.

### **Elektrifiering/ drivmedel**

Västra Götalandsregionen följer och fortsätter att finansiera utvecklingen inom ElectriCity-arenan, som är ett samverkansprojekt för elektrifiering och utveckling av innovationer för kollektivtrafiken och andra tunga transporter. Ett nytt samarbetsavtal har tagits fram för perioden 2022-2025, som fortsatt möjliggör innovation och tester för att utveckla kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiknämnden beslutade om finansiering av en ny innovations- och testbädd för elbussar. Det skapar förutsättningar för olika aktörer att genomföra utvecklings- och forskningsprojekt tillsammans med, och med finansiering från, nationella och internationella aktörer. Det kommer innebära fortsatt goda möjligheter för uppväxling av regionala medel.

Ett koncept för automatiserade bussar testas inom ramen för Electricity. Bland annat prövas teknik med förarstöd för att till exempel kunna köra in mjukt på hållplatser. I konceptet ingår också så kallad platooning, som innebär virtuell hopkoppling av bussar så att de kan köra som ett "busståg". Det handlar om olika varianter och olika grader av förarlöst. Även möjlighet för bussen att köra förarlöst inom depåområde testas. Detta skulle möjliggöra mindre ytkrävande depåer på sikt, om bussen själv kan förflytta sig optimalt inom depåområdet till exempel mellan tvätt, tankning och nattparkering, eller liknade.

På den första helelektriska busslinjen i ordinarie trafik, linje 60 i Göteborg, har både för- och eftermätningar av buller och hälsoeffekter genomförts. Resultatet har gett viktig kunskap kring betydelsen av elektrifiering av kollektivtrafik i staden.

Därtill pågår några mindre projekt, som till exempel kring framtidens drivmedel på Kinnekulletåget.

## **Samhällsbyggnad och stadsutveckling**

Projekt med fokus på mobilitet i glesare områden, som exempelvis KomILand 3.0 och RorILand har startats under året. De handlar båda om att utforska olika mobilitetslösningar för att förbättra levnadsvillkoren i landsbygder. För samordning och utökad lärande etableras en samverkansarena där dessa projekt kommer ingå tillsammans med pågående projekt som bland annat Fossilfri gränsregion Fyrbodal. Se även ovan under Driva på och underlätta hållbara resval.

Ett exempel från de lite tätare geografierna är projektet Lima, där det bland annat ingår att testa och utveckla så kallade mobilitetshubbar. Hubbarna syftar till att erbjuda olika mobilitetslösningar som ska möjliggöra alternativ till den egna bilen. Testen har gett en del erfarenheter och lärdomar, men försvårades av att så få reste i och med pandemin. Ytterligare ett exempel är projektet Levande stationssamhällen, som syftar till att undersöka behov och förutsättningar för fördjupad regional samverkan kring stationssamhällens utveckling. I projektet har man bland annat undersökt hur stationssamhällen kan bli trygga för människor.

## **Styrmedel och styrning**

Västtrafik kraftsamlar inom mobilitet, vilket bland annat innebär att öka förmågan till innovation och utveckling inom hållbar mobilitet och framtidens kollektivtrafik. Inom ramen för detta finns bland annat initiativet Behovsstyrd trafik, fortsatt arbete med kombinationsresor där cykel är en viktig del men också att förstå mer om möjligheterna med nya mikromobilitetslösningar. Arbetet har även fokuserat på att förbereda inför lansering av tredjepartsförsäljning via mobilitetspartners och digitala återförsäljare.

Västtrafik har också medverkat i internationellt arbete avseende mobilitet och forskning. Detta genom medverkan i två kommittéer inom UITP (internationell organisation för offentligt ägda kollektivtrafikbolag och andra verksamma inom kollektivtrafik) med fokus på dessa områden. Genom engagemang i UITP har ett bra nätverk etablerats och utbyte av erfarenheter med andra trafikhuvudmän möjliggjorts.

Området socialt hållbar transportplanering är ett område som behöver mer forskning och utvecklas mera. En del i detta har varit att etablera och utveckla Nätverket socialt hållbar transportplanering. Det finansieras delvis av VGR och syftar till att samla och synliggöra kunskap och metoder om hur transportplaneringen kan bli mer socialt hållbar samt att initiera projekt. Nätverket drivs av Göteborgsregionen i samarbete med VGR, Trafikverket, Region Värmland och Region Skåne.

---

## 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 fordonss databas hos Svensk Kollektivtrafik har till syfte att lagra, sammanställa, visa och följa upp information rörande fordon, tillgänglighet, fordonskontroller och avtals- och miljökrav.

**Den västsvenska SOM-undersökningen** går ut till 6 000 personer mellan 16 och 85 år bosatta i Västra Götaland och Kungsbacka kommun. SOM-institutet som utför undersökningen är en opartisk undersökningsorganisation vid Göteborgs universitet.

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

**Västtrafik**, egen statistik och bearbetningar.

**SCB** [Befolkning i kollektivtrafiknära läge. År 2014 - 2019.](#)  
[PxWeb \(scb.se\)](#)

[Allmänheten och klimatet 2021 \(naturvardsverket.se\)](#)

2022-03-03

Diarienummer KTN 2022-00032

**Kollektivtrafik och  
Infrastrukturavdelningen**

Handläggare Leif Magnusson

# Aktualisering av miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland fastställdes av kollektivtrafiknämnden i oktober 2018 (MKS2018). På grund av förändringar i omvärlden och erfarenheter i samband med implementeringen av strategin i Västtrafiks verksamhet finns ett behov av aktualisering.

Strategins mål ligger fast men kompletteras i vissa fall.

Aktualiseringen berör strategins tre första kapitel. Efterföljande kapitel med fördjupade beskrivningar av innehållet i kapitel 1–3. I de fall övriga kapitel motsägs gäller aktualiseringen.

Följande stycken inleds med motsvarande text i miljö- och klimatstrategin följt av blåmarkerade rubriker för att aktualisera respektive stycke.

## 1. Inledning

Miljö- och klimatstrategin fastställer inriktning och mål för kollektivtrafiken i Västra Götaland, och är en del av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götaland.

Trafikförsörjningsprogrammet har en långsiktig utblick till 2035. Därför anger också miljö- och klimatstrategin miljö- och klimatmål fram till 2035 med delmål för 2025 och 2030.

Miljö- och klimatstrategin har utarbetats i nära samarbete med Västtrafik som samtidigt arbetat fram sin miljö- och klimatplan, vilken mer i detalj beskriver hur strategin ska genomföras.

Miljö- och klimatstrategin uttrycker en hög ambitionsnivå för kollektivtrafiken som aktör i övergången till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Framdrivningsteknik och drivmedel inom kollektivtrafiken är i en utvecklingsfas med osäkerheter kring pris och klimatpåverkan som följd. Förändringar i förutsättningar sker i hög takt. En avstämning av mål och kostnader för att uppnå målen behöver därför göras kontinuerligt under programperioden och inför varje trafikupphandling.

Strategin behandlar kollektivtrafikens egen miljöpåverkan. Kollektivtrafiken i sig kan bidra till miljö- och klimatförbättringar genom att minska behovet av privatbilstransporter. Åtgärder för ökat hållbart resande, däribland ökat kollektivtrafikresande hanteras i andra delar av trafikförsörjningsprogrammet.

## Aktualisering

Sedan strategin fastställdes 2018 har det skett en del omvärldsförändringar:

- EUs direktiv om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (CVD) har fastställts och implementeras i svensk lagstiftning under första halvåret 2022. Detta innebär ökade krav på rena fordon och utsläppsfria fordon.
- Snabb teknikutveckling och förbättrad ekonomi för elektrifiering av regionbuss, båt och tåg.
- På nationell och europeisk nivå ökar biodrivmedelsanvändning på kort sikt vilket ökar kostnaden och klimatnyttan försämras. På längre sikt fasas biodrivmedel ut till förmån för elektrifiering av vägtransportsektorn.
- Utbudet av biogasbussar har minskat och fortsätter att minska vilket kan begränsa konkurrensen i upphandlingar.



## 2. Mål för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Nedan visas miljömål för kollektivtrafiken. Målen följs upp i samband med den årliga uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet.

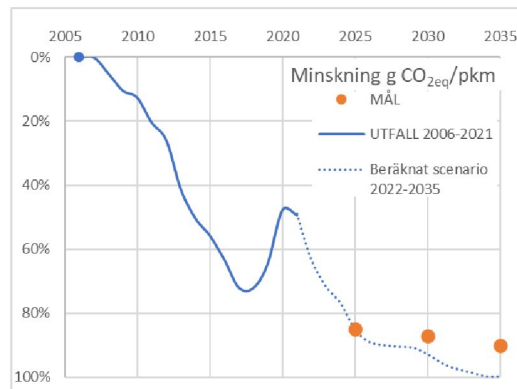
### Klimat<sup>1</sup>

Minskning av klimatutsläpp per personkilometer jämfört med 2006

2025: 85 % (fastställt i trafikförsörjningsprogrammet)

2030: 87 %

2035: 90 %



### Aktualisering

Eftersom ovanstående mål är relaterat till resandet och därmed har påverkats av reandeminskningar utom kontroll för kollektivtrafiken kompletteras med mål som motsvarar den totala utsläppsmängd som fås vid förväntad resandeutveckling.

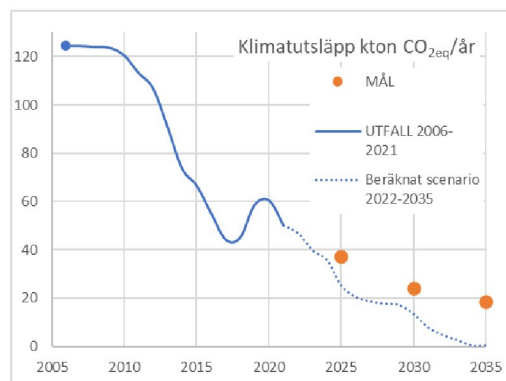
Totala klimatutsläpp jämfört med 2006

(2006: 124 000 ton)

2025: 37 000 ton

2030: 24 000 ton

2035: 19 000 ton



<sup>1</sup> Tillbakagången 2017–2019 beror på att i avtal som föreskriver biodrivmedel har trafikföretagen i stor utsträckning gått från HVO till RME som har högre klimatpåverkan. Samtidigt har klimategenskaperna för båda dessa drivmedel försämrats något.

2019 utvecklades redovisningen av klimatutsläpp med årliga drivmedelsdata från Energimyndigheten. Utgångsvärdet 2006 stämmer relativt bra med den nya metoden medan rapporterade minskningar under perioden 2008–2018 har överskattats.

Åren 2020 och 2021 har gett ytterligare tillbakagång i nyckeltalet för klimatutsläpp per personkilometer pga. minskat resande och bibehållet trafikutbud under Covid 19-pandemin. Målet för 2025 förutsätter att resandet år 2025 har nått 2019 års nivå.

2021 redovisas minskade utsläpp med ca 10 000 ton. 5 000 ton relateras till elektrifieringen av stadsbussar i Västra Göteborg medan resterande minskning beror på förbättrad redovisning av bussar verkliga drivmedelsförbrukning. Samtidigt har Västtrafik infört en mer exakt metod att räkna personkilometer vilket ger ett något lägre värde och därmed en högre värde för klimatutsläpp per personkilometer. Ett ökat resande i kombination med ett ökat utbud kan ge ett högre totalt utsläpp samtidigt som energianvändning per personkilometer då förväntas minska.

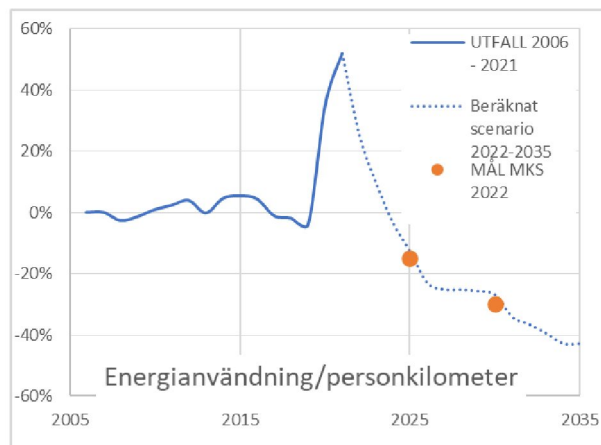
Den snabba utvecklingen med elektrifiering kan efter 2025 möjliggöra ännu lägre utsläppsnivåer, men eftersom elleveransernas utsläppsnivåer kan komma att öka bibehålls målnivåerna enligt 2018 års version av strategin.

## Energi<sup>2</sup>

Minskad energianvändning per personkilometer jämfört med 2006:

2025: 15 %

2030: 30 %

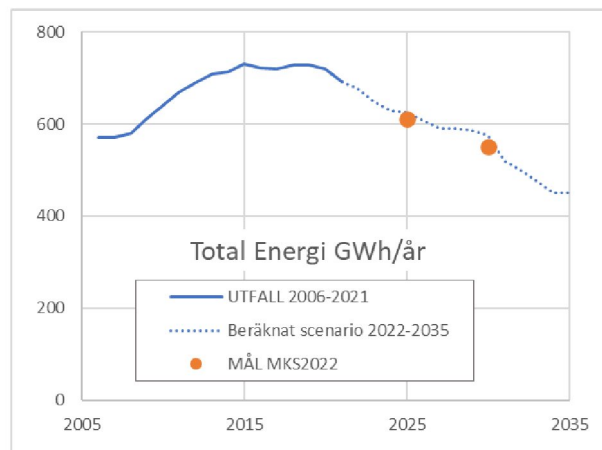


### Aktualisering

Eftersom även energimålet är relaterat till resandet och därmed har påverkats av resandeminskningar utom kontroll för kollektivtrafiken kompletteras med mål som motsvarar den totala energianvändning som fås vid förväntad resandeutveckling.

2025: 610 GWh

2030: 550 GWh

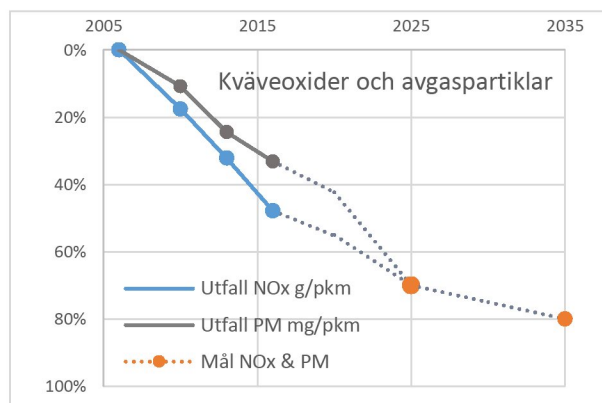


## Luftkvalitet

Minskade utsläpp av kväveoxider och avgaspartiklar per personkilometer jämfört med

2025: 70 %

2035: 80 %



## Buller

### Aktualisering

Målet om minskat buller för bussar i stadstrafik kvarstår, men kvantifieras fortsättningsvis inte. I stället utgör andelen eldrivna bussar en indikator för sänkta bullernivåer.

<sup>2</sup> Energimålet avser den energi som förbrukas i fordonen.

Även det personkilometerrelaterade energimålet påverkades kraftfullt av det minskade resandet 2020–2021. Målet för 2025 förutsätter att resandet år 2025 har nått 2019 års nivå. Ett ökat resande i kombination med ett ökat utbud kan ge en större total energianvändning samtidigt som energianvändning per personkilometer då förväntas minska.

### 3. Övriga principer och ambitioner

#### Allmänt:

- Miljö- och klimatmål ska inte påverka utbud och trafikutveckling.
- Kostnadsläge och utveckling för angivna tekniker och drivmedel är osäker, vilket gör det nödvändigt att i samband med budgetarbete och upphandling av trafikavtal göra avvägningar mellan måluppfyllnad och kostnad.
- Västtrafik inkluderar val av drivmedel, samt bedömd konsekvens för kostnad och måluppfyllelse för klimatmålet, i samband med underlag för trafikpliktsbeslut.
- Geografiska skillnader inom regionen ger olika förutsättningar för teknik, drivmedel och måluppfyllelse vilket beaktas i samband med upphandlingar.
- Det nationella klimatmålet är formulerat i koldioxidekvivalenter, men den helt dominerande klimatgasen från transporter är nettoutsläpp av koldioxid. Det är därmed koldioxidutsläpp som beräknas och följs upp för kollektivtrafiken.
- Senast år 2030 ska enbart förnybar energi<sup>3</sup> användas inom kollektivtrafiken oavsett trafikslag. Från 2018 ska busstrafik i nya upphandlingar endast använda förnybar energi.
- Alla transportslag ska i hög grad bidra till att uppfylla miljö- och klimatmålen.
- Västtrafik bryter ner miljömålen per trafikslag i sin miljö- och klimatplan och följer upp totala utsläpp.
- Västtrafik formulerar krav gällande funktion eller teknik och drivmedel i upphandlingar för att nå målen i miljö- och klimatstrategin.
- Bränsle drivna värmare i fordon ska i nya avtal från 2020 kravställas så att förnybart bränsle används och att utsläppsnivåerna högst ligger i nivå med Euro VI-kraven för motorers utsläpp.

#### Aktualisering

- Eftersom framtiden är osäker för rena eller höginblandade biodrivmedel kan det inom busstrafiken vara aktuellt att frångå kravet på dessa och i stället införa krav på drivmedlens klimatpåverkan per energienhet enligt energimyndighetens krav för hållbarhetsbesked för biodrivmedel och reduktionspliktigt drivmedel.
- Vid förändringar i trafiken är det av stor vikt att detta görs så medvetet och strukturerat som möjligt, där flera hållbarhets-

---

<sup>3</sup> Med förnybar energi avses ursprungsmärkt förnybar el och biodrivmedel godkänt för hållbarhetsbesked.

perspektiv finns med. Varje förändring behöver analyseras utifrån dessa olika perspektiv.

- Olika energival innebär olika risker. Eftersom kollektivtrafiken är en del av totalförsvaret behöver dessa risker minimeras så att drivmedel finns att tillgå vid samhällskriser.
- Begreppet eldrivna fordon eller fartyg ska likställas med CVDs begrepp utsläppsfria fordon vilket även omfattar exempelvis vätgasdrivna bränsleceller.
- Krav på hållbara leverantörsled ställs vid upphandling av trafik och fordon.

### **Elenergi:**

- El för framdrift av fordon ska vara ursprungsmärkt med ursprungscertifikat och 100 % från förnybar källa.
- Kollektivtrafiknämnden är positiv till att tak- och markytor på kollektivtrafikens olika anläggningar nyttjas för elproduktion.
- Eldrift innefattar fullelektriska fordon och fartyg, elektrisk andel av trafik med laddhybridfordon samt bränslecellsdrivna fordon som försörjs med drivmedel med minst 90 % minskningsvärde<sup>4</sup> avseende klimatpåverkande utsläpp.
- Från och med år 2025 bör minst 30 % av busstrafiken utföras med eldrift för att därefter ytterligare öka.
- Fartygstrafik bör i nya upphandlingar elektrifieras till 100 % på kortare sträckor och i så hög grad som möjligt på längre sträckor.
- Tågtrafik på elektrifierad bana ska enbart utföras med eldrivna tåg senast år 2025 (avser Kinnekulletåget).

### **Aktualisering**

- All kollektivtrafik bedöms kunna utföras med eldrift senast 2035
- El för fordonsdrift ska även ha certifikat med hänsyn tagen till biologisk mångfald, exempelvis Bra Miljöval.
- Busstrafiken elektrifieras i snabbare takt. Från 2021 elektrifieras all stadstrafik i nya avtal. Från 2024 upphandlas övrig trafik i första hand med eldrift eller med valmöjlighet mellan el och biogas.
- Från 2022 elektrifieras fartygstrafik i nya avtal till minst 80% med krav på minst 95% elektrifiering fem år efter avtalsstart.
- Vid utbyte av fordon för den oelektrifierade Kinnekullebanan ska endast utsläppsfria fordon användas.

### **Biogas:**

- Från och med år 2025 bör den totala användningen av biogas i den upphandlade busstrafiken ligga mellan 20 och 30 % av det totala trafikarbetet med buss. Biogasen bör ha minskningsvärde avseende klimatpåverkande utsläpp om minst 80 %.

---

<sup>4</sup> Minskingsvärde anger hur mycket klimatpåverkande utsläpp minskas med hänsyn till drivmedlets livscykel jämfört med fossilt drivmedel.

## Aktualisering

- Skattebefrielse för biogas är endast garanterad fram till 2030 och utbudet av gasdrivna fordon minskar.
- Antalet leverantörer av gasbussar är för vissa bussmodeller så få att Västtrafik av konkurrensskäl inte kan ställa krav på enbart gasdrift. För att inte exkludera gasdrift kan regionbussupphandlingar med trafikstart från 2024 göras med en valfrihet mellan el och gas.
- Under perioden 2025–2030 bedöms att biogas kan användas i ca 20% av den totala busstrafiken.

### **Flytande biodrivmedel:**

- För flytande biodrivmedel ska högsta möjliga minskningsvärde avseende klimatpåverkande utsläpp eftersträvas<sup>5</sup>.

## Aktualisering

- Användning av flytande biodrivmedel är förenat med höga ekonomiska risker på grund av ökad efterfrågan i hela transportsystemet. Den framtida beskattningen av drivmedlen är osäker och kan innebära väsentliga kostnadsökningar. Flytande biodrivmedel används i nya avtal endast i undantagsfall och där el eller biogas inte kan användas.

---

<sup>5</sup> Minskingsvärdet för flytande biodrivmedel förväntas sjunka på grund av konkurrens om substrat och bränsle med högt minskningsvärde. Flytande biodrivmedel har därför lägst prioritering bland de tre förordade drivmedlen.

# Sammanställning av enkäten

# Vad tycker du om kollektivtrafiken?



# Bakgrund

Ungdomsrådet initierade enkäten med anledning av att de uppfattat att många unga är missnöjda med kollektivtrafiken.

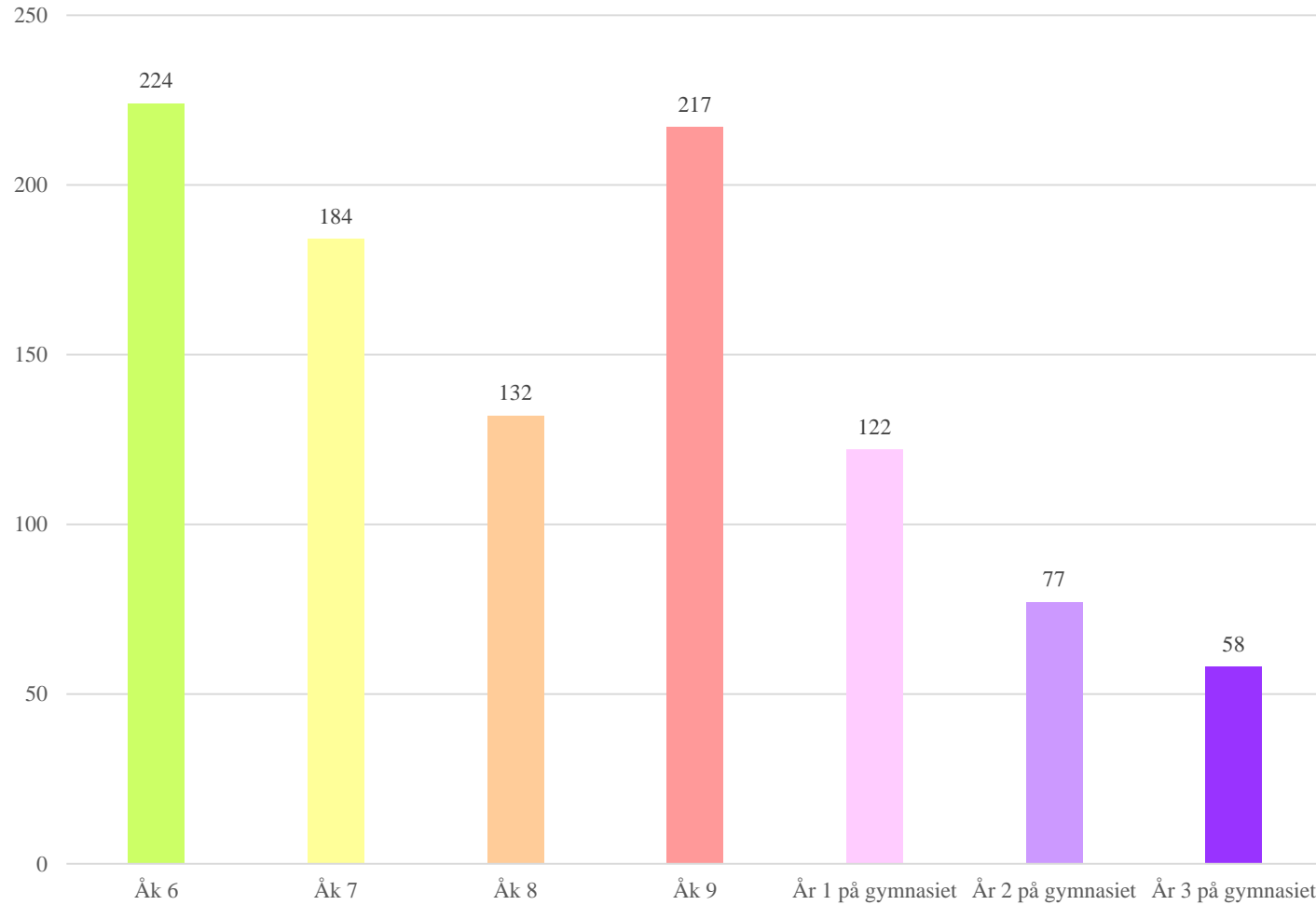
Enkätsvaren och sammanställningen ska vidarebefordras till ansvariga tjänstepersoner på Västtrafik.

# Urval och antal svar

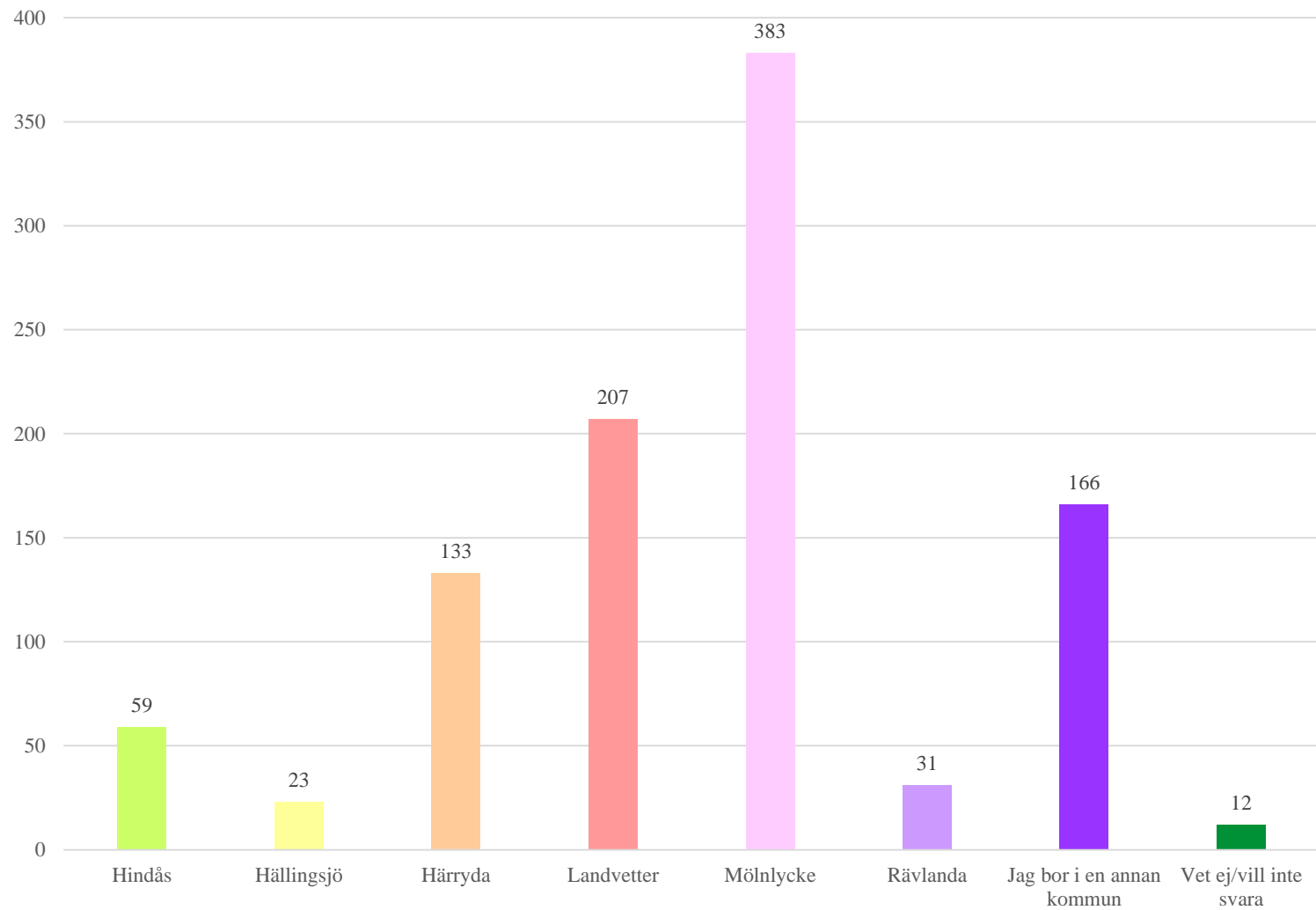
- Alla elever från åk 6 t.o.m. åk 3 på gymnasiet
- Tidsperiod: augusti-september 2021
- Totalt 1014 svar



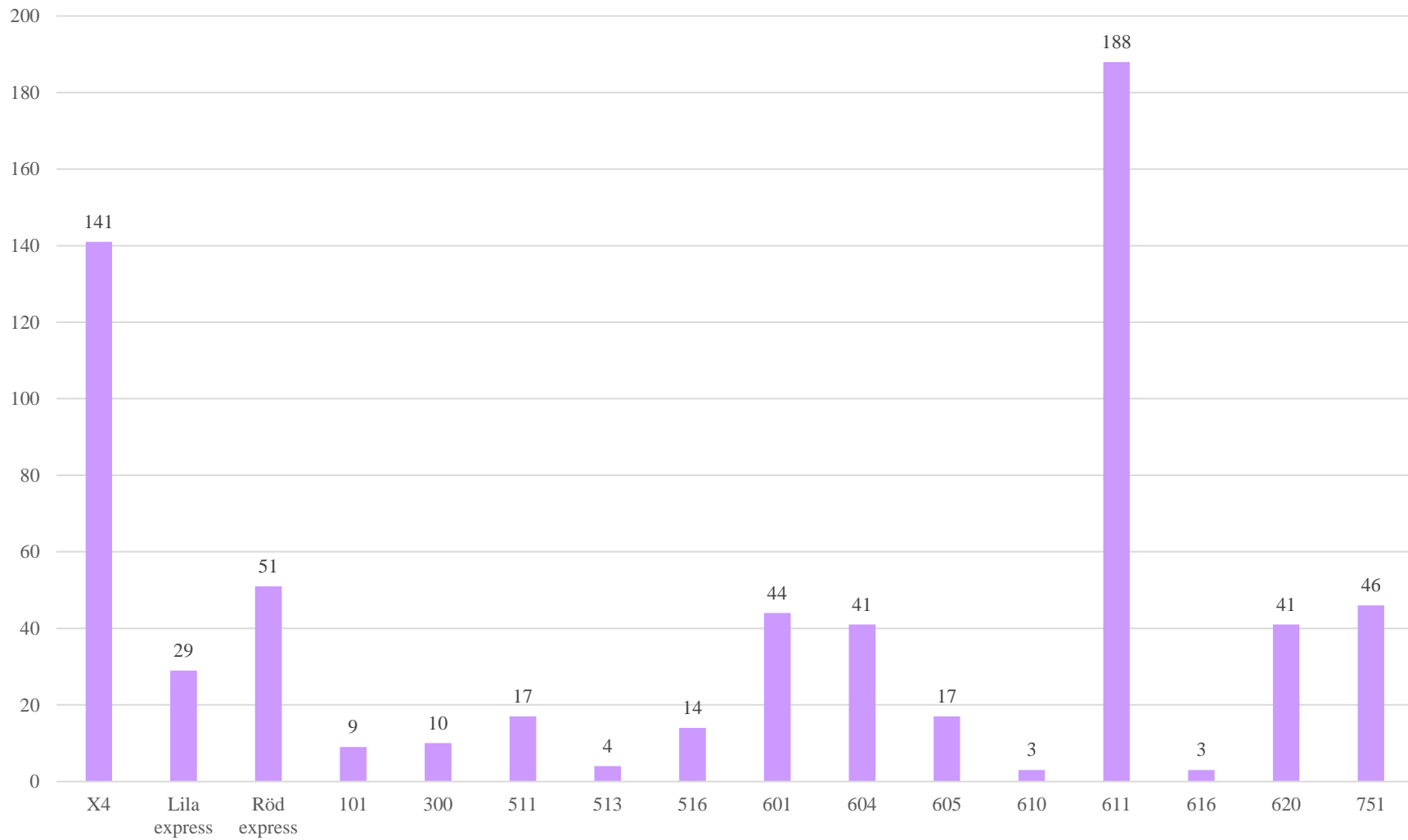
## Vilken årskurs går du i?



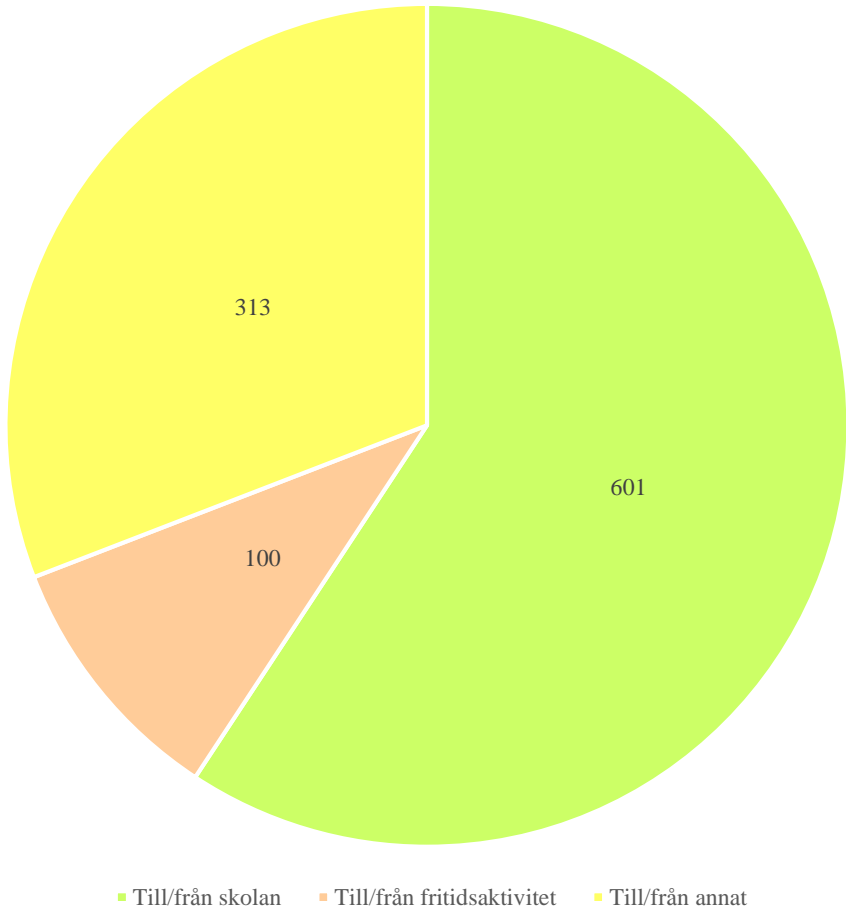
## Vilket område bor du i?



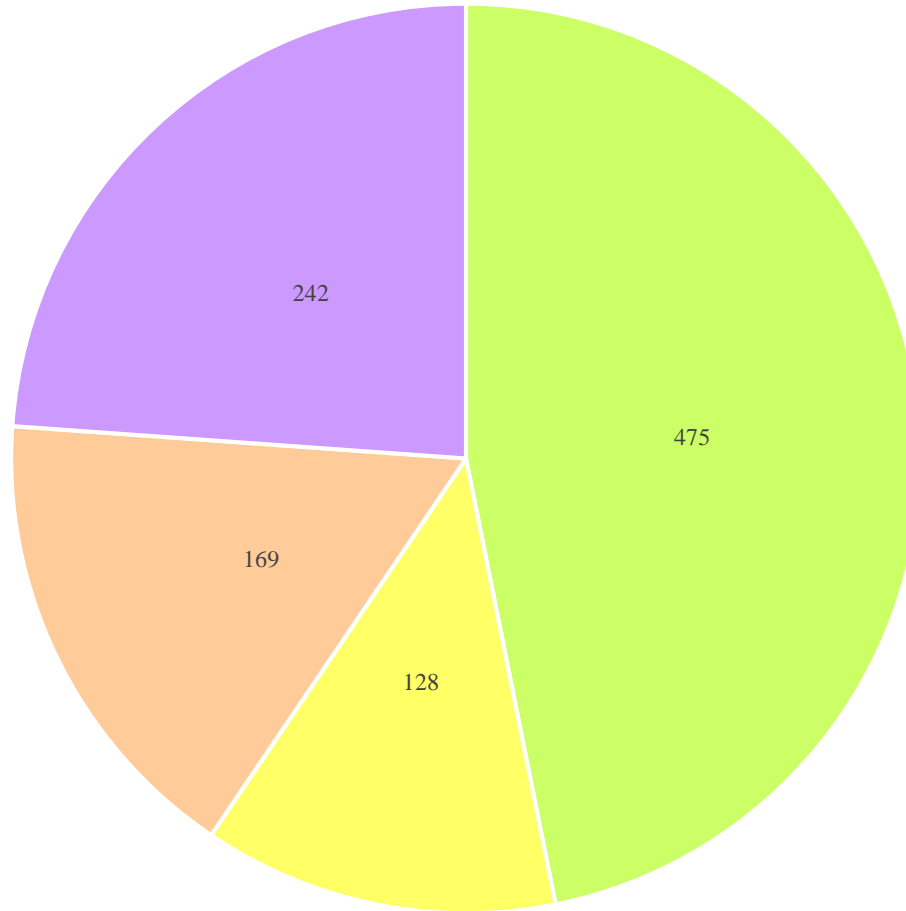
## Ange den busslinje du oftast reser med



### Vilket är ditt vanligaste resmål?

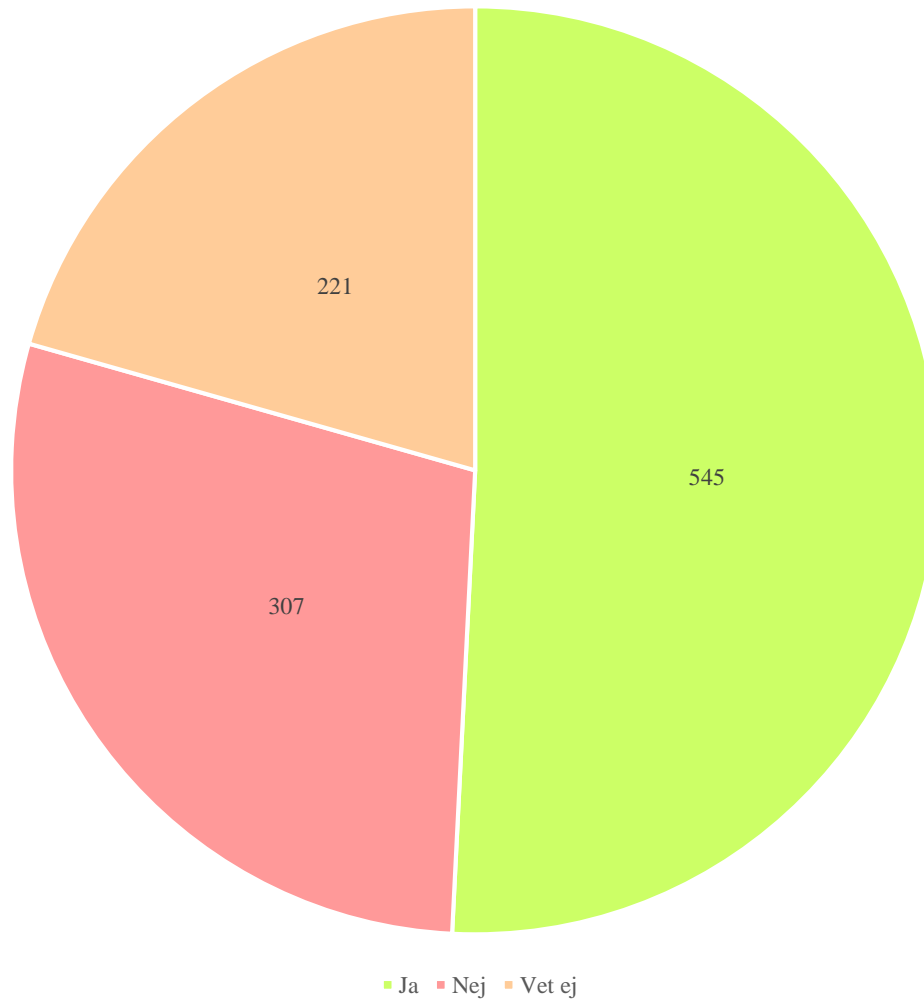


## Hur ofta åker du buss inom Härryda kommun?



■ Minst fyra dagar per vecka ■ En till tre dagar per vecka ■ Någon eller några dagar per vecka ■ Mindre än en gång per månad

Upplever du att bussarna nära din bostad går tillräckligt ofta?



# Generella önskemål gällande bussavgångar:

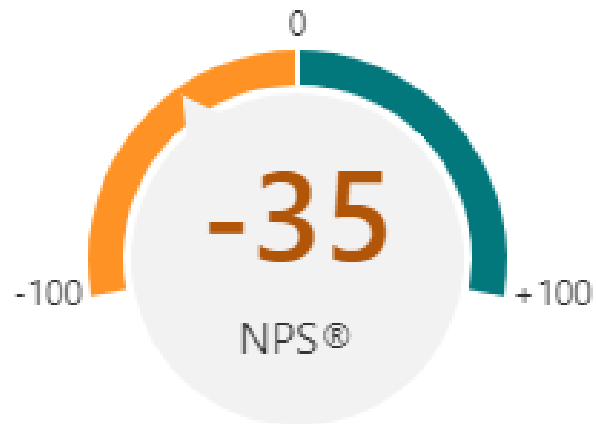
- Fler bussar önskas kl. 7-9 samt kl. 14-17
  - många bussar är överfulla – det känns inte tryggt att folk ska behöva stå upp i bussen
  - många bussar tajmar inte skoltiderna vilket gör att det blir långa väntetider
- Fler bussar (i vissa fall bussar överhuvudtaget) under helger och nätter

# Övriga kommentarer

- Billigare kollektivtrafik!
  - unga får råd att åka fritidsresor vilket gynnar ungas hälsa
  - miljötänk – idag är det billigare att åka bil än buss
  - färre skulle tjuvåka
- Mölnlycke bör tillhöra samma zon som Göteborg, liksom Mölndal och Partille.
- Önskemål om att skolbusskorterna ska gälla under fritiden och in till Göteborg.
- Bussarna går tidigare än vad appen visar.
- Busshållplats önskas vid Nya Långenäs.

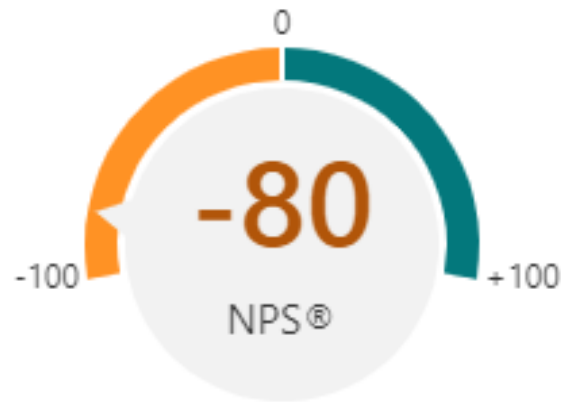


## Kommer bussen i tid?



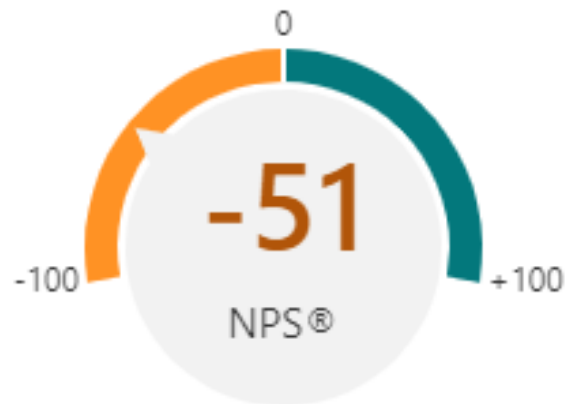
Positiva 140  
Passiva 352  
Negativa 474

Händer det att bussen inte stannar trots att du står på hållplatsen och visar att du vill åka med?



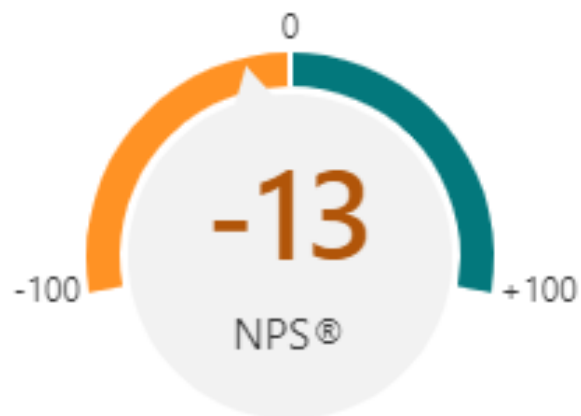
Positiva 61  
Passiva 71  
Negativa 832

Har busschauffören ett gott bemötande?



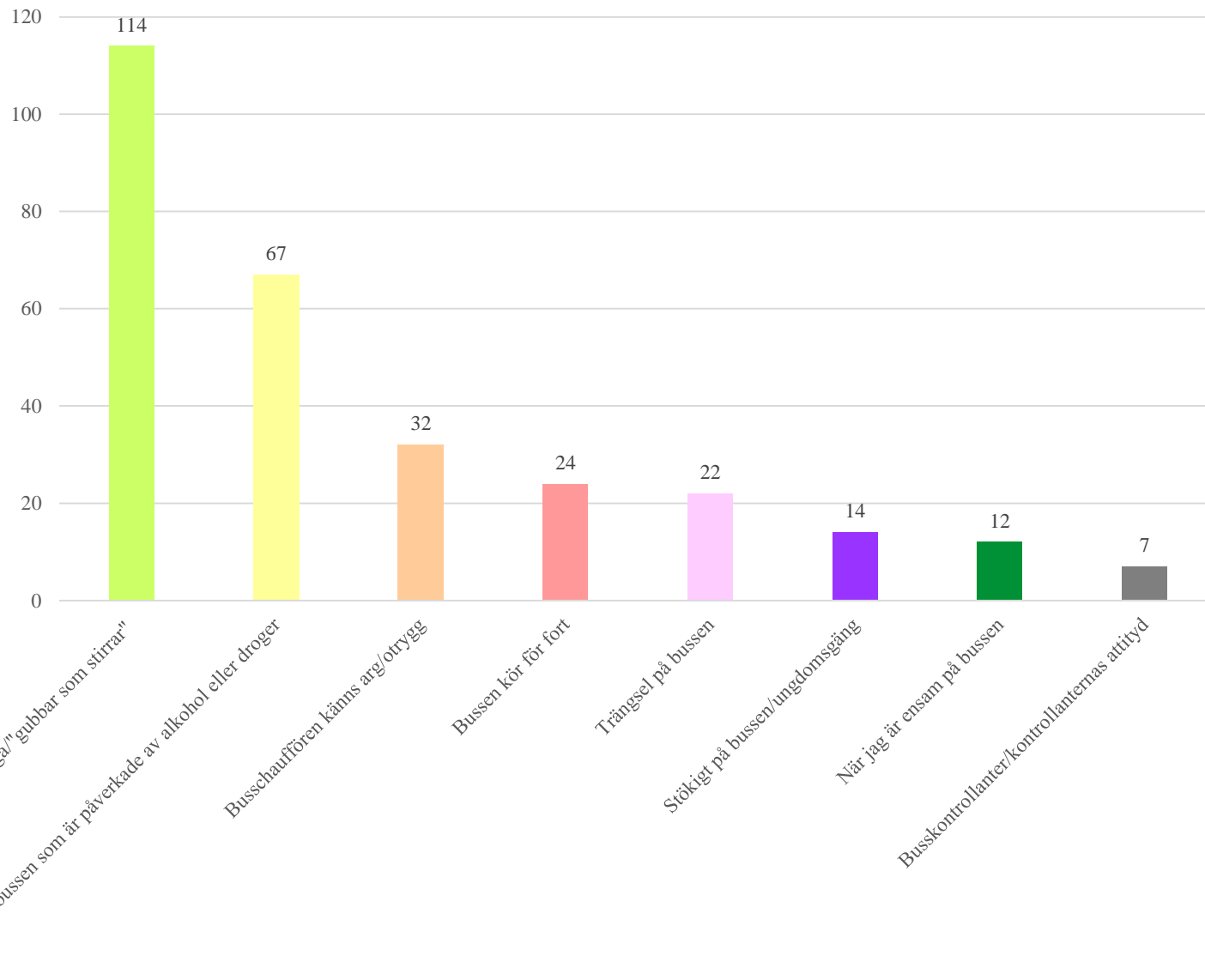
Positiva 122  
Passiva 218  
Negativa 612

## Känner du dig trygg på bussen?



Positiva 268  
Passiva 304  
Negativa 394

## Vad är det på bussen som gör dig otrygg?



# Förslag på hur det kan bli tryggare i kollektivtrafiken?

- Busschaufförerna bör ta ett större ansvar för både trafiksäkerhet och stök på bussen. Chauffören bör ringa polis/väktare vid behov.
- Inför trygghetsvårdar på bussarna (om chauffören inte kan ta ansvar för tryggheten på bussen).
- Information på bussen om hur man gör för att anmäla händelser – ska vara enkelt. T.ex. en anmälningflik i Västtrafik-appen.
- Inför konsekvenser för dåligt beteende hos chauffören.

- Chaufförerna bör få kontinuerliga utbildningar i trygghet och ordning t.ex. 2 ggr/år.
- Förbjud användandet av alkohol och droger i kollektivtrafiken.
- Scanna en QR-kod när du stiger av bussen – ”Hur var din upplevelse?”
- Öka belysningen i bussarna kvälls- och nattetid.
- Utöka informationen när bussen inte håller tiderna – information i appen.
- Västtrafik bör ha en ungdomspanel som kan komma med synpunkter innan beslut fattas.
- Lyssna på ungdomarna - bussar som går sällan/inte alls på vissa linjer och tider bidrar till utanförskap. Det blir ett ojämlikt samhälle när alla ungdomar inte har samma förutsättningar oavsett var de bor och hur familjens ekonomi ser ut.

# Frågor?

---

Maija Grotteborn

Planeringsledare

Verksamhetsstöd UKF

[maija.grotteborn@harryda.se](mailto:maija.grotteborn@harryda.se)

Tel. 031-724 68 25



## Anteckningar ungdomsråd 18 mars 2022

Tid: 13.00-15.00

Plats: Kommunhusets lokal "Landvettersjön"

Nr	Ärende	Beslut
1.	Mötets öppnande	Mötet öppnades.
2.	Förra mötets protokoll	Inga kommentarer kring förra mötets protokoll.
3.	Godkännande av dagordning	Dagordningen godkändes.
4.	Västtrafik	<p>Rebecka Kross från Västtrafik och Frida Galle och Per Andersson från kommande underleverantören Leja touring gästar ungdomsrådet för att ha en dialog med ungdomarna. Västtrafik har mottagit sammanställningen från kollektivtrafikenkäten samt hade en första dialog med ungdomar från rådet den 17 december. Leja touring kommer att köra kollektivtrafiken i Härryda kommun fr.o.m. 13 juni. Vissa av linjerna kommer att byta namn och man kommer satsa mer på elbussar. När det gäller bemötande och otrygghet är det viktigt med en ömsesidig respekt mellan chaufförer och resenärer. När en synpunkt på en chaufför kommer in har bolaget ett samtal med chauffören och när en incident rapporterats tar man upp dessa på morgonmötena. Västtrafik uppmanar resenärerna att lämna synpunkter för att de ska kunna förbättra sin verksamhet.</p> <p>Hur kommer det sig att Mölnlycke inte tillhör samma zon som Göteborg? Rebecka ska ta reda på det och återkomma.</p> <p>Ungdomarna menar att de höga priserna gör både att fler fuskåker och att fler hellre tar bilen.</p> <p>Får unga vara med i trafikplaneringen? Det saknas idag en fokusgrupp för barn och unga men det pågår en intern diskussion kring hur det ska se ut. Det kommer att starta någon form av ungdomsforum men det är ännu inte klart hur och vad som kommer att vara påverkansbart.</p>

		<p>Kommer priserna förändras när Västtrafik får en ny underleverantör? Priserna justeras varje år oavsett underleverantör. Det är inte underleverantörerna som sätter priserna.</p> <p>Önskemål från ungdomarna att det ska gå bussar från Långetjärnshöjd samt att bussarna från Råda säteri ska gå senare på eftermiddagen. Bussarna går även dåligt t.ex. i kommunens östra delar och det bidrar till ungas utanförskap. Rebecka tar med sig synpunkterna.</p>
5.	Beredskap och säkerhet	<p>Per-Arne Larsson presenterar förvaltningens åtgärder pga. det försämrade säkerhetspolitiska läget. (Se bifogad presentation.)</p> <p>Hur går man ut med denna information? Informationen läggs ut på hemsidan och broschyren ”Om krisen kommer” ska delas ut till alla hushåll (samt finns att ladda ner på MSB:s hemsida).</p>
6.	IT infrastruktur	<p>Viktor Möller, verksamhetsutvecklare inom IKT, berättar om IKT och digitala verktyg i skolan (se bifogad presentation). De elever som börjar åk 7 till hösten kommer få nya datorer som ska motsvara de högre kraven på exempelvis digitala möten. Det är inte ekonomiskt eller miljömässigt försvarbart att köpa in nya datorer till alla.</p> <p>Förvaltningsledningen har fattat beslut att införa Office 365. Det tar alltid tid att implementera nya system men förmodligen ser vi vinsterna om ett par år. Ungdomarna ställer frågan hur man tar till sig ungas perspektiv och åsikter innan beslut fattas?</p> <p>En av skolorna lyfter upp att datorerna inte fungerar och att det saknas wifi i vissa delar av skolan och att wifi:t inte heller har tillräckligt med kapacitet. Viktor uppmanar de elever som har problem att lyfta det med mentor som lyfter med rektor. Behoven behöver samlas ihop per skola först, för att sedan lyftas centralt.</p>
7.	Mötet avslutas	Mötet avslutades.

**Närvarande:****Politiker:**

Per Vorberg (M)

Patrik Linde (S)

Siw Hallbert (S)

Richard Rosengren (M)

Anita Anger (L)

Marie Strid (MP)

Maria Kornevik Jakobsson (C) (vice ordförande)

**Ungdomsledamöter:**

Julius Ekelin (ordförande)  
Oskar Gahrn  
Vilma Jansson  
Nicky Andersson  
Amelia Germgård  
Sandra Leimar  
Saga Karlsson  
Nancy Ivarsson  
Lucas Blom  
Aron Nyborg  
Elias Sandqvist  
Emilia Willberg

**Tjänstepersoner:**

Katarina Lange (rektor Fagerhultsskolan)  
Kristian Wintelycke (fritidsledare)  
Maija Grotteborn (samordnare ungdomsrådet)  
Börje Persson (rektor Hulebäcksgymnaset) (punkt 1-4)  
Henrik Yngve (planeringsledare, trafik Samhällsbyggnad) (punkt 6)  
Per-Arne Larsson (sektorschef Teknik och förvaltningsstöd) (punkt 5)  
Viktor Möller (verksamhetsutvecklare IKT) (punkt 6)

**Externa gäster:**

Rebecka Kross (Västtrafik) (punkt 1-4)  
Frida Galle (Leja touring) (punkt 1-4)  
Per Andersson (Leja touring) (punkt 1-4)

Protokollet från ungdomsrådet den 18 mars 2022 godkänns härmed av:

---

Julius Ekelin, ordförande

---

Maija Grotteborn, sekreterare

---

Maria Kornevik Jakobsson, justerare

# Förvaltningens åtgärder p.g.a. det försämrade säkerhetspolitiska läget

Ungdomsrådet  
2022-03-18

Per-Arne Larsson

# Status åtgärder utifrån tidigare KS-beslut

Aktivitet	Status
Inrätta Trygghetspunkter	Lanserades under krisberedskapsveckan 2021. Information finns på <a href="http://harryda.se">harryda.se</a>
Stationär reservkraft SÄBO och Trygghetspunkter	Björkelid och Djupedalsskolan planeras upphandlas senare i vår.
Trycksatt nödvatten	5 av 6 enheter levererade. Återstående enhet levereras senare i vår. Arbetet pågår med att installera inkopplingspunkter.
Reservkommunikation	Inköp av ytterligare Rakelutrustningen forceras.

# Ytterligare åtgärder som förvaltningen vidtagit

Aktivitet	Status
Cyberattacker	Samtliga verksamheter har uppmanats att se över kontinuitetsplaner för sina verksamhetssystem IT-funktionen bevakar information från cert.se även utanför ordinarie arbetstid
Skyddsrum	Inventering av att utrustning finns på plats i resp skyddsrum
Livsmedel	Ökad lagerhållning, levereras under vecka 12.
Mobil reservkraft	Heab har provkört samtliga mobila reservkraftverk.
Bränsle till fordon	Påminnelse om minst ½ tank i alla fordon

# Beredskap för att ta emot flyktingar

Aktivitet	Status
Näckrosvägen	Förslag – uppdrag att ha fastigheten i beredskap
Befintlig kapacitet - bostäder	Hindås Camping Lägenheter Idrottshallar
Utbildning	Kapacitetskartläggning förskolor Kapacitetskartläggning grundskolor ”Välkomsten” - förberedelser

# Ytterligare åtgärder som förvaltningen vidtagit

Aktivitet	Status
Kommunikation / Kontaktcenter	Frågor från allmänheten <ul style="list-style-type: none"><li>• ”Frågor &amp; Svar” på webben</li><li>• Kontaktcenter – hantera samtal, mail, Facebook</li></ul>
Personal / Medarbetare / Chefer	Underlag till chefer tas fram <ul style="list-style-type: none"><li>• Svar på frågor</li><li>• Stöd att hantera oro</li></ul>
Krisledning	Krisledning aktiverad <ul style="list-style-type: none"><li>– Säkerhetsfunktionen leder</li><li>• Hålla aktuell lägesbild</li><li>• Samordna förberedelserna</li><li>• Samordna extern och intern kommunikation</li></ul>

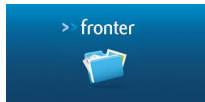




# IKT och Digitala verktyg

Ungdomsrådet 18 mars

# En tillbakablick



2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

# Dator för år 7-9



- Ekonomi
- Ett läromedel bland andra
- Prestanda
- Pandemin
- Sveriges bästa skola

# HP x360 G9



# Hantering och säkerhet



# Infrastruktur



- Bandbredd
- Ett förändrat arbetssätt
- Ökade krav och antal verktyg
- Dialog skola/IT

# Frågor?



Datum  
2022-03-18

Dnr  
2022KS196 219

## Härryda kommuns yttrande gällande remiss av promemorian Insatser på plan- och byggområdet med anledning av invasionen av Ukraina

Med anledning av Rysslands invasion av Ukraina remitterade regeringen den 16 mars en promemoria med förslag som innebär att bemyndigandet i plan- och bygglagen (2010:900), som medger att regeringen när tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande får meddela föreskrifter om undantag från vissa bestämmelser i den lagen, ska utvidgas till att även gälla vid tillströmning av sådana utlännningar som omfattas av ett beslut om tillfälligt skydd enligt EU:s s.k. massflyktsdirektiv. I promemorian föreslås vidare förordningar som avser att underlätta mottagandet av vissa utlännningar, bl.a. genom slopade krav på bygglov. Härryda kommun har till och med den 21 mars 2022 klockan 12.00 på sig att inkomma med synpunkter.

Härryda kommun ställer sig bakom regeringens förslag gällande föreskrifter om undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen (2010:900) för att underlätta mottagandet av vissa utlännningar. Härryda kommun anser att det är bra att undantagsmöjligheterna är tidsbegränsade till utgången av 2022 då undantag från vissa egenskaps- och utformningskrav endast kan medges under en klart avgränsad varaktighet eftersom dessa krav är särskilt viktiga för att minska risker för människors hälsa, säkerhet, trygghet och möjlighet till delaktighet.

Härryda kommun anser att det är särskilt viktigt att det ska finnas en tydlig kontroll av att brandkraven uppfylls i byggnaderna. Härryda kommun anser också att det bör finnas en tidsram när kommunen eller staten ska underrätta byggnadsnämnden om ankomstboendena för att nämnden ska få information om byggnadernas lokalisering. Detta är för att underlätta eventuella framtida tillsynsärenden.

Till sist vill Härryda kommun även framföra att kommunen inser konsekvenserna som appliceringen av förslaget kommer medföra och ansvaret som kommunen har för dessa. Det samma gäller kommunens uppföljningsansvar av hanteringen av dessa boenden.



Peter Lönn  
Kommundirektör

# Promemoria

## Insatser på plan- och byggområdet med anledning av invasionen av Ukraina

---

Finansdepartementet

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås att bemyndigandet i plan- och bygglagen (2010:900), som innebär att regeringen när tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande får meddela föreskrifter om undantag från vissa bestämmelser i den lagen, ska utvidgas till att även gälla vid tillströmning av sådana utlänningar som omfattas av ett beslut om tillfälligt skydd enligt EU:s s.k. massflyktsdirektiv.

I promemorian föreslås även två förordningar som avser att underlätta mottagandet av personer som avser att söka asyl eller har sökt asyl. Förslagen innebär slopade krav på bygglov och undantag från vissa andra regler i plan- och byggregelverket. Den ena förordningen handlar om att en kommun ska kunna etablera s.k. ankomstboenden, dvs. sådana tillfälliga boenden som kan behöva anordnas i lokaler som vanligtvis används för något annat ändamål när ett stort antal asylsökande söker sig till Sverige. Den andra förordningen handlar om att statliga myndigheter ska kunna etablera enkla förläggningar i form av tält på statligt ägd mark. Vidare föreslås ändringar i dessa förordningar för att utvidga deras tillämpningsområde till att även omfatta åtgärder för att underlätta mottagandet av de utlänningar som ansöker om tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet, om riksdagen beslutar i enlighet med det förslag till lagändring som lämnas i denna promemoria.

Förslagen lämnas mot bakgrund av Rysslands invasion av Ukraina, som innebär en omfattande tillströmning av personer som fördrivits från Ukraina.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 15 april 2022. Föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet ska få avse tid fr.o.m. den 15 mars 2022.

Förordningarna om undantag från plan- och byggregelverket föreslås träda i kraft den 1 april 2022, men ska tillämpas retroaktivt på åtgärder som har påbörjats tidigast den 15 mars samma år.

Förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 22 april 2022.

## Innehållsförteckning

1	Promemoria för remittering .....	4
2	Författningsförslag .....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900) .....	5
2.2	Förslag till förordning om undantag från plan- och byggregler för kommunala ankomstboenden för vissa utlänningar .....	6
2.3	Förordning om undantag från plan- och byggregler för enkla förläggningar för vissa utlänningar .....	9
2.4	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:000) om undantag från plan- och byggregler för kommunala ankomstboenden för vissa utlänningar .....	13
2.5	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:000) om undantag från plan- och byggregler för enkla förläggningar för vissa utlänningar .....	14
3	Ärendet .....	15
4	Inledning .....	15
4.1	Erfarenheter från flyktingsituationen 2015 .....	15
4.2	Åtgärder behövs snabbt för att kunna ta emot personer som flyr från Ukraina .....	16
5	Bemyndigandet om åtgärder vid tillströmning av asylsökande behöver anpassas till massflyktsdirektivet .....	17
6	Det behöver bli enklare att etablera ankomstboenden för vissa utlänningar .....	19
7	Det behöver bli enklare att etablera enkla förläggningar för vissa utlänningar .....	22
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	26
9	Konsekvenser .....	27
9.1	Övergripande om konsekvensbeskrivningen .....	27
9.2	Konsekvenser för staten .....	29
9.3	Konsekvenser för kommunerna .....	30
9.4	Konsekvenser för företag .....	32
9.5	Konsekvenser för enskilda .....	32
9.6	Konsekvenser för miljö och människors hälsa .....	33
9.7	Övriga konsekvenser .....	35
10	Författningskommentar .....	36
10.1	Förslaget till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900) .....	36
10.2	Förslaget till förordning om undantag från plan- och byggregler för kommunala ankomstboenden för vissa utlänningar .....	36
10.3	Förordning om undantag från plan- och byggregler för enkla förläggningar för vissa utlänningar .....	41

10.4	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:000) om undantag från plan- och byggregler för kommunala ankomstboenden för vissa utlänningar.....	50
10.5	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:000) om undantag från plan- och byggregler för enkla förläggningar för vissa utlänningar .....	50

# 1 Promemoria för remittering

Denna promemoria har utarbetats av en arbetsgrupp inom Regeringskansliet för remittering till berörda instanser.

## 2 Författningsförslag

### 2.1 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900)

Härigenom föreskrivs att 16 kap. 13 a § plan- och bygglagen (2010:900) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **16 kap.**

#### **13 a §<sup>1</sup>**

Om tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande och om det är nödvändigt för att boenden för *asylsökande* snabbt ska kunna anordnas, får regeringen meddela föreskrifter om undantag från

Om tillströmningen av asylsökande *eller personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd* har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande och om det är nödvändigt för att boenden för *sådana utlännningar* snabbt ska kunna anordnas, får regeringen meddela föreskrifter om undantag från

1. kraven på att hänsyn ska tas till allmänna intressen vid lokalisering av bebyggelse enligt 2 kap. 6, 9 och 10 §§,

2. kraven på tomter, allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader enligt 8 kap. 9–12 §§,

3. kraven på bygglov, rivningslov och marklov enligt 9 kap. 2 och 10–13 §§, och

4. bestämmelserna om genomförandet av bygg-, rivnings- och markåtgärder i 10 kap. 2–4 §§.

Sådana föreskrifter om undantag ska vara proportionella i förhållande till de intressen som de bestämmelser som anges i första stycket 1–4 avser att skydda och främja. Föreskrifterna får endast avse åtgärder för ändring av byggnadsverk eller nybyggnad av enkla byggnadsverk och avse åtgärder som pågår under högst tre år.

---

1. Denna lag träder i kraft den 15 april 2022.

2. Föreskrifter som meddelas med stöd av 16 kap. 13 a § får avse tid från och med den 15 mars 2022.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2017:985.

## 2.2 Förslag till förordning om undantag från plan- och byggregler för kommunala ankomstboenden för vissa utlänningar

Härigenom föreskrivs följande.

### **Innehåll och definitioner**

**1 §** Denna förordning innehåller undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen (2010:900) och plan- och byggförordningen (2011:338) för att ankomstboenden snabbt ska kunna anordnas i en situation där tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande.

**2 §** Termer och uttryck i denna förordning har samma betydelse som i plan- och bygglagen (2010:900) och plan- och byggförordningen (2011:338).

**3 §** Med *ankomstboende för vissa utlänningar* avses ett sådant boende som kommunen med stöd av denna förordning anordnar i en befintlig byggnad under en begränsad tid för att ta emot personer som avser att ansöka om asyl.

### **Undantag från kravet på bygglov**

**4 §** Trots 9 kap. 2 § första stycket 3 a plan- och bygglagen (2010:900) krävs det inte bygglov för annan ändring av en byggnad än tillbyggnad, om ändringen innebär att byggnaden helt eller delvis tas i anspråk eller inreds för ett ankomstboende för vissa utlänningar.

### **Förutsättningar för att få tillämpa undantaget från kravet på bygglov**

**5 §** Undantaget från kravet på bygglov i 4 § gäller endast om byggnadens utformning återställs och användningen återgår till den ursprungliga senast vid utgången av 2022.

**6 §** För åtgärder som ska vidtas inom eller i anslutning till ett område som är av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § andra stycket miljöbalken gäller undantaget från kravet på bygglov i 4 § endast om det finns ett skriftligt medgivande till åtgärden från den myndighet som har beslutat om riksintresseanspråket enligt 2 § andra stycket 12 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden.

## **Undantag från kraven på anmälan**

**7 §** Det krävs inte någon anmälan enligt 6 kap. 5 § plan- och byggförordningen (2011:338) för att ta i anspråk eller inreda en befintlig byggnad som ett ankomstboende för vissa utlännningar.

## **Undantag från kraven på hänsyn till allmänna intressen**

**8 §** För en åtgärd som är undantagen från kravet på bygglov enligt 4 § behöver hänsyn till allmänna intressen vid utformning av bebyggelse inte tas enligt 2 kap. 9 § plan- och bygglagen (2010:900).

Byggnadsverk, skyltar och ljusanordningar enligt 2 kap. 9 § plan- och bygglagen får dock inte lokaliseras, placeras, utformas eller användas så att de kan medföra en sådan påverkan på grundvattnet eller omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet.

## **Undantag från utformnings- och egenskapskraven på byggnadsverk**

**9 §** Ett ankomstboende för vissa utlännningar behöver inte uppfylla kraven på skydd mot buller, energihushållning och värmeisolering, hushållning med vatten och avfall och bredbandsanslutning i 8 kap. 4 § första stycket 5, 6, 9 och 10 plan- och bygglagen (2010:900) och 3 kap. 13, 14 och 20 §§ plan- och byggförordningen (2011:338) samt de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslutning till de paragraferna.

Boendet behöver inte heller vara försett med en hiss eller annan lyftanordning enligt 3 kap. 4 § första stycket och 18 § andra stycket plan- och byggförordningen.

**10 §** Vid en åtgärd som är undantagen från kravet på bygglov enligt 4 § får avsteg från kraven i 8 kap. 1 § 1 och 2 och 4 § första stycket 2–4 och 7 plan- och bygglagen (2010:900) och 3 kap. 7–10 och 16 §§ plan- och byggförordningen (2011:338) samt de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslutning till de paragraferna göras i den utsträckning som är skälig i förhållande till åtgärdens art, omfattning och varaktighet.

Trots 8 kap. 8 § första stycket andra meningen plan- och bygglagen får, vid en åtgärd enligt första stycket, avsteg från kraven i 8 kap. 1 § 3 och 4 § första stycket 8 samma lag och 3 kap. 18 § första stycket plan- och byggförordningen samt de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslutning till de paragraferna, göras i den utsträckning som är skälig med hänsyn till åtgärdens art, omfattning och varaktighet.

Avsteg som görs får inte medföra en oacceptabel risk för människors hälsa och säkerhet.

## **Undantag från kravet på planlighet**

**11 §** Trots 10 kap. 2 § första stycket 2 plan- och bygglagen (2010:900) får en åtgärd som inte kräver bygglov enligt 4 §, genomföras i strid med den detaljplan eller de områdesbestämmelser som gäller för området.



## **Skyldighet att underrätta byggnadsnämnden**

**12 §** En byggherre som avser att vidta en åtgärd som är undantagen från kravet på bygglov enligt 4 § eller kravet på anmälan enligt 7 § ska så snart som möjligt underrätta byggnadsnämnden om detta. Underrättelsen ska innehålla

1. kontaktuppgifter till byggherren,
2. beteckningen på den fastighet som berörs av åtgärden, och
3. en översiktlig beskrivning av vilken åtgärd som ska vidtas.

## **Tillämpliga regler när undantagen har upphört att gälla**

**13 §** Byggnadsnämnden kan besluta om ingripanden och påföljder enligt 11 kap. plan- och bygglagen (2010:900) om byggnadens utformning inte återställts eller användning inte återgått till den ursprungliga när den tid som anges i 5 § har löpt ut.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 april 2022.
  2. Förordningen tillämpas även på åtgärder som har påbörjats före ikraftträdandet, dock tidigast den 15 mars 2022.
  3. Förordningen upphör att gälla vid utgången av 2022.

## 2.3 Förordning om undantag från plan- och byggregler för enkla förläggningar för vissa utlänningar

Härigenom föreskrivs följande.

### **Innehåll och definitioner**

**1 §** Denna förordning innehåller undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen (2010:900) och plan- och byggförordningen (2011:338) för att enkla förläggningar för vissa utlänningar ska kunna anordnas i en situation där tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande.

**2 §** Termer och uttryck i denna förordning har samma betydelse som i plan- och bygglagen (2010:900) och plan- och byggförordningen (2011:338).

**3 §** Med *enkel förläggning för vissa utlänningar* avses i denna förordning ett byggnadsverk

1. vars konstruktion är av så enkelt slag att det kan flyttas eller rivs med förhållandevis enkla åtgärder, och

2. som under en begränsad tid behövs för en sådan förläggning som avses i 2 § första stycket lagen (1994:137) om mottagande av asylsökande m.fl.

### **Undantag från kraven på bygglov**

**4 §** Trots 9 kap. 2 § första stycket plan- och bygglagen (2010:900) krävs det inte bygglov för att uppföra, flytta, bygga till eller på annat sätt ändra en enkel förläggning för vissa utlänningar.

Trots 6 kap. 1 § 2, 7, 8 och 10 plan- och byggförordningen (2011:338) krävs det inte bygglov för att anordna, inrätta, uppföra, flytta eller väsentligt ändra sådana upplag, materialgårdar, murar, plank, parkeringsplatser och transformatorstationer som behövs för att driva en enkel förläggning för vissa utlänningar.

Trots 6 kap. 3, 3 a och 4 a §§ plan- och byggförordningen krävs det inte heller bygglov för att sätta upp, flytta eller väsentligt ändra skyltar och ljustanordningar på eller i anslutning till en enkel förläggning för vissa utlänningar.

### **Undantag från kraven på marklov**

**5 §** Trots 9 kap. 11–13 §§ plan- och bygglagen (2010:900) krävs det inte marklov för schaktning, fyllning och markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet, om åtgärden behöver vidtas i samband med att en enkel förläggning för vissa utlänningar uppförs, flyttas, byggs till eller på annat sätt ändras.

## **Förutsättningar för att få tillämpa undantagen från kraven på lov**

**6 §** Undantagen från kraven på bygglov och marklov enligt 4 och 5 §§ gäller endast om

1. en statlig myndighet är byggherre,
2. åtgärden vidtas på mark som ägs av staten,
3. åtgärden inte vidtas närmare än
  - a) 8,0 meter från en fastighetsgräns eller 4,5 meter från en körbana som hör till en sådan väg, gata, torg eller annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon där högsta tillåtna hastighet är mer än 20 kilometer i timmen, och
  - b) 30,0 meter från mitten av ett järnvägsspår,
4. åtgärden vidtas på mark som är av sådant slag att platsen snabbt kan återställas till sitt ursprungliga skick, och
5. platsen där åtgärden har vidtagits återställs senast vid utgången av 2022.

Om ägarna till angränsande fastigheter, väghållaren eller huvudmannen respektive järnvägens infrastrukturförvaltare medger det, får en åtgärd enligt 4 och 5 §§ vidtas närmare en fastighetsgräns, ett järnvägsspår eller en körbana än vad som anges i första stycket 3.

**7 §** För åtgärder som ska vidtas inom eller i anslutning till ett område som är av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § andra stycket miljöbalken gäller undantagen från kraven på lov i 4 och 5 §§ endast om det finns ett skriftligt medgivande till åtgärden från den myndighet som har beslutat om riksintresseanspråket enligt 2 § andra stycket 12 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden.

## **Inget krav på rivningslov**

**8 §** I 9 kap. 10 § andra stycket plan- och bygglagen (2010:900) finns bestämmelser om att det inte krävs rivningslov för att riva en byggnad eller en byggnadsdel som får uppföras utan bygglov.

## **Undantag från kraven på anmälan**

**9 §** I fråga om en enkel förläggning för vissa utlänningar som har tillkommit med stöd av denna förordning krävs det inte någon anmälan enligt 6 kap. 5 § plan- och byggförordningen (2011:338).

## **Undantag från kraven på hänsyn till allmänna intressen**

**10 §** För en åtgärd som är undantagen från kraven på bygglov enligt 4 § behövs hänsyn till allmänna intressen vid lokalisering, placering och utformning av bebyggelse inte tas enligt 2 kap. 6, 9 och 10 §§ plan- och bygglagen (2010:900).

Byggnadsverk, skyltar och ljusanordningar enligt 2 kap. 9 § plan- och bygglagen får dock inte lokaliseras, placeras, utformas eller användas så

att de kan medföra en sådan påverkan på grundvattnet eller omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet.

## **Undantag från utformnings- och egenskapskraven på byggnadsverk**

**11 §** En enkel förläggning för vissa utlänningar som har tillkommit med stöd av denna förordning behöver inte uppfylla kraven på skydd mot buller, energihushållning och värmeisolering, hushållning med vatten och avfall, bredbandsanslutning och laddning av elfordon i 8 kap. 4 § första stycket 5, 6 och 9–11 plan- och bygglagen (2010:900) och 3 kap. 13, 14 och 20–20 b §§ plan- och byggförordningen (2011:338) samt de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslutning till de paragraferna.

Förläggningen behöver inte heller vara försedd med en hiss eller annan lyftanordning enligt 3 kap. 4 § första stycket och 18 § andra stycket plan- och byggförordningen.

**12 §** Vid en åtgärd som är undantagen från kraven på lov enligt 4 eller 5 § får avsteg från kraven i 8 kap. 1 § 1 och 2 och 4 § första stycket 2–4 och 7 plan- och bygglagen (2010:900) och 3 kap. 7–10 och 16 §§ plan- och byggförordningen (2011:338) samt de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslutning till de paragraferna göras i den utsträckning som är skälig i förhållande till åtgärdens art, omfattning och varaktighet.

Trots 8 kap. 8 § första stycket andra meningen plan- och bygglagen får, vid åtgärder enligt första stycket, avsteg från kraven i 8 kap. 1 § 3 och 4 § första stycket 8 samma lag och 3 kap. 18 § första stycket plan- och byggförordningen samt de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslutning till de paragraferna, göras i den utsträckning som är skälig med hänsyn till åtgärdens art, omfattning och varaktighet.

Avsteg som görs får inte medföra en oacceptabel risk för människors hälsa och säkerhet.

## **Undantag från kraven på tomter, allmänna platser och andra områden**

**13 §** För en åtgärd som är undantagen från kraven på lov enligt 4 eller 5 § gäller inte kraven på tomter, allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader enligt 8 kap. 9, 10 och 12 §§ plan- och bygglagen (2010:900).

## **Undantag från kravet på planenlighet**

**14 §** Trots 10 kap. 2 § första stycket 2 plan- och bygglagen (2010:900) får en åtgärd som är undantagen från kraven på lov enligt 4 eller 5 §, genomföras i strid med den detaljplan eller de områdesbestämmelser som gäller för området.

## **Skyldighet att underrätta byggnadsnämnden**

**15 §** En byggherre som avser att vidta en åtgärd som är undantagen från kraven på lov enligt 4 eller 5 § eller kravet på anmälan enligt 9 § ska så snart som möjligt underrätta byggnadsnämnden om detta. Underrättelsen ska innehålla

1. kontaktuppgifter till byggherren,
2. beteckningen på den fastighet som berörs av åtgärden, och
3. en översiktlig beskrivning av vilken åtgärd som ska vidtas.

## **Tillämpliga regler när undantagen har upphört att gälla**

**16 §** Byggnadsnämnden kan besluta om ingripanden och påföljder enligt 11 kap. plan- och bygglagen (2010:900), om den plats där åtgärden vidtagits inte har återställts när den tid som anges i 6 § första stycket 5 har löpt ut.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 april 2022.
  2. Förordningen tillämpas även på åtgärder som har påbörjats före ikraftträdandet, dock tidigast den 15 mars 2022.
  3. Förordningen upphör att gälla vid utgången av 2022.

## 2.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:000) om undantag från plan- och byggregler för kommunala ankomstboenden för vissa utlänningar

Regeringen föreskriver att 1 och 3 §§ förordningen (2022:000) om undantag från plan- och byggregler för kommunala ankomstboenden för vissa utlänningar ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt avsnitt 2.2*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Denna förordning innehåller undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen (2010:900) och plan- och byggförordningen (2011:338) för att ankomstboenden ska snabbt kunna anordnas i en där tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande.

Denna förordning innehåller undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen (2010:900) och plan- och byggförordningen (2011:338) för att ankomstboenden ska snabbt kunna anordnas i en situation där tillströmningen av asylsökande *eller personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd* har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande.

### 3 §

Med ankomstboende för vissa utlänningar avses ett sådant boende som kommunen med stöd av denna förordning anordnar i en befintlig byggnad under en begränsad tid för att ta emot personer som avser att ansöka om asyl.

Med ankomstboende för vissa utlänningar avses ett sådant boende som kommunen med stöd av denna förordning anordnar i en befintlig byggnad under en begränsad tid för att ta emot personer som avser att ansöka om asyl *eller uppehållstillstånd med tillfälligt skydd*.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 22 april 2022.
  2. Förordningen tillämpas även på åtgärder som har påbörjats före ikraftträdandet, dock tidigast den 15 mars 2022.

## 2.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:000) om undantag från plan- och byggregler för enkla förläggningar för vissa utlänningar

Regeringen föreskriver att 1 § förordningen (2022:000) om undantag från plan- och byggregler för enkla förläggningar för vissa utlänningar ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt avsnitt 2.3*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Denna förordning innehåller undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen (2010:900) och plan- och byggförordningen (2011:338) för att enkla förläggningar för vissa utlänningar ska kunna anordnas i en situation där tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande.

Denna förordning innehåller undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen (2010:900) och plan- och byggförordningen (2011:338) för att enkla förläggningar för vissa utlänningar ska kunna anordnas i en situation där tillströmningen av asylsökande *eller personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd* har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 22 april 2022.
  2. Förordningen tillämpas även på åtgärder som har påbörjats före ikraftträdandet, dock tidigast den 15 mars 2022.

## 3 Ärendet

I denna promemoria föreslås åtgärder på plan- och byggområdet som behövs med anledning av Rysslands invasion av Ukraina och den tillströmning av personer från Ukraina som detta har gett upphov till. Åtgärderna syftar till att boenden snabbt ska kunna anordnas under en begränsad tid för asylsökande och personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd, se rådets direktiv 2001/55/EG av den 20 juli 2001 om miniminormer för att ge tillfälligt skydd vid massiv tillströmning av fördrivna personer och om åtgärder för att främja en balans mellan medlemsstaternas insatser för att ta emot dessa personer och bära följderna av detta (massflyktsdirektivet).

## 4 Inledning

### 4.1 Erfarenheter från flyktingsituationen 2015

Antalet flyktingar som sökte sig till Sverige under 2015 var rekordhög och utmaningarna för det svenska asylsystemet var tidvis mycket stora. Av de totalt 163 000 asylsökande som kom till Sverige under 2015 togs drygt 114 000 emot under perioden september–december.

Under hösten 2015 varnade Myndigheten för samhällsskydd och beredskap för att viktiga samhällsfunktioner inte skulle klara av ansträngningen. I november 2015 förekom det att personer som avsåg att söka asyl tvingades sova utomhus då Migrationsverket inte kunde garantera tak över huvudet för dem som sökte sig till Sverige. På plan- och byggområdet förekom det bl.a. att kommuner tvingades agera i strid med plan- och bygglagen för att kunna hantera den uppkomna situationen. En rad åtgärder vidtogs för att hantera situationen och i januari 2016 kunde en minskning av antalet asylsökande till Sverige konstateras.

Erfarenheterna från hösten 2015 visar att en snabb ökning av antalet asylsökande eller personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd ställer samhället inför stora utmaningar. En av dessa är att ordna boenden i den omfattning som krävs. För att lösa boendefrågan behöver mark och byggnader tas i anspråk och byggnadsarbeten vidtas.

Planering och byggande är komplexa processer där syftet med regelverket bl.a. är att främja goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö. Resultaten av samhällets ansträngningar är tänkta att finnas på plats under lång tid. Detta är också en anledning till att plan- och bygglagstiftningen ställer höga krav på det som byggs. Komplexiteten i processen och de höga kraven innebär dock att det kan ta lång tid från idé till färdig byggnad. När det gäller möjligheterna att på kort tid anordna tillräckligt med boenden när ett stort antal asylsökande eller personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd kommer till Sverige kan det således vara svårt att hantera situationen inom ramen för det ordinarie regelverket.



Erfarenheterna från 2015 visar att de ordinarie reglerna i plan- och bygglagen och tillhörande föreskrifter gör det svårt att vidta åtgärder i den omfattning och med den skyndsamhet som situationen kräver. Det kan t.ex. handla om kraven på bygglov för att temporärt kunna ge sådana utlännningar tak över huvudet genom boende i tält, men också om att kraven på utformning och tekniska egenskaper för byggnadsverk i vissa fall inte är fullt anpassade till de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för att under en begränsad tid anordna s.k. anläggningsboenden.

Som en följd av flyktingkrisen 2015 beslutade riksdagen, efter förslag från regeringen i propositionen Undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen vid tillströmning av asylsökande (prop. 2016/17:195), att införa ett normgivningsbemyndigande i plan- och bygglagen. Bemyndigandet ger regeringen möjlighet att meddela föreskrifter om undantag från vissa bestämmelser i lagen. Sådana föreskrifter får meddelas för att boenden för asylsökande snabbt ska kunna anordnas (se 16 kap. 13 a § plan och bygglagen [2010:900], förkortad PBL). En förutsättning för att regeringen ska få utnyttja bemyndigandet är att tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande. Föreskrifterna får bl.a. avse undantag från plan- och bygglagens bestämmelser om bygglov, rivningslov och marklov och om genomförandet av bygg-, rivnings- och markåtgärder. Föreskrifterna om undantag får endast avse åtgärder för ändring av byggnadsverk eller nybyggnad av enkla byggnadsverk och avse åtgärder som pågår under högst tre år.

För att underlätta tillkomsten av nya anläggningsboenden beslutade regeringen i december 2015 att införa nya bestämmelser i plan- och byggförordningen (2011:338), förkortad PBF, för att anpassa kraven för tillfälliga anläggningsboenden och därigenom göra det lättare att etablera sådana boenden (1 kap. 3 b §, 3 kap. 27–29 §§ och 10 kap. 3 a § PBF).

Dessa regler gäller även i dag.

## 4.2 Åtgärder behövs snabbt för att kunna ta emot personer som flyr från Ukraina

Invasionen av Ukraina medför att många människor har lämnat landet. Som en följd av detta har EU beslutat att aktivera det s.k. massflyktsdirektivet. Det innebär att personer som fördrivits från Ukraina kommer att ges tillfälligt uppehållstillstånd i EU. Invasionen medför att antalet personer som söker skydd i Sverige har ökat dramatiskt den senaste tiden.

Migrationsverket har huvudansvaret för mottagandet av asylsökande och sådana utlännningar som har fått tillfälligt uppehållstillstånd enligt direktivet. Dessa grupper ska erbjudas plats på en förläggning. Migrationsverket har till regeringen framfört att antalet befintliga boendeplatser inte räcker för att möta behovet och att behovet är akut. För att tillgodose behovet av boendeplatser har regeringen beslutat att Migrationsverket ska låta uppföra och förvalta tillfälliga boenden, exempelvis i form av tält eller baracker (Ju2022/00000).

Vid en särskilt omfattande tillströmning av personer från Ukraina behöver kommunerna och Migrationsverket kunna anordna boenden i den

omfattning och med den skyndsamhet som situationen kräver. För att säkerställa att detta är möjligt behöver regeringen kunna meddela föreskrifter om undantag från vissa krav och andra bestämmelser i plan- och bygglagen.

## 5 Bemyndigandet om åtgärder vid tillströmning av asylsökande behöver anpassas till massflyktsdirektivet

**Förslag:** Bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter om vissa undantag från plan- och bygglagen för att snabbt kunna anordna boenden vid en särskilt omfattande tillströmning av asylsökande, ska utvidgas till att även omfatta boenden för personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd med stöd av bestämmelserna i 21 kap. 2, 3 eller 4 § utlänningslagen.

### Skälen för förslaget

*Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från vissa plan- och byggregler om det är nödvändigt för att ordna boenden för asylsökande*

Om tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande och om det är nödvändigt för att boenden för asylsökande snabbt ska kunna anordnas, får regeringen meddela föreskrifter om undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen (16 kap. 13 a § PBL). Med boende för asylsökande avses i detta sammanhang t.ex. tältförläggningar och tillfälliga anläggningsboenden (asylboenden).

Enligt förarbetena till bemyndigandet i plan- och bygglagen avses med asylsökande sådana utlänningar som har ansökt om uppehållstillstånd i Sverige som flykting enligt 4 kap. 1 § eller som annan skyddsbehövande enligt 4 kap. 2 eller 2 a § utlänningslagen (2005:716). Av förarbetena framgår uttryckligen att den som får uppehållstillstånd inte längre är asylsökande och att boenden som inrättas särskilt för personer som har fått uppehållstillstånd således inte omfattas av bemyndigandet (se prop. 2016/17:195 s. 29). Förarbetena utgår således från att den som har fått uppehållstillstånd, och som därmed är en nyanländ invandrare, inte ska bo i särskilda boenden utan i bostäder som uppfyller de ordinarie kraven i plan- och byggreglerna. Förarbetena utgår även från att en flykting som söker skydd i Sverige vanligtvis kommer att ansöka om asyl, att asylprocessen tar viss tid och att den som söker asyl under processen har rätt att vistas på ett anläggningsboende som Migrationsverket ska tillhandahålla.

Att Migrationsverket har huvudansvaret för mottagandet av asylsökande och för detta ändamål ska driva förläggningar framgår av 2 § första stycket lagen (1994:137) om mottagande av asylsökande m.fl., förkortad LMA. Migrationsverket kan även uppdras åt andra att driva sådana förläggningar.

*Fördrivna personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet behöver inte söka asyl*

Syftet med massflyktsdirektivet är att fastställa miniminormer för att ge tillfälligt skydd vid en massiv tillströmning av fördrivna personer från tredje land vilka inte kan återvända till sitt ursprungsland och att främja en balans mellan medlemsstaternas insatser för att ta emot dessa personer och bära följderna av detta (artikel 1). De särskilda bestämmelser som behövs för att genomföra direktivet i svenskt rätt finns samlade i 21 kap. utlänningslagen.

En utlänningsbeslut som omfattas av ett beslut om tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet och som i enlighet med direktivet överförs till eller tas emot i Sverige ska enligt utlänningslagen ges ett tidsbegränsat uppehållstillstånd, ett uppehållstillstånd med tillfälligt skydd (se 21 kap. 2 §). Regeringen får meddela föreskrifter om att ytterligare kategorier av fördrivna personer utöver dem som omfattas av Europeiska unionens råds beslut får ges uppehållstillstånd med tillfälligt skydd, om dessa personer har fördrivits av samma skäl och från samma ursprungsland eller ursprungsregion (21 kap. 3 § utlänningslagen).

Om ett uppehållstillstånd med tillfälligt skydd har getts till en person, får ett sådant tillstånd också ges till den som är gift eller sambo med den person som beviljats tillstånd samt till en utlänningsbeslut som är ogift och som är barn antingen till den som beviljats tillstånd eller till den person som den som beviljats tillstånd är gift eller sambo med (se 21 kap. 4 § första stycket utlänningslagen). Vidare får under vissa förutsättningar en annan nära anhörig till den som beviljats uppehållstillstånd med tillfälligt skydd beviljas uppehållstillstånd med tillfälligt skydd trots att den person som först beviljats tillstånd varken är bosatt i Sverige eller har beviljats uppehållstillstånd för bosättning här (21 kap. 4 § andra stycket utlänningslagen).

Ett uppehållstillstånd med tillfälligt skydd får inte gälla under längre tid än den tid som beslutats av Europeiska unionens råd (21 kap. 6 § första stycket utlänningslagen). Om ett program för att förbereda att utlänningsbeslut återvänder självmant har inletts när ett uppehållstillstånd med tillfälligt skydd upphör, får tillståndet förlängas högst två år för en person som deltar i programmet. Detta tillstånd ska kallas uppehållstillstånd efter tillfälligt skydd (21 kap. 6 § andra stycket utlänningslagen).

Personer som har beviljats uppehållstillstånd med tillfälligt skydd enligt direktivet har rätt till i princip samma insatser som asylsökande, jfr 1 § första stycket 2 lagen om mottagande av asylsökande m.fl. Det innebär bl.a. att de ska erbjudas plats på en förläggning (3 § första stycket LMA). Vidare ska kommuner lämna bistånd till personer med tillfälligt skydd om de vistas i kommunen och om biståndet behövs till dess att Migrationsverket tar över ansvaret för att bistånd lämnas (3 a § tredje stycket LMA).

Fördrivna personer som omfattas av massflyktsdirektivet kommer som utgångspunkt att beviljas uppehållstillstånd med tillfälligt skydd och är därför inte att anse som asylsökande. Det innebär att bemyndigandet i plan- och bygglagen, som ger regeringen rätt att i vissa fall meddela föreskrifter om undantag från de ordinarie reglerna vid en särskilt omfattande tillströmning av asylsökande, endast omfattar en relativt liten del av dem som nu söker sig till Sverige.

*Regeringens bemyndigande behöver utvidgas för att även omfatta dem som ansöker om uppehållstillstånd enligt massflyktsdirektivet*

Eftersom kommissionen har aktiverat massflyktsdirektivet kommer personer från Ukraina att ges uppehållstillstånd med tillfälligt skydd. Dessa personer kommer därför som utgångspunkt inte att vara asylsökande.

Som bemyndigandet i 16 kap. 13 a § plan- och bygglagen är utformat får inte en hög tillströmning av personer som ansöker om tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet någon betydelse för regeringens möjligheter att meddela föreskrifter om undantag från de ordinarie bestämmelserna i plan- och bygglagen. I praktiken ställs dock samhället inför samma utmaningar när direktivet är aktiverat som vid en omfattande tillströmning av asylsökande. Att en sådan situation inte ger regeringen någon möjlighet att meddela föreskrifter om undantag framstår därmed närmast som ett förbiseende. Bemyndigandet bör därför utvidgas.

Om bemyndigandet inte utvidgas till att även omfatta boenden för personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd enligt 21 kap. 2–4 §§ utlänningslagen, kommer regeringen endast kunna meddela föreskrifter om undantag för att boenden för asylsökande snabbt ska kunna anordnas. Därigenom kommer de föreskrifter som regeringen avser att meddela i praktiken endast omfatta en delmängd av de boenden som behövs i den nu aktuella situationen. Mot den bakgrunden bör bemyndigandet utvidgas så att regeringen kan meddela föreskrifter om undantag från reglerna i plan- och bygglagen när det är nödvändigt för att boenden ska kunna anordnas, såväl för asylsökande som för personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet.

## 6 Det behöver bli enklare att etablera ankomstboenden för vissa utlänningar

**Förslag:** Det ska varken krävas bygglov eller en anmälan för att en kommun i en befintlig byggnad ska kunna anordna ett kommunalt ankomstboende för personer som avser att ansöka om asyl eller uppehållstillstånd med tillfälligt skydd under en viss tid. För att omfattas av undantaget från kravet på bygglov ska byggnadens utformning återställas och användningen återgå till den ursprungliga senast vid utgången av 2022. En kommun som vill etablera ett ankomstboende ska så snart som möjligt underrätta byggnadsnämnden om detta.

Ett ankomstboende ska omfattas av samma undantag från krav på utformning och tekniska egenskaper som i dag gäller för tillfälliga anläggningsboenden. Boendet ska dessutom kunna anordnas i strid med en detaljplan eller områdesbestämmelser.

## Skälen för förslaget

### *Behovet av ankomstboenden kan vara svårt att förutse*

Det är Migrationsverket som har huvudansvaret för att ta emot asylsökande och personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet. Vid en omfattande tillströmning av sådana utlänningar kan det emellertid uppstå situationer när kommunen behöver göra tillfälliga insatser för dessa personer. Exempelvis förekom det i samband med flyktingkrisen 2015 att kommuner använde idrottshallar, skolor eller andra typer av lokaler som s.k. ankomstboenden för att tillfälligt kunna ge tak över huvudet till asylsökande, innan han eller hon kunnat beredas plats på något av Migrationsverkets s.k. anläggningsboenden. Sådana ankomstboenden kallas ibland även för evakueringsboenden. Det handlar alltså om att kommunen under viss tid ger personen ett boende, innan han eller hon kan beredas plats i något av Migrationsverkets boenden eller ordnat ett eget boende. Det kan också handla om att Migrationsverket uppdragit åt någon annan, exempelvis en kommun, att driva anläggningsboenden.

Det krävs vanligtvis bygglov för att helt eller delvis ta i anspråk en byggnad för ett väsentligen annat ändamål än det som byggnaden senast har använts för (jfr 9 kap. 2 § första stycket 3 PBL). Om någon inte söker bygglov, när ett sådant lov krävs, ska byggnadsnämnden ta ut en s.k. byggsanktionsavgift (jfr 11 kap. 51 § PBL). Kravet på bygglov kan således fördröja etableringen av ett ankomstboende i vissa fall.

Bygglovsplikten förutsätter att den ändrade användningen ska ha en viss varaktighet. Att helt tillfälligt använda en byggnad för något annat ändamål än det bygglov getts för innebär således inte att det har skett en överträdelse i förhållande till bestämmelserna i plan- och bygglagen. Det är i praxis inte helt tydligt vid vilken tidpunkt bygglovsplikten inträder, dvs. när kravet på varaktighet är uppfyllt.

För en kommun kan det vara svårt att bedöma hur länge ett ankomstboende kan behövas på en viss plats eftersom behovet är knutet till tillströmningen av personer som avser att ansöka om asyl eller uppehållstillstånd med tillfälligt skydd, vilket i sig kan vara svårt att bedöma. Även Migrationsverkets möjligheter att snabbt ta emot personer kan ha betydelse för behovet av ett ankomstboende.

### *Det bör inte krävas bygglov för att anordna ett ankomstboende i en befintlig byggnad*

Ankomstboenden kan ibland behöva anordnas på mycket kort tid, eftersom personer som avser söka skydd kan dyka upp hos kommunen utan förvarning. I en situation när ett stort antal personer söker skydd i Sverige kan bygglovsplikten för ankomstboenden leda till oönskade situationer, eftersom kommunen inte fullt ut råder över förutsättningarna. Det är inte heller lämpligt att regelverket i vissa fall hindrar kommunen från att hjälpa personer som är i stort behov av insatser från kommunen. Det är således inte lämpligt att det ska krävas bygglov för att en kommun anordnar ett kommunalt ankomstboende i en befintlig byggnad, i synnerhet som den tillfälliga användningen vanligtvis endast varar under en relativt kort tid.

Bestämmelserna att det inte ska krävas bygglov för kommunala ankomstboenden bör utformas med utgångspunkt i bestämmelserna i förordningen

(2020:254) om undantag från plan- och byggregler för tillfälliga vårdbyggnader till följd av sjukdomen covid-19, i det följande benämnd covid-förordningen. Till skillnad från det nu aktuella förslaget, som enbart syftar till att befintliga byggnader ska kunna användas som ett ankomstboende under en begränsad tid, ger covid-förordningen även möjlighet till ny- och tillbyggnad av s.k. tillfälliga vårdbyggnader. I likhet med vad som gäller för tillfälliga vårdbyggnader bör ankomstboenden kunna anordnas i strid med bestämmelserna i en detaljplan eller områdesbestämmelser.

Som huvudregel gäller att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i vissa avseenden, exempelvis bärförmåga, stadga och beständighet, säkerhet i händelse av brand och skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön (se 8 kap. 4 § första stycket PBL). Innebörden av dessa regler preciseras i detaljerade krav i 3 kap. plan- och byggförordningen och i föreskrifter från Boverket. Kraven i 8 kap. 4 § plan- och bygglagen ska uppfyllas på så sätt att de uppfylls vid bl.a. ombyggnad och annan ändring av en byggnad än ombyggnad (8 kap. 5 § PBL).

Vissa av dessa krav är inte ändamålsenliga när det är fråga om ankomstboenden för personer som avser att ansöka om asyl eller uppehållstillstånd med tillfälligt skydd. I stället är det lämpligt att kraven inte ställs högre än vad som gäller för ett s.k. tillfälligt anläggningsboende, jfr 1 kap. 3 b § och 3 kap. 27–29 §§ plan- och byggförordningen samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2016:5) om anpassningar och avsteg för tillfälliga anläggningsboenden.

Det innebär att de tekniska egenskapskraven som innebär krav på skydd mot buller, energihushållning och värmeisolering, hushållning med vatten och avfall och bredbandsanslutning i plan- och bygglagen inte ska behöva uppfyllas fullt ut när det är fråga om ett ankomstboende för vissa utlänningar. Det gäller även motsvarande krav i plan- och byggförordningen och de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslutning till dessa krav. Motsvarande bör även gälla i fråga om de s.k. utformningskraven, dvs. kraven att en byggnad ska vara lämplig för sitt ändamål, ha en god form-, färg- och materialverkan, och vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga (se 8 kap. 1 § PBL).

För åtgärder som ska vidtas inom eller i anslutning till ett område som är av riksintresse för totalförsvaret, bör det krävas ett skriftligt medgivande från den myndighet som har beslutat om riksintresseanspråket, dvs. från Försvarmakten eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. En sådan bestämmelse avser att förhindra att kommunen etablerar ankomstboenden på ett sätt som är olämpligt i förhållande till totalförsvarets intressen (jfr prop. 2016/17:195 s. 21).

Eftersom det är oklart hur situationen kommer att utvecklas över tid bör ett ankomstboende inte få finnas längre än till utgången av 2022. Vid behov kan regeringen senare förlänga denna tid, om det visar sig att behovet av boendena finns kvar. I sammanhanget bör noteras att föreskrifter om undantag endast får avse åtgärder som pågår under högst tre år (se 16 kap. 13 a § PBL). Dessutom kommer regeringen vid en eventuell förlängning behöva beakta att för åtgärder som är av helt tillfällig karaktär, t.ex. tältförläggningar eller sådana ankomstboenden som det nu är frågan om, bör varaktigheten av undantagen enligt förarbetena normalt

begränsas till väsentligt kortare tid än de tre år som lagtexten ger utrymme för (se prop. 2016/17:195 s. 16).

### *Bemyndiganden*

Förordningen utgår från normgivningsbemyndigandena i 16 kap. 2, 8 och 13 a §§ plan- och bygglagen samt 8 kap. 7 § regeringsformen.

Bemyndigandet i 16 kap. 13 a § plan- och bygglagen innebär att regeringen får meddela föreskrifter om undantag från vissa bestämmelser i den lagen, förutsatt att tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande och om det är nödvändigt för att boenden för asylsökande snabbt ska kunna anordnas.

Det är visserligen fortfarande oklart hur många som kan tänkas söka sig till Sverige på grund av invasionen av Ukraina. Likafullt framstår det som sannolikt att förutsättningarna inom kort kan vara av sådant slag att regeringen kommer att kunna meddela den föreslagna förordningen med stöd av bemyndigandet.

### *Undantagen påverkar inte räckvidden av annan lagstiftning*

I sammanhanget bör erinras om att föreskrifter om undantag från bestämmelserna i plan- och bygglagen inte har någon betydelse i förhållande till krav som följer av andra regler. Sådana krav kan ha betydelse för hur ankomstboenden kan etableras.

Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor gäller även för tillfälligt nyttjande av byggnader som ankomstboenden. Lagen medger en helhetsyn på brandskyddet, som består av både byggnadstekniskt brandskydd och organisatoriska lösningar. Det bör vara möjligt för kommunen att i enlighet med lagen om skydd mot olyckor skapa ett skäligt brandskydd i den nu aktuella situationen.

Även i arbetsmiljölagen (1977:1160) finns bestämmelser som påverkar hur byggnader kan användas. Bland annat ska arbetsmiljön vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur (2 kap. 1 §). Arbetslokaler ska vara så utformade och inredda att de är lämpliga från arbetsmiljösynpunkt. Vidare ska de arbetshygieniska förhållandena när det gäller luft, ljud, ljus, vibrationer och liknande vara tillfredsställande (se 2 kap. 3 och 4 §§).

## 7 Det behöver bli enklare att etablera enkla förläggningar för vissa utlännningar

**Förslag:** Det ska varken krävas bygglov eller en anmälan för att en statlig myndighet ska kunna anordna en enkel förläggning för vissa utlännningar under en begränsad tid. För att omfattas av undantaget från kraven på lov och anmälan ska platsen där åtgärden har vidtagits återställas senast vid utgången av 2022. En statlig myndighet som vill etablera en förläggning ska så snart som möjligt underrätta byggnadsnämnden om detta.

En förläggning ska omfattas av samma undantag från krav på utformning och tekniska egenskaper som i dag gäller för tillfälliga

anläggningsboenden. Förläggningen ska dessutom kunna anordnas i strid med en detaljplan eller områdesbestämmelser.

## Skälen för förslaget

### *Behovet av förläggningar kan vara svårt att förutse*

Som nämnts i avsnitt 5 har Migrationsverket huvudansvaret för mottagandet av asylsökande och fördrivna personer som har rätt till uppehållstillstånd med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet. För detta ändamål ska Migrationsverket driva förläggningar (se 2 § första stycket LMA). Migrationsverket kan även uppdra åt andra att driva sådana förläggningar. Asylsökande och de personer som har rätt till uppehållstillstånd med tillfälligt skydd ska erbjudas plats på en förläggning, men asylsökande har även möjlighet att bosätta sig i ett eget boende.

När ett stort antal människor nu söker sig till Sverige på grund av Rysslands invasion av Ukraina ökar behovet av boendeplatser kraftigt. För att behovet av boendeplatser ska kunna tillgodoses har regeringen beslutat att Migrationsverket ska låta uppföra och förvalta tillfälliga boenden, exempelvis i form av tält eller baracker.

Det krävs vanligtvis bygglov för att uppföra, flytta, bygga till eller helt eller delvis ta i anspråk en byggnad för ett väsentligen annat ändamål än det som byggnaden senast har använts för (jfr 9 kap. 2 § första stycket PBL). Bygglovspliktens räckvidd när det gäller små och enkla konstruktioner är delvis svårbedömd. Definitionen av byggnad förutsätter visserligen att det ska vara fråga om en varaktig konstruktion som består av tak eller av tak och väggar och som är varaktigt placerad på mark (jfr 1 kap. 4 § PBL), men i praxis har även tältkonstruktioner i vissa fall bedömts utgöra byggnader (ett exempel finns i Mark- och miljööverdomstolens dom den 24 september 2015 i mål nr P 4488-15). Även byggbaracker som ställts upp på en plats under en begränsad tid har i praxis ansetts utgöra byggnader som kräver bygglov (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 2 juni 2015 i mål nr P 3850-15). Det kan således inte uteslutas att även anordnandet av tillfälliga boenden i form av tält och baracker åtminstone delvis omfattar åtgärder som kräver bygglov enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen.

Kraven på bygglov medför att etableringen av sådana boenden tar längre tid än vad som är lämpligt i en situation där det finns ett stort behov av att snabbt etablera ytterligare boendeplatser.

### *Det bör inte krävas bygglov eller marklov för att anordna en enkel förläggning för vissa utlänningar*

För att göra det lättare att snabbt utöka antalet boendeplatser bör inte det krävas bygglov eller marklov för att anordna enkla förläggningar för vissa utlänningar. Av det skälet föreslås i denna promemoria en förordning att det ska varken ska krävas bygglov eller en anmälan när en statlig myndighet anordnar en sådan förläggning.

Avsikten med att underlätta etableringen av enkla förläggningar är att snabbt etablera en övergångslösning under den tid det tar för Migrationsverket att bygga upp kapaciteten av ordinarie anläggningsboenden.



Avsikten är således inte att den som erbjuds en plats på en enkel förläggning för vissa utlänningar ska behöva vistas där under någon längre tid.

De enkla förläggningar som möjliggörs genom förordningen kan förväntas tillkomma på ett litet antal platser i landet under en begränsad tid. För att begränsa risken för skador eller olägenheter i förhållande till andra intressen som bestämmelserna i plan- och bygglagen syftar till att skydda och främja, bör undantagen enbart gälla om en statlig myndighet är byggherre och om boendet etableras på mark som ägs av staten.

I likhet med vad som föreslås gälla för kommunala ankomstboenden i avsnitt 6 bör bestämmelserna att det inte ska krävas bygglov eller marklov för att anordna sådana förläggningar bör utformas med utgångspunkt i bestämmelserna i covid-förordningen, dvs. förordningen (2020:254) om undantag från plan- och byggregler för tillfälliga vårdbyggnader till följd av sjukdomen covid-19. I likhet med vad som gäller för tillfälliga vårdbyggnader enligt covid-förordningen bör det vara möjligt att etablera enkla förläggningar för vissa utlänningar genom ny- och tillbyggnad. Sådana förläggningar bör kunna anordnas i strid med bestämmelserna i en detaljplan eller områdesbestämmelser.

Som huvudregel gäller att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i vissa avseenden, exempelvis bärförmåga, stadga och beständighet, säkerhet i händelse av brand och skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön (se 8 kap. 4 § första stycket PBL). Innebörden av dessa regler preciseras i detaljerade krav i 3 kap. plan- och byggförordningen och i föreskrifter från Boverket. Kraven i 8 kap. 4 § plan- och bygglagen ska uppfyllas på så sätt att de uppfylls vid bl.a. ombyggnad och annan ändring av en byggnad än ombyggnad (8 kap. 5 § PBL).

Vissa av dessa krav är inte ändamålsenliga när det är fråga om enkla förläggningar för vissa utlänningar. I likhet med vad som föreslås gälla för kommunala ankomstboenden i avsnitt 6 det lämpligt att kraven inte ställs högre än vad som gäller för ett s.k. tillfälligt anläggningsboende, jfr 1 kap. 3 b § och 3 kap. 27–29 §§ plan- och byggförordningen samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2016:5) om anpassningar och avsteg för tillfälliga anläggningsboenden. Det innebär att de tekniska egenskapskraven som innebär krav på skydd mot buller, energihushållning och värmeisolerings, hushållning med vatten och avfall och bredbandsanslutning i plan- och bygglagen inte ska behöva uppfyllas fullt ut när det är fråga om en enkel förläggning för vissa utlänningar. Det gäller även motsvarande krav i plan- och byggförordningen och de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslutning till dessa krav. Motsvarande bör även gälla i fråga om de s.k. utformningskraven, dvs. kraven att en byggnad ska vara lämplig för sitt ändamål, ha en god form-, färg- och materialverkan, och vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga (se 8 kap. 1 § PBL).

På motsvarande sätt som för kommunala ankomstboenden bör det krävas ett skriftligt medgivande från den myndighet som har beslutat om ett riksintresseanspråk inom eller i anslutning till ett område som är av riksintresse för totalförsvaret, dvs. från Försvarsmakten eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. En sådan bestämmelse avser att förhindra att en statlig myndighet etablerar förläggningar på ett sätt som är olämpligt i förhållande till totalförsvarets intressen (jfr prop. 2016/17:195 s. 21).

Bemyndigandet medger endast föreskrifter om undantag som avser åtgärder som pågår under högst tre år. Regeringen kommer dessutom att behöva beakta att för åtgärder som är av helt tillfällig karaktär, bl.a. för sådana tältförläggningar som det nu är frågan om, bör varaktigheten av undantagen enligt förarbetena normalt begränsas till väsentligt kortare tid än de tre år som lagtexten ger utrymme för (se prop. 2016/17:195 s. 16). Mot den bakgrunden är det lämpligt att undantagen initialt inte gäller längre än till utgången av 2022.

### *Bemyndiganden*

Den föreslagna förordningen bygger på normgivningsbemyndigandena i 16 kap. 2, 8 och 13 a §§ plan- och bygglagen samt 8 kap. 7 § regeringsformen.

### *Undantagen påverkar inte räckvidden av annan lagstiftning*

Som framhållits i avsnitt 6 har föreskrifter om undantag från bestämmelserna i plan- och bygglagen inte någon betydelse i förhållande till krav som följer av annan lagstiftning. Sådana krav kan således ha betydelse för hur enkla förläggningar för vissa utlänningar kan etableras.

Enligt ordningslagen (1993:1617) får en offentlig plats inom detaljplanlagt område inte utan tillstånd av Polismyndigheten användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget (3 kap. 1 §). Kravet på tillstånd kan t.ex. omfatta utplacering av containrar eller tält på en offentlig plats. Med uttrycket offentlig plats avses bl.a. gator, vägar, torg, parker och andra platser som i en detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål och andra landområden som stadigvarande används för allmän trafik (1 kap. 2 §). Tillstånd behövs dock inte, om platsen tas i anspråk endast tillfälligt och i obetydlig omfattning och utan att inkräkta på någon annans tillstånd (3 kap. 1 §).

I miljöbalken finns flera bestämmelser som kan ha betydelse för hur byggnader får placeras. Exempelvis finns i de allmänna hänsynsreglerna krav på att alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön (2 kap. 3 §). Vidare ska, för en verksamhet eller en åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde, väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön (2 kap. 6 §). Det finns även krav på att en verksamhet eller en åtgärd som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt enligt någon annan bestämmelse i balken ska anmälas för samråd hos tillsynsmyndigheten (länsstyrelsen), om verksamheten eller åtgärden kan komma att väsentligt ändra naturmiljön (12 kap. 6 §).

Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor kommer även gälla enkla förläggningar för vissa utlänningar. Lagen medger en helhetssyn på brandskyddet, som består av både byggnadstekniskt brandskydd och organisatoriska lösningar. Det bedöms vara möjligt att i enlighet med lagen om

skydd mot olyckor skapa ett skäligt brandskydd även när det är fråga om etableringen av enkla förläggningar för vissa utläningar.

Även i arbetsmiljölagen (1977:1160) finns bestämmelser som påverkar hur byggnader kan utformas och placeras. Bland annat ska arbetsmiljön vara tillfredsställande med hänsyn till arbetets natur (2 kap. 1 §). Arbetslokaler ska vara så utformade och inredda att de är lämpliga från arbetsmiljösynpunkt. Vidare ska de arbetshygieniska förhållandena när det gäller luft, ljud, ljus, vibrationer och liknande vara tillfredsställande (se 2 kap. 3 och 4 §§).

Föreskrifter om undantag från plan- och bygglagen ska alltså inte påverka tillämpningen av ordningslagen, miljöbalken, lagen om skydd mot olyckor och arbetsmiljölagen.

## 8 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Förslag:** Lagändringen ska träda i kraft den 15 april 2022. Föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet ska få avse tid från och med den 15 mars 2022.

Förordningarna om undantag från plan och byggregelverket ska träda i kraft den 1 april 2022.

Förslagen om ändring i förordningarna ska träda i kraft den 22 april 2022.

**Skälen för förslaget:** Lagändringen bör träda i kraft så snart som möjligt. Detta bedöms vara den 15 april 2022.

Arbetet med att etablera ankomstboenden och enkla förläggningar har redan påbörjats i landet. Det kan inte heller uteslutas att fler boenden kan behöva etableras innan bemyndigandet träder i kraft. För att inte i onödan fördröja tillkomsten av ytterligare boenden är det önskvärt att dessa kan komma till stånd utan den fördröjning som en bygglovsprövning skulle kunna medföra. Mot den bakgrunden är det angeläget att föreskrifterna kan ges en retroaktiv verkan och alltså tillämpas för tid före ikraftträdandet.

Möjligheten att ge föreskrifterna retroaktiv verkan är även lämpligt för att t.ex. undvika situationer där en byggnadsnämnd skulle bli skyldig att ingripa med anledning av redan vidtagna lovpliktiga åtgärder (jfr 11 kap. 5 § PBL). Med hänsyn till den nuvarande situationen i landet bör de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet även kunna få avse tid fr.o.m. den 15 mars 2022.

Det kan noteras att en bestämmelse med motsvarande retroaktiva verkan infördes i samband med att bemyndigandena i 16 kap. 13 och 13 b §§ plan- och bygglagen infördes (se prop. 2004/05:106 s. 11 och 2019/20:152 s. 19).

Initialt kommer förordningarna enbart att göra det möjligt att etablera kommunala ankomstboenden för personer som avser att ansöka om asyl och enkla förläggningar för asylsökande, eftersom regeringens bemyndigande i plan- och bygglagen endast avser föreskrifter om undantag som är

nödvändiga för att boenden för asylsökande snabbt ska kunna anordnas. Förordningar med sådant innehåll, enligt förslagen i avsnitt 2.2 och 2.3, bör beslutas och träda i kraft så snart som möjligt. Det bedöms vara den 1 april 2022. Förordningen bör dock få tillämpas även på åtgärder som har påbörjats före ikraftträdandet, dock tidigast den 15 mars 2022.

Förutsatt att riksdagen beslutar i enlighet med den föreslagna ändringen i plan- och bygglagen bör tillämpningsområdet för förordningarna utökas till att även avse boenden för sådana utlänningar som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet. Utökningen av tillämpningsområdet bör träda i kraft skyndsamt efter ett eventuellt beslut från riksdagen. Det bedöms preliminärt kunna vara den 22 april 2022. Även dessa bestämmelser bör få tillämpas på åtgärder som har påbörjats före ikraftträdandet, dock tidigast den 15 mars 2022.

## 9 Konsekvenser

### 9.1 Övergripande om konsekvensbeskrivningen

#### **En beskrivning av problemet och vad man vill uppnå**

Invasionen av Ukraina innebär att ett stort antal personer är på flykt i Europa. Hur många av dessa som kommer att söka sig till Sverige är för närvarande okänt, men risken är stor att de boenden som Migrationsverket förfogar över inte kommer att räcka till för att det ska vara möjligt att ge husrum till alla dessa personer.

Det bedöms inte vara möjligt att inom ramen för de ordinarie reglerna i plan- och bygglagen etablera nya boendeplatser i den takt som behövs mot bakgrund av hur snabbt situationen utvecklar sig. Det kommer även behövas provisoriska platser i form av tält och baracker för att det ska vara möjligt att tillfälligt ge tak över huvudet till dem som kommer hit, under den tid det tar att anordna nya reguljära anläggningsboenden.

Förslaget syftar till att underlätta etableringen av nya boendeplatser genom att tillfälligt införa undantag från de ordinarie kraven i plan- och byggreglerna. Genom att exempelvis undanta vissa tillfälliga boenden från kravet på bygglov, som vanligtvis gäller, kan den tid som vanligtvis åtgår för tillståndsprövningen helt elimineras. Etableringen underlättas även av att boendena kan undantas från vissa krav som vanligtvis gäller på byggnaders utformning och tekniska egenskaper.

#### **En beskrivning av alternativa lösningar för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om regleringen inte kommer till stånd**

Om regleringen inte kommer till stånd kommer boenden inte kunna etableras i den takt som behövs. Därigenom kommer Migrationsverket inte kunna erbjuda boenden i den omfattning som bedöms vara nödvändig. Därigenom får de personer som sökt sig till Sverige försöka ordna sitt eget

boende. En del kommer sannolikt att kunna göra det, exempelvis genom att ta in på hotell eller vandrarhem eller genom att bosätta sig hos släkt och vänner. Andra kommer förmodligen inte kunna ordna ett eget boende och därmed tvingas bo utomhus. Det kan leda till otrygghet, inte bara för de personer som berörs direkt, utan även för närboende som kan uppleva att situationen blir otrygg när personer tvingas sova utomhus utan tillgång till toalett och andra grundläggande bostadsfunktioner. Det kan även leda till konflikter om människor i stort behov av hjälp inte får någon sådan.

Om Migrationsverket inte kan fullgöra sitt ansvar, skjuts problemet i viss mån över på kommunen. Utifrån erfarenheterna från flyktingsituationen 2015 kan det även finnas en risk att det uppstår situationer när kommunerna i praktiken väljer att bortse från plan- och byggreglerna, t.ex. genom att anordna tillfälliga boenden utan att först ansöka om bygglöv.

Om bemyndigandet i 16 kap. 13 a § plan- och bygglagen inte utvidgas till att även omfatta fördrivna personer som har rätt till uppehållstillstånd med tillfälligt skydd, kommer regeringen endast kunna meddela föreskrifter om undantag för att boenden för asylsökande snabbt ska kunna anordnas. Därigenom kommer de föreskrifter som regeringen avser att meddela i praktiken endast kunna underlätta etableringen av boenden för en relativt liten del av dem som nu söker sig till Sverige. Det hänger samman med att det nuvarande bemyndigandet inte gör det möjligt att meddela föreskrifter om undantag för att etablera boenden för personer som har fått uppehållstillstånd (se prop. 2016/17:195 s. 29). Eftersom kommissionen har aktiverat det s.k. massflyktsdirektivet kommer personerna från Ukraina som utgångspunkt att ges uppehållstillstånd med tillfälligt skydd. Dessa personer kommer därför som utgångspunkt inte att vara asylsökande.

En alternativ lösning kan vara att med tvång eller på frivillig grund etablera boenden inom ramen för de ordinarie reglerna. Det bedöms dock ta för lång tid och bedöms inte vara ett realistiskt alternativ i den nu aktuella situationen.

## **Uppgifter om vilka som berörs av regeringen**

Regleringen berör framför allt regeringen, Migrationsverket, kommunerna och de personer som söker en fristad i Sverige. I viss mån berörs även grannar och andra enskilda i närheten av de platser där tillfälliga boenden kommer att etableras.

## **En bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av anslutningen till EU**

Den föreslagna regleringen bedöms vara nödvändig för att Sverige ska kunna fullgöra de skyldigheter som följer av EU-rätten. Regleringen bedöms inte gå utöver de skyldigheter som följer av anslutningen till EU.

## **Behov av särskilda hänsyn när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

För att uppnå syftet med regleringen behöver ikraftträdandet ske så snart som möjligt. Av det skälet föreslås att regleringen ska vara retroaktiv, så att de föreslagna undantagen även ska tillämpas på åtgärder som har påbörjats före ikraftträdandet, dock tidigast den 15 mars 2022.

Eftersom den föreslagna regleringen innebär avsteg och undantag från de ordinarie plan- och byggreglerna är det lämpligt att Boverket informerar om undantagen på sin webbplats PBL kunskapsbanken. Boverket har redan i dag i uppdrag att ge råd och stöd om tillämpningen av plan- och bygglagen (se 8 kap. 19 § första stycket PBF). Information om de föreslagna undantagen på förordningsnivå bör även spridas direkt till kommunerna för att underlätta deras arbete.

Det bedöms inte vara nödvändigt att särskilt informera allmänheten om den föreslagna regleringen.

### **9.2 Konsekvenser för staten**

Förslaget att utvidga bemyndigandet i 16 kap. 13 a § plan- och bygglagen till att även omfatta fördrivna personer som har rätt till uppehållstillstånd med tillfälligt skydd innebär att det blir lättare för statliga myndigheter att etablera tillfälliga boenden för personer som har fått tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet. Förslaget påverkar i första hand Migrationsverket, som ansvarar för att tillhandahålla boenden, och de myndigheter som i praktiken kan komma att delta i arbetet med att etablera boendena, bl.a. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Fortifikationsverket och länsstyrelserna. Med stöd av bemyndigandet kan regeringen meddela föreskrifter om undantag som innebär att myndigheterna slipper söka bygglov, marklov och rivningslov för att tillfälliga boenden ska kunna etableras. Föreskrifterna kan även innebära undantag från de ordinarie kraven i plan- och bygglagen som innebär att hänsyn vanligtvis ska tas till vissa allmänna intressen vid lokalisering av bebyggelse. Föreskrifterna kan även medge undantag från kraven på tomter, allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader i 8 kap. 9–12 §§ plan- och bygglagen och bestämmelserna om genomförandet av bygg-, rivnings- och markåtgärder i 10 kap. 2–4 §§ samma lag, däribland att byggnadsverk kan anordnas i strid med det som har bestämts i en detaljplan eller områdesbestämmelser.

I likhet med vad som gäller för det nuvarande bemyndigandet, som gör det möjligt för regeringen att meddela föreskrifter om undantag för att boenden för asylsökande snabbt ska kunna anordnas, ska sådana föreskrifter vara proportionella i förhållande till de intressen som de ordinarie bestämmelserna avser att skydda och främja. Föreskrifterna får dessutom endast avse åtgärder för ändring av byggnadsverk eller nybyggnad av enkla byggnadsverk och avse åtgärder som pågår under högst tre år.

Det föreslagna bemyndigandet leder till samma konsekvenser som det nuvarande bemyndigandet, med den skillnaden att boenden inte bara kan etableras för att inrymma asylsökande utan även för dem som åtnjuter tillfälligt skydd enligt bestämmelserna i 21 kap. utlänningslagen. Konsekvenserna blir därmed i praktiken densamma som de beskrivs i den pro-

position som ligger till grund för det nuvarande bemyndigandet. Det innebär att de konsekvenser som kan uppstå för staten hänger samman med hur regeringen använder bemyndigandet och att de avvikande föreskrifter som kan komma att meddelas kan förväntas innebära att processuella och materiella krav i plan- och bygglagen begränsas (se prop. 2016/17:195 s. 23). Färre processuella och materiella krav kan i viss mån bidra till att det blir svårare för statliga myndigheter att bevaka sina intressen.

De bestämmelser som föreslås i förordningen om enkla förläggningar för vissa utläningar gör det lättare för bl.a. Migrationsverket att fullgöra sitt ansvar att tillhandahålla boenden för asylsökande och personer som har beviljas tillfälligt skydd enligt 21 kap. utlänningslagen, framför allt genom att myndigheten inte behöver söka bygglov och genom att vissa krav på utformning och tekniska egenskaper inte behöver uppfyllas. Därigenom ökar förutsättningarna för att Migrationsverket kan fullgöra sitt ansvar om tillströmningen av utläningar blir stor.

Undantagen i förordningen innebär att det i viss mån kan bli svårare för andra statliga myndigheter att bevaka sina intressen. Exempelvis kan kraven på bygglov m.m. ha betydelse för att statliga myndigheter ska få kännedom om en åtgärd och därmed möjlighet att lämna upplysningar kring sådana förhållanden som kan ha betydelse för bedömningen av huruvida en viss åtgärd är lämplig eller inte i förhållande till vissa statliga verksamheter. Det kan också bli svårare för t.ex. länsstyrelsen att överblicka utvecklingen i länet om kravet på bygglov begränsas (jfr 11 kap. 12 § PBL). Av ett uppdrag som regeringen har gett till Migrationsverket framgår dock att myndigheten ska samråda med länsstyrelsen om behovet av tillfälliga boenden och andra frågor som rör uppförandet av boendena (Ju2022/00000). Därigenom ges länsstyrelsen möjlighet att uppmärksamma Migrationsverket på olämpliga etableringar, innan eventuella skador uppstår.

Risken för skador på andra statliga intressen begränsas av att undantagen endast ska omfatta åtgärder på statlig mark. Därmed ges den myndighet som äger fastigheten möjlighet att uppmärksamma Migrationsverket på hänsyn som behöver tas vid etableringen för att skador inte ska tas.

För att undvika skador på områden av riksintresse för totalförsvaret finns det i den föreslagna förordningen ett krav på att det för åtgärder som ska vidtas inom eller i anslutning till ett sådant område ska finnas ett skriftligt medgivande från den myndighet som har beslutat om riksintresseanspråket. Kravet bör leda till att det inte uppstår några skador på sådana områden.

De bestämmelser som föreslås i förordningen om kommunala ankomstboenden ger kommunerna bättre möjligheter att anordna tillfälliga boenden för dem som nu söker sig till Sverige. Det kan i viss utsträckning minska trycket på att Migrationsverket omedelbart måste ge husrum till alla dessa personer.

### 9.3 Konsekvenser för kommunerna

Den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för bemyndigandet i 16 kap. 13 a § plan- och bygglagen leder till samma konsekvenser som

det nuvarande bemyndigandet, med den skillnaden att boenden inte bara kommer att kunna etableras för att inrymma asylsökande utan även för dem som åtnjuter tillfälligt skydd enligt bestämmelserna i 21 kap. utlänningslagen. Konsekvenserna blir därmed i praktiken densamma som de beskrivs i den proposition som ligger till grund för det nuvarande bemyndigandet. De konsekvenser som kan uppstå för kommunerna till följd av lagändringen hänger samman med hur regeringen använder bemyndigandet (prop. 2016/17:195 s. 24). Bemyndigandet innebär bl.a. att vissa åtgärder helt kan komma att utföras utan byggnadsnämndens kontroll.

Ett bemyndigande av det slag som föreslås kan innebära begränsningar för den kommunala självstyrelsen. I 14 kap. 3 § regeringsformen slås fast att en inskränkning i den kommunala självstyrelsen inte bör gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de ändamål som har föranlett den. I en situation då det råder extraordinära förhållanden till följd av tillströmningen av personer som söker skydd är det mycket angeläget att samhället kan vidta de åtgärder som behövs för att göra det möjligt att snabbt kunna anordna boenden åt dessa. I förhållande till detta intresse bör den inskränkning i den kommunala självstyrelsen – som den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för bemyndigandet innebär – inte anses gå utöver vad som är nödvändigt.

De bestämmelser som föreslås i förordningen om enkla förläggningar för vissa utlännningar innebär att statliga myndigheter kommer att kunna etablera boenden för asylsökande och personer som har beviljats tillfälligt skydd enligt 21 kap. utlänningslagen utan bygglov. Det kan exempelvis handla om förläggningar i form av tält eller baracker. Konsekvenserna för kommunens del begränsas av att undantagen enbart omfattar boenden som etableras på statlig mark. Undantagen föreslås endast gälla året ut och inriktningen är att sådana enkla förläggningar ska användas om det blir nödvändigt under den tid det tar att bygga upp Migrationsverkets kapacitet av reguljära anläggningsboenden.

Den omständigheten att åtgärderna är begränsade i tiden kan innebära att det i vissa fall uppstår ett behov av kommunal tillsyn i framtiden, om byggnadsverket inte avvecklas på det sätt som förutsatts i bemyndigandet. Det kan i sin tur medföra ökat arbete och därmed ökade kostnader för byggnadsnämnden, som dock ska ta ut byggsanktionsavgift för överträdelser. Det är dock osannolikt att staten inte skulle avveckla de boenden som omfattas av förordningen, inom den tid som undantagen gäller.

De bestämmelser som föreslås i förordningen om kommunala ankomstboenden ger kommunerna bättre möjligheter att anordna tillfälliga boenden för dem som söker sig till Sverige, exempelvis i en idrottshall eller i en skola. Det gör det lättare för kommunen att utan föregående bygglovsprövning tillfälligt inhysa personer i byggnader som normalt används för något annat ändamål, innan individerna kan överflyttas till något av Migrationsverkets boenden. Att förordningen även innehåller undantag från vissa de ordinarie kraven på utformning och tekniska egenskaper underlättar kommunernas mottagning.



## 9.4 Konsekvenser för företag

Den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för bemyndigandet i 16 kap. 13 a § plan- och bygglagen leder till samma konsekvenser för företag som det nuvarande bemyndigandet, med den skillnaden att boenden inte bara kommer att kunna etableras för att inrymma asylsökande utan även för dem som åtnjuter tillfälligt skydd enligt bestämmelserna i 21 kap. utlänningslagen. Konsekvenserna blir därmed i praktiken densamma som de som beskrivs i den proposition som ligger till grund för det nuvarande bemyndigandet. De konsekvenser som kan uppstå för företag till följd av lagändringen hänger således samman med hur regeringen använder bemyndigandet (prop. 2016/17:195 s. 25). Bemyndigandet innebär bl.a. att vissa åtgärder helt kan komma att utföras utan föregående bygglovsprövning.

Med stöd av de föreslagna förordningarna kommer tillfälliga boenden kunna etableras i anslutning till platser där företag bedriver sin verksamhet. Det kan inte uteslutas att föreskrifterna kan medföra begränsade olägenheter för dessa företag, exempelvis om trafiksituationen förändras i anslutning till ett ankomstboende eller en enkel förläggning för vissa utlännningar. Dessa olägenheter bör emellertid vara av övergående natur, i synnerhet som undantagen endast föreslås gälla under 2022.

## 9.5 Konsekvenser för enskilda

Den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för bemyndigandet i 16 kap. 13 a § plan- och bygglagen leder till samma konsekvenser för enskilda som det nuvarande bemyndigandet, med den skillnaden att boenden inte bara kommer att kunna etableras för att inrymma asylsökande utan även för dem som åtnjuter tillfälligt skydd enligt bestämmelserna i 21 kap. utlänningslagen. Konsekvenserna blir därmed i praktiken densamma som de som beskrivs i den proposition som ligger till grund för det nuvarande bemyndigandet. De konsekvenser som kan uppstå för enskilda till följd av lagändringen hänger således samman med hur regeringen använder bemyndigandet (prop. 2016/17:195 s. 25).

Lagändringen kan förväntas gynna dem som nu flyr från Ukraina, eftersom de åtnjuter tillfälligt skydd enligt bestämmelserna i 21 kap. utlänningslagen. De föreskrifter som regeringen kan meddela med stöd av det föreslagna bemyndigandet kommer att få störst betydelse för dem som omfattas av dessa bestämmelser, däribland barn och unga. Genom att bemyndigandet kan användas för att underlätta etableringen av tillfälliga boenden för dem som omfattas av dessa bestämmelser, ökar möjligheterna för att dessa kan ges tak över huvudet under tiden som kapaciteten i Migrationsverkets ordinarie boenden byggs ut. De avsedda föreskrifterna innebär alltså bättre förutsättningar för att sådana personer kan inrymmas i ett boende, samtidigt som ändringarna medför att sådana boenden som etableras kan komma att utföras med något lägre standard än om ändringarna inte hade genomförts. Att inte genomföra förslaget kan å andra sidan leda till att det blir svårt att tillgodose behovet av boenden och att boenden i högre grad kan behöva ordnas på ett mindre ändamålsenligt sätt. Det

alternativet kan även leda till att det i vissa fall inte kommer att vara möjligt att tillgodose behovet av boenden i den omfattning som krävs.

Enskilda kan i begränsad utsträckning beröras i egenskap av grannar osv. genom att nya boenden i vissa fall kommer att kunna etableras i byggnader och på platser som annars inte hade ansetts vara möjliga för en sådan etablering. Om en föreskrift meddelas som innebär att en åtgärd undantas från kravet på bygglov, kan enskilda drabbas av rättsförluster, genom att det då inte fattas något beslut som kan överklagas. Möjligheten att använda bemyndigandet på ett sådant sätt begränsas dock av såväl kravet på proportionalitet som att samhället behöver ha kontroll över nya anläggningsboenden. Av det skälet är det inte troligt att kravet på bygglov för åtgärder som kan påverka omgivningen mer än i begränsad omfattning kommer att tas bort.

Beroende på hur regeringen väljer att utforma eventuella föreskrifter kan det inte uteslutas att föreskrifterna kan medföra negativa konsekvenser för enskilda. Eventuella undantag i fråga om krav på bygglov påverkar enskildas möjligheter att få etableringen prövad av länsstyrelsen eller i domstol. Konsekvenserna begränsas dock av att bemyndigandet innebär att regeringen enbart kan meddela föreskrifter som avser tidsbegränsade undantag.

Bemyndigandet möjliggör undantag från kravet att det på tomten eller i närheten av den ska finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse när det är frågan om obebyggda tomter som ska bebyggas med en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet (8 kap. 9 § PBL). Bemyndigandet skulle även kunna användas på ett sätt som innebär ökade risker för barn, t.ex. genom att nya boenden kan anordnas i närheten av gator och vägar eller i andra lägen som kan innebära en förhöjd risk för lekande barn. Eventuella risker för barn begränsas av att regeringens föreskrifter behöver utformas med hänsyn till barnkonventionen, som bl.a. anger att barnets bästa ska beaktas.

Det som utgör en tillfällig bostad för en asylsökande kan samtidigt utgöra en stadigvarande arbetsplats för arbetstagare. För dessa gäller att byggnaden måste kunna erbjuda en arbetsplats som uppfyller de regler som läggs fast i arbetsmiljölagen (1977:1160). Föreskrifter om undantag enligt plan- och bygglagen medför inga sänkta krav enligt arbetsmiljölagen.

I linje med vad som nu har sagts innebär de föreslagna förordningarna dels fördelar för dem som åtnjuter tillfälligt skydd enligt bestämmelserna i 21 kap. utlänningslagen, dels en viss risk för att närboende kommer att uppleva att de påverkas negativt till följd av de boenden som etableringen möjliggör.

Dessa olägenheter bör emellertid vara av övergående natur, i synnerhet som undantagen endast föreslås gälla under 2022.

## 9.6 Konsekvenser för miljön och människors hälsa

Den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för bemyndigandet i 16 kap. 13 a § plan- och bygglagen leder till samma konsekvenser för miljön och människors hälsa som det nuvarande bemyndigandet, med den

skillnaden att boenden inte bara kommer att kunna etableras för att inrymma asylsökande utan även för dem som åtnjuter tillfälligt skydd enligt bestämmelserna i 21 kap. utlänningslagen. Konsekvenserna blir därmed i praktiken desamma som de som beskrivs i den proposition som ligger till grund för det nuvarande bemyndigandet. De konsekvenser som kan uppstå för enskilda till följd av lagändringen hänger således samman med hur regeringen använder bemyndigandet (prop. 2016/17:195 s. 27).

Författningsförslaget innebär bl.a. att regeringen ska kunna meddela föreskrifter som innebär undantag från kraven på tomter, allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader enligt 8 kap. plan- och bygglagen. Även vissa bestämmelser om allmänna intressen i 2 kap. plan- och bygglagen har betydelse för att bebyggelsen ska vara lämpligt utformad i förhållande till bl.a. hälso- och säkerhetsaspekter. Bland annat finns bestämmelser som anger att bebyggelse och byggnadsverk ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, jord-, berg- och vattenförhållandena, möjligheterna att förebygga bullerstörningar, och risken för olyckor, översvämning och erosion. Om lovplikten för ett boende tas bort, kan det medföra att byggnaderna blir olämpligt utformade i förhållande till dessa allmänna intressen. Kravet på att föreskrifterna ska vara proportionella innebär emellertid att det inte bör kunna komma i fråga att regeringen meddelar föreskrifter som innebär att nybyggnad kan utföras på ett sätt som medför oacceptabla risker för människors hälsa, säkerhet eller miljö.

Förslaget kan dock medföra begränsade risker för människors hälsa om föreskrifterna medför att nya byggnader etableras i olämpliga lägen, t.ex. i förhållande till risken för mark- eller luftföroreningar. Det kan samtidigt noteras att byggnadsnämnden redan enligt gällande rätt kan medge sådana undantag i de fall som boendet tillkommer med stöd av ett tidsbegränsat bygglov (9 kap. 33 § första stycket PBL).

De olägenheter som skulle kunna uppstå för den enskilde till följd av olämpliga undantag i förhållande till krav i PBL som avser att ge ett grundläggande skydd i förhållande till hälsa och säkerhet begränsas av att även miljöbalken och förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd innehåller bestämmelser som syftar till att skydda människors hälsa och miljö. Att boenden för vissa utläningar utgör ett tillfälligt boende utesluter inte att miljö- och hälsoskyddsmyndigheten kan komma att ingripa med förelägganden och förbud till följd av t.ex. bestämmelserna i 33 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd om det finns anledning att tro att det kan uppstå olägenheter för människors hälsa.

Riskerna för människors hälsa begränsas även av att den enskilde enbart kommer att vistas i ett sådant boende som tillkommer med stöd av föreskrifter som innebär undantag i förhållande till de ordinarie kraven i plan- och bygglagen under en begränsad period.

Riskerna för negativa konsekvenser för miljön begränsas även av annan lagstiftning, exempelvis kraven i miljöbalken. Även om regeringen exempelvis skulle begränsa kraven på att en byggnad ska placeras och utformas med hänsyn till förekommande natur- och kulturvärden kommer bestämmelserna i miljöbalken att förhindra eller begränsa de negativa konsekvenserna av en sådan ändring. De bestämmelser i miljöbalken som nu avses gäller bl.a. hushållningsbestämmelserna i 3 kap. och bestämmelserna om områdesskydd i 7 kap. I miljöbalken finns även bestämmelser

som anger att om en verksamhet eller en åtgärd som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt enligt andra bestämmelser i balken kan komma att väsentligt ändra naturmiljön, ska verksamheten eller åtgärden anmälas för samråd hos den myndighet som utövar tillsynen (12 kap. 6 § miljöbalken). De förslag som lämnas i denna promemoria påverkar inte heller möjligheten att utöva tillsyn med stöd av miljöbalken, exempelvis när det gäller miljö kvalitetsnormer.

Även om det föreslagna bemyndigandet öppnar upp för omfattande avvikelser i förhållande till bestämmelserna i plan- och bygglagen kommer regeringens handlingsutrymme i vissa avseenden att begränsas av EU-rätten. Bland annat finns krav på att vissa åtgärder som kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska miljöbedömas.

Eftersom konsekvenserna hänger samman med hur regeringen utformar eventuella föreskrifter är det inte möjligt att fullt ut bedöma vilka konsekvenser som kan komma att uppstå för miljön till följd av lagändringen.

De bestämmelser som föreslås i förordningen om kommunala ankomstboenden gör det lättare för kommunen att anordna tillfälliga boenden för dem som söker sig till Sverige, exempelvis i en idrottshall eller i en skola. Enligt förslaget ska sådana boenden inte kräva bygglov. Konsekvenserna för miljön och människors hälsa begränsas dels av att bemyndigandet endast gäller befintliga byggnader som tas i anspråk, dels att undantagen enbart föreslås gälla under en begränsad tid.

När många människor samlas på en och samma plats innebär det en viss risk för spridning av smitta, i synnerhet som covid-19-pandemin ännu inte är över. Boenden kommer därför att behöva anordnas på ett sätt som begränsar risken för smittspridning.

De bestämmelser som föreslås i förordningen om enkla förläggningar för vissa utlännningar innebär att statliga myndigheter kommer att kunna etablera boenden för asylsökande och personer som har beviljats tillfälligt skydd enligt 21 kap. utlänningslagen. Det kan exempelvis handla om förläggningar i form av tält eller baracker. Inte heller sådana boenden ska enligt förslaget kräva bygglov. Konsekvenserna för miljön begränsas av att undantagen enbart omfattar boenden som etableras på statlig mark. I praktiken kommer det sannolikt handla om ett relativt litet antal boenden som anordnas på platser som är lämpliga från miljösynpunkt. Konsekvenserna för såväl miljön som människors hälsa begränsas av att undantagen endast föreslås gälla året ut och att inriktningen är att sådana enkla förläggningar endast ska användas om det blir nödvändigt under den tid det tar att bygga upp Migrationsverkets kapacitet av reguljära anläggningsboenden.

## 9.7 Övriga konsekvenser

Förslaget saknar betydelse för jämställdheten mellan kvinnor och män, för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen samt för den offentliga servicen.

## 10 Författningskommentar

### 10.1 Förslaget till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900)

#### **16 kap. Bemyndiganden**

##### **13 a §**

I paragrafen bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om undantag från vissa av plan- och bygglagens bestämmelser för att boenden för vissa utlännningar snabbt ska kunna anordnas.

*Första stycket* ändras på så sätt att sådana föreskrifter även ska få meddelas i fråga om personer som ansöker om uppehållstillstånd med tillfälligt skydd. En förutsättning för att regeringen ska få utnyttja bemyndigandet är att tillströmningen av sådana utlännningar har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande.

Med uttrycket boende för sådana utlännningar avses detsamma som enligt tidigare förarbeten (se prop. 2016/17:195 s. 29), dvs. exempelvis tältförläggningar och tillfälliga anläggningsboenden (asylboenden). Även åtgärder som har ett nära samband med sådana boenden omfattas, t.ex. undervisningslokaler, personalutrymmen, parkeringsplatser och transformatorstationer som behövs för driften av boendena. Vidare omfattas t.ex. sådana upplag och stödmurar som kan behövas för att etablera boendena, liksom nödvändiga rivnings- och markberedningsarbeten och liknande åtgärder.

Med uttrycket sådana utlännningar avses personer som har ansökt om eller kan väntas ansöka om asyl eller uppehållstillstånd med tillfälligt skydd med stöd av bestämmelserna i 21 kap. 2–4 §§ utlänningslagen (2005:716). Den som inte längre omfattas av beslut om tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet tillhör inte längre den kategorin, med undantag för personer som deltar i ett program för att förbereda sig att återvända självmant och som därför fått sitt tillstånd förlängt i högst två år – s.k. uppehållstillstånd efter tillfälligt skydd (jfr 21 kap. 2 och 6 §§ utlänningslagen). Boenden som inrättas särskilt för sådana utlännningar omfattas således inte av bemyndigandet.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

### 10.2 Förslaget till förordning om undantag från plan- och byggregler för kommunala ankomstboenden för vissa utlännningar

#### **Innehåll och definitioner**

##### **1 §**

Paragrafen innehåller en upplysning om att förordningen innehåller undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen (2010:900) och plan- och byggförordningen (2011:338) för att ankomstboenden snabbt

ska kunna anordnas i en situation där tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

## 2 §

Paragrafen innehåller en upplysning om att termer och uttryck i förordningen har samma betydelse som i plan- och bygglagen och plan- och byggförordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

## 3 §

Paragrafen innehåller en definition av uttrycket ankomstboende för vissa utlänningar. Med detta avses i förordningen ett sådant boende som kommunen med stöd av förordningen anordnar i en befintlig byggnad under en begränsad tid för att ta emot asylsökande innan de har hunnit registrera sina asylansökningar hos Migrationsverket. Definitionen innebär att det således förutsätts att kommunen ska vara huvudman för boendet för att de undantag som gäller enligt förordningen ska vara tillämpliga.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

## Undantag från kraven på bygglov

### 4 §

Paragrafen innehåller bestämmelser som innebär att det trots bestämmelserna i 9 kap. 2 § första stycket 3 a plan- och bygglagen inte krävs bygglov för annan ändring av en byggnad än tillbyggnad, om ändringen innebär att byggnaden helt eller delvis tas i anspråk eller inreds för ett ankomstboende för vissa utlänningar. Paragrafen innebär inget undantag från kravet på bygglov för sådana ankomstboenden som tillkommer genom ny- eller ombyggnad.

Att undantagen bara gäller om vissa förutsättningar är uppfyllda framgår av 5 och 6 §§.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

## Förutsättningar för att få tillämpa undantaget från kravet på lov

### 5 §

Paragrafen innebär att undantaget från kravet på bygglov i 4 § endast gäller om byggnadens utformning återställs och byggnadens användning återgår till den ursprungliga senast vid utgången av 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

### 6 §

Paragrafen innebär att undantaget från kravet på bygglov i 4 §, för åtgärder som ska vidtas inom eller i anslutning till ett område som är av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § andra stycket miljöbalken, endast gäller

om det finns ett skriftligt medgivande till åtgärden från den myndighet som har beslutat om ett riksintresseanspråk enligt 2 § andra stycket 12 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden. Av hänvisningen till den s.k. hushållningsförordningen följer att det är Försvarsmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som inom sina ansvarsområden pekar ut de områden som respektive myndighet anser vara av riksintresse för totalförsvaret.

För att undantaget enligt 4 § ska gälla krävs det alltså ett skriftligt medgivande från antingen Försvarsmakten eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, beroende på vilken myndighet det är som har beslutat om riksintresseanspråket.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

## **Undantag från kraven på anmälan**

### **7 §**

Paragrafen innebär att det inte krävs någon anmälan enligt 6 kap. 5 § plan- och byggförordningen i fråga om ankomstboenden för vissa utläningar som har tillkommit med stöd av förordningen.

Krav på anmälan kan uppstå vid en ändring av en byggnad, t.ex. om ändringen innebär att byggnadens planlösning påverkas avsevärt (6 kap. 5 § första stycket 3 PBF). Så kan exempelvis bli fallet om det i en idrottshall sätts upp innerväggar för att skapa bättre förutsättningar för att byggnaden ska kunna användas som ett ankomstboende. I vissa fall kan den ändrade användningen i sig utlösa en anmälningsplikt utan att några egentliga byggnadsarbeten kommer till stånd, exempelvis om ett större antal människor vistas i en byggnad och därigenom påverkar brandskyddet i byggnaden (jfr 6 kap. 5 § första stycket 6 PBF).

Övervägandena finns i avsnitt 6.

## **Undantag från kraven på hänsyn till allmänna intressen**

### **8 §**

I *första stycket* finns bestämmelser som innebär att hänsyn som huvudregel inte behöver tas till bestämmelserna i 2 kap. 9 § plan- och bygglagen. Enligt den paragrafen får lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk, skyltar och ljusanordningar enligt lagen inte ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket, skylten eller ljusanordningen kan medföra en sådan påverkan på bl.a. omgivningen som innebär betydande olägenheter i vissa avseenden. Första stycket innebär alltså att ett ankomstboende som huvudregel inte behöver utformas med hänsyn till kraven i den paragrafen.

Av *andra stycket* framgår dock att, trots undantaget i första stycket, lokalisering, placering och utformning enligt 2 kap. 9 § plan- och bygglagen inte får ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket, skylten eller ljusanordningen kan medföra en sådan påverkan på grundvattnet eller omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet. Det är således endast den del av 2 kap. 9 § plan- och bygglagen som förhindrar betydande olägenheter på annat sätt som

undantas enligt paragrafen. Det innebär alltså att byggnadsnämnden fortfarande kommer att kunna ingripa med förelägganden om ett ankomstboende för vissa utlännningar lokaliseras, placeras, utformas eller används på ett sätt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

## **Undantag från utformnings- och egenskapskraven på byggnadsverk**

### **9 §**

Av *första stycket* framgår att ett ankomstboende inte behöver uppfylla kraven på skydd mot buller, energihushållning och värmeisolering, hushållning med vatten och avfall och bredbandsanslutning i 8 kap. 4 § första stycket 5, 6, 9 och 10 plan- och bygglagen, trots bestämmelserna i 8 kap. 5 § plan- och bygglagen som innebär att dessa krav som huvudregel ska uppfyllas vid bl.a. ombyggnad och annan ändring av en byggnad än ombyggnad. Innebörden av kraven i 8 kap. 4 § plan- och bygglagen preciseras i 3 kap. plan- och byggförordningen och i föreskrifter från Boverket.

Av *andra stycket* framgår att ett ankomstboende för vissa utlännningar inte heller behöver vara försett med en hiss eller annan lyftanordning på det sätt som anges i plan- och byggförordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

### **10 §**

Av *första stycket* följer att när det är fråga om ett ankomstboende får avsteg från kraven i 8 kap. 1 § 1 och 2 och 4 § första stycket 2–4 och 7 plan- och bygglagen och 3 kap. 7–10 och 16 §§ plan- och byggförordningen samt de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslutning till de paragraferna göras i den utsträckning som är skälig i förhållande till åtgärdens art, omfattning och varaktighet.

De s.k. utformningskraven i plan- och bygglagen, dvs. kraven som innebär att en byggnad ska vara lämplig för sitt ändamål, ha en god form-, färg- och materialverkan, och vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga (se 8 kap. 1 § PBL) ska som huvudregel uppfyllas på så sätt att de, vid annan ändring av en byggnad än ombyggnad, uppfylls i fråga om ändringen (se 8 kap. 2 § första stycket PBL). De tekniska egenskapskraven i 8 kap. 4 § plan- och bygglagen ska som huvudregel även uppfyllas vid annan ändring av en byggnad än ombyggnad (8 kap. 5 § PBL). Motsvarande gäller för de preciserade krav som finns i 3 kap. plan- och byggförordningen och i Boverkets föreskrifter i anslutning till dessa paragrafer.

Från denna huvudregel finns i plan- och bygglagen ett undantag som gäller i fråga om en byggåtgärd som inte kräver bygglov eller anmälan enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (se 8 kap. 8 §). I ett sådant fall får kraven i 8 kap. 1 och 4 §§ plan- och bygglagen avsteg från kraven göras i den utsträckning som är skälig med hänsyn till åtgärdens art och omfattning. Eftersom ankomstboenden för asylsökande enligt den nu föreslagna förordningen undantas från kraven på bygglov är denna bestämmelse således tillämplig. För sådana tekniska



egenskapskrav som inte helt undantas enligt 9 § i denna förordning och de s.k. utformningskraven gäller således att anpassningar av kraven enligt plan- och bygglagen får göras i den utsträckning som är skälig med hänsyn till åtgärdens art och omfattning.

Bestämmelsen innebär att avsteg från kraven får göras – utöver de avsteg som enligt 8 kap. 8 § första stycket första meningen plan- och bygglagen får göras med hänsyn till åtgärdens art och omfattning – även i den utsträckning som är skälig i förhållande till åtgärdens varaktighet när det är fråga om ett ankomstboende för asylsökande. Detta gäller i förhållande till utformningskraven i 8 kap. 1 § och de tekniska egenskapskraven i 8 kap. 4 § första stycket 2–4, 7 och 8 plan- och bygglagen. Det handlar alltså om kraven på att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om

2. säkerhet i händelse av brand,
3. skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön,
4. säkerhet vid användning,
- ...
7. lämplighet för det avsedda ändamålet, och
8. tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Av första stycket följer att möjligheterna till avsteg även gäller motsvarande krav i plan- och byggförordningen och i Boverkets föreskrifter.

Av *andra stycket* följer att avsteg från kraven på att en byggnad ska vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, när det är fråga om en åtgärd som avser ett ankomstboende, får göras i den utsträckning som är skälig med hänsyn till åtgärdens art, omfattning och varaktighet, trots bestämmelserna i 8 kap. 8 § första stycket andra meningen plan- och bygglagen. Det gäller även de krav som finns i 3 kap. 18 § första stycket plan- och byggförordningen samt de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslutning till dessa paragrafer.

Bestämmelserna ska ses mot bakgrund av att det i 8 kap. 8 § första stycket andra meningen plan- och bygglagen finns en begränsning som innebär att avsteg från utformningskraven och de tekniska egenskapskraven på tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga endast får göras om det med hänsyn till åtgärdens omfattning och byggnadens standard är uppenbart oskäligt att uppfylla kraven. Paragrafen innebär att det i fråga om ankomstboenden för asylsökande finns möjlighet att göra avsteg från tillgänglighetskraven, även om det inte är uppenbart oskäligt att uppfylla dessa krav.

I *tredje stycket* slås fast att avsteg inte får medföra en oacceptabel risk för människors hälsa och säkerhet. Denna begränsning är kopplad till att föreskrifter om undantag från de ordinarie kraven i plan- och bygglagen ska vara proportionella i förhållande till de intressen som de undantagna bestämmelserna avser att skydda och främja (se 16 kap. 13 a § andra stycket PBL). Uttrycket oacceptabla risker används i dag bl.a. i 16 kap. 4 § plan- och bygglagen och 3 kap. 28 § plan- och förordningen (jfr även prop. 2016/17:195 s. 21).

Övervägandena finns i avsnitt 6.

## **Undantag från kravet på planenlighet**

### **11 §**

Av paragrafen följer att ett ankomstboende får anordnas i strid med den detaljplan eller de områdesbestämmelser som gäller för området, trots bestämmelserna i 10 kap. 2 § första stycket 2 plan- och bygglagen som innebär att en åtgärd som avser ett byggnadsverk, en tomt eller en allmän plats som huvudregel ska genomföras så att åtgärden inte strider mot den detaljplan eller de områdesbestämmelser som gäller för området. Ankomstboenden för asylsökande kan således etableras i strid med den detaljplan eller områdesbestämmelser, utan att byggnadsnämnden blir skyldig att ingripa mot överträdelsen.

Undantaget påverkar inte de krav som följer av ordningslagen (1993:1617), som i vissa avseenden är knutna till innehållet i detaljplanen.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

## **Skyldighet att underrätta byggnadsnämnden**

### **12 §**

Enligt paragrafen ska en byggherre som avser att vidta en åtgärd som inte kräver lov eller anmälan enligt förordningen så snart som möjligt underrätta byggnadsnämnden om detta. Paragrafen anger även vad en sådan underrättelse ska innehålla. Byggnadsnämnden får därmed lättare att bedöma om det har skett någon överträdelse i förhållande till bestämmelserna i plan- och bygglagen, om någon anmäler ankomstboendet till nämnden och gör gällande att det har skett en sådan överträdelse.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

## **Tillämpliga regler när undantagen har upphört att gälla**

### **13 §**

Paragrafen innehåller en upplysning om byggnadsnämnden kan besluta om ingripanden och påföljder enligt 11 kap. plan- och bygglagen, om byggnadens användning inte återgått till den ursprungliga när den tid som anges i 5 § har löpt ut. Byggnadsnämnden förväntas ingripa i ett sådant fall, jfr 11 kap. 5 § plan- och bygglagen och prop. 2016/17:195 s. 15 och 16.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

## **10.3 Förordning om undantag från plan- och byggregler för enkla förläggningar för vissa utlänningar**

### **Innehåll och definitioner**

#### **1 §**

Paragrafen innehåller en upplysning om att förordningen innehåller undantag från vissa bestämmelser i plan- och bygglagen (2010:900) och

plan- och byggförordningen (2011:338) för att enkla förläggningar för vissa utlännningar ska kunna anordnas i en situation där tillströmningen av asylsökande har varit eller kan väntas bli särskilt omfattande.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## 2 §

Paragrafen innehåller en upplysning om att termer och uttryck i förordningen har samma betydelse som i plan- och bygglagen och plan- och byggförordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## 3 §

Paragrafen innehåller en definition av vad som i förordningen avses med uttrycket enkel förläggning för vissa utlännningar.

Enligt *punkten 1* krävs att det är fråga om ett sådant byggnadsverk vars konstruktion är av så enkelt slag att det kan flyttas eller rivs med förhållandevis enkla åtgärder (jfr 16 kap. 13 a § andra stycket PBL och att bemyndigandet endast medger att regeringen, i fråga om nybyggnad, meddelar föreskrifter om undantag som avser enkla byggnadsverk, se även prop. 2016/17:195 s. 31).

Enligt *punkten 2* ska det även vara fråga om ett sådant byggnadsverk som under en begränsad tid behövs för en sådan förläggning som avses i 2 § första stycket lagen (1994:137) om mottagande av asylsökande m.fl., exempelvis ett boende eller en byggnad som används som hygienutrymme, kök, lokal för bespisning, undervisningslokal, personalutrymme eller förråd (se samma prop. s. 17). I praktiken handlar en enkel förläggning för vissa utlännningar således om att anordna tältförläggningar och uppföra andra tillfälliga enkla byggnader, t.ex. byggmoduler, samt de faciliteter som behövs för att driva förläggningen.

Att definitionen handlar om ett byggnadsverk utesluter inte att en enkel förläggning för vissa utlännningar kan bestå av flera byggnadsverk.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## Undantag från kraven på bygglov

### 4 §

*Första stycket* innehåller bestämmelser om att det trots bestämmelserna i 9 kap. 2 § första stycket plan- och bygglagen inte krävs bygglov för att uppföra, flytta, bygga till eller på annat sätt ändra en enkel förläggning för vissa utlännningar. Termerna nybyggnad, tillbyggnad och ändring av en byggnad finns definierade i 1 kap. 4 § plan- och bygglagen. I termen nybyggnad ingår flyttning av en tidigare uppförd byggnad till en ny plats.

*Andra stycket* innehåller bestämmelser om att det trots bestämmelserna i 6 kap. 1 § 2, 7, 8 och 10 plan- och byggförordningen inte krävs bygglov för att anordna, inrätta, uppföra, flytta eller väsentligt ändra sådana upplag, materialgårdar, murar, plank, parkeringsplatser och transformatorstationer som behövs för att driva en enkel förläggning för vissa utlännningar.

*Tredje stycket* innehåller bestämmelser om att det trots bestämmelserna i 6 kap. 3, 3 a och 4 a §§ plan- och byggförordningen inte krävs bygglov

för att sätta upp, flytta eller väsentligt ändra skyltar och ljusanordningar på eller i anslutning till en enkel förläggning för vissa utlänningar.

Att undantagen bara gäller om vissa förutsättningar är uppfyllda framgår av 6 och 7 §§.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## **Undantag från kraven på marklov**

### **5 §**

Enligt paragrafen krävs det inte marklov för schaktning, fyllning och markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet, om åtgärden behöver vidtas i samband med uppförandet av en enkel förläggning för vissa utlänningar. Kraven på marklov för trädfällning och skogsplantering i 9 kap. 12 § första stycket 2 och 3 plan- och bygglagen omfattas inte av undantaget.

Att undantagen bara gäller om vissa förutsättningar är uppfyllda framgår av 6 och 7 §§.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## **Förutsättningar för att få tillämpa undantagen från kraven på lov**

### **6 §**

Av paragrafen framgår att undantagen från kraven på bygglov och marklov i 4 och 5 §§ endast gäller om vissa förutsättningar är uppfyllda. Ytterligare krav som ska uppfyllas finns i 7 §.

Enligt *första stycket 1* förutsätts att en statlig myndighet är byggherre. En liknande bestämmelse finns i 6 § covid-förordningen. Det får förutsättas att den myndighet som etablerar en enkel förläggning för vissa utlänningar väljer en plats som är lämplig för ändamålet, både i förhållande till behovet av att platsen ska vara lämplig för den verksamhet som bedrivs vid boendet och i förhållande till omgivande intressen.

Enligt *första stycket 2* förutsätts att åtgärden vidtas på mark som ägs av staten. Kravet innebär att tillämpningsområdet för förordningen begränsas och att risken för skador på miljön därigenom begränsas.

Enligt *första stycket 3* gäller undantagen endast om åtgärden inte vidtas närmare körbanan än 4,5 meter i förhållande till en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon där högsta tillåtna hastighet är mer än 20 kilometer i timmen. Uttrycket en sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon används som en del av definitionen av väg i 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Däremot omfattas inte leder som är anordnade för cykeltrafik eller gång- eller ridbanor invid en väg, som ingår i definitionen av väg enligt den förordningen. Motsvarande bestämmelser finns i 6 § covid-förordningen. Jfr även kommentaren till andra stycket.

*Första stycket 4* innebär att åtgärden ska vidtas på mark som är av sådant slag att platsen snabbt kan återställas till sitt ursprungliga skick. Det förhindrar bl.a. trädfällning och att skyddsvärd natur används för åtgärden.

*Första stycket 5* innebär att undantagen från kraven på bygglov endast platsen där åtgärden har vidtagits återställs senast vid utgången av 2022. Motsvarande bestämmelse finns i 6 § covid-förordningen.

Bestämmelserna i *andra stycket* innebär att det i vissa fall är möjligt att göra avsteg från bestämmelserna i första stycket 3. Dessa bestämmelser innebär att en åtgärd inte får vidtas närmare en fastighetsgräns än 8,0 m, i förhållande till en järnväg inte närmare spårets mitt än 30,0 m och i förhållande till en väg m.m. där högsta tillåtna hastighet är mer än 20 km/h inte närmare körbanan än 4,5 m. I likhet med vad som gäller för s.k. komplementbostadshus (se 9 kap. 4 a § tredje stycket PBL) kan dessa avstånd minskas om berörda aktörer godtar en närmare placering.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## 7 §

Paragrafen innebär att undantagen från kraven på bygglov och marklov i 4 och 5 §§, för åtgärder som ska vidtas inom eller i anslutning till ett område som är av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § andra stycket miljöbalken, endast gäller om det finns ett skriftligt medgivande till åtgärden från den myndighet som har beslutat om ett riksintresseanspråk enligt 2 § andra stycket 12 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden. Av hänvisningen till den s.k. hushållningsförordningen följer att det är Försvarmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som inom sina ansvarsområden pekar ut de områden som respektive myndighet anser vara av riksintresse för totalförsvaret.

För att undantagen enligt 4 och 5 §§ ska gälla krävs det alltså ett skriftligt medgivande från antingen Försvarmakten eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, beroende på vilken myndighet det är som har beslutat om riksintresseanspråket.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## Undantag från kraven på rivningslov

### 8 §

I paragrafen finns en upplysningsbestämmelse om att det i 9 kap. 10 § andra stycket plan- och bygglagen finns bestämmelser om att det inte krävs rivningslov för att riva en byggnad eller en byggnadsdel som får uppföras utan bygglov. Av detta följer således att det inte krävs något rivningslov för att riva en enkel förläggning för vissa utläningar som fått uppföras utan krav på bygglov enligt denna förordning.

Förordningen ger ingen möjlighet att riva befintliga byggnader för att bereda plats för en enkel förläggning för vissa utläningar.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## Undantag från kraven på anmälan

### 9 §

Paragrafen innebär att det inte krävs någon anmälan enligt 6 kap. 5 § plan- och byggförordningen i fråga om en enkel förläggning för vissa utläningar som har tillkommit med stöd av förordningen.

Enligt 6 kap. 5 § första stycket 3–5 plan- och byggförordningen krävs det normalt en anmälan till byggnadsnämnden för

- en ändring av en byggnad, om ändringen innebär att konstruktionen av byggnadens bärande delar berörs eller byggnadens planlösning påverkas avsevärt,
- en installation eller väsentlig ändring av en hiss, eldstad, rökkanal eller anordning för ventilation i byggnader,
- en installation eller väsentlig ändring av en anläggning för vattenförsörjning eller avlopp i en byggnad eller inom en tomt, och
- en sådan ändring av en byggnad som väsentligt påverkar brandskyddet i byggnaden.

Kravet på anmälan gäller dock inte för sådana åtgärder i fråga om en byggnad eller tomt som tillhör staten eller en region (se 6 kap. 6 § 3 PBF).

Paragrafen innebär att det inte heller i övrigt behövs någon anmälan när det handlar om en enkel förläggning för vissa utläningar. Exempelvis behövs det alltså ingen anmälan till byggnadsnämnden för att riva en byggnad eller en del av en byggnad, vilket normalt krävs när det handlar om en byggnad som inte kräver lov (se 6 kap. 5 första stycket 1 PBF).

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## Undantag från kraven på hänsyn till allmänna intressen

### 10 §

I *första stycket* finns bestämmelser som innebär att hänsyn som huvudregel inte behöver tas till de allmänna intressen som anges i 2 kap. 6, 9 och 10 §§ plan- och bygglagen när det är fråga om en enkel förläggning för vissa utläningar. Det innebär för det första att en sådan förläggning inte behöver utformas med hänsyn till det s.k. anpassningskravet i 2 kap. 6 § plan- och bygglagen. Den paragrafen anger att bebyggelse och byggnadsverk ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bl.a. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och flera andra allmänna intressen.

Det innebär för det andra att en sådan förläggning inte behöver utformas med hänsyn till det s.k. omgivningskravet i 2 kap. 9 § plan- och bygglagen. Enligt den paragrafen får lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk, skyltar och ljusanordningar enligt lagen inte ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket, skylten eller ljusanordningen kan medföra en sådan påverkan på bl.a. omgivningen som innebär betydande olägenheter i vissa avseenden. Första stycket innebär alltså att en enkel förläggning för vissa utläningar som huvudregel inte behöver utformas med hänsyn till kraven i den paragrafen, jfr dock bestämmelsen i andra stycket.

För det tredje behöver hänsyn inte heller tas till kraven i 10 § plan- och bygglagen. Enligt den paragrafen ska miljökvalitetsnormerna i 5 kap. miljöbalken eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 5 kap. miljöbalken följas vid planläggning och i andra ärenden enligt plan- och bygglagen. Genom att en enkel förläggning för vissa utlänningar undantas från kraven på bygglov kommer det således normalt inte heller uppstå något ärende enligt plan- och bygglagen, och följaktligen inte heller någon skyldighet för byggherren att följa miljökvalitetsnormerna. Skulle någon klaga på en sådan förläggning uppstår emellertid ett tillsynsärende enligt plan- och bygglagen, varigenom bestämmelsen skulle kunna bli tillämplig. Genom bestämmelsen i första stycket aktualiseras således kraven i 2 kap. 10 § plan- och bygglagen inte heller i en sådan situation. Bestämmelsen saknar dock betydelse i förhållande till den tillsyn som kan utövas med stöd av miljöbalken.

Av *andra stycket* framgår att, trots undantaget i första stycket, lokalisering, placering och utformning enligt 2 kap. 9 § plan- och bygglagen inte får ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket, skylten eller ljusanordningen kan medföra en sådan påverkan på grundvattnet eller omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet. Det är således endast den del av 2 kap. 9 § plan- och bygglagen som förhindrar betydande olägenheter på annat sätt som undantas enligt paragrafen. Det innebär alltså att byggnadsnämnden fortfarande kommer att kunna ingripa med förelägganden om en enkel förläggning för vissa utlänningar lokaliserar, placeras, utformas eller används på ett sätt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## **Undantag från utformnings- och egenskapskraven på byggnadsverk**

### **11 §**

Av *första stycket* framgår att en enkel förläggning för vissa utlänningar inte behöver uppfylla kraven på skydd mot buller, energihushållning och värmeisolering, hushållning med vatten och avfall och bredbandsanslutning i 8 kap. 4 § första stycket 5, 6, 9 och 10 plan- och bygglagen, trots bestämmelserna i 8 kap. 5 § plan- och bygglagen som innebär att dessa krav som huvudregel ska uppfyllas vid bl.a. ny- och tillbyggnad. Innebörden av kraven i 8 kap. 4 § plan- och bygglagen preciseras i 3 kap. plan- och byggförordningen och i föreskrifter från Boverket.

Av *andra stycket* framgår att en enkel förläggning för vissa utlänningar inte heller behöver vara försett med en hiss eller annan lyftanordning på det sätt som anges i plan- och byggförordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

### **12 §**

Av *första stycket* följer att när det är fråga om en enkel förläggning för vissa utlänningar får avsteg från kraven i 8 kap. 1 § 1 och 2 och 4 § första stycket 2–4 och 7 plan- och bygglagen och 3 kap. 7–10 och 16 §§ plan- och byggförordningen samt de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslut-

ning till de paragraferna göras i den utsträckning som är skäligen förhållande till åtgärdens art, omfattning och varaktighet.

De s.k. utformningskraven i plan- och bygglagen, dvs. kraven som innebär att en byggnad ska vara lämplig för sitt ändamål, ha en god form-, färg- och materialverkan, och vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga (se 8 kap. 1 § PBL) ska som huvudregel uppfyllas på så sätt att de vid nybyggnad uppfylls för hela byggnaden (se 8 kap. 2 § första stycket PBL). Även de tekniska egenskapskraven i 8 kap. 4 § plan- och bygglagen ska som huvudregel även uppfyllas vid nybyggnad (8 kap. 5 § PBL). Motsvarande gäller för de preciserade krav som finns i 3 kap. plan- och byggförordningen och i Boverkets föreskrifter i anslutning till dessa paragrafer.

Från denna huvudregel finns i plan- och bygglagen ett undantag som gäller i fråga om en byggåtgärd som inte kräver bygglov eller anmälan enligt lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen (se 8 kap. 8 §). I ett sådant fall får kraven i 8 kap. 1 och 4 §§ plan- och bygglagen avsteg från kraven göras i den utsträckning som är skäligen med hänsyn till åtgärdens art och omfattning. Eftersom enkla förläggningar för vissa utlänningar enligt den nu föreslagna förordningen undantas från kraven på bygglov är denna bestämmelse således tillämplig. För sådana tekniska egenskapskrav som inte helt undantas enligt 11 § i denna förordning och de s.k. utformningskraven gäller således att anpassningar av kraven enligt plan- och bygglagen får göras i den utsträckning som är skäligen med hänsyn till åtgärdens art och omfattning.

Bestämmelsen innebär att avsteg från kraven får göras – utöver de avsteg som enligt 8 kap. 8 § första stycket första meningen plan- och bygglagen får göras med hänsyn till åtgärdens art och omfattning – även i den utsträckning som är skäligen förhållande till åtgärdens varaktighet när det är fråga om en enkel förläggning för vissa utlänningar. Detta gäller i förhållande till utformningskraven i 8 kap. 1 § och de tekniska egenskapskraven i 8 kap. 4 § första stycket 2–4, 7 och 8 plan- och bygglagen. Det handlar alltså om kraven på att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om

2. säkerhet i händelse av brand,
3. skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön,
4. säkerhet vid användning,
- ...
7. lämplighet för det avsedda ändamålet, och
8. tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Av första stycket följer att möjligheterna till avsteg även gäller motsvarande krav i plan- och byggförordningen och i Boverkets föreskrifter.

Av *andra stycket* följer att avsteg från kraven på att en byggnad ska vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, när det är fråga om en åtgärd som avser en enkel förläggning för vissa utlänningar, får göras i den utsträckning som är skäligen med hänsyn till åtgärdens art, omfattning och varaktighet, trots bestämmelserna i 8 kap. 8 § första stycket andra meningen plan- och bygglagen. Det gäller även de krav som finns i 3 kap. 18 § första stycket plan- och bygg-



förordningen samt de föreskrifter som Boverket har meddelat i anslutning till dessa paragrafer.

Bestämmelserna ska ses mot bakgrund av att det i 8 kap. 8 § första stycket andra meningen plan- och bygglagen finns en begränsning som innebär att avsteg från utformningskraven och de tekniska egenskapskraven på tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga endast får göras om det med hänsyn till åtgärdens omfattning och byggnadens standard är uppenbart oskäligt att uppfylla kraven. Paragrafen innebär att det i fråga om enkla förläggningar för vissa utläningar finns möjlighet att göra avsteg från tillgänglighetskraven, även om det inte är uppenbart oskäligt att uppfylla dessa krav.

I *trede stycket* slås fast att avsteg inte får medföra en oacceptabel risk för människors hälsa och säkerhet. Denna begränsning är kopplad till att föreskrifter om undantag från de ordinarie kraven i plan- och bygglagen ska vara proportionella i förhållande till de intressen som de undantagna bestämmelserna avser att skydda och främja (se 16 kap. 13 a § andra stycket PBL). Uttrycket oacceptabla risker används i dag bl.a. i 16 kap. 4 § plan- och bygglagen och 3 kap. 28 § plan- och förordningen (jfr även prop. 2016/17:195 s. 21).

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## **Undantag från kraven på tomter, allmänna platser och andra områden**

### **13 §**

En obebyggd tomt som ska bebyggas ska enligt plan- och bygglagen ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas bl.a. så att naturförutsättningarna så långt det är möjligt tas till vara, att betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer, att det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon och att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon (se 8 kap. 9 § PBL). Det som gäller i fråga om utrymme för parkering, lastning och lossning och om fria ska i skälig utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd (se 8 kap. 10 § PBL). Det som gäller i fråga om tomter enligt 9 och 10 §§ ska i skälig utsträckning tillämpas också på allmänna platser och på områden för andra anläggningar än byggnader, dock att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna använda platsen eller området i den utsträckning som följer av föreskrifter meddelade med stöd av plan- och bygglagen (se 8 kap. 12 § PBL).

Genom paragrafen undantas de åtgärder som avses i 4 och 5 §§ från kraven i nu nämnda bestämmelser i plan- och bygglagen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## **Undantag från kravet på planenlighet**

### **14 §**

Av paragrafen följer att en enkel förläggning för vissa utlänningar får anordnas i strid med den detaljplan eller de områdesbestämmelser som gäller för området, trots bestämmelserna i 10 kap. 2 § första stycket 2 plan- och bygglagen som innebär att en åtgärd som avser ett byggnadsverk, en tomt eller en allmän plats som huvudregel ska genomföras så att åtgärden inte strider mot den detaljplan eller de områdesbestämmelser som gäller för området. Enkla förläggningar för vissa utlänningar kan således etableras i strid med en detaljplan eller områdesbestämmelser, utan att byggnadsnämnden blir skyldig att ingripa mot överträdelsen.

Undantaget påverkar inte de krav som följer av ordningslagen (1993:1617), som i vissa avseenden är knutna till innehållet i detaljplanen.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## **Skyldighet att underrätta byggnadsnämnden**

### **15 §**

Enligt paragrafen ska en byggherre som avser att vidta en åtgärd som inte kräver lov eller anmälan enligt förordningen så snart som möjligt underrätta byggnadsnämnden om detta. Paragrafen anger även vad en sådan underrättelse ska innehålla. Byggnadsnämnden får därmed lättare att bedöma om det har skett någon överträdelse i förhållande till bestämmelserna i plan- och bygglagen, om någon anmäler ankomstboendet till nämnden och gör gällande att det har skett en sådan överträdelse.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

## **Tillämpliga regler när undantagen har upphört att gälla**

### **16 §**

Paragrafen innehåller en upplysning om byggnadsnämnden kan besluta om ingripanden och påföljder enligt 11 kap. plan- och bygglagen, om den plats där åtgärden vidtagits inte har återställts när den tid som anges i 6 § första stycket 5 har löpt ut. Byggnadsnämnden förväntas ingripa i ett sådant fall, jfr 11 kap. 5 § plan- och bygglagen och prop. 2016/17:195 s. 15 och 16.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

#### 10.4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:000) om undantag från plan- och byggregler för kommunala ankomstboenden för vissa utlänningar

Ändringarna i 1 och 3 §§ innebär att tillämpningsområdet för förordningen utvidgas så att kommunala ankomstboenden även kan anordnas för fördrivna personer som har rätt till uppehållstillstånd med tillfälligt skydd enligt 21 kap. utlänningslagen (2005:716).

Övervägandena finns i avsnitt 6.

#### 10.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2022:000) om undantag från plan- och byggregler för enkla förläggningar för vissa utlänningar

Ändringarna i 1 § innebär att tillämpningsområdet för förordningen utvidgas så att enkla förläggningar för vissa utlänningar även kan anordnas för fördrivna personer som har rätt till uppehållstillstånd med tillfälligt skydd enligt 21 kap. utlänningslagen (2005:716).

Övervägandena finns i avsnitt 7.

Datum  
2022-03-22

Dnr  
2022KS88 011

## Yttrande gällande Översiktsplan, Mölndals kommun

Härryda kommun ser positivt på att flera av strategierna har ett regionalt perspektiv och är positiv till att Mölndals ställningstaganden och utgångspunkter kring mellankommunala frågor har förtydligats. Den digitala kartan är ett tydligt och behjälpligt verktyg för att förstå kommunens intentioner för den framtida samhällsutvecklingen. Härryda kommun delar bedömningen om att riksintresset för Hålsjön behöver samordnas mellan kommunerna.

Härryda kommun vill understryka behovet av utveckling av kollektivtrafiken mellan Mölndal och Härryda. Kommunen ser möjligheter i de stråk som har ett större resande men även att det är intressant att se på möjligheter att förlänga linjer över kommungränsen. Arbetet med Målbild Koll 2035 har sitt tydliga fokus på Mölndal, Göteborg och Partille och det är viktigt att arbeta mer med övriga kommuner Göteborgsområdet. Det är olyckligt att Härryda inte placerades i samma zon som Göteborg, Mölndal och Partille i den nya zonindelning som Västtrafik infört. För resenärer mellan Härryda och Mölndal hade en placering i samma zon gynnat kollektivtrafikens utveckling. Härryda kommun har uppmanat Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd att se över zonindelningen.

Härryda kommun ser det som ytterst viktigt att stärka förbindelserna mellan Härryda kommun och Mölndals stad. I översiktsplanen nämns vikten av kopplingar mellan viktiga regionala leder, men det framgår inte hur dessa kan utvecklas. Det återfinns ett markreservat vid Kikås i kartan men det saknas beskrivningar av vad det avser.

Härryda kommun ser positivt på infrastruktursatsningar som stärker Sverige på en nationell nivå men konstaterar också att de regionala och lokala behoven av järnväg är mycket starka utmed sträckan Göteborg-Borås. Möjligheterna att få en attraktiv spårbunden kollektivtrafik med kopplingar mot Göteborg, flygplatsen och Borås skulle medföra stora fördelar för

Härryda kommun.



Peter Lönn – Kommundirektör

## Underrättelse om granskning gällande Förslag till ny översiktsplan för Mölnåls

Stadsbyggnadsförvaltningen i Mölnåls stad har upprättat ett förslag till ny översiktsplan för Mölnåls kommun på uppdrag av stadens kommunstyrelse. Syftet med översiktsplanen är att visa inriktningen för stadens mark- och vattenanvändning genom övergripande stadsbyggnadsstrategier och planeringsprinciper. Här har du möjlighet att ta del av hur Mölnåls kan utvecklas i framtiden. I den digitala kartan kan du se de stora penseldragen för hur mark- och vattenområden i hela kommunen bör användas i framtiden.

Utöver utvecklingsförslagen finns också en rad planeringsunderlag som används som stöd när marken planeras för bostäder, arbetsplatser och rekreation med mera.

Översiktsplanen är vägledande vilket innebär att det som står här ska hjälpa de som arbetar i Mölnåls stad, invånare, myndigheter och andra som har intresse av att förstå riktningen för utvecklingen. Den handlar också om vilka frågor vi ska utgå från för att få en hållbar utveckling för dig som arbetar, bor och lever här. Mölnåls översiktsplan ska också stärka kommunens position i regionen genom att tydliggöra hur Mölnåls vill vara med och leda den regionala tillväxten.

Det digitala förslaget till ny översiktsplan finns tillgängligt på Mölnåls stads hemsida: [www.molndal.se/op](http://www.molndal.se/op)

### Vad händer nu?

Planförslaget finns utställt för granskning under tiden 3 februari – 3 april 2022. Har du synpunkter på planförslaget ska dessa skriftligen ha kommit in till stadsbyggnadsförvaltningen **senast den 3 april 2022**.

### Digitalt informationsmöte 1 mars klockan 18:00

För utbyte av information och synpunkter kontakta stadsbyggnadsförvaltningen på e-post [planexploatering@molndal.se](mailto:planexploatering@molndal.se) senast den 25 februari för anmälan till ett digitalt informationsmöte den 1 mars 2022, kl. 18.00.

### Samtliga synpunkterna skickas till:

Mölnåls stad, Stadsbyggnadsförvaltningen  
Strategiska enheten  
431 82 Mölnåls Stad  
alternativt [planexploatering@molndal.se](mailto:planexploatering@molndal.se)

### För mer information om upprättat planförslag

Upplysningar om planförslaget lämnas av:

**Elisabet Börilin** tel. 031-315 14 21,  
[elisabet.borlin@molndal.se](mailto:elisabet.borlin@molndal.se)

**Julia Halldin** tel. 031-315 14 48,  
[julia.halldin@molndal.se](mailto:julia.halldin@molndal.se)

## Utställning

Handlingarna finns **tillgängliga på Mölnåls stads hemsida:** [www.molndal.se/op](http://www.molndal.se/op)

### **Förslag till ny översiktsplan ställs ut på följande platser:**

#### **Stadshusets entréhall,**

Göteborgsvägen 11-17  
måndag-onsdag 8:00-16:30  
torsdag 8:00-18:00  
fredag 8:00-16:30

#### **Mölnåls stadsbibliotek, Brogatan 40/Bergmansgatan 29**

måndag-torsdag 10:00-20:00  
fredag 10:00-18:00  
lördag 10:00-15:00

#### **Biblioteket i Lindome**

måndag-torsdag 9:00-19:00  
fredag 9:00-17:00  
lördag 10:00-14:00

#### **Biblioteket i Kålleröd**

måndag-torsdag 10:00-19:00  
fredag 11:00-15:00  
lördag kl. 10:00-14:00

## Sändlista

### Statliga myndigheter m.fl

Fortum Distribution AB, Karlstad  
Försvarsmakten  
Jernhusen AB  
Länsstyrelsen, Västra Götaland  
Landvetter Airport, Swedavia  
Lantmäterimyndigheten Mölndal  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap  
Polismyndigheten Västra Götaland  
Räddningstjänsten Storgöteborg  
Skanova AB, Nätplanering Väst  
Statens geotekniska institut  
Weum Gas AB  
Swedegas AB  
Trafikverket Region väst  
Vattenfall Eldistribution AB  
Västragötalandsregionen kollektivtrafiknämnden  
Västra götalandregionen regionutveckling  
Västrafik AB  
Gryaab AB  
Kretslopp och vatten Göteborg

### Kommunala nämnder och bolag

Byggnadsnämnden/bygglövsavdelningen  
Kultur och fritidsnämnden/förvaltning  
Miljönämnden/förvaltning  
Skolnämnden/förvaltning  
Social- och arbetsmarknadsnämnden/förvaltning  
Kommunstyrelsen/Stadsledningsförvaltningen  
Tekniska nämnden/förvaltning  
Utbildningsnämnden/förvaltning  
Vård och omsorgsnämnden/förvaltning

Serviceförvaltningen  
Mölnåla Fastighets AB  
Mölnåls muséum  
Mölnåls Parkerings AB  
Plan- och exploateringsutskottet  
Mölnådal Energi AB  
Mölnådal Energi Nät  
Mölnålsbostäder

### Grannkommuner och GR

Bollebygd kommun  
Borås stad  
Göteborgs stad  
Göteborgsregionens kommunalförbund  
Kungsbacka kommun  
Härryda kommun  
Marks kommun

### Övriga

Bussiness Region Göteborg AB  
Energidistribution E.ON  
Göteborgs Ornitologiska förening  
Hyresgästföreningen Mölndal  
Kållereds hembygdsgille  
Kållered vägförening  
Lantbrukarnas riksförbund  
Lindome hembygdsgille  
Lindome vägförening  
Mölnåls hembygdsgästförening  
Mölnåls naturskyddsförening  
Villaägarna Västra Kållered

# VERKSAMHETSBERÄTTELSE, FAMILJERÄTT I SAMVERKAN HÄRRYDA, MÖLNDAL OCH PARTILLE 2021



## BAKGRUND

Kommunfullmäktige beslutade den 17 e november 2020 att godkänna avtalssamverkan avseende familjerätten med Härryda, Mölndal och Partille kommun. Kommunfullmäktige gav därefter ansvarig nämnd i respektive kommun ett uppdrag att ingå ett samverkansavtal där den familjerättsliga verksamheten skulle ha sitt säte i Partille kommun. Nämnderna i respektive kommun godkände samverkansavtalet i juni månad 2021. Avtalet innebär i korthet att Partille kommun ska vara värdkommun för samverkan. Familjerättsenheten ska ingå i Partille kommuns organisation under Social-och arbetsförvaltningen. Partille kommun ska vara arbetsgivare för de tjänstemän som arbetar på Familjerättsenheten. Verksamhetens övergång skedde fysiskt den 1 e oktober 2021. Förberedelser för införandet skedde under ledning och samordning av enhetschef Anna Karin Eglén from 2021-03-15.

De ärenden som hanteras av familjerätten i samverkan är : Information, rådgivning och stöd i familjerättsliga frågor, utreda och fastställa föräldraskap utöver enkla föräldraskap, samarbetsamtal på initiativ av föräldrar, samarbetsamtal på remiss från domstol, informationssamtal, ansökan om att skriva avtal gällande vårdnad, boende och umgänge, sammanställa och avge upplysningar till domstol, utredningar gällande vårdnad, boende och umgänge, yttrande om möjlighet till umgängesstöd samt tillse och följa upp verkställigheten, utreda frågan om umgänge med annan än förälder , utredning avseende medgivande för internationell adoption, prövning av samtycke kan lämnas efter barnbesked så att adoptionsförfarandet får fortsätta, uppföljning av genomförd adoption, adoptionsutredningar på uppdrag av domstol, övrigt sällan förekommande familjerättsliga ärenden såsom namnändringen, passärenden, godkännande av avtal om underhållsbidrag för längre period än tre månader.

Syftet med en gemensam samverkan gällande familjerätt är i huvudsak att samverkan i gemensam drift stärker och utvecklar den familjerättsliga verksamheten till gagn för kommuninvånarna. På lång sikt främjar sammanslagningen att kontinuitet, kompetensförsörjning, metodutveckling, rättssäkerhet och god kvalitet i den familjerättsliga verksamheten kan säkerhetsställas.

## PERSONAL

Personalbudgeten är under en uppstartsperiod, 2021-10-01 -2022-06-30 fördelat på 10, 80 % årsarbetare. Under de tre första månaderna var 10 st handläggare, ett metodstöd samt en enhetschef anställda. Samtliga, förutom en i personalgruppen var tidigare anställda i kommunerna. Ett övertagande gjordes av befintlig personal från familjerätten i Härryda och Mölndal. Tre handläggare samt en enhetschef var tidigare anställda i Partille kommun och arbetar kvar på sina tjänster. En nyanställning gjordes till tjänsten som metodstödare.

Fördelning i procent på tjänsterna 2021- 10-01 tom 2021-12-31:



En handläggare var sjukskriven på heltid under hela perioden. En handläggare hade en sysselsättningsgrad på 50%, en handläggare hade en sysselsättningsgrad på 90%, en handläggare hade en sysselsättningsgrad på 85% och en fjärde handläggare hade en sysselsättningsgrad på 80 %. Övriga handläggare hade en sysselsättningsgrad på 100%. En erfaren timvikarie var anställd på ca 30 % för att täcka sjukskrivningen. Familjerätten har också tagit hjälp av behandlare inom öppenvården och familjerådgivare i Partille i några samarbetsamtal för att motverka lång kö i dessa ärenden. Metodstödet hade en sysselsättningsgrad på 100%. Enhetschef hade en sysselsättningsgrad på ca 80 % riktat mot familjerätt i samverkan.

Familjerätt i samverkan ingår i Familjerättsenhetens arbetsgrupp på Social-och arbetsförvaltningen. Socionom på Partille kommuns Familjecentral har också sin tillhörighet på enheten.

## MÖTESSTRUKTURER

Familjerättsenheten har haft tre gemensamma APT samt gemensam friskvårdsaktivitet uppdelat på ett par gånger då arbetsgruppen bland annat hade julavslutning, bowlade, besökte julmarknad och intog gemensam lunch. Familjerättssekreterarna har haft gemensam methodsittning utifrån ärendehantering en eftermiddag varannan vecka tillsammans med metodstödet.

Familjerättssekreterarna har enskilda metodtider efter behov med metodstöd. En tid i veckan sker gemensam ärendefördelning som metodstödet ansvarar för. En tid i veckan har enhetschef tillsammans med handläggarna och metodstödet gemensam tid för verksamhetsfrågor. Enhetschef träffar varje enskild medarbetare en kortare tid en gång i månaden för avstämning med fokus arbetsmiljö och introduktion den första tiden. Enhetschef har kontinuerliga avstämningar med metodstödet varje vecka. Familjerättsenheten har deltagit en gemensam halvdag tillsammans med övriga barn -och unga enheter på förvaltningen med bland annat temat Nätverkets resurser.

Familjerättsenheten har deltagit på en Förvaltningsträff gemensamt med hela Social-och arbetsförvaltningen.

## STATISTIK

	Härryda		Mölnadal		Partille	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Antal barn vars föräldrar deltagit i samarbetsamtal	148	77	193	157	89	115
<i>därav samarbetsamtal initierade genom tingsrättsbeslut</i>	11	1	16	5	4	5
Barn som berörts av samarbetsamtal som avslutats helt	125	63	106	101	65	75
Barn som var aktuella i upplysningar	33	38	103	101	52	67
Antal medgivandeutredningar totalt	3	5	10	4	2	2
<i>därav utredningar som resulterade i avslag</i>	0	0	0	0	0	0
<i>varav avslag som överklagades</i>	0	0	0	0	0	0
Barn aktuella i utredning om vårdnad, boende, umgänge	18	20	31	43	14	28
<b>Fördelat på utredningstyp:</b>						
Enbart vårdnadsutredning	0	1	0	0	0	2
Enbart boendeutredning	0	0	0	0	0	0
Enbart umgängesutredning	2	0	3	1	1	0
Enbart vårdnads- och boendeutredning	0	0	1	1	3	0
Enbart vårdnads- och umgängesutredning	1	6	4	7	1	1
Enbart boende- och umgängesutredning	1	0	1	3	0	0
Vårdnads-, boende och umgängesutredning	14	13	22	31	12	22

Antal avtal om vårdnad (varav godkända)	3 (3)	2 (2)	9 (7)	10 (10)	8 (8)	14 (14)
Antal avtal om boende (varav godkända)	0 (0)	0 (0)	2 (2)	0 (0)	2 (2)	0 (0)
Antal avtal om umgänge (varav godkända)	3 (3)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	2 (2)	0 (0)
Barn i yttrande om umgängesstöd som lämnats till rätten	5	2	6	7	6	5
Barn i beslut om umgängesstöd som verkställts	4	1	4	8	6	5
Yttrande om styvbarnsadoption av barn under 18 år	0	0	2	4	1	2
Yttrande om adoption av barn under 18 år i familjehem	0	0	0	0	0	0
Yttrande om övriga nationella adoptioner av barn 0-1 år	0	0	0	0	0	0
Yttrande om övriga nationella adoptioner av barn 1-17 år	0	0	0	0	0	0
Faderskap fastställda genom S-protokoll	162	151	406	352	179	168
<i>därav barn vars föräldrar anmält gemensam vårdnad</i>	<i>159</i>	<i>150</i>	<i>396</i>	<i>351</i>	<i>175</i>	<i>165</i>
Faderskap fastställda genom MF-protokoll	5	9	32	22	20	14
<i>därav barn vars föräldrar anmält gemensam vårdnad</i>	<i>3</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>13</i>	<i>8</i>	<i>6</i>
Faderskap fastställda genom Å-protokoll	0	0	0	4	0	0
<i>därav barn vars föräldrar anmält gemensam vårdnad</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Barn för vilka faderskap fastställts genom dom	1	0	3	1	0	0
Antal nedlagda faderskapsutredningar	4	2	10	7	7	3
Antal pågående faderskapsutredningar 31/2 totalt	18	11	58	18	27	10
<i>varav utredningar som pågått mindre än 1 år</i>	<i>16</i>	<i>9</i>	<i>54</i>	<i>15</i>	<i>25</i>	<i>8</i>
<i>varav utredningar som pågått 1 år eller längre</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>4</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>2</i>
Faderskapsutredningar som lämnats för rättslig prövning	0	0	0	0	1	0
Föräldraskap fastställda genom FÖR-protokoll	4	0	6	9	2	3
<i>därav barn vars föräldrar anmält gemensam vårdnad</i>	<i>4</i>	<i>0</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>2</i>	<i>2</i>
Barn för vilka föräldraskap fastställts genom dom	0	0	0	0	0	0
Nedlagda föräldraskapsutredningar	0	0	0	0	0	0
Antal pågående föräldraskapsutredningar 31/2 totalt	0	0	0	0	0	0
<i>varav utredningar som pågått mindre än 1 år</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>varav utredningar som pågått 1 år eller längre</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Föräldraskapsutredningar som lämnats för rättslig prövning	0	0	0	0	0	0

Siffrorna i statistiken visar sammantaget en ökning i flera ändetyper i alla tre kommuner. Både Partille kommun och Mölndals kommun har en stor ökning vad gäller upplysningar och utredningar vårdnad, boende och umgänge. Både Partille och Mölndal en ökning vad gäller samarbetsamtal. Härryda kommun har en minskning vad gäller samarbetsamtal. Härryda kommun har en ökning vad gäller medgivandeutredningar vilket inte Mölndal och Partille har haft på samma sätt.

## ÄRENDEHANTERING

I samband med sammanslagningen den 1 e oktober 2021 hade både Partille och Mölndal en hög ärendebelastning. Bland annat på grund av underbemanning i Partille och ett högt inflöde av nya ärenden under året. Mölndals hade haft ett högt inflöde av nya ärenden som ökade under sommaren 2021. Härryda hade haft ett mindre inflöde under sommaren och handläggarna där hade haft möjlighet att avsluta flera ärenden i samband med sammanslagningen.

Planeringen var att under de tre första månaderna efter uppstart skulle respektive kommun behålla de ärenden man hade med sig och i första hand ta ärenden från den egna kommunen. Syftet var att göra en mjuk övergång och att medarbetarna skulle få möjlighet att aklimatisera sig på den nya arbetsplatsen och inte få alla nya förändringar samtidigt. Pga av tekniska svårigheter i Härryda kommun med att ge åtkomst till samtliga medarbetare kunde bara personal från Härryda handlägga

ärenden från Härryda kommun. Eftersom det inledningsvis var ett mindre inflöde från Härryda kommun beslutades ändå att personal från Härryda skulle börja ta ärenden från övriga kommuner ganska omgående. I slutet av året hade ärenden från både Mölndal och Partille börjat fördelats till handläggare från samtliga kommuner.

## **KLAGOMÅL / SYNPUNKTER FRÅN KOMMUNINVÅNARE**

Inga klagomål har inkommit den formella vägen via Partille kommuns klagomålshantering. Några kommuninvånare från Mölndals kommun har framfört direkt till handläggare att de har tyckt att det har varit omständigt att ta sig till Partille, både kommunalt och med egen bil. Detta på grund av att de upplever vägen lång, köer med bil i rusningstrafik, att de inte har velat ta kommunala färdmedel under pandemin samt att de har tyckt att det har tagit för mycket tid för barn som ska vara i skolan att åka till Partille. De har också uttryckt att det blir dyrt att ta sig över kommungränserna. Handläggarna har då erbjudit kommuninvånarna möten i besöksrum i Mölndals kommun alternativt digitala möten.

## **AVVIKELSER**

Inga avvikelser har rapporterats under denna period.

## **INFORMATION, RUTINER OCH STRUKTURER**

Under de första fyra månaderna har flera rutiner och strukturer arbetas fram vad gäller flöden av handlingar till nämnder, posthantering av dokument från Skatteverket, tingsrätt mm, information till kommuninvånare och samarbetspartners via web och andra kanaler, strukturer i verksamhetssystemen, rutiner kring telefontider och mejl, rumskultur, hemarbete, besök och hembesök mm. En hel del arbete har lagts på att sätta ramar och tydliga strukturer runt det vardagliga arbetet som ska stämma överens med tre olika kommuners upparbetade system och rutiner.

En del tid har gått till att informera och stötta våra respektive Kundcenter/ Kontaktcenter i de tre olika kommunerna för att underlätta för dem och för kommuninvånarna att komma i kontakt med familjerätten i samverkan. Eftersom Kundcenter/ Kontaktcenter i våra tre kommuner har ett uppdrag att handlägga enkla faderskap och föräldraskap har de fått stöd och hjälp i detta. En kontaktperson av familjerättssekreterarna är utsedda för att vara länken mellan Familjerätt i samverkan och Kundcenter/ Kontaktcenter i Mölndal och Härryda. Metodstödet har varit behjälplig med information och en kortare utbildning riktad till Kundcenter/ Kontaktcenter i det nya förfarings sättet vad gäller handläggning av faderskap/ föräldraskap.

## **NYHETER OCH IMPLEMENTERING AV NY LAGSTIFTNING OCH ARBETSSÄTT**

From den 1 e juli 2021 har det skett ett antal lagändringar utifrån Ett stärkt barnrättsperspektiv. Lagen om Informationssamtal träder i kraft from 1 e januari 2022. Denna lagändring innebär att familjerätten är skyldiga att erbjuda föräldrar som överväger att vända sig till domstol i samband med konflikt kring vårdnad, boende och umgänge sk Informationssamtal samt utfärda ett samtalsintyg . Eftersom inga nationella mallar och rutiner är framtagna än hur detta ska hanteras har metodstödet haft i uppdrag att utarbeta interna rutiner och mallar. Metodstödet arbetade tillsammans med Kommunikation och Treservaansvarig med att sprida information utåt och uppdaterade webben samt utforma en e tjänst. Denna förberedelse skedde innan årsskiftet.

Den 1 e oktober kom nya underlag från MFoF ( Myndigheten för familjerätt och föräldraskapsstöd )som skulle användas i samband med fastställande av faderskap och föräldraskap . Så kallade U - protokoll. Detta innebar en omställning för både familjerättssekreterare och personal i Kundcenter/ Kontaktcenter som behövde information och en läroprocess. Den 1 e januari 2022 kom nya regler om fastställande av föräldraskap. Syftet med de nya reglerna är att med utgångspunkt i principen om barnets bästa – åstadkomma en mer ändamålsenligt, jämlik och modern reglering. From den 1 e januari 2022 är det också möjligt för de flesta föräldrar att fastställa föräldraskapet digitalt med e-legitimation på skatteverkets hemsida. Detta ska ske inom två veckor, därefter kommer underrättelsen till kommunen som innebär att vi får kalla föräldrar till besök. Det kommer troligtvis innebära en minskning av ärenden till Kundcenter/ Kontaktcenter då detta gäller de enkla föräldraskapen. Förberedelser och spridandet av information till kommuninvånare och samarbetspartners av denna förändring gjordes framförallt av enhetens metodstöd tillsammans med Kommunikation, Treservaansvarig och Kundcenter innan årsskiftet.

## VERKSAMHETSFRÅGOR

Enheten har framförallt ägnat den första gemensam arbetstiden åt att skapa rutiner och strukturer för det vardagliga arbetet. Arbetsgruppen har också ägnat tid åt att lära känna varandra och sin nya arbetsplats och samt att vara delaktig i förvaltningens introduktionsplan för nyanställda. När det gäller utveckling av arbetet vad gäller metoder, arbets sätt med samt utarbetande av aktiviteter kopplade till övergripande nämnd mål är det ett arbete som påbörjas i början av år 2022.

## EKONOMI

### Ekonomisk rapport 2021 – Familjerätt i samverkan

Oktober-december 2021

(tkr)	Budget	Utfall tkr	Resultat tkr
<b>Intäkter</b>			
Kommunbidrag Partille	710,0	710,0	0,0
Intäkt samverkanskommuner	1614,0	1613,0	-1,0
Övriga intäkter	0,0	58,4	58,4
<b>Summa Intäkter</b>	<b>2324,0</b>	<b>2381,4</b>	<b>57,4</b>
<b>Kostnader</b>			
Lön och personalomkostnader	-2049,0	-2116,4	-67,4
IT/telefoni	-21,0	-21,8	-0,8
Lokaler	-125,0	-134,2	-9,2
Fordonskostnader	-19,0	-2,5	16,5
Administration	-110,0	-109,8	0,2

<b>Summa kostnader</b>	<b>-2324,0</b>	<b>-2384,7</b>	<b>-60,7</b>
<b>Resultat</b>	<b>0,0</b>	<b>-3,3</b>	<b>-3,3</b>

Familjerättsenheten i samverkan startade upp 2021-10-01 och rapporterar för perioden oktober-december 2021 ett nollresultat.

Lön och personalomkostnadsposten har en negativ avvikelse främst till följd av att Härryda och Mölndal överfört semesterlöneskulder. Nettokostnaden påverkades inte av denna skuld då också en intäkt överförts under övriga intäkter. Att enheten för perioden haft en frånvarande handläggare som ej fullt ut ersatts påverkar posten positivt. I uppstarten fanns behov av arbetstekniska hjälpmedel, inventarier med mera som ej var med i budget.

Lokalkostnaderna påverkades negativt av en nödvändig låsinstallation. Behovet av fordon var lägre än budgeterat.

#### **UTBILDNING OCH KOMPETENSFÖRÖRJNING**

Pga av förändringar i lagstiftning har arbetsgruppen tagit del av en web föreläsning vad gäller nya protokoll för fastställande av föräldraskap.

#### **SAMVERKAN**

Arbetsgruppen har delat med sig av olika samverkansrutiner och strukturer i de olika kommunerna vad gäller tex samverkan med övriga verksamheter inom socialtjänsten samt våld i nära relation. Ett arbete att ansvariga för kommunernas verksamhet för umgängesstöd FB ska samverka med varandra och ta del av varandras arbete har påbörjats. Metodstödet på Familjerättsenheten ingår i Social- och arbetsförvaltningens metodstödjargrupp och på så sätt samverkar familjerätten automatiskt i gemensamma frågor inom socialtjänsten som kommer Familjerätt i samverkan till del. Metodstödet har också påbörjat arbetet med att upparbeta kontakter med metodstödjare på bland annat enheterna för barn och unga i Mölndal och Härryda. Arbetsgruppen deltog i en gemensam halvdag tillsammans med övriga barn -och unga enheter i Partille med fokus Nätverk. Enhetscheferna har regelbundna avstämningar med enhetscheferna i Mölndal och Härryda. Stödfunktioner runt familjerätt i samverkan har avstämningar med varandra och samarbetar kontinuerligt i gemensamma frågor.

#### **IT/ DIGITALISERING**

E n ny e-tjänst har skapats: Ansökan om Informationssamtal, ytterligare en e-tjänst har påbörjats: Ansökan om att skriva avtal.

Tanken i samband med sammanslagningen var att samtliga medarbetare skulle ha åtkomst till alla tre kommuners verksamhetssystem. Härryda kommun har inte löst detta och det innebär att handläggarna från Härryda kommun är de enda i personalgruppen som hade åtkomst till detta verksamhetssystem vid årsskiftet.

## REFLEKTIONER AV ENHETSCHEF

### Utmaningar:

- Att möta kommuninvånarens behov av att känna att de får den servicen de behöver för att ta sig till och från Partille. Förslag: att fortsätta att erbjuda digitala möten samt möten i lokaler i Härryda och Mölndal vid behov.
- Att personalgruppen som kommer från olika kulturer och sammanhang successivt ska lära känna varandra som arbetsgrupp och sin nya arbetsplats. På så sätt skapas tillit och möjligheter att tillsammans utveckla familjerätten till en stabil och trygg verksamhet i framkant med barnens bästa i fokus. Förslag: att fortsätta påbörjat arbetsmiljöarbete och utveckla rutiner/ strukturer och arbetssätt utifrån nämndens mål och familjerättens behov. Det underlättar i handläggningen om det som är möjligt vad gäller vissa rutiner, strukturer och processer i de olika kommunerna kan genomföras på samma sätt.
- It problemen i verksamhetssystemet i Härryda motverkar främjandet av samverkan och försvårar i handläggningen. Förslag att detta åtgärdas skyndsamt.
- Samverkan med flera kommuner och arbetsgrupper är en utmaning. Det tar tid att lära känna olika kommuner och samarbetspartners. Det blir många kontakter att samverka med för handläggarna och metodstödet. Olika arbetssätt i olika kommuner är också en utmaning. Förslag att detta får ta sin tid och att personal som redan känner till samarbetspartners och arbetssätt i de olika kommunerna får successivt introducera sina kollegor. Metodstödet kommer upparbeta kontakter med metodstöden i Härryda och Mölndal. När det gäller övergripande frågor som handläggare behöver stöd, konsultation och hjälp i utifrån sin familjerättsliga handläggning ska familjerättens handläggare tillhandahålla samma stötting och samarbete som övrig personal på social- och arbetsförvaltningen i Partille.
- Personalgruppen har varit underbemannad på grund av en långtidssjukrivning samt flera i personalgruppen har varit sjukskrivna och vab på grund av covid. Denna underbemanning tillsammans med hög tillströmning av ärenden har varit utmanande. Förslag att fortsätta att anställa kvalificerad timvikarie samt att metodstöd och enhetschef är behjälpliga med prioriteringar. Informationssamtalen innebär en ny handläggning. Det är ännu oklart vad dessa kommer betyda i belastning på tjänsterna. Förslag att bevaka detta noggrant under nästa år.
- Det finns en brist i att få nödvändig och uppdaterad information om kommun- och förvaltningsövergripande händelser, förändringar mm som sker i Härryda och i Mölndal. Förslag att en struktur behöver utarbetas för att få rutin och struktur på detta.

### Positiva effekter:

- Med en större arbetsgrupp fanns möjligheten att fler handläggare kunde hjälpas åt med handläggningen för nyinkomna ärenden över kommungränserna.
- Mycket kunskap och erfarenhet i arbetsgruppen ger möjlighet till hög kompetens och utveckling samt hög kvalitet på handläggningen vilket gagnar kommuninvånarna.
- Utökad och lika service till kommuninvånarna i de tre kommunerna vad gäller stöd och rådgivning i de familjerättsliga ärendena. En gemensam mejllåda samt gemensam telefontid har utarbetats.

Anna-Karin Eglén/ Enhetschef Familjerätt i samverkan Härryda, Mölndal och Partille



Postadress: Partille kommun, 433 82 Partille

Besöksadress: Gamla Kronvägen 34

Telefon: 031-792 10 00

Fax: 031-792 17 10

E-post: [socialocharbetsforvaltningen@partille.se](mailto:socialocharbetsforvaltningen@partille.se)

Webbplats: [www.partille.se](http://www.partille.se)

**Facebook:** [www.facebook.com/kommunenPartille](http://www.facebook.com/kommunenPartille)

MBn § 23

Dnr 2020KS752

## UPPFÖLJNING AV MILJÖ- OCH BYGGLOVSNÄMNDENS PLAN FÖR INTERN KONTROLL 2021

**Miljö- och bygglovsnämndens beslut**

Miljö- och bygglovsnämnden godkänner uppföljningen av plan för intern kontroll 2021.

Miljö- och bygglovsnämnden delger kommunstyrelsen beslutet.

**Bakgrund**

Förvaltningen presenterar den uppföljning och de åtgärder som gjorts utifrån planen för intern kontroll, antagen av miljö- och bygglovsnämnden den 26 januari 2021, § 2.

Resultatet visar att åtgärder har vidtagits och planerar att genomföras för båda riskområdena. Riskområdet att tjänstepersoner göra olika bedömningar föreslås ytterligare granskning under 2022 då den planerade kontrollen inte genomfördes.

Förvaltningen bedömer att arbetet med intern kontroll inom miljö- och bygglovsnämndens verksamhetsområde har utförts på ett fullgott sätt.

Till grund för beslutet föreligger skrivelse daterad den 11 februari 2022.

**Bilaga**

Hur man överklagar

Signatur justerande

Utdragsbestyrkande



## Miljö- och bygglovsnämnden

Datum  
2022-02-11

### **Uppföljning av miljö- och bygglovsnämndens plan för intern kontroll 2021**

#### **Förslag till beslut**

Miljö- och bygglovsnämnden godkänner uppföljningen av plan för intern kontroll 2021.

Miljö- och bygglovsnämnden delger kommunstyrelsen beslutet.

#### **Sammanfattning av ärendet**

Förvaltningen presenterar den uppföljning och de åtgärder som gjorts utifrån planen för intern kontroll, antagen av miljö- och bygglovsnämnden den 26 januari 2021, § 2.

Resultatet visar att åtgärder har vidtagits och planerar att genomföras för båda riskområdena. Riskområdet att tjänstepersoner göra olika bedömningar föreslås ytterligare granskning under 2022 då den planerade kontrollen inte genomfördes.

Förvaltningen bedömer att arbetet med intern kontroll inom miljö- och bygglovsnämndens verksamhetsområde har utförts på ett fullgott sätt.

#### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse 11 februari 2022.

#### **Ärendet**

En god intern kontroll är en viktig faktor för att säkerställa att verksamheten och den finansiella rapporteringen fungerar på ett tillfredsställande sätt. I reglementet för intern kontroll, antaget av kommunfullmäktige den 17 december 2018 i § 213, framgår att nämnder årligen i samband med ordinarie planeringsprocess för budget och verksamhetsplan ska anta en plan för intern kontroll inom respektive verksamhetsområde. Dessa ska sedan följas upp i samband med årsbokslut.

Reglementet beskriver att nämnden med rimlig grad av säkerhet ska säkerställa att verksamheten;

- bedrivs på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt
- följer lagar, styrdokument och beslut
- arbetar mot de mål som fastställts
- har en tillförlitlig finansiell rapportering
- rapporterar betydelsefull information
- åtgärdar brister och tar lärdom av misstag
- har ett gott omdöme och en god kultur.

### *Uppföljning av plan för intern kontroll 2022*

Planen som antogs av miljö- och bygglovsnämnden den 26 januari 2021 § 2, innehåller två riskområden som skulle granskas under 2021. Resultatet från denna granskning presenteras i nedanstående tabell.

Risk	Uppföljningsmetod	Resultat	Ny uppföljning eller åtgärd
Tjänstepersoner gör olika bedömningar	För att kontrollera samsynen planerades att tjänstepersoner inom bygglov och enskilda avlopp skulle få bedöma komplicerade fiktiva fall och jämföra samsynen kring dessa.	Inom både bygglovsenheten och miljö- och hälsoskydds-enheten genomförs kontinuerligt möten för att nå samsyn i olika bedömningsfrågor.  En revidering har gjorts av de mallar och rutiner som används inom området.  Den planerade kontrollen av samsynen genom fiktiva fall har inte genomförts.	Förvaltningen föreslår att risken ska fortsätta följas upp under 2022.  Förvaltningen fortsätter arbeta med rutiner och checklistor för att hantera brister.
Påtryckningar	Undersökning planerades att utföras genom samtal med medarbetare kring medvetenheten av hur påtryckningar kan yttra sig och hur dessa kan hanteras.  Om styrdokumentet för att hantera hot och påtryckningar antogs skulle även medvetenheten och kännedomen av de nya rutinerna säkerställas hos både medarbetare och politiker.	Under året har förvaltningen antagit en handlingsplan för hot och våld för kommunens medarbetare. Kommunfullmäktige antog också den 25 mars 2021, en policy vid hat, hot och våld mot förtroendevalda.  Den planerade undersökningen har inte gjorts då det istället gjordes en utbildningsinsats av all personal på bygglovsenheten och miljö- och hälsoskydds-enheten kring hot och våld samt utmanande samtal. Detta för att stärka medarbetarna i situationer där bland annat påtryckningar kan förekomma.	I samband med ny mandatperiod genomförs utbildningar inom ämnet, där ledamöter informeras om lagstiftningen inom området och det stöd förvaltningen erbjuder.  Förvaltningen föreslår att det i samband med plan för intern kontroll 2023 ska ske en uppföljning av ovan nämnda utbildning.

### ***Förvaltningens bedömning***

En viktig del av arbetet med intern kontroll handlar om att undersöka och upptäcka risker. Att riskanalysen har lyft dessa två riskområden gör att förvaltningen nu systematiskt arbetar med åtgärder för att hantera dem. Förvaltningen bedömer att riskanalysen som utmynnande i planen har varit relevant och att arbetet med intern kontroll har utförts på ett fullgott sätt, speciellt med tanke på att det var första året arbetet genomfördes.

Samtidigt görs också bedömningen att det finns utvecklingspotential i att utöka nämndens interna kontroll. Förvaltningen planerar att fortsätta utveckla arbetet med intern kontroll, bland annat genom att utveckla arbetet med riskanalys.

Peter Lönn  
Kommundirektör

Birgitta Flärdh  
Utvecklingschef

# Miljö- och bygglovsnämndens plan för intern kontroll

**2021**

Den 22 december 2020

## Intern kontroll

En god intern kontroll är en viktig faktor för att säkerställa att verksamheten och den finansiella rapporteringen fungerar på ett tillfredsställande sätt. Enligt det av Kommunfullmäktige antagna reglementet för intern kontroll ska Kommunstyrelsen och Valförbundsämnden årligen upprätta en plan för områden som ska granskas under året för att med rimlig grad av säkerhet säkerställa att verksamheten

- bedrivs på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt
- följer lagar, styrdokument och beslut
- arbetar mot de mål som fastställts
- har en tillförlitlig finansiell rapportering
- rapporterar betydelsefull information
- åtgärdar brister och tar lärdom av misstag
- har ett gott omdöme och en god kultur.

Även om Miljö- och bygglovsnämnden inte inbegrips specifikt så bör ovanstående principer även kunna gälla Miljö- och bygglovsnämnden.

Förvaltningen har genomfört en riskanalys där sannolikhet och väsentlighet har bedömts av rådande riskmiljö. Utifrån denna risk- och väsentlighetsanalys har följande plan tagits fram. Planens syfte är att upptäcka brister som finns och åtgärda dessa.

Planen kommer följas upp av Miljö- och bygglovsnämnden i samband med årsbokslut för 2021.

## Miljö- och bygglovsnämndens plan för intern kontroll 2021

Riskområde	Konsekvensbeskrivning	Befintliga arbetssätt och rutiner för att hantera/minska risken	Ansvarig för att hantera/minska risken	Kontrollmoment inom ramen för intern kontroll	Ansvarig för genomförande av intern kontroll
Tjänstepersoner gör olika bedömningar	Medarbetare gör olika bedömningar av ärenden och ger därmed olika besked till sökande. Detta riskerar att bryta mot kommunallagens likställighetsprincip och påverka kommunens förtroende.	Förvaltningen försöker ha en samsyn inom ämnesområden genom kontinuerliga medarbetarsamtal och handläggerträffar för att diskutera ärenden.  Förvaltningen ska vara uppdaterad gällande lagrum.	Miljöchefen och plan- och bygglovschefen ansvarar för att rutiner finns på plats.	För att kontrollera samsynen kommer handläggare av bygglov och enskilda avlopp att få bedöma komplicerade fiktiva fall.	Miljöchef, bygglovschef och plan- och bygglovschef med stöd av utvecklingsledare kvalitet.
Påtryckningar	Risk för att beslut fattas på felaktiga grunder efter påtryckningar från politiker, tjänstepersoner, media och medborgare, till exempelvis via upprop på sociala medier.	Idag saknas specifika rutiner och arbetssätt för hantera de indirekta hot och påtryckningar som kan påverka beslutsföringen. Av den anledningen kommer ett styrdokument att presenteras för Miljö- och bygglovsnämnden för beslut under 2021.	Miljöchefen och plan- och bygglovschefen ansvarar för att rutiner finns på plats.	Undersökning ska genomföras genom samtal med medarbetare kring medvetenheten av hur påtryckningar kan yttra sig och hur dessa kan hanteras.  Om styrdokumentet för att hantera hot och påtryckningar antas ska även medvetenheten och kännedomen om de nya rutinerna säkerställas hos både medarbetare och politiker.	Miljöchef, plan- och bygglovschef tillsammans med bygglovschefen med stöd av nämndsekreterare och utvecklingsledare kvalitet.

## STYRELSEPROTOKOLL

Styrelsen för  
**HÄRRYDA ENERGI AB**

2022-02-21

**Plats och tid:** Sammanträdesrummet Vågen, Solsten & digitalt via Teams  
måndagen den 21 februari 2022 kl. 16.00– 18.00

<b>Beslutande:</b>	Mikael Johannison	Ordförande
	Björn Magnusson	Vice ordförande
	Anders Norlin	Ledamot
	Martin Helgegren	Ledamot
	Katarina Kristiansson	Ledamot

<b>Övriga deltagare:</b>	Erik Lagerström	Suppleant
	Ing-Marie Samuelsson	Suppleant
	Robert Langholz	Suppleant
	Magnus Johnsson	Arbetstagarrepresentant
	Joakim Camitz	Arbetstagarrepresentant
	Viktoria Wallin	Ekonomichef
	Susanne Ernfridsson	VD

**Sekreterare:** Viktoria Wallin **Paragrafer 1-13**

**Ordförande:** Mikael Johannison

**Justerande:** Katarina Kristiansson Joakim Camitz

## **§ 1** **Styrelsemötets öppnande**

Ordföranden förklarar styrelsemötet öppnat.

## **§ 2** **Val av justeringsmän**

Styrelsen beslutar att utse Katarina Kristiansson och Joakim Camitz att justera dagens protokoll.

## **§ 3** **Föregående styrelsemöte**

Styrelsen beslutar att lägga föregående mötesprotokoll till handlingarna.

## **§ 4** **Ekonomiska rapporter**

Viktoria redogör för det ekonomiska utfallet 2021. Bokslutsresultatet kommer även att behandlas under § 6.

Styrelsen noterar de ekonomiska rapporterna.

## **§ 5** **Skattekontot**

Saldot på Skattekontot hos Skatteverket redovisas. Styrelsen noterar att alla skatter och avgifter är betalda till Skatteverket.

## **§ 6** **Bokslut 2021 samt vinstdisposition**

Revisorerna har granskat räkenskaperna för 2021 och resultat före bokslutsdispositioner är 31,4 mnkr. Investeringarna uppgick till 43,3 mnkr. Ett beslut om förslag till utdelning skall fattas på detta möte.

Styrelsen beslutar att föreslå årsstämman att ge utdelning till ägaren, Härryda kommun, enligt ägardirektivet som för 2021 innebär 1 190 000 kr.

## **§ 7** **Arbetsinstruktion för VD**

Styrelsen beslutar att fastställa föreliggande förslag till arbetsinstruktion för VD för Härryda Energi AB.



## **§8**

### **Delegation från styrelsen till VD**

Styrelsen beslutar att fastställa föreliggande delegation från styrelsen till VD för Härryda Energi AB.

## **§ 9**

### **Rapport från Elhandelsbolaget**

Vi fortsätter arbeta med annonsering i Lokalpressen och tv-reklamen i kassan på Willys pågår fram till sommaren. Fortsatta förbättringar av hemsidan pågår. Vi har fått klart certifieringen för Schysst elhandel.

Susanne berättar om regeringens beslut om elpriskompensation p.ga. höga elpriser.

Kompensationen sker för perioden december 2021 samt januari-februari 2022. Elnätsbolagen kommer att administrera kompensationen som för vår del innebär att kreditering sker för ca 2/3 av alla hushållskunder.

## **§ 10**

### **Handlingar för kännedom**

Utskickade handlingar för kännedom redovisas med korta kommentarer.

Distributionen för 2021 hamnade på 324,5 GWh, vilket var rekordhøgt. Det var en kall inledning på året och kallt i december. Inledningen på 2022 har varit betydligt mildare hittills med en distribution på 34 GWh.

Styrelsen beslutar att handlingar för kännedom läggs till handlingarna.

## **§ 11**

### **Övrigt och VD-information**

Susanne redogör för aktuella projekt. Vi arbetar med fortsatt ökad digitalisering där vi nu har driftövervakning och fjärrstyrning i nästan 40% av våra nätstationer.

Förstärknings och nyanslutningsprojekt pågår på flertal platser i kommunen.

Vi hjälper kommunen att ta fram en laddplan för laddinfrastruktur.

Byte av vår telefonväxel sker under våren och kommer ge oss en bättre möjlighet till uppföljning och hantering av inkommande samtal.

Planering för ombyggnation av Hindåsstationen pågår. Byggavtal och anläggningsavtal förhandlas med Vattenfall och upphandling påbörjas i början av 2022.

Vattenfall arbetar för att kunna bygga en ny 130 kV-linje till en ny framtida inmatningsstation vid Skalmered.

Susanne redogör för den senaste NKI-mätningen. Vi har en kundnöjdhet på 77% som energibolag och 86% för elnätet. Vi får gott betyg på bl.a. snabb hjälp och trevligt bemötande.

**§ 12****Tystnadsplikt**

Tystnadsplikt gäller för allt som kan skada företaget.

**§ 13****Styrelsemötets avslutande**

Ordförande förklarar styrelsemötet avslutat.

# Detta dokument har undertecknats digitalt

Underskrifterna har gjorts med sådan Avancerad Elektronisk  
Underskrift som regleras i EU:s förordning nr 910/2014

## FILNAMN

Styrelseprot220221.pdf

## ÄRENDET SKAPADES AV

Viktoria Wallin

## ÄRENDEREFERENS

1294047

*Följande undertecknare har godkänt innehållet i detta dokument och  
försäkrat att lämnade personuppgifter är korrekta.\**

Digitalt signerad av: VIKTORIA WALLIN  
Identifikationstyp: Svensk e-legitimation \*\*  
Signeringstid: 2022-02-25 12:02:06 +01:00

Digitalt signerad av: JOAKIM CAMITZ  
Identifikationstyp: Svensk e-legitimation \*\*  
Signeringstid: 2022-02-28 08:56:49 +01:00

Digitalt signerad av: Katarina Anna-Karin Kristiansson  
Identifikationstyp: Svensk e-legitimation \*\*  
Signeringstid: 2022-02-27 22:03:06 +01:00

Digitalt signerad av: Dan Mikael Johannison  
Identifikationstyp: Svensk e-legitimation \*\*  
Signeringstid: 2022-02-27 16:51:00 +01:00

\* För att innehållet i fälten ovan ska vara synligt behöver detta dokument öppnas i Adobe® Acrobat® Reader® eller någon annan PDF-läsare som stödjer visning av signaturinformation.


\*\* Identifiering har gjorts med BankID eller annan e-legitimation som uppfyller DIGGs (Myndigheten för digital förvaltning) krav avseende statens kvalitetsmärke Svensk e-legitimation.

Läs mer på <https://www.digg.se/digital-identitet/e-legitimering>


---

Plats och tid	Digitalt möte via Teams kl. 09:00-10.00
Beslutande ledamöter	Per Vorberg (M) (ordförande) Patrik Linde (S) (vice ordförande) Anders Halldén (L) Siw Hallbert (S) §§7-10 Hans Jakobsson (C) §§7-10
Övriga närvarande	Maria Ådahl (vd) Amanda von Matern (kommunikations- och marknadsansvarig) Davor Mihajlovic (projektledare) Sanna Nadj (ekonom) Dragana Mrdja (sekreterare)
Utses att justera	Patrik Linde
Justeringens plats och tid	Kommunhuset, kansliet, 2022-02-25
Protokollet omfattar	§§ 1-10


Sekreterare

  
\_\_\_\_\_  
Dragana Mrdja

Ordförande

  
\_\_\_\_\_  
Per Vorberg

Justerande

  
\_\_\_\_\_  
Patrik Linde

§1

**Sammanträdets öppnande**

Sammanträdet öppnas av styrelsens ordförande Per Vorberg.

---

§2

**Val av justerare**

Beslut

Patrik Linde utses att jämte ordföranden justera dagens protokoll.

---

§3

**Föregående mötesprotokoll**

Beslut

Styrelsen godkänner protokollet fört vid styrelsesammanträde den 1 december 2021.

---

§4

**Ekonomi**

Maria Ådahl och Sanna Nadj informerar om årsbokslut 2021 och tidplan för årsredovisning 2022. Årsbokslutet visar att LSUAB har haft lägre kostnader under 2021 än vad det hade budgeterats för. Detta pga. lägre kostnader för resor och evenemang och trots högre juristkostnader än planerat.

Beslut

Styrelsen noterar informationen.

---

Signatur justerande



Utdragsbestyrkande

§ 5

#### Verksamhetsplan

Maria Ådahl presenterar Verksamhetsplan för LSUAB 2022-2023.

Beslut

Styrelsen noterar informationen.

Styrelsen antar Verksamhetsplan för LSUAB 2022-2023.

§ 6

#### Riskanalys och internkontroll

Maria Ådahl presenterar fortsatt arbete med riskanalys och interkontroll.

Beslut

Styrelsen beslutar att inte göra några justeringar och därmed noterar informationen.

§ 7

#### VD rapport

##### Fysisk utveckling

- Härryda kommun har bjudit in infrastrukturministern Tomas Eneroth (S) till samtal om den planerade järnvägen mellan Göteborg och Borås.
- Kommunstyrelsen beslutade på sitt möte den 16 december 2021 att uppdra åt förvaltningen att upprätta detaljplan för Landvetter södra etapp 1. Detaljplanen

Signatur justerande

Utdragsbestyrkande

genomförs som exploatörsdriven detaljplan enligt Härryda kommuns modell. Davor Mihajlovic informerar om arbetsläge när det gäller detaljplanestart.

- Under våren 2022 arbetar konsortiets projektgrupp med målbilden "Vart är vi på väg?" samt uppstarten av detaljplaner.

#### Forskning och Innovation

- LSUAB har inlett ett nytt samarbete med Tyréns, JSP, Västtrafik med flera inom Innovationskompassen.

#### Internationellt

- LSUAB har tagit emot två nya tjänsteman från den sydkoreanska systerstaden Namyangju. Byoung Gi Ham och Eunpyo Lee kommer att vara hos LSUAB fram till sommaren 2022.

#### Företag och nätverk

- Kontinuerliga dialoger med intressenter fortsätter.

#### Kommunikation och marknadsföring

- Amanda von Matern informerar om fokusområden inom kommunikation år 2022. Etablering och utveckling av medborgardialog prioriteras och medborgardialoger planerade för våren 2022 presenteras. En utvärdering av medborgardialoger genomförda hösten 2021 och våren 2022 planeras för augusti 2022.
- Andra fokusområden för kommunikation är bl.a. utveckling av dialog med företag i Landvetter, framtagning av policy för dialog, framtagande av Visionsfilm om Landvetter Södra, platsaktiviteter samt ökad närvaro på LinkedIn och Instagram.
- LSUAB planerar inte i dagsläge att skicka en delegation till Sydkorea men utvecklar samarbetet med systerstaden Namyangju genom regelbundna digitala möten och workshops.

#### Beslut

Styrelsen noterar VD rapporten.

Signatur justerande

Utdragsbestyrkande

§ 8

**Övriga frågor**

LSUAB medverkar i olika nätverk, bland annat Gröna städer, SKR nya stadsdelar och IQ Samhällsbyggnad.

LSUAB planerar för möten med Härryda kommunstyrelsens rådgivande organ, Ungdomsrådet och Rådet för idéburna organisationer, samt alla partier representerade i kommunstyrelsen i Härryda kommun.

Styrelseledamöterna Siw Hallbert och Hans Jakobsson, som anslöt till mötet efter att § 6 behandlades, tillfrågades om de hade någon avvikande mening i §§ 1-6. Ledamöterna meddelade att de inte hade något emot besluten fattade i §§ 1-6.

Beslut

Styrelsen noterar informationen.

§ 9

**Nästa styrelsemöte**

Nästa styrelsemöte hålls onsdagen den 16 mars 2022 digitalt via Teams.

Beslut

Styrelsen noterar informationen.

Styrelsen beslutar att i fortsättningen ha styrelsemöten digitalt i väntan på nya rekommendationer angående Coronapandemin från Folkhälsomyndigheten.

§ 10

**Avslutning**

Styrelsens ordförande Per Vorberg förklarar sammanträdet avslutat.

Signatur justerande

Utdragsbestyrkande



2022-01-28

# Vatten och Avfall AB

## Protokoll Styrelsemöte 2022-01-24

### Plats:

TEAMs

Tid: kl. 14:00 – 16:30

### Deltagare:

Bengt Johansson, ordförande

Roland Jonsson, vice ordförande

Håkan Söderström, ledamot

Hans Jakobsson, ledamot

Martin Tengfjord, ledamot

Oskar Sköld, ledamot

Erik Holm, ledamot

### Övriga (ej beslutande):

Jessica Stenhoff, VD

David Sparredal, sekreterare

### Protokoll 1 , §1-7

2022-01-28

## Dagordning 2022-01-24

- § 1 Mötets öppnande samt fastställande av dagordning  
Sammanträdet öppnades av styrelsens ordförande Bengt Johansson.  
Föreliggande dagordning fastställdes.
- § 2 Justering  
Styrelsen beslutar  
att utse David Sparredal till protokollförare.  
att utse Oskar Sköld att justera dagens protokoll.
- § 3 Föregående protokoll  
Styrelsen beslutar att lägga föregående protokoll 10 (2021) till handlingarna
- § 4 VD rapport
- *Avrapportering preliminärt bokslut och revision 2021 (David Sparredal)*  
Styrelsen noterade informationen inklusive planen att påskrift av årsredovisning gör i samband med styrelsemöte den 28:e mars.
  - *Lånesituation 2021-12-31 (David Sparredal)*  
Styrelsen noterade informationen
  - *Lägesrapport projekt ÖFL Landvetter-Hindås samt nytt vattenverk i Hindås (Jasna Brcic)*  
Styrelsen noterade informationen
  - *Avsiktsförklaring Bollebygd information*  
Styrelsen noterade informationen

2022-01-28

- *Personalläge, rekryteringar, Covid m.m*  
Styrelsen noterade informationen
- *Friskvårdsbidrag information*  
Styrelsen noterade informationen
- *Gryaab drift- och investeringsbudget och ekonomisk långtidsplan (delas via TEAM)*  
Styrelsen noterade informationen
- *Avfallstvist information (Eliza Farmand)*  
Styrelsen noterade informationen
- *Medborgarförslaget avseende utsortering, information (Eliza Farmand)*  
Styrelsen noterade informationen
- *Upphandling VA-entreprenadtjänster*  
Styrelsen noterade informationen

§ 5 Styrelsesammanträden 2022

Styrelsen beslutade nedan, av presidiet föreslagen, plan för kommande styrelsemöten.

*24 januari, 14:00-16:30*

*21 februari, 14:00-16:30*

*28 mars, 14:00-16:30*

*17 maj, prel bolagsstämma och styrelsemöte 14:00-16:30*

*5 september, preliminär halvdag med studiebesök (heldag)*

*10 oktober, 14:00-16:30*

*28 november, 14:00-16:30*

2022-01-28

*Presidiet*

*14 januari, 10:00-11:30*

*7 februari, 10:00-11:30*

*14 mars, 10:00-11:30*

*3 maj, 13:30-15:00*

*22 augusti, 10:00-11:30*

*26 september, 10:00-11:30*

*14 november, 10:00-11:30*

§ 6 Övriga frågor

Diskussion kring nyckeltal för uppföljning av verksamhet.

VD, presenterade förslag på nyckeltal för uppföljning av verksamhetens måluppfyllnad. Styrelsen noterade förslagen och förslår att diskussion kring uppföljning fortlöper.

§ 7 Avslutning

Ordföranden förklarar sammanträdet avslutat.

**Protokoll 1, §1-7**

Vid protokollet

Ordförande

David Sparredal

Bengt Johansson

Justeras

Oskar Sköld

## Signering

Följande parter har signerat detta dokument

**Namn:** David Sparredal

**Datum:** 2022-01-31 12:59

**Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:**

7C25AC550496A9C7F3FBED1F515327EE7EC3E6CD377DFCEDA465683A4CB6FB34

**Namn:** BENGT JOHANSSON

**Datum:** 2022-02-01 11:31

**Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:**

7C25AC550496A9C7F3FBED1F515327EE7EC3E6CD377DFCEDA465683A4CB6FB34

**Namn:** OSKAR SKÖLD

**Datum:** 2022-02-01 15:02

**Signerat kryptografiskt SHA-256 hashvärde:**

7C25AC550496A9C7F3FBED1F515327EE7EC3E6CD377DFCEDA465683A4CB6FB34

## Protokoll fört vid extra styrelsemöte 2022-01-11 i Förbo AB

**Plats:** Via videolänk  
**Tid:** 2022-01-11 kl 09.00

**Närvarande**      **Ordinarie ledamöter:**

Anders Halldén  
Joakim Kahlman  
Thomas Gustavsson  
Joakim Ramberg  
Pia Jäderklint  
Thomas Hallgren  
Thomas Alpner

**Suppleanter:**

Sven Helén  
Håkan Söderström  
Mikael Adielsson

**Arbetstagarrepresentanter:**

Hanna Holmström, Unionen  
Ingemar Weije, Fastighets  
Maria Horkeby, Unionen  
Jan Svensson, Fastighets

**Företagets representanter:**

Peter Granstedt, VD  
Marie Keidser von Heijne  
Helen Gårdh  
Krister Lundgren  
Mats Carlsson

01/2022

**Mötets öppnande, godkännande av dagordning**

Ordförande Anders Halldén öppnade mötet och hälsade alla välkomna.

Joakim Ramberg ersätter Delaram Wall som beslutande ledamot.

Dagordningen godkändes.

02/2022

**Val av sekreterare och protokolljusterare**

Till sekreterare valdes Helen Gårdh och Joakim Kahlman valdes att tillsammans med ordförande justera dagens protokoll.

03/2022

**Föregående protokoll från**  
**a. Ordinarie styrelsemöte 2021-12-10, bilaga 1**  
Protokollet godkändes.

04/2022

**Investeringar/större underhållsåtgärder**  
**a. Investeringsbeslut renovering Lingonvägen 8-18, Mölnlycke, Härryda kommun, bilaga 2**  
Peter Granstedt presenterade planerade åtgärder, byte av stammar, el och badrum, och ekonomiska förutsättningar för projektet.

Styrelsen beslutade att med en investeringsram på 50 Mkr, genomföra presenterade åtgärder på Lingonvägen 8-18, Mölnlycke. Investeringen beräknas ge en avkastning på 3,4%.

05/2022

**Övriga rapporter och informationsfrågor**  
**a. Information tillståndsparkering Säteriet Härryda kommun**  
Hanna Holmström informerade om tillståndsparkering på Säteriet, tidplan, varför det införs och vad det innebär för hyresgästerna.

Styrelsen noterade informationen.

**b. Rapport Nils Holgersson**  
Krister Lundgren informerade om rapporten från Nils Holgersson för 2021. Taxornas utveckling i ägarkommunerna under de senaste tre åren och jämförelse med medel i riket och Göteborg presenterades.

Styrelsen noterade informationen.

**c. Presentation från Mötesplats Allmännyttan 1-2 december 2021**  
Anders Halldén och Joakim Kahlmann informerade från mötesplatsen där möjlighet getts till partipolitiska diskussioner om allmännyttiga frågeställningar. Anders Nordstrand, vd för Sveriges Allmännytta, informerade om aktuella frågor inom allmännyttan och pågående projekt.

Styrelsen noterade informationen.

**d. Presentation från Klimat- och Energikicken 24 november 2021**  
Krister Lundgren och Sven Helén informerade om träffen, målen för klimatinitiativet och intressanta programpunkter. Tankar kring vad det skulle kunna innebära för Förbo, Säteriet och en anpassning till framtiden presenterades.

Styrelsen noterade informationen.

06/2022

**Övriga frågor**  
Thomas Alpner lyfte att flera insändare och artiklar avseende värdeöverföring från Förbo nyligen har förekommit i pressen.

Förslag till intressanta studiebesök vid nästa styrelsekonferens får gärna skickas till presidiet.

07/2022

**Nästa styrelsemöte**

Nästa möte är styrelsemöte den 25 februari 2022.

08/2022

**Mötets avslutning**

Mötet avslutades kl. 11.30.


Vid anteckningarna



Helen Gårdh, sekreterare



Anders Hallén, ordförande



21/1 2022

Joakim Kahlmann, protokolljusterare





## Styrelseprotokoll

## Diarienummer

Samordningsförbundet Insjöriket:  
Plats: Mölndals stadshus, rum 214  
Datum: 2022-03-18

### Ordförande

Anita Almqvist (L), Mölndals stad

### Vice ordförande

Sofia Sandäng, FK

### Övriga ledamöter

Kent Lagrell, (M) VGR

Fredrik Skoglund AF

### Ersättare

Tomas Angervik (S), VGR – deltar digitalt från strax innan kl 14:00

Anna Strand (C) Partille kommun deltar digitalt

Christian Eberstein (KD) Lerums kommun

Övriga deltagare: förbundschef Annika Ruys-Hagberg, biträdande förbundschef Melina Myrbäck. Revisionen Lisa Tenggren och Fredrik Carlsson § 1162, Olof Sjöberg, ekonom, § 1155.

Meddelat förhinder: Anette Ryberg, FK, Eva Hallberg, AF

Frånvarande: Daniel Filipsson (M) Alingsås kommun, Maria Kornevik Jakobsson (C) Härryda kommun

---

Justeringsdag:

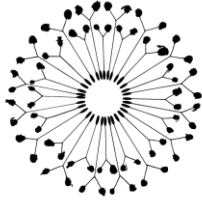
Melina Myrbäck  
Sekreterare

Justerare: Christian Eberstein

Justerare: Sofia Sandäng

**§ 1152** Sammanträdet öppnas

**§ 1153** Val av justerare



Samordningsförbundet  
Insjöriket

Christian Eberstein och Sofia Sandänger föreslås till justerare

**Beslut:**

Att välja Christian Eberstein och Sofia Sandänger till justerare

**§ 1154** Fastställande av dagordning

**Beslut:**

Att fastställa dagordningen enligt förslag

**§ 1155** Beslut om årsrapport

Förbundet har ett eget kapital som är högre än önskat. Detta beror bland annat på minskade kostnader i vissa budgetposter och att det varit svårt att rekrytera personal. Om förbundet har för stort eget kapital kan den statliga tilldelningen påverkas. Dock vet man på nationell nivå att pandemin har påverkat flera förbunds egna kapital och det kommer därför sannolikt inte påverka nästa års tilldelning. Den del av det egna kapital som tillkom genom resultatet 2021 är i hög utsträckning intecknat i årets budget.

**Beslut:**

Styrelsen beslutar att fastställa årsrapporten enligt förslag

**§ 1156** Beslut om attestordning

**Beslut:**

Styrelsen beslutar att fastställa attestordningen enligt förslag

**§ 1157** Beslut om delegationsordning

Ordförande föreslår att punkten bordläggs till nästa möte då dokumentet behöver vissa kompletteringar.

**Beslut:**

Styrelsen beslutar att delegationsordningen bordläggs till nästa möte

**§ 1158** Inriktningsbeslut organisering av utförandet av förbundsfinansierade tjänster

Presidiet föreslår:

1. att styrelsen fattar beslut om att förbundet ska gå i riktning mot att köpa utförandetjänster av kommunmedlemmarna (likt Sjuhäradsmodellen).
2. att formell förfrågan ställs till Sjuhärads samordningsförbund gällande processtöd.

Formell punkt för beslut om ny inriktning efter samråd med kommunerna.

**Beslut:**

Styrelsen fattar beslut att:

1. förbundet ska gå i riktning mot att köpa utförandetjänster av kommunmedlemmarna (likt Sjuhäradsmodellen).
2. att formell förfrågan ska ställas till Sjuhärads samordningsförbund gällande processtöd.

**§ 1159** Nystart berednings- och utvecklingsgrupp

Insjöriket har de senaste åren haft en mobil beredningskonstellation. Utifrån det läget förbundet befinner sig i nu önskar förbundet en mer fast konstellation enligt bifogat förslag.

Samtliga i styrelsen ser möjligheten att frågan kan förankras inom den egna organisationen. Inom kommunerna ska minst en men gärna fler representanter utses.

**Beslut:**

Att en ny berednings- och utvecklingsgrupp utses. Styrelsens ledamöter uppmanas att återkomma med namn på representanter senast den 15 april

**§ 1160** Information angående finansierade verksamheter och ekonomisk uppföljning

Förbundet har fortfarande svårigheter att rekrytera. Annons ligger ute med sista ansökningsdag den 1 april. Få ansökningar har inkommit. De som sökt har i dag anställning inom kommun eller Arbetsförmedling. Det finns en stor osäkerhet kring utlåningar från Arbetsförmedlingen då de fortfarande har ett väldigt ansträngt läge. Kriget i Ukraina kan komma att påverka möjligheterna för kommunerna att låna ut personal.

**Beslut:**

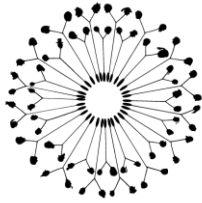
Att informationen läggs till handlingarna

**§ 1161** Beslut intern styrning och kontroll**Beslut:**

Att fastställa dokumentet om intern styrning och kontroll enligt förslaget

**§ 1162** Revisionens rapport (klockan 14.45)

Revisionen berättat kort om granskningen av årsredovisningen 2021.



Samordningsförbundet  
Insjöriket

Revisionen bedömer att verksamheten bedrivits på det sätt man planerat, både gällande den finansiella delen och att förbundet bedrivit verksamhet enligt förbundsordningen.

**Beslut:**

Styrelsen har tagit del av årsredovisning och revisionens sammanfattning. Informationen läggs till handlingarna.

**§ 1163** Informationspunkt förbundschef

- Ny tolkning av FINSAM-lagen avseende representation i styrelsen  
En skrivelse författad av nationella rådet har gått ut tillsammans med kallelsen.

Styrelsen ger kansliet i uppdrag att till styrelsemötet i juni ta fram en tidsplan hur processen ska genomföras och vilka beslut som ska tas.

- Lagändring som ger möjlighet till digitalt deltagande i styrelsemöten  
[Deltagande på distans i styrelsesammanträden i samordningsförbund \(riksdagen.se\)](#)  
[Deltagande på distans i styrelsesammanträden i samordningsförbund Socialförsäkringsutskottets Betänkande 2021/22:SfU10 - Riksdagen](#)

Styrelsen i ett samordningsförbund får från och med 1 mars 2022 besluta att ledamöter och ersättare får delta i styrelsesammanträden på distans. Anledningen är att förbunden ska kunna arbeta mer effektivt och hållbart. Presidiet förslag är att alla ses fysiskt på junimötet och att det vid det mötet fattas beslut om form för styrelsemöten framåt

**Beslut:**

Att informationen läggs till handlingarna och att alla ses fysiskt på styrelsemötet i Juni.

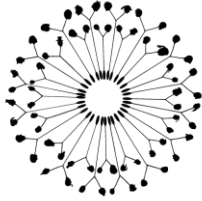
**§ 1164** Övriga frågor

- Finsam konferens – deltagande och upplägg. Gemensamt deltagande via gemensam länk.

En lokal är bokad på Convendum på Kungsportsavenyn 21 för de som vill ta del av Finsamkonferensen. De som har möjlighet att delta anmäler sig till förbundschef snarast.

- Friskvårdsbidrag kanslipersonal  
Presidiet har beslutat att bidraget under 2022 ligger kvar på samma nivå som under 2021

**§ 1165** Sammanträdet avslutas



Samordningsförbundet  
Insjöriket

### **Kommande möten:**

Ordinarie styrelsemöten:

220318 kl 13.30-16.30 Mölndals stadshus rum 214

220610 kl 13.30-16.30

220923 kl 13.30-16.30

221118 kl 13.30-16.30

### **Övriga möten:**

220401 kl 12.30-16.00 Styrelsens arbetsdag med Margareta Ivarsson, Mölndals museum

220405 kl 13.00-17.00 Finsamkonferens, Convendum, Kungsportsavenyn 21

220406 kl 08.00-12.00 Finsamkonferens, Convendum, Kungsportsavenyn 21

220520 kl 13-15, medlemsmöte

# Statistiska uppgifter per 2021-12-31

## Omvärldsanalys

### Folkmängd och befolkningsförändringar helåret 2021

	Folk- mängd	Folk- ökning	Födda	Döda	In- flyttade	Ut- flyttade	Juste- ringar*)
Kommunen	39 006	760	381	274	2 891	2 247	9
Riket	10 452 326	73 031	114 263	91 958	90 631	48 284	8 379
Länet	1 744 859	10 416	19 662	15 207	44 873	39 613	701

**Kommentar:** Kommunens befolkning uppgick till 39 006 personer vid årsskiftet 2021/2022 enligt SCB. Under 2021 ökade folkmängden med 760 personer; 2 891 personer flyttade in, 2 247 personer flyttade ut, 381 barn föddes och 274 personer avled.

Under samma period ökade folkmängden i båda riket och länet med 73 031 respektive 10 416 personer.

\*) Under begreppet "justeringar" redovisas eventuella födelser och dödsfall som inträffat före den aktuella redovisningsperioden men som har rapporterats under denna period samt eventuella rättelser av tidigare gjorda aviseringar.

### Antal bostadslägenheter som påbörjats under januari - december 2021

Distrikt	Alla lägen- heter	Därav i	
		Småhus	Flerfamiljshus
Råda	190	10	180
Landvetter	56	26	30
Härryda	7	7	
Björketorp	21	13	8
Kommunen totalt	274	56	218

**Kommentar:** Antalet påbörjade bostadslägenheter i vår kommun under perioden januari - december 2021 uppgår till 274, därav 56 lägenheter i småhus och 218 lägenheter i flerfamiljshus. Totalt 190 lägenheter har påbörjats i Råda distrikt, 56 lägenheter i Landvetter distrikt och 21 respektive sju lägenheter i distrikt Björketorp och Härryda.

### Aktuella siffror från SCB

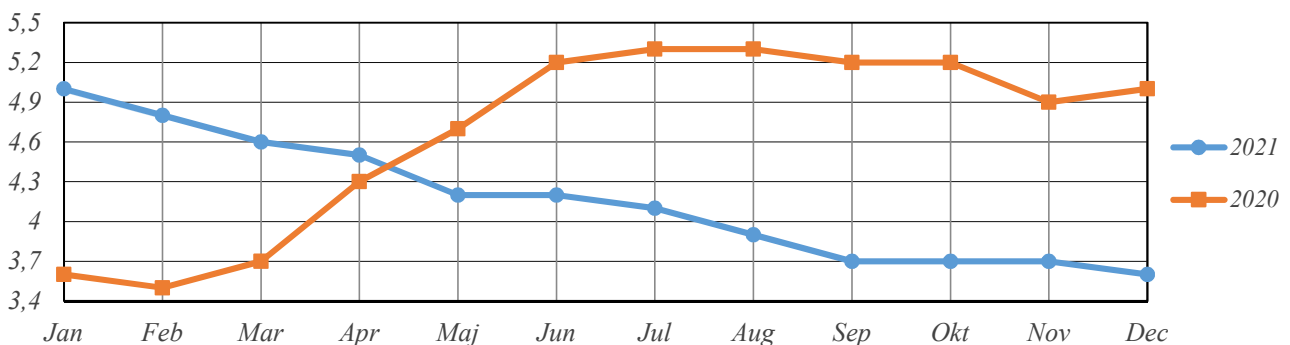
Konsumentpriser (%)	+3,9 December 2021 jämfört med december 2020
Producentpriser (%)	+20,1 December 2021 jämfört med december 2020
Detaljhandelns försäljningsvolym (%)	+3,3 December 2021 jämfört med december 2020
Industrins produktionsvolym (%)	+7,7 December 2021 jämfört med december 2020
Industrins orderingång (%)	-7,7 December 2021 jämfört med december 2020

**Kommentar:** Priserna, både konsument och producent steg under de senaste tolv månaderna med 3,9 respektive 20,1 procent. Volymerna inom detaljhandelns försäljning och industrins produktion visar på en ökning med 3,3 respektive 7,7 procent. Industrins orderingång sjönk med 7,7 procent under december 2021 jämfört med december 2020.

<b>Arbetslösa 16-64 år antal och procent</b>	Kommunen 202112		Länet 202112		Riket 202112		Kommunen 202012		Länet 202012		Riket 202012	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Öppen arbetslöshet	400	2,1	26736	3,1	179096	3,5	626	3,2	39707	4,5	238244	4,6
Inkl. personer i program med aktivitetsstöd	702	3,6	56614	6,5	370455	7,2	978	5	72986	8,3	456453	8,8
<b>Arbetslösa 18-24 år antal och procent</b>												
Öppen arbetslöshet	47	2,8	2740	3,1	17821	3,5	69	3,9	4278	4,6	25655	6,7
Inkl. personer i program med aktivitetsstöd	75	4,5	6662	7,6	44354	8,7	124	7	9967	10,6	62742	11,8
Därav långtidsarbetslösa	5		483		3272		5		476		3479	

**Kommentar:** Arbetslösheten bland befolkningen mellan 16 och 64 år i kommunen, länet och riket har minskat jämfört med samma period förra året. Det är 1,4 procentenheter färre arbetslösa i kommunen, 1,8 respektive 1,6 procentenheter i länet och riket. Ungdomsarbetslösheten i kommunen, länet och riket har också minskat jämfört med samma period förra året. Det är 2,5 procentenheter färre arbetslösa i kommunen, 3 respektive 3,1 procentenheter i länet och riket.

Arbetslösheten inkl. personer i program med aktivitetsstöd 16-64 år (% av arbetskraften i kommunen)



Arbetslösheten inkl. personer i program med aktivitetsstöd 18-24 år (% av arbetskraften i kommunen)

