

Kallelse till sammanträde med Direktionen

Datum 2024-04-26
Tid 9.00-13.30 **Observera tiden!**
Plats Lilla Navet, Skaraborgsvägen 1B, ingång från innergården

Kallade

Beslutande

Ulf Olsson (S) Borås Stad, Ordförande
Annette Carlson (M) Borås Stad, 1:e vice ordförande
Ulf Dahlberg (S) Mark, 2:e vice ordförande
Ulf Rapp (S) Bollebygd
Mats Palm (S) Herrljunga
Johan Björkman (M) Svenljunga
Driton Bilalli (S) Tranemo
Wiktor Öberg (M) Ulricehamn
Bengt Hilmersson (C) Vårgårda

Ersättare

Daniel Persson (SD) Bollebygd
Kerstin Hermansson (C) Borås Stad
Niklas Arvidsson (KD) Borås Stad
Gunnar Andersson (M) Herrljunga
Tomas Ekberg (M) Mark
Patrik Harrysson (S) Svenljunga
Niklas Gardewik (M) Tranemo
Klas Redin (S) Ulricehamn
Tony Willner (S) Vårgårda

Adjungerade

Tobias Carlsson (L) Varberg
Jeanette Qvist (S) Varberg
Arthur Thiry (V)
Mikael Levander (NU)
Anna Svalander (L)

Välkomna!

Ulf Olsson
Ordförande

Magnus Haggren
Förbundsdirektör

| Ärende | Bilaga |
|--|---------------|
| 1. Upprop | |
| 2. Fastställande av dagordning | |
| 3. Val av justerare | |
| 4. Information Civil beredskap, livsmedel och dricksvatten, Länsstyrelsen deltar, 30 min | |
| 5. Dialog inför delregionalt kollektivtrafikeråd, DKR | X |
| 6. Dialog Prioritering regional transportinfrastrukturplan | X |
| 7. Kl 10-12 Delregionalt kollektivtrafikeråd, DKR | |
| 1. Aktuellt från Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, IKN | |
| 2. Aktuellt från Västtrafik | |
| 3. Boråsregionens inspel för diskussion | |
| 4. Planeringsinriktningar för revidering av trafikförsörjningsprogrammet | |
| 5. Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland | |
| 8. Beslut Remissvar gällande Vårdvalssystemet i Västra Götaland | X |
| 9. Beslut Fördelning av delregionala utvecklingsmedel till kulturprojekt 2024 | X |
| 10. Förbundsdirektör informerar | |
| 11. Rapport från kommunchefsgruppen | |
| 12. Återkoppling från VästKoms styrelse och BHU samt övrig politisk information | |
| 13. Anmälningssärenden | X |
| 14. Övriga frågor | |
| 15. Nästa sammanträde 2024-05-24 kl 9.00-12.00 | |



DKR 2024-04-26 – Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund

Förslag på agenda:

1. Aktuellt från IKN (Informationspunkt)
2. Aktuellt från Västtrafik (Informationspunkt)
3. Boråsregionens inspel för diskussion (Diskussionspunkt)
4. Information och dialog om planeringsinriktningar för revidering av trafikförsörjningsprogrammet. (Info- och disk. punkt)
5. Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland (Diskussionspunkt)

Kortrader Delregionala kollektivtrafikråd (VGR/VT)

Aktuellt från IKN

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden berättar kort om vad som är aktuellt för nämnden.

Aktuellt från VT

Västtrafik berättar kort om vad som är aktuellt.

Boråsregionens inspel för diskussion

Trädsäkring utmed Viskadalsbanan

Efter utförda åtgärder på Viskadalsbanan har ingen trädsäkring genomförts på sträckan. Detta innebär att vid stark vind väljer TRV att inte köra tågen pga risken att få tåg stående utmed banan. Enligt TRV:s plan planeras trädsäkring att genomföras mellan 2026-2032, ansvaret för åtgärden planeras och genomförs nationellt och sker i turordning efter utnyttjandegrad. När tågtrafiken ställs in medför det svårigheter för Västtrafik i och med att de då ska köra ersättningstrafik med buss.

Frågor att diskutera:

- Hur ser möjligheten ut för regionen att bidra till en tidigareläggning av trädsäkringen utmed Viskadalsbanan?



Arbets- och studiependling från start och målpunkter över kommungränser

Att arbets- och studiependla med kollektivtrafik är möjligt i starka stråk och under högtrafik (för- och eftermiddag). Främst handlar det om resor i riktning mot större städer, med tyngdpunkt på Göteborg. Det finns frågetecken över hur resandet under andra tider och mellan andra relationer analyseras av Västtrafik inför beslut om trafikering. Det finns ett antal stora arbetsplatser där arbetstider varierar över dygnet och där bilen blir förutsättning för pendling, vilket medför att vissa potentiella arbetstagare utesluts.

Utmaningarna kring att nyttja kollektivtrafiken till sin arbets- och studiependling är synliga i Sjuhärads kommuner, bland annat från delar av Marks eller Bollebygds kommuner i riktning mot Borås.

Frågor att diskutera:

- Hur beaktar Västtrafik frågor om start- och målpunkt över kommungräns i sina trafikeringssupplägg?
- Möjliggöra extra tillköp av turer på linjelagd kollektivtrafik som ett komplement till befintlig Närtrafik?
- Möjliggöra för Närtrafik över kommungräns, på strategiska platser?
- Vad innebär ett grundutbud och hur kan det påverkas?
- Vad definieras som studiependling? Efterfrågan om större ansvarstagande kring gymnasiependling, så att det fria gymnasievalet kan mötas på ett bättre sätt.

Biljetter för seniorer och ungdomar

Möjlighet att för skolkort/lovkort få till samma sorts lösning som seniorbiljetten, dvs betalning per resa? Det finns en efterfrågan att istället betala för de resor som faktiskt genomförs och inte för hela perioden i sig. I många delar av vår geografi finns inte utbudet för att ungdomarna ska kunna använda kollektivtrafiken. Med låg utnyttjandegrad på skol- och/eller lovkort hade det varit mer kostnadseffektivt för kommunen att istället betala per resa.

Åldersavgränsningen kring seniorbiljett – enkelt i teorin att höja åldersgränsen, men inte så populärt att ta bort ett erbjudande för de som i nuläget innehar den förmånen. Efterfrågan om att hitta en nivå mellan 65 och 70 år?

Frågor att diskutera:

- Finns det möjlighet att öppna upp för att kommunen kan betala per resa istället för period gällande ungdomars resande under skol- och lovperioder?
- Är det möjligt att hitta en nivå mellan 65 och 70 år gällande seniorbiljett?

Korttrader Delregionala kollektivtrafikråd (VGR/VT)

Information och dialog om planeringsinriktningar för revidering av trafikförsörjningsprogrammet

I processen med att ta fram ett nytt trafikförsörjningsprogram sätter den strategiska inriktningen ramarna för det kommande programmet. Ett förslag till strategisk inriktning behandlas på IKN den 20 mars och bygger på tidigare underlagsmaterial, analyser, samråd och dialoger som skett under 2023. Den strategiska inriktningen sammanfattar i fem punkter de grundläggande principer, större förändringar och förslag till områden att arbeta med i kommande program jämfört med nuvarande.

Enligt samverkansformer mellan kommunerna och Västra Götalandsregionen för kollektivtrafikens utveckling ska beredningen för hållbar utveckling (BHU) ställa sig bakom den strategiska inriktningen av trafikförsörjningsprogrammet. Efter ställningstagande i BHU tar IKN fram en remissversion av programmet med inriktningen som ram.

Dialogen i DKR är dels en återkoppling på höstens dialog med kommunalförbunden, dels en möjlighet att komma med inspel och frågor om planeringsinriktningen.

Föredragande: Martin E och/eller Sara E, ca 45 min.

- A. *förslag till strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogram 2026-2029 skickas som bilaga med dessa handlingar***
- B. *Även Boråsregionens inspel till revidering av trafikförsörjningsprogrammet från 2023-12-06 skickas med dessa handlingar.***

Frågeställningar att bära med sig in i diskussionen:

- Hur ser Boråsregionens DKR på inriktningen?
- Har det väsentliga fångats?
- Ska något förtydligas?


Samverkansformer för kollektivtrafik i Västra Götaland

Sedan hösten 2024 pågår en översyn av samverkansformerna för kollektivtrafik i Västra Götaland. På DKR önskar IKN ha en politisk dialog om forumet DKR samt informera om kommande remiss av reviderat dokument.

C. Det aktuella dokumentet för *samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland* skickas som bilaga med dessa handlingar.

Frågeunderlag för diskussion om samverkansformer:

- Vilket värde har det att vi samverkar i DKR om kollektivtrafikfrågor?
- Hur upplever du den politiska dialogen på DKR?
- Är det rätt frågor som lyfts på DKR?
- Hur upplever du balansen mellan frågor som lyfts på DKR från VGR/Västtrafik respektive kommunerna/kommunalförbunden?
- Hur upplever du din egen roll i DKR?
- Frekvens på DKR?
- Årlig avstämning av uppföljningen av trafikförsörjningsprogrammet?
- Övriga inspel?



2024-03-08

Förslag till "Strategisk inriktning för Trafikförsörjningsprogram 2026- 2029"

Inledning

Strategisk inriktning beskriver på en övergripande nivå hur kollektivtrafiken ska utvecklas under kommande programperiod. Mätbara mål, indikatorer och exakta ambitionsnivåer finns inte med i den strategiska inriktningen utan kommer först i remissversionen av programmet.

Enligt *Samverkansformerna för kollektivtrafik* ska Beredningen för hållbar utveckling (BHU) ställa sig bakom strategisk inriktning för trafikförsörjningsprogrammet. Med den strategiska inriktningen som grund kommer en remissversion av trafikförsörjningsprogram 2026-2029 att tas fram.

Under hösten 2023 har dialog i de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) hållits, där utgångspunkterna för dialogen varit dagens strategiska inriktning och grundläggande principer. Samråd har även hållits under hösten med grannregioner, berörda myndigheter och intresseorganisationer, där den strategiska inriktningen diskuterats.

Bilagor är samrådsredogörelse, prövning och analys av barnets bästa samt hållbarhetsbedömning.

Strategisk inriktning för kommande program

Följande fem punkter föreslås utgöra grunden för kommande program som styr utvecklingen av kollektivtrafiken. Västra Götalandsregionens budget avgör sedan takten på genomförandet.

1. Hållbar och förbättrad tillgänglighet nytt övergripande mål

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) syftar till att göra Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle. Kollektivtrafiken är ett medel och möjliggörare i omställningsarbetet. Den bidrar till att tillväxt och utveckling kan ske i hela Västra Götaland, exempelvis i samband med nya större etableringar där nya behov av persontransporter uppstår. RUS:ens långsiktiga prioritering *Knyta samman Västra Götaland* beskriver VGR:s inriktning och prioriteringar för att bidra till en *hållbar och förbättrad tillgänglighet* och ett transporteffektivt samhälle för ett öppet, sammanhållet och fossiloberoende Västra Götaland, där nödvändiga transporter samordnas och koordineras med övrig

samhällsplanering. Trafikförsörjningsprogrammet är ett verktyg för att bidra till RUS:ens långsiktiga prioriteringen knyta samman.

Trafikförsörjningsprogrammets bidrag blir att verka för hållbara och mer attraktiva resmöjligheter, utifrån lokala och regionala förutsättningar i hela Västra Götaland. Förutsättningarna i Västra Götaland ser olika ut i olika geografier och därför behöver lösningarna se olika ut beroende på var de genomförs. Likaså ser kvinnors och mäns, flickors och pojks resmönster, resbehov och värderingar olika ut och behöver väga lika tungt i kollektivtrafikplaneringen.

Kommande trafikförsörjningsprogram föreslås tydligare lyfta syftet med kollektivtrafiken, samtidigt som kopplingen till RUS:en blir tydligare, genom att bidra till *hållbar och förbättrad tillgänglighet*.

I begreppet *hållbar* inbegrips de tre hållbarhetsdimensionerna socialt, ekonomiskt och miljö. Det innebär att i allt från strategisk planering till upphandling och utförande av trafiken balansera de tre dimensionerna mot varandra.

Hållbar och förbättrad tillgänglighet är ett exempel på kollektivtrafikens samhällsnytta, andra är exempelvis, minskad miljöpåverkan, tillväxt, minskad trängsel och genom överflyttning av resor till kollektivtrafiken minskar antal skadade i trafiken. Tidigare utredningar för kollektivtrafiken i Västra Götaland visar på att en investerad krona i kollektivtrafiken ger cirka 1,75 kr tillbaka i samhällsnytta.

.

2. Kollektivtrafikens utbud bidrar till regional utveckling och tillväxt

Trafikförsörjningsprogrammets prioriteringar vad gäller syfte och utbud av kollektivtrafiken är styrande för resmöjligheterna i Västra Götaland. Utbudet av kollektivtrafik är enkelt uttryckt högre där efterfrågan och befolkningstätheten är större. Ett garanterat utbud av kollektivtrafik i olika geografiska kontexter skapar en förutsägbarhet och trygghet för invånarna. Utvecklingen av kollektivtrafik behöver skifta fokus från den administrativa geografin till den funktionella i syfte att underlätta för invånarnas resebehov.

Kollektivtrafiken idag är inte fullt ut anpassad för de som arbetar utanför vanlig kontorstid. Inte heller för säsongsarbetare. Kostnadseffektiva lösningar eftersträvas vilket innebär att kollektivtrafik ska kunna användas av merparten för de som arbetar och studerar men inte för alla på individnivå.

Kollektivtrafikens främsta uppgift är att möjliggöra arbets- och studiependling

De enskilt vanligaste reseärendena är kopplade till arbets- och studieresor. Det är också de resor som är relativt regelbundna och sker till målpunkter dit många vill resa samtidigt/kontinuerligt och som är förhållandevist enkla att kollektivtrafikförsörja. Utveckling av kollektivtrafik för andra resbehov är önskvärd i den mån ekonomiska resurser medger. Trafikeringen för arbets- och studiependling, framför allt i de större städerna, stödjer också resor för andra ändamål, som till exempel fritidsaktiviteter och service.

Grundläggande utbud

Det grundläggande utbudets garanterade miniminivåer av trafik ligger fast. I glesa geografier prioriteras att det finns ett utbud snarare än snabba restider. I syfte att öka tillgängligheten, både faktisk och upplevd, behöver nuvarande trafik och alternativa kostnadseffektiva lösningar utvecklas. Exempelvis kan dagens Närtrafik göras mer tillgänglig med hjälp av digitala lösningar. Pågående tester och utveckling av mer dynamisk kollektivtrafik kan vara en lösning för områden med lägre befolkningstäthet. Vidare behöver det grundläggande utbudet utvecklas med ambitionen att tydligare koppla an till de prioriterade stråken.

Kollektivtrafiken med båt i skärgård- och kustlandskapet är en avgörande faktor för möjligheten att bo och verka på öar utan fast landförbindelse. Platsspecifika förutsättningar behöver fortsatt prägla utbudet i båttrafiken och avgöras i fall till fall.

När skoltrafik upphandlas av Västtrafik kan den också användas av allmänheten, vilket kan förstärka det grundläggande utbudet. Det är därför eftersträvänt att skoltrafiken i högre utsträckning kan nyttjas som allmän kollektivtrafik.

Utökat utbud i prioriterade stråk

Principen med prioriterade stråk som binder samman kommunerna och viktiga kopplingar över länsgränsen kvarstår. Stråken omfattar samtliga kommunhuvudorter och ger goda möjligheter att nå arbetsplatser, högskolor/universitet men också andra målpunkter för service, nöje och fritidsaktiviteter. Cirka 80 procent av befolkningen bor i direkt närhet av en hållplats i stråken. Den bärande tanken med prioriterade stråk är långsiktighet i trafikering, attraktivitet i relationer där det finns ett större resande under dygnet.

Jämfört med dagens program där ambitionen är 10 turer per riktning/vardag föreslås en utökning av trafiken i stråken, där tidigare och senare avgångar möjliggör för flera att arbets- och studiependla även utanför de allra vanligaste pendlingstiderna. Detta främjar också ökade resmöjligheter för exempelvis kultur- och fritidsresor och ger barn och ungdomar ökad

självständighet och lägger grunden för hållbara resvanor. En sådan utveckling av utbudet finns delvis redan med i beslutade målbilder och strategier ex. Målbild Tåg 2035. Genom att meranvända redan tillgängliga fordonsresurser på existerande sträckor/linjer ökar inte kostnaderna proportionellt jämfört med att öka i högtrafik eller helt nya linjer där inköp av nya fordon behövs. Ett utökat utbud ökar också attraktiviteten generellt vilket kan bidra till ett totalt ökat resande och högre intäkter. Utbudet ska balanseras mot kostnad/efterfrågan.

Större förändringar, som exempelvis kommande företagsetableringar, kan komma att påverka efterfrågan och därmed behov av att se över enskilda reserelationer i stråken. I övrigt kvarstår de som idag med undantaget att relationen Laxå-Kristinehamn, som i sin helhet startar och slutar utanför Västra Götaland, föreslås tas bort.

Det finns fortsatt flera relationer utöver stråken där utbudet motsvarar eller är högre jämfört med stråken. Exempelvis kan det röra sig om målpunkter som större arbetsplatser, sjukhus etcetera.

Stadstrafik i regionens kärnor/delregionala centrum

Kollektivtrafiken i regionens kärnor/delregionala centrum utvecklas i enlighet med beslutade kollektivtrafikplaner. I storstadsområdet Göteborg/Mölndal/Partille behövs ett särskilt fokus på samverkan mellan stadsutveckling och kollektivtrafikens utveckling med tanke på trängsel och konkurrens om stadsutrymmet.

Västtrafik har uppdraget att ta fram riktlinjer för trafiken i tätorter

Enligt nuvarande program har Västtrafik utarbetat riktlinjer för trafikering i tätorter som inte omfattas av stadstrafik i regionens kärnor. Detta uppdrag ligger kvar.

Förtydligande om ansvar för gymnasieelevers resmöjligheter

Gymnasieelevers resmöjligheter med kollektivtrafik behöver särskilt belysas när kollektivtrafiken utvecklas. VGR/Västtrafik ska tillsammans med kommunerna verka för att anpassa trafiken och hitta gemensamma kostnadseffektiva lösningar för att öka tillgängligheten för gymnasieelever. Det är tills vidare inte möjligt för VGR/Västtrafik att tillgodose kollektivtrafiklösningar för alla gymnasieelever på individnivå.

3. Värna och utveckla kollektivtrafikens attraktivitet och kvalitet

För att människor ska både vilja och kunna åka med kollektivtrafiken är kvaliteten på det som erbjuds avgörande. Att människor känner sig trygga i kollektivtrafiken är en av de viktigaste faktorerna, ihop med att det ska vara enkelt och begripligt. Trygghet är ett komplext begrepp men handlar exempelvis om att trafiken går i tid, att byten fungerar, tydlig information och lösning vid störningar, utformning av hållplatser och bytespunkter inklusive områden i anslutning till dessa, tydlig och begriplig information, begriplig prissättning, och bemötande från personal. En annan del av tryggheten handlar om att slippa känna rädsla att utsättas för brott.

Kollektivtrafikens kvalitet behöver utvecklas med resenären i fokus och med medvetenhet om olika gruppers behov i åtanke, som barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Kompetensförsörjning inom kollektivtrafikbranschen

Förare, tågvärdar, service- och verkstadspersonal är centrala för att kollektivtrafiken ska fungera och drivas med hög kvalitet. Det råder sedan några år tillbaka kompetens- och personalbrist inom kollektivtrafikbranschen. Attraktiviteten behöver öka för att locka fler till branschen - både förare och tjänstepersoner, tågvärdar, verkstadspersonal med flera. Här behöver parterna tillsammans verka för att skapa en bransch som är attraktiv att arbeta inom. VGR har ett kompetensförsörjningsuppdrag och har således en viktig roll att spela även i att bistå kompetensförsörjningen inom kollektivtrafiken.

Verka för, utveckla, implementera och samverka kring nya lösningar

Kollektivtrafiken befinner sig sedan ett par år i ett läge med ökade kostnader. För att bibehålla och utveckla den hållbara tillgänglighet som kollektivtrafiken ger finns behov av att nyttja och utveckla lösningar som förbättrar, kompletterar, avlastar och effektiviserar den traditionella kollektivtrafiken. Här finns en stor utvecklingspotential, där VGR/Västtrafik behöver initiera och tillsammans med andra medverka till utvecklingen av kollektivtrafiken och hur mobilitetstjänster kan kopplas till kollektivtrafiken.

Integrering av kollektivtrafiken med andra transportslag är en förutsättning för att hela systemet och resan ska fungera. En bred tillgång till resealternativ ökar tillgängligheten och användbarheten för alla invånare.

Förstärk kollektivtrafiken genom att kombinera olika färdmedel

Den traditionella kapacitetsstarka kollektivtrafiken utgör stommen, där flexibla och kompletterande lösningar kan kopplas på. Anropsstyrda lösningar

samt cykel i kombination med kollektivtrafiken är några exempel. Att utveckla sätt kring hur kollektivtrafiken kan kompletteras med andra mobilitetsslag kan också bidra till att kollektivtrafiken blir mer tillgänglig och attraktiv för fler. Att avlasta kollektivtrafiken genom cykel och annan mikromobilitet, men också att sprida resandet över dagen ger ökad kostnadseffektivitet.

Forskning och innovation samt våga testa nya lösningar och tekniker

Forskning och innovation spelar en central roll för att kunna driva utvecklingen framåt i en hållbar riktning och det är även viktigt att testa saker i praktiken och inte bara i teorin. Genom att möjliggöra praktiska forskning och vara nyfikna på och ta till nya lösningar och tekniker kan uppsatta mål nås både i tätare och glesare geografier. Genom praktiska tester avseende våra resor, icke-resor och infrastrukturen kan lärdomar dras av vad som fungerar bra och mindre bra, vilka konsekvenser det medför, uppskattning av kostnader, vad som behöver utvecklas vidare samt vad som inte ska arbetas vidare med. Under praktiska tester kan förändringar och förbättringar genomföras i mindre skala tills en bra lösning finns på plats och kan implementeras i större skala.

4. Samverkan för god samhällsplanering och hållbart resande

Samverkan mellan VGR/Västtrafik, kommuner, Trafikverket och övriga aktörer är avgörande för att skapa utvecklingsmöjligheter för hållbart resande. God samverkan kan leda till bättre lösningar för alla inblandade parter. Ett konkret förbättringsområde är vägar till och miljöer i anslutning till kollektivtrafiken. Genom att prioritera vägar till och från hållplatsen men också anslutningsmöjligheter i form av exempelvis fler pendelparkeringar för bil och cykel kan tillgängligheten och attraktiviteten öka i hela Västra Götaland. Med fördel kan hållplatsområden och andra kollektivtrafikmiljöer bidra positivt till den gestaltade livsmiljön. Möjligheter att prioritera och söka finansieringsmedel till åtgärder finns i regional plan för infrastruktur.

De senaste årens arbete för att höja både kunskap och medvetenhet om roller, ansvar och kollektivtrafikens planeringsförutsättningar bland parterna behöver fortsätta. Det är i de tidiga planeringsskedena av nya bostadsområden och infrastruktur, med målpunkter och serviceutbud, som de grundläggande förutsättningarna bestäms och här kan ytterligare samverkan ske.

Utöver ovan finns det olika åtgärder som aktörerna kan göra enskilt eller tillsammans i syfte att bidra till bättre förutsättningar för hållbart resande. Exempel på detta är åtgärder för bättre framkomlighet för kollektivtrafiken, påverkansarbete kring institutionella förändringar i form av lagstiftning, finansieringsformer av kollektivtrafik, parkeringspolicy etcetera.

5. Strategier och målbilder som stödjer genomförande av programmet

Nuvarande trafikförsörjningsprogramms målbilder och strategier är en del av trafikförsörjningsprogrammet och konkretiserar vad som ska göras inom respektive område under de kommande åren. Beslutade strategier gäller tills vidare men revideras vid behov, till exempel vid avsevärt förändrade förutsättningar.

Strategin för kollektivtrafik på jämlika villkor revideras parallellt med trafikförsörjningsprogrammet. Revideringen innebär bland annat en strävan efter att det ska finnas en tydligare koppling mellan målen i trafikförsörjningsprogrammet och strategin samt att VGR:s mål för social hållbarhet inarbetas i strategin. Ny kollektivtrafikplan för Borås förväntas beslutas under våren 2024. Miljö- och klimatstrategin aktualiserades 2022 och är fortfarande aktuell. Övriga målbilder, det vill säga Målbild tåg 2035 inklusive Västtågsutredningen, Målbild Koll2035 (Göteborg/Mölndal/Partille) samt Kollektivtrafikplaner för Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla, revideras vid behov.

Regional plan för transportinfrastrukturen är en investeringsplan för transportinfrastruktur och är ett verktyg för att genomföra strategierna.

VGR:s strategi för ökad cykling i Västra Götaland är en del av regional plan för transportinfrastrukturen. Det pågår en aktualisering av cykelstrategin, som förväntas beslutas om under våren 2024. Cykelstrategin och cykling är, bland annat, en viktig aspekt ur hela resan-perspektivet. Relevanta delar integreras med trafikförsörjningsprogrammet.

Karin Björklind, Regionutvecklare
karin.bjorklind@borasregionen.se
Telefon: 0766-08 41 12

Joel Böhm, Projektledare
joel.bohm@borasregionen.se
Telefon: 0721-56 56 52

Inspel till revidering av trafikförsörjningsprogrammet

Under pågående arbete med revideringen av trafikförsörjningsprogrammet har Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden skickat ut frågeställningar kring den strategiska inriktningen för diskussion på de delregionala kollektivtrafikeråden (DKR) under hösten 2023. Nämnden önskar också ett skriftligt inspel innan årets slut, där de två utskickade frågeställningarna också sätter strukturen på följande revidering av programmet

Fråga 1. Nuvarande program innehåller ett antal viktiga principer för utbud och resursfördelning.

Hur ser ni på följande?

- a) Resor till arbete och studier är prioriterat.
- b) Utpekade stråk och stadstrafik som knyter samman kommuncentrum och arbetsmarknadsregioner.
- c) Principen att det ska finnas ett grundläggande utbud (i hela Västra Götaland).
- d) Hållbart resande är i fokus.

Det delregionala kollektivtrafikerådets synpunkter

a) Resor till arbete och studier är prioriterat

- i. Att prioritera arbete och studier är fortsatt viktigt och ska utgöra basen av utbudet för kollektivtrafik. Men det är viktigt att inte bara planera för trafikering i starka stråk och under högtrafik. Det finns flera stora företag och samhällsviktiga funktioner såsom sjukhus lokaliserade utanför stråk och med arbetstider som varierar över dygnet.
- ii. I kommuner utan egen gymnasieskola behöver särskild hänsyn tas till elevernas möjlighet att resa både till och från skolan. I Bollebygds östra delar har exempelvis eleverna svårt att genom kollektivtrafiken ta sig till och från skolan.

b) Utpekade stråk och stadstrafik som knyter samman kommuncentrum och arbetsmarknadsregioner

- i. Det är viktigt med starka stråk som knyter samman kommuncentrum och arbetsmarknadsregioner. I dagens trafikförsörjningsprogram ingår inte relationen Borås-Vårgårda som ett prioriterat kollektivtrafikstråk, vilket vi tycker att det ska vara. Ytterligare ett viktigt stråk är Vårgårda-Trollhättan, som idag utgör en allt viktigare pendlingsrelation och som dessutom är över delregiongränsen.
- ii. Boråsregionen efterfrågar även ökad tydlighet gällande vad det innebär i form av utbud för de prioriterade kollektivtrafikstråken. Innebär det ett löfte om ett visst antal turer per dag?

- iii. Behovet är också stort att samverka över regiongränser så att kollektivtrafiken samordnas både vad gäller placering och tidtabeller. I Horred har Hallandstrafiken sin slutstation skild från Västtrafiks slutstation, vilket försvårar för resande över gränser. Mellan Svenljunga och Ullared utgör regiongränsen också ett hinder för att resa kollektivt, då tidtabellerna inte är samordnade. Mellan Tranemo och Gislaved är resenärerna hänvisade till SJ-tåg med fyra turer per vardag.
- iv. Boråsregionen ser en långsiktig utveckling mot att allt mer trafik koncentreras till starka stråk och tätortstrafik, medan trafikeringen skalas av i glesare geografier. Behovet är därför stort av att utveckla resurseffektiva lösningar för ett hållbart resande även utanför de starka stråken, då även för andra typer av resor och målpunkter såsom besöksmål och fritidsaktiviteter. I relation till besöksmål och fritidsaktiviteter vill Boråsregionen se en stärkt koppling mellan det Västsvenska Turistrådets utveckling av hållbara resmål och möjligheten att resa dit med kollektivtrafik.
- v. Inom Boråsregionens medlemskommuner finns stora geografiska områden omkring de starka stråken och det är viktigt att mobiliteten fungerar även i dessa områden. För att på egen hand ta sig till ett starkt stråk och där byta färdmedel finns behov av strategiskt placerade och säkra parkeringar både för bil och cykel. En viktig aspekt är att det anslutande vägnätet för gång och cykel behöver vara trafiksäkert, här finns brister idag.
- vi. För att en resenär ska välja att byta från bil till buss vid ett starkt stråk behöver det finnas en hållplats och en tillgänglig pendelparkering nära. Om alternativet är att resa en längre sträcka med bil är sannolikheten för att byta till buss liten. Enligt forskning behöver inte fler hållplatser innebära längre restid jämfört med färre hållplatser, därför behöver detta studeras för enskilda linjer och inte gälla som en allmän sanning.
<https://link.springer.com/article/10.1007/s12469-021-00281-1>,
<https://etrr.springeropen.com/articles/10.1186/s12544-022-00543-4>

c) Principen att det ska finnas ett grundläggande utbud (i hela Västra Götaland)

- i. Boråsregionen önskar en gradvis skala för utbudet i stället för Landsbygdsutredningens få intervaller. Skillnader mellan ett fåtal invånare kan ge stor påverkan på utbudet då det skiljer mycket mellan olika nivåer, från serviceresor till linjelagd kollektivtrafik.

d) Hållbart resande är i fokus

- i. Hållbart resande anses fortsatt vara viktigt och stort fokus riktas mot förutsättningar för ungas resande, detta för att skapa hållbara resvanor tidigt i livet. En annan faktor som är viktig för att stödja hållbara resvanor är att minska osäkerhetsfaktorerna i resandet. Kollektivtrafikresenärer behöver lita på att resan fungerar, både vad gäller att komma fram i tid och inte minst att kunna resa tillbaka samt att själva resan upplevs trygg och säker.
- ii. Det finns ett behov av att utveckla närtrafiken så att den möjliggör för resande till och från starka stråk över kommun- och zongränser för att nå närmaste ort med service eller ett kollektivtrafikstråk. Dessutom är ett önskemål att framöver kunna kombinera närtrafik med arbete- och studiependling.

- iii. Ett sätt att öka det hållbara resandet är att öka takten i genomförandet av Målbild tåg och öppna stationerna i Hillared, Långhem och Grimsås som kommande utredning bedömer vara lämpliga och där intresset finns. Västtågsutredningen pausade sträckan Göteborg till Borås med hänvisning till utredningen om ny stambana. Nu är det dags att utreda förutsättningarna för att öppna stationer utmed kust-till kustbanan mellan Göteborg och Borås. I exempelvis Olsfors eller Hultafors kan stationsöppnanden vara lämpliga för att stärka förutsättningarna för invånarna i de östra delarna av Bollebygds kommun att resa kollektivt.
- iv. I den tidiga kommunala planeringen, såsom översiktsplanering, är det av högsta vikt att Västtrafik deltar. Detta så att förutsättningarna för att kollektivtrafikförsörja utpekade utbyggnadsområden är tydliga för alla parter. Här har det skett en positiv utveckling på senare år men ytterligare fördjupning av samarbetet behövs, vilket förutsätter initiativ och deltagande från både kommuner och Västtrafik.
- v. Kommunerna efterfrågar en tydlighet i vad som krävs för att Västtrafik ska börja trafikera ett nytt område. Hur många boende som behövs och hur parterna kan samverka för att redan tidigt i ett utbyggnadsområde ge invånarna hållbara resval.
- vi. Infrastruktursatsningar för att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik behöver prioriteras högre i regional transportinfrastrukturplan och arbetssätt för att hitta effektiva åtgärder behöver utarbetas.
- vii. Kraven i upphandlingsunderlagen behöver ses över för att inte utesluta mindre trafikföretag eller framtida hållbara drivmedel. Underlagen i upphandling kan även vara en stor del i att förbättra arbetsmiljön och vidare stärka intresset för busschaufförsyrket. I frågan om den nationella bristen på förare kan Boråsregionen vara en part i att främja utbildningar inom området.
- viii. Boråsregionen vill även understryka sitt intresse för att vara en testarena kring utvecklingen av framtidens kollektivtrafik, exempelvis den efterfrågade funktionen att erbjuda cyklar på buss under färd.

Fråga 2. Vid eventuella målkonflikter inom ramen för kommande trafikförsörjningsprogram, hur anser ni att vi bör prioritera?

Exempel på ett antal mål som kan komma att stå i konflikt med varandra:

- Trafikförsörjningsprogrammet bör ha som mål att öka andelen resor med kollektivtrafik.
- Trafikförsörjningsprogrammet bör ha som mål att öka andelen hållbara resor (innefattar även t.ex. gång och cykel).
- Snabba resor ska prioriteras före "många hållplatser".
- Större arbetsmarknadsregioner, så att flera kan resa med buss och tåg till arbetet.
- Att alla kommuner ska ha kollektivtrafik för daglig pendling till någon universitets- eller högskoleort.
- Gymnasieungdomars resande till gymnasieskolor (social hållbarhet/fullföljda studier).
- Utökat ansvar för social hållbarhet.
- Minskad miljö- och klimatpåverkan.
- Fler ska kunna pendla till turist- och fritidsaktiviteter.
- Binda samman regionens alla delar med omgivande regioner inkl. Osloregionen.

Det delregionala kollektivtrafikerådets synpunkter

För Boråsregionen är följande viktigt:

- Att det hållbara resandet ska öka och att det förutom kollektivtrafik även ska omfatta gång och cykel.
- Möjligheten att ta sig till de starka stråken ska vara god, och i de starka stråken ska snabba resor prioriteras.
- Utanför de starka stråken är utbudet viktigare än restiden och antalet hållplatser kan därför vara fler.
- Fler ska kunna pendla till turist- och fritidsaktiviteter och för dessa resor behövs resurseffektiva lösningar utvecklas, då linjelagd busstrafik inte är ett alternativ.

Västra Götalandsregionen

2021-02-25

Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland

Antagna av Västra Götalands 49 kommuners fullmäktige samt Västra Götalandsregionen 2011

Dokumentet är uppdaterat och reviderat enligt ställningstagande i Beredningen för hållbar utveckling 2021-03-09 och beslut i Kollektivtrafiknämnden 2021-03-17

Innehåll

| | |
|--|----|
| 1. Sammanfattning | 3 |
| 2. Samverkan kring kollektivtrafikutveckling i Västra Götaland | 4 |
| 3. Västra Götalandsregionens organisation..... | 5 |
| 4. Samverkansformer | 6 |
| 4.1 Vardagskontakter | 6 |
| 4.2 Kommundialog om trafikförändringar..... | 6 |
| 4.3 Regionalt forum - BHU..... | 7 |
| 4.4 Delregionala forum - DKR | 7 |
| 4.5 Stadstrafikavtal..... | 8 |
| 4.6 Övrig samverkan | 9 |
| 5. Förankring och beslut..... | 10 |
| 5.1 Operativa frågor | 10 |
| 5.2 Trafikförsörjningsprogram..... | 10 |
| 5.3 Strategier och målbilder för kollektivtrafiken..... | 11 |
| 5.4 Kommunernas samhällsplanering | 11 |
| 5.5 Stadstrafik | 11 |
| 5.6 Tillköp..... | 12 |
| 6. Revidering av samverkansformerna..... | 13 |

1. Sammanfattning

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen (VGR) ansvaret, och därmed beslutsrätten, för kollektivtrafikens utveckling gentemot medborgarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska vara ett effektivt instrument för regional utveckling och utgöra ett reellt medel att nå ett hållbart transportsystem krävs att VGR/Västtrafik, kommunerna och övriga aktörer strävar i en gemensam riktning. Detta dokument beskriver de samverkansformer som etablerats i samband med skatteväxlingen 2011 för att säkerställa det nödvändiga samarbetet mellan kommuner och Västra Götalandsregionen/Västtrafik gällande kollektivtrafikutvecklingen. Dokumentet har uppdaterats efter en utvärdering 2020.

En viktig samverkansform är de vardagliga kontakterna rörande kollektivtrafiken. Västtrafik har därför stärkt och förtydligat kanalerna för vardagskontakter med kommunerna, bland annat genom att varje kommun har en särskild kontaktperson.

Politiska samverkansforum möjliggör dialog och samråd kring strategiska frågor för kollektivtrafikens utveckling i regionen. I de fyra delregionala kollektivtrafikeråden sker dialog mellan delregionernas kommuner och VGR. Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är regionalt forum för möten mellan region- och kommunpolitiker kring strategiska frågor för kollektivtrafiken i Västra Götaland

Trafikförsörjningsprogrammet är det viktigaste måldokumentet för kollektivtrafikutvecklingen i Västra Götaland. De delregionala kollektivtrafikeråden ansvarar för att behandla förslag till strategisk inriktning i trafikförsörjningsprogram och andra strategiska dokument.

BHU har i uppgift att ställa sig bakom förslag till strategisk inriktning i trafikförsörjningsprogrammet och att enas om förslag gällande andra övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor. Ansvaret för att fatta beslut om strategisk inriktning liksom att omsätta inriktningen i trafikåtgärder och trafikplikt ligger på VGR i rollen som kollektivtrafikansvarig myndighet.

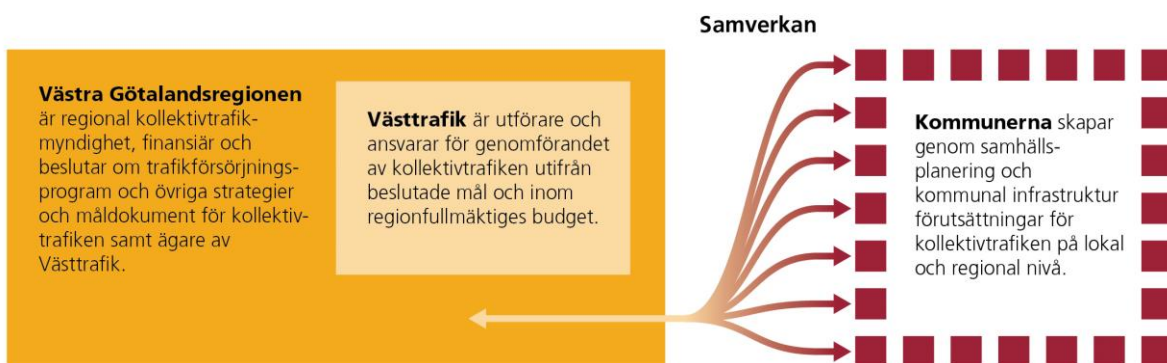
För de fem naven i regionen; Borås, Göteborgs stadstrafik (Göteborg, Mölndal, Partille), Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla finns samverkansavtal upprättade mellan VGR och berörda kommuner. Avtalen syftar till att tydliggöra respektive parts ansvar för kollektivtrafikens utveckling i respektive stadstrafikområde samt att säkerställa att samverkan sker.

Samverkansformerna utvärderades och uppdaterades 2020/2021. En ny utvärdering bör genomföras senast 2027.

2. Samverkan kring kollektivtrafikutveckling i Västra Götaland

Som regional kollektivtrafikmyndighet har Västra Götalandsregionen ansvaret, och därmed beslutsrätten, för kollektivtrafikens utveckling gentemot invånarna i Västra Götaland. För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i enlighet med Vision Västra Götaland krävs att såväl VGR, Västtrafik och kommunerna som övriga aktörer strävar i en gemensam riktning och samverkar för att åstadkomma bra lösningar. Trafikverket är en viktig samverkanspart i och med rollen som väghållare och ansvarig för den statliga infrastrukturen. Detta dokument beskriver de samverkansformer som etablerats i samband med skatteväxlingen 2011 för att säkerställa det nödvändiga samarbetet mellan kommuner och Västra Götalandsregionen/Västtrafik.

De samverkansformer som beskrivs i dokumentet utgår från att kollektivtrafiken är en gemensam angelägenhet för parterna. Viktiga utgångspunkter är att trafikutbudet så långt möjligt, inom ekonomiska ramar, ska planeras utifrån invånarnas behov och att kollektivtrafiken ska stödja en utvidgning av dagens lokala arbetsmarknader, det vill säga mer utgå från funktionella än administrativa gränser.



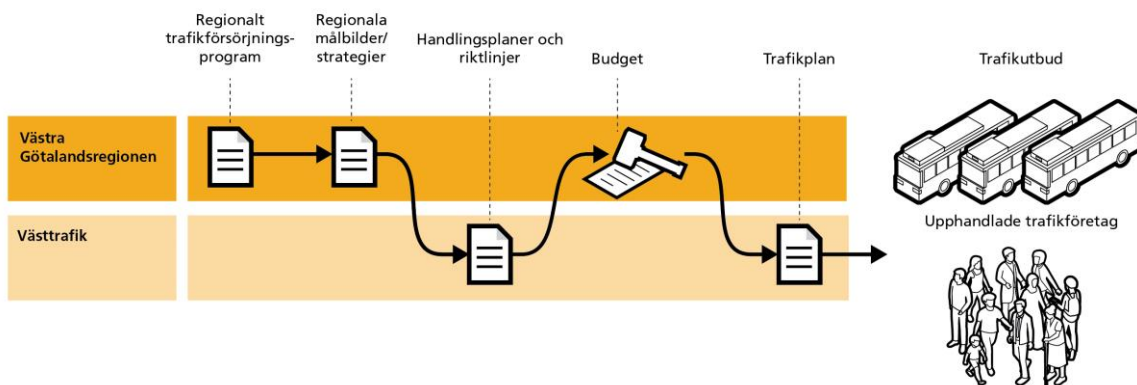
Figur 1: Parternas roller

Samverkan mellan VGR/Västtrafik och kommunerna är en viktig framgångsfaktor för att skapa samsyn och verka för att kollektivtrafikens utvecklingsbehov går hand i hand med planering av infrastruktur och bebyggelse. För att åstadkomma maximal nytta och effekt av de resurser som satsas på kollektivtrafiken i ett samlat regionalt perspektiv är det viktigt att kommunerna fortsatt tar aktiv del i utvecklingen av kollektivtrafiken. Samverkansformerna syftar till att bidra till en effektiv och smidig förankrings- och beslutsprocess kring dessa frågor såväl på lokal som på delregional och regional nivå.

3. Västra Götalandsregionens organisation

Västra Götalandsregionen är den ansvariga regionala kollektivtrafikmyndigheten. VGR arbetar enligt styrmodellen att skilja på funktionerna ägare, beställare och utförare. Västtrafik AB, som är ett av VGR helägt bolag, ansvarar för planering och genomförande av kollektivtrafiken.

I enlighet med kollektivtrafiklagen fattar VGR som ansvarig kollektivtrafikmyndighet beslut om trafikförsörjningsprogram och övriga långsiktiga övergripande strategier och måldokument för kollektivtrafiken. Beslut om trafikförsörjningsprogrammet, samt beslut som påverkar VGR:s ekonomi i stort, fattas av regionfullmäktige. Kollektivtrafiknämnden bereder ärenden inför beslut i fullmäktige samt fattar beslut inom nämndens ansvar och budget, till exempel om strategier och uppdrag till Västtrafik. Kollektivtrafiknämnden har ett beställaransvar och förutsätts möta kommunernas företrädare i olika samverkansfrågor i den mån detta inte naturligen ligger inom Västtrafiks planeringsansvar. I detta dokument finns de samverkansformer där både beställar- och utförarfunktionerna möter kommunerna beskrivna.



Figur 2: Processen inom VGR från trafikförsörjningsprogram till genomförande av trafik

4. Samverkansformer

Som plattform för samverkan kring kollektivtrafikutvecklingen i Västra Götaland finns beredningen för hållbar utveckling (BHU) och fyra delregionala kollektivtrafikråd. Forumen har en tydlig uppgift att bereda förslag inför slutligt beslut hos VGR. För de fem naven i regionen; Borås, Göteborg/Mölnadal/Partille, Uddevalla, Trollhättan/Vänersborg och Skövde ska fördjupad samverkan ske inom stadstrafikforumen. Vidare utgör löpande kontakt mellan kommuner och Västtrafik fortsatt grundbulten i samverkan mellan parterna.

4.1 Vardagskontakter

Löpande arbete med operativa frågor, exempelvis trafikdrift, tidtabells- och hållplatsfrågor, marknadsföring och försäljning med mera sköts främst på tjänstepersonsnivå genom vardagliga kontakter och avstämningar mellan Västtrafiks och kommunernas tjänstepersoner.

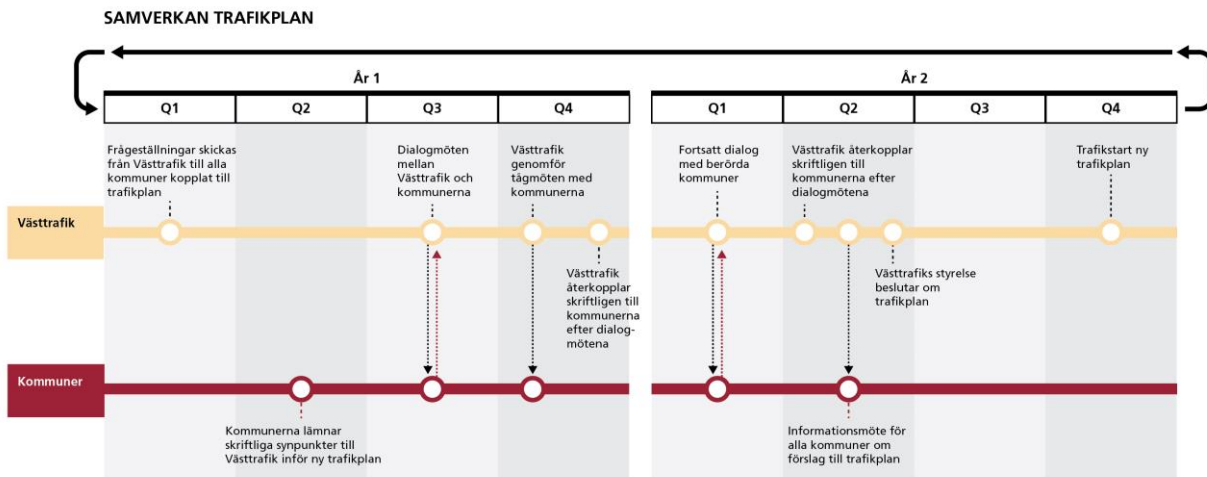
Västtrafik har inrättat en särskild enhet; avdelning samhällsutveckling, för kontinuerliga tjänstepersonskontakter med kommunerna. Kommunerna har en definierad kontaktväg in till Västtrafik via en inrättad funktionsmejl. Ömsesidigt har varje kommun en definierad kontaktväg in till kommunen för kollektivtrafikfrågor.

- Varje kommun ska veta vem från Västtrafik som är ansvarig kontaktperson för kommunen.
- Västtrafiks kontaktperson har ansvar för att dialog förs och att relevant information kommuniceras till ansvarig kontaktperson på kommunen samt inom den egna organisationen.
- Västtrafiks kontaktperson ansvarar för att de frågor som kommunen vill lyfta (oavsett om det gäller regional eller lokal trafik) tas om hand och förs vidare till rätt ställe i organisationen om så krävs.
- Västtrafiks kontaktperson ansvarar för att ha god kännedom om kommunens samhällsbyggnadsplanering med mera som är relevant för att erbjuda en effektiv kollektivtrafik som svarar mot invånarnas behov.
- Kontaktpersonens geografiska ansvarsområde avgränsas så att ändamålsenlig dialog möjliggörs.
- Kommunen har ansvar för att dialog förs och att relevant information kommuniceras till ansvarig kontaktperson på Västtrafik samt inom den egna organisationen.
- Kommunen har ansvar för att bära in kollektivtrafikens behov i samhällsplaneringen. Västtrafiks kontaktperson kan med fördel bjudas in till tidig dialog i kommunens planarbeten.

4.2 Kommundialog om trafikförändringar

Dialog om trafikförändringar startar drygt ett år innan de genomförs. Västtrafik bjuder in respektive kommun till årliga dialogmöten, med syftet att diskutera kollektivtrafikens utveckling utifrån dagens förutsättningar och framtida behov. Mötena vänder sig till både tjänstepersoner och politiker i kommunerna.

Efter dialogmötena sker skriftliga återkopplingar till kommunerna och vid behov fortsätter sedan dialogen med kommuner som berörs av eventuella trafikförändringar. Innan trafikförändringarna ska genomföras informeras kommunerna både skriftligt och i form av informationsmöten.



Figur 3. Den tvååriga samverkansprocessen mellan Västtrafik och kommunerna kring att ta fram trafikplan

4.3 Regionalt forum - BHU

Beredningen för hållbar utveckling (BHU) är regionalt forum för möten mellan region- och kommunpolitiker kring strategiska frågor för kollektivtrafiken i Västra Götaland. BHU är sammansatt av representanter från kommunalförbunden samt regionens kollektivtrafiknämnd, regionutvecklingsnämnd, miljönämnd och regionstyrelsen. Politiker från kommunalförbunden företräder i det regionala forumet respektive DKR gällande strategiska kollektivtrafikfrågor.

BHU ansvarar för att ställa sig bakom förslag till beslut gällande den strategiska inriktningen i trafikförsörjningsprogram och övergripande strategiska kollektivtrafikfrågor.

Strategiska kollektivtrafikfrågor lyfts på ordinarie BHU-möten vid behov, enligt beslutsprocess för trafikförsörjningsprogram och övriga strategier/målbilder.

Vid behov kan andra aktörer, till exempel Trafikverket och representanter från angränsande län/ kollektivtrafikmyndigheter bjudas in.

4.4 Delregionala forum - DKR

De delregionala kollektivtrafikeråden har ansvar för att skapa möten för dialog mellan kommunpolitiker i respektive delregion och representanter från kollektivtrafiknämnden och Västtrafiks styrelse. Respektive kommunalförbund (och ingående kommuner) ansvarar för att fastställa forumets utformning och representation. Kommunalförbunden ansvarar för DKR:s möten och fastställer dagordningen.

Råden ansvarar exempelvis för att behandla den strategiska inriktningen i trafikförsörjningsprogrammet, att behandla förslag till övergripande strategiska frågor såsom strategier och målbilder. Med fördel kan man i forumet även diskutera andra utvecklingsfrågor, såsom infrastruktur och regionala tillväxtfrågor.

DKR är sammansatta av representanter från samtliga ingående kommuner samt regionens kollektivtrafiknämnd. Västtrafiks styrelse är adjungerade. Vid behov kan andra aktörer, såsom Trafikverket och kommuner från angränsande län bjudas in. Kungsbacka, som ingår i Västtrafiks trafikområde, ingår i Göteborgsregionens DKR.

Ett delregionalt kollektivtrafikeråd har befogenhet att företräda samtliga ingående kommuner och har därmed ansvaret för förankring gentemot dessa. Remisser på trafikförsörjningsprogram, strategier och målbilder skickas från VGR till respektive DKR, som inhämtar kommunernas synpunkter och lämnar ett sammanvägt yttrande.

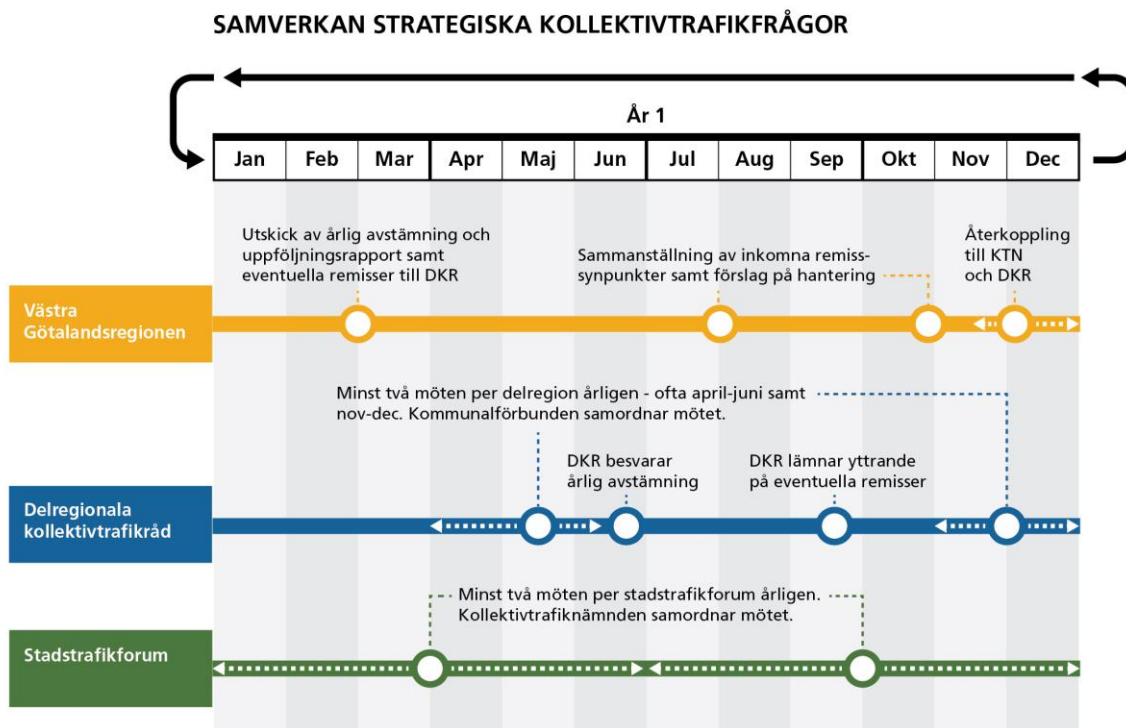
Under programperioden sker en årlig uppföljning av de mål som satts upp. Kommunerna ges då möjlighet att via de delregionala kollektivtrafikeråden lämna formella yttranden genom remiss.

Mötesintervall styrs främst av processen för trafikförsörjningsprogrammet. Fler möten kommer att krävas då ett nytt program ska tas fram, däremellan bedöms att minst två möten per år krävs.

4.5 Stadstrafikavtal

För de fem naven i regionen; Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Uddevalla, Trollhättan/Vänersborg och Skövde finns särskilda samverkansavtal mellan ingående kommuner och VGR. Syftet med samverkansavtalen är att formalisera samverkan mellan parterna. Det handlar om att följa utvecklingen och verka för att samhällsplanering, infrastrukturplanering och kollektivtrafikens utveckling går hand i hand.

Stadstrafikforumens uppgift är att initiera, samråda och gemensamt bereda frågor samt ta fram rekommendationer till parternas beslutande organ. Beslut fattas av respektive parts organisation. Politiska företrädare för parterna möts cirka två gånger per år för ömsesidig dialog och informationsutbyte kring frågor som bedöms relevanta för stadstrafikens utveckling, som en del av stadens utveckling och som en del i kollektivtrafiksystemet som helhet.



Figur 4. Den årliga samverkansprocessen kring strategiska kollektivtrafikfrågor

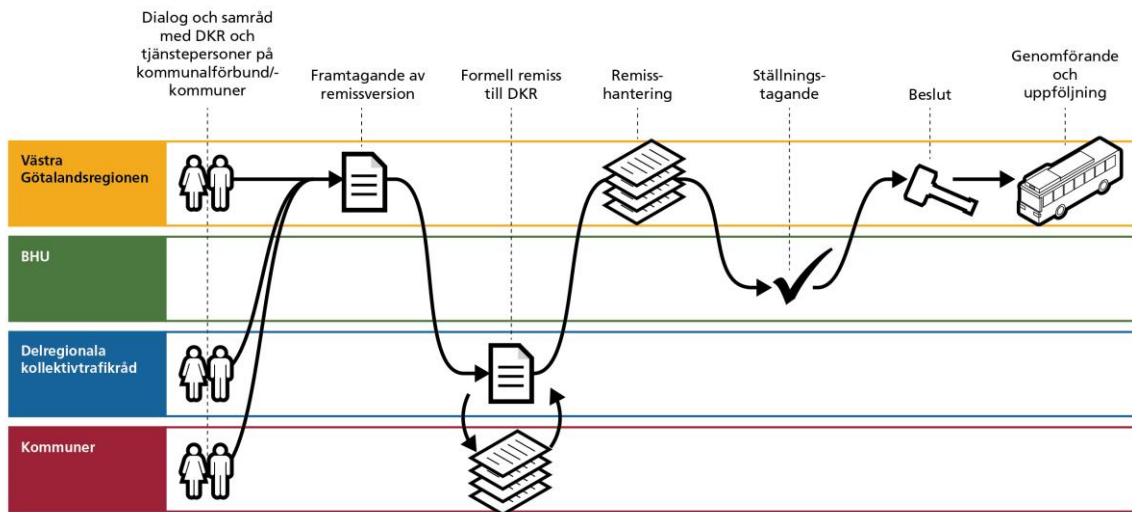
4.6 Övrig samverkan

En kommun kan alltid ta direktkontakt med VGR/Västtrafik. Vid behov kan särskilda beredningsgrupper tillsättas för enskilda frågor (till exempel stråkstudier), där även kommunpolitiker kan ingå. Kommuner har också möjlighet att enskilt eller i grupp initiera utredningar som inspel till antingen DKR, eller direkt till ansvarig nämnd/beredning inom VGR. Att som kommun tidigt involvera Västtrafik i samhällsplaneringsfrågor ökar förutsättningarna för en god samplanering.

Det kan också finnas andra frågor än de som nämnts ovan som kan vara relevanta för VGR/Västtrafik att remittera eller ha samråd med kommunerna kring. Ovanstående begränsar inte den möjligheten.

5. Förankring och beslut

Bilden nedan avser att schematiskt illustrera hur kommunerna, genom de delregionala kollektivtrafikeråden och beredningen för hållbar utveckling, kan påverka den viktiga beslutsgången från trafikförsörjningsprogram och strategier till Västtrafiks genomförande.



Figur 5. Besluts- och förankringsprocess för trafikförsörjningsprogrammet samt systempåverkande strategier och målbilder för kollektivtrafiken.

Nedan presenteras vilket inflytande och ansvar de olika parterna har över de viktigaste beslutsområdena inom kollektivtrafiken.

5.1 Operativa frågor

Västtrafik upphandlar kollektivtrafiken i Västra Götaland med utgångspunkt i de mål och uppdrag som kollektivtrafiknämnden sätter, utifrån givna ekonomiska ramar. Västtrafik beslutar, i samverkan med upphandlade trafikföretag, i frågor som till exempel hur linjer ska dras, var hållplatser ska ligga och hur ofta trafiken ska gå.

5.2 Trafikförsörjningsprogram

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) regelbundet, i ett trafikförsörjningsprogram, fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet utgör det viktigaste måldokumentet för kollektivtrafikens utveckling i regionen. Lagen kräver en uppdatering "vid behov" (§8). För Västra Götaland görs bedömningen att programmet bör tas fram en gång per mandatperiod.

Trafikförsörjningsprogrammet har flera syften. Ett syfte är att ange mål och strategisk inriktning för kollektivtrafikens utveckling inklusive mål och åtgärder för miljö- och funktionshinderanpassning.

Med strategisk inriktning avses till exempel;

- Prioritera mellan målområden för den kommande programperioden (till exempel miljö, marknadsandel, tillgänglighet)
- Definiera prioriterade stråk och bytestpunkter

- Definiera utgångspunkter/kriterier gällande servicenivå för stråk/ relationer med olika resandeunderlag (landsbygd/tätort osv)

Processen att ta fram den strategiska inriktningen för trafikförsörjningsprogrammet bygger på delaktighet från samtliga kommuner genom de olika samverkansforumen. Beslutsgång för trafikförsörjningsprogrammet är förankring i DKR, därefter ställningstagande om den strategiska inriktningen i BHU inför beslut i regionfullmäktige.

5.3 Strategier och målbilder för kollektivtrafiken

Med övriga strategiska kollektivtrafikfrågor avses till exempel regionala strategier med betydande påverkan på kollektivtrafikens utformning såsom miljö- och klimatstrategi, strategi för kollektivtrafik på jämlika villkor och målbilder för tåg och stadstrafik. Dessa strategier är en del av trafikförsörjningsprogrammet.

Beslutsgång för systempåverkande målbilder och strategier är förankring i DKR, därefter ställningstagande i BHU inför beslut i kollektivtrafiknämnden alternativt regionfullmäktige. BHU:s ställningstagande avser inriktningen medan beslut gällande till exempel målnivåer, som direkt påverkar det ekonomiska åtagandet, beslutas av VGR.

Kollektivtrafikplaner och målbilder för stadstrafiken i Borås, Göteborg/Mölndal/Partille, Skövde, Trollhättan/Vänersborg och Uddevalla innefattar åtaganden för respektive part och beslutas således av respektive ingående parter.

5.4 Kommunernas samhällsplanering

Kommunerna ansvarar för fysisk planering och bebyggelseutveckling och beslutar om översiktsplaner, planprogram och detaljplaner. Kommunerna lägger via sin samhällsplanering grunderna för kollektivtrafikens förutsättningar. Kommunerna har även befogenhet över bland annat parkeringsavgifter och parkeringstal. Kommunerna ansvarar som väghållare för många delar av kollektivtrafikens infrastruktur, så som hållplatsytor, kommunala gång-och cykelvägar och framkomligheten i det kommunala vägsystemet.

För att underlätta samordning mellan samhällsbyggnad och kollektivtrafikens utveckling kan kommunerna med fördel samverka med Västtrafik i tidiga skeden av samhällsplaneringen. Likaså ska kommuner skicka översiktsplaner och andra strukturpåverkande planer som bedöms ha nära koppling till kollektivtrafikens utveckling på remiss till VGR och Västtrafik. Till Västtrafik bör även detaljplaner remitteras.

5.5 Stadstrafik

GMP (Göteborg, Mölndal, Partille) är navet i Göteborgsregionen där flest delresor sker, samt flertalet regionala resor börjar och slutar. Uddevalla, Trollhättan/Vänersborg utgör naven i Fyrbodalen, Skövde i Skaraborg och Borås i Boråsregionen. Dessa kommuner har omfattande stadstrafik. Det är också här som kollektivtrafikens utveckling är som mest beroende av att gå hand i hand med annan samhällsutbyggnad, såsom lokalisering av bostäder och verksamheter. Här finns också det största behovet av infrastrukturåtgärder för kollektivtrafiken. Exempelvis busskörfält, signalprioritering, terminaler, omstigningsplatser, lokalisering av depåer med mera. Därför har fem stadstrafikforum instiftats för politisk samverkan och dialog. Stadstrafikforumens arbete regleras genom samverkansavtal mellan parterna och gemensamma kollektivtrafikplaner och målbilder för

stadstrafiken har tagits fram. Beslut om åtgärder inom dessa fattas av respektive parts organisation.

5.6 Tillköp

Kollektivtrafikens utveckling ska i första hand ske genom gemensamma processer. Det innebär att enskilda kommuners önskemål om förändringar i kollektivtrafiksystemet gällande till exempel trafikutbud lyfts i kommunernas årliga dialog med Västtrafik. VGR:s budgetbeslut är avgörande för omfattningen av åtgärder.

En kommun som har önskemål om åtgärder som inte är prioriterade enligt målen i trafikförsörjningsprogrammet kan göra tillköp, så länge ett sådant tillköp är förenligt med målen i trafikförsörjningsprogrammet och/eller inte är systempåverkande. Det kan handla om tillköp för att snabba upp måluppfyllelsen i trafikförsörjningsprogrammet. Ramverket för tillköp anges i huvudavtalets bilaga 2 Tillköpsprinciper.

Tillköpsprinciperna kräver att de hanteras ansvarsfullt av inblandade parter för att inte riskera att administrativa gränser förstärks samt för att gemensamt värna om enkelheten i systemet gentemot resenärerna i Västra Götaland. Vid prövning inför eventuellt tillköp ska därför analys om tillköpets påverkan på mål och inriktning i trafikförsörjningsprogrammet ingå.

För tillköp av färdbevis finns ett fastställt sortiment som bygger på att Västtrafik ska ha en förenklad och enhetlig hantering av tillköpen. Genom att begränsa antalet varianter av tillköp kan samtidigt tydligheten gentemot resenärerna främjas.

Västtrafik ska tillse att godkända tillköp införs vid första lämpliga tillfälle. Ofta innebär det att införande sker vid närmast följande skifte för trafikår (december) och prisjustering (januari). För tillköp som inte behöver kopplas till dessa skiften kan kommunen och Västtrafik komma överens om annan tidpunkt för införande. Kollektivtrafiknämnden har delegerat till Västtrafik att hantera frågor om tillköp inom ramen för överenskomna principer. Västtrafik har beslutsmandatet att avgöra om tillköp är i linje med tillköpsprinciperna och är avtalspart för VGR.

En kommuns kostnad för tillköp baseras enligt tillköpsprinciperna på tillköpets bedömda nettokostnad. Det innebär att priset för tillköpet baseras på antaganden och bedömningar som kan vara svåra att mäta och följa upp, bland annat vad gäller intäktsbortfall. Beroende på tillköpets art är osäkerheten olika stor. Störst är osäkerheten vad avser tillköp av färdbevis. Minst är osäkerheten vad avser tillköp av trafik. Detta bör beaktas av parterna inför ett beslut.

6. Revidering av samverkansformerna

De ursprungliga Samverkansformerna kring kollektivtrafik i Västra Götaland beslutades genom att 49 kommunfullmäktige och regionfullmäktige ställt sig bakom dem 2011. En första revidering och uppdatering av Samverkansformerna gjordes 2017. 2020 har en större utvärdering genomförts och dokumentet har uppdaterats. En ny utvärdering ska genomföras senast 2027. Aktualisering av dokumentet kan behöva göras vid exempelvis större organisationsförändringar.

Uppföljning av hur samverkansformerna fungerar i praktiken görs i samband med den årliga avstämningen av trafikförsörjningsprogrammet.

Karin Björklind, Regionutvecklare
karin.bjorklind@borasregionen.se
Telefon: 0766-08 41 12

Prioriteringsordning av redan utredda brister samt eventuell inspel av nya

Alla namngivna åtgärder i den nationella- och de regionala infrastrukturplanerna behöver uppdateras med nytto- och kostnadsberäkning (SEB) av Trafikverket. Arbetet är relativt omfattande och tidskrävande och måste vara klart redan under oktober 2024.

Antalet SEB:ar som kommer att uppdateras **för nya namngivna vägåtgärder** vid kommande planrevidering har begränsats, för VGR är ramen totalt 8 stycken, förslagsvis 1–2 per kommunalförbund.

Tidsplan inom Boråsregionen

Västra Götalandsregionen begär in en rangordning av våra utredda brister innan sommaren 2024.

Politisk hantering:

Information: Direktionen 26 april

Förslag till beslut: BH7 7 maj

Beslut: Direktion 24 maj

Fyra utredda brister i Sjuhärad

- Väg 180, mellan Alingsås och Borås
- Väg 27, mellan Borås och Länsgränsen mot Jönköping
- Väg 156, mellan Skene och Riksväg 40
- Väg 41, mellan Borås och länsgränsen mot Halland (inom VGR)

Väg 180

Väg 180 Borås – Alingsås

Åtgärdsvaldstudie avslutades 2021/2022

Ett namngivet objekt har utretts; ny väglänk (ca 9 km) mellan Viared och Sandhult.
Tvåfältsväg 80 km/tim med stigningsfält



Väg 27

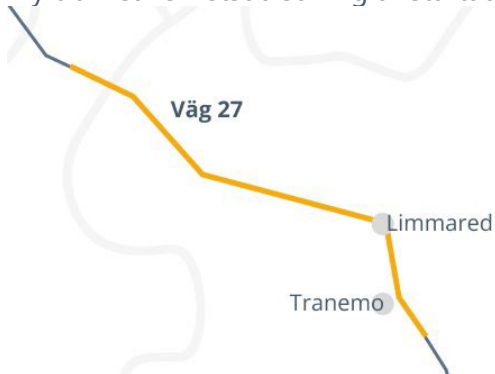
Åtgärdsvaldstudie avslutades 2024

Två namngivna objekt:

- M1 Kilakorset – Limmared, ca 15 km, 2+1-väg, 100 km/tim
- M2 Limmared – Tranemo, ca 6 km, 2+1-väg, 100 km/tim

Ett åtgärds paket tagits fram för att öka trafiksäkerheten på sträckan Lockryd –Tranemo med utgångspunkt i dagens vägstandard och hastighet.

Ny trafiksäkerhetsutredning är startad på väg 27 för hela stråket Borås-Karlskrona



Väg 156

Åtgärdsvaldstudie avslutades 2021

Två av fyra delsträckor, är med regional plan för 2022-2033.

Förbifart Skene är också med, men då med kommunal finansiering



Väg 41

Åtgärdsvaldstudie för Viskadalstråket både tåg och väg 41 genomfördes 2014 – 2016

Två avsnitt ingår i nuvarande plan och ska byggstartas:

- Fritsla –Kråkered
- Sundholmen Björketorp
-

Det finns ett flertal ytterligare förslag på åtgärder, där samtliga saknar tillräckliga underlag.

TRV:s förslag till inspel till nytt objekt: Färdigställa sträckan Fritsla – Gullberg med räcke så att den blir mötesseparerad



Sammanfattning av fakta

| | Väg 180 | Väg 27 | | Väg 156 | | Väg 41 |
|---------------------------|-------------------|--------------------------|----------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| | Viared - Sandhult | Kilakorset - Limmared | Söder om Limmared | Sandvad- Härsjön | Härsjön -Björlanda | Fritsla – Gullberg |
| Vägbredd | 6-10 meter | 8-10 m | 9 m | 8-10 m | 8-10 m | Målad 2+1 |
| Hastighet | 80 km/h | 70-90 km/h | 90 km/h | 80 km/h | 80 km/h | 80 Km/h |
| Antal fordon (ÅDT) | 3 350 | 5 560 | 7 000 | 5 400 | 5 400 | 6 800 |
| - varav andel tung trafik | 9% | 15% | 14,6% | 8% | 8% | 8,3% |
| Längd på åtgärden | 9 km | 15 km | 5,6 km | 2,6 km | 2,5 km | 10 km |
| Beräknad kostnad | 361 Mnkr | 600 Mnkr | 289 Mnkr | 107 Mnkr | 100 Mnkr | 50-70 Mnkr |
| TRV:s nyttoberäkningar | Lönsam | Lönsam | Osäker lönsamhet | Lönsam | Osäker lönsamhet | Uppgifter saknas |

Tjänstepersonsbedömning

| | Väg 180 | Väg 27 | | Väg 156 | | Väg 41 |
|--|---|-------------------------------------|----------------------|---------------------|------------------------|-----------------------|
| Effektbedömningar | Viared – Sandhult | Kilakorset- Limmared | Söder om Limmared | Sandvad- Härsjön | Härsjön - Björlanda | Fritsla – Gullberg |
| Snävt regionalt perspektiv | XXX | | | XX | XX | |
| Vidare geografiskt perspektiv (långväga resor) | X | X | X | X | X | X |
| Resenärer | XX | X | X | X | X | X |
| Oskyddade trafikanter | XXX | X | X | X | X | |
| Kollektivtrafik | X | X | X | X | X | |
| Näringslivet | XX | XX | XX | X | X | X |
| Möjlig kandidat i revideringen | Hög kostnad troligen behövs medfinans | Hög kostnad Behöver etappindelas | Ev. Möjlig | Möjlig | Möjlig | Möjlig |

Kommentarer

Samtliga åtgärder förbättrar trafiksäkerheten, har mer eller mindre negativ påverkan på miljön och på den biologiska mångfalden.

Förslag till prioriteringsordning efter diskussion på BH7 2024-03-26

1. Väg 180, om Borås är positiv till medfinansiering
2. väg 156, resterande sträckor
3. Väg 27
4. Väg 41

Inför arbetet med revideringen under hösten 2024

Ska Boråsregionens prioriterade brister revideras?

I så fall vilken/vilka:

Väg 181

Väg 42

Väg 41, fördjupande utredningar

Väg 27, fördjupad utredning kring Lockryd

Väg 154

Väg 157

Vilken ska då tas bort?



Helen Nordling, Enhetschef Vårldarsutveckling
helen.nordling@borasregionen.se
Telefon: 0738-565339

Vårdvalssystem Västra Götaland

FÖRSLAG TILL BESLUT

Direktionen ställer sig bakom VästKoms utkast till remissyttrande och ger ordförande i uppdrag att ta slutgiltigt beslut efter att VästKom behandlat ärendet

Ärendebeskrivning

Ett förslag på inriktning för vårdvalssystemet i Västra Götalandsregionen 2024–2028 har tagits fram av strategiska hälso- och sjukvårdsnämndens beredning för nära vård. Centrala frågor i beredningens arbete är bland annat att ta fram underlag för inriktning inför ändring av vårdvalssystemet inför 2025 som operativa hälso- och sjukvårdsnämnden sedan ska kunna omsätta till förfrågningsunderlag.

Inriktningsförslaget har sin utgångspunkt i VGR:s strategi för omställningen med tillhörande genomförandeplan samt olika aktörers krav och förväntningar på vårdvalssystem. Som en del i remissrundan av inriktningsförslaget bjöd beredningen för nära vård in till en dialog med kommunerna i Västra Götaland, genom de kommunala representanterna i SRO, den 6 mars. Kommunerna har också givits möjlighet att besvara remissen skriftligt.

VästKom har tagit fram ett utkast på yttrande som ska behandlas av AU den 8 maj och VästKoms styrelse den 23 maj. VästKom önskar få kommunernas synpunkter innan den 8 maj.

Expedieras till

VästKom

Inriktning för vårdvalssystemet i Västra Götalandsregionen 2024- 2028

REMISSVERSION

Bakgrund och syfte

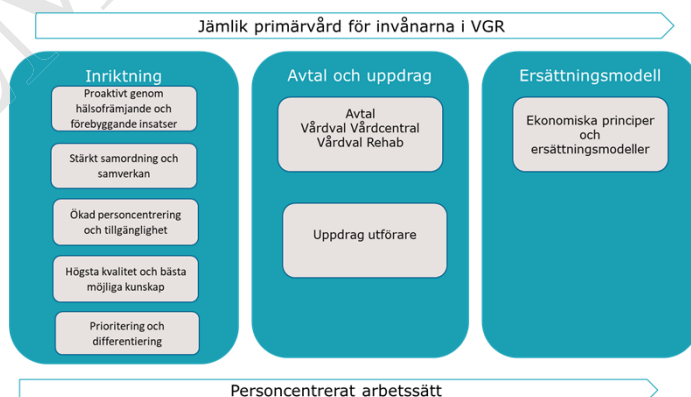
Vårdvalssystem inom hälso- och sjukvården ger patienter möjlighet att själva välja var de vill få vård och vilken vårdgivare de vill använda. Sedan den 1 januari 2010 är vårdval i regional primärvård reglerad enligt lag. Lagen ställer krav på att regionerna ger alla invånare möjligheter att välja utförare inom den regionala primärvården utan begränsningar till visst geografiskt område inom regionen. Ersättningen till utförare ska följa individers val. Vårdvalssystemen ska dessutom utformas så att utförare behandlas lika, om det inte finns skäl för något annat.

I Västra Götalandsregionen (VGR) finns två vårdval inom ramen för regional primärvård. Utöver det obligatoriska vårdvalet inom primärvård, vårdval vårdcentral, har VGR valt att införa vårdval inom rehabilitering på primärvårdsnivå, vårdval rehab.

Vårdvalssystemet i VGR ska möjliggöra god och nära vård och en jämlik primärvård för invånarna i Västra Götaland. Syftet med inriktningen för vårdvalssystemet är att skapa en gemensam riktning och vara ett stöd för de aktörer som verkar inom ramen för och i nära anslutning till vårdvalssystemet. Vårdvalssystemet i VGR omfattar:

- Inriktning
- Förfrågningsunderlag enligt lag (2008:962) om valfrihetssystem
- Ekonomiska principer och ersättningsmodeller

Den övergripande inriktningen har tagits fram med utgångspunkt i VGR:s strategi för omställningen med tillhörande genomförandeplan samt olika aktörers krav och förväntningar på ett vårdvalssystem.



God och nära vård

VGR ska erbjuda en jämlik, sammanhållen och tillgänglig hälso- och sjukvård som ges med högsta kvalitet och patientsäkerhet och utgår från den enskildes behov. Det långsiktiga målet är att skapa en hälso- och sjukvård som ger ökat värde för patienten och samtidigt nyttjar resurser effektivt.

Hälso- och sjukvårdens och samhällets utmaningar med ett ökande behov av hälso- och sjukvård i befolkningen och begränsade resurser ställer fortsatt krav på ändrade arbetssätt, där tekniken ger nya möjligheter. Ett mer hälsofrämjande, förebyggande och proaktivt förhållningssätt ger stora vinster för individen och är en nödvändig utveckling för ett ändamålsenligt och effektivt resursutnyttjande.

Den vård som är vanligt förekommande i befolkningen eller ofta återkommande för individen ska finnas nära och ges jämlikt, samordnat och personcentrerat. Vården ska vara digital när det är möjligt och fysisk när det behövs. Den regionala primärvården ska utgöra basen i den nära vården och ge en effektiv, bred och lättillgänglig hälso- och sjukvård som samspelar med annan hälso- och sjukvård, elevhälsa, socialtjänst och tandvård.

Inriktning för vårdvalssystemet i Västra Götalandsregionen

Inriktningen för vårdvalssystemet är vägledande för avtal och uppdrag som tecknas och följande perspektiv ska beaktas:

- invånarperspektivet
- jämlik tillgång av vård i hela Västra Götaland och särskilt beakta geografiska och socioekonomiska skillnader
- omställningen av hälso- och sjukvården med särskilt beaktande på den regionala primärvårdens roll i området nära vård
- kompetensförsörjning, vårdutbudsstruktur och horisontella prioriteringar
- minskad administration
- nolltolerans mot välfärdsbrottslighet

Fem områden är prioriterade för att öka genomförandekraften mot en jämlik, sammanhållen och tillgänglig hälso- och sjukvård som ges med högsta kvalitet och patientsäkerhet och utgår från den enskildes behov:

- Proaktivt genom hälsofrämjande och förebyggande insatser
- Stärkt samordning och samverkan
- Ökad personcentrering och tillgänglighet

- Högsta kvalitet och bästa möjliga kunskap
- Prioritering och differentiering

Proaktivt genom hälsofrämjande och förebyggande insatser

Ett hälsofrämjande, förebyggande och proaktivt förhållningssätt ger stora vinster för individen och är en nödvändig utveckling för ett ändamålsenligt och effektivt resursutnyttjande.

Förebyggande insatser ska vara centrala inom hälsofrämjande arbete och insatser riktas mot befolkningen i stort, för att öka möjligheterna att förebygga riskfaktorer och sjukdom samt bidra till en jämlik hälsa. Invånarna ska ges förutsättningar och verktyg för att ta ett egenansvar för sin hälsa. Insatser utformas utifrån skillnader i livsvillkor och hälsa hos olika befolkningsgrupper. De insatser som har störst potential att förbättra befolkningens hälsa, genom att vara mest påverkbara och relevanta, prioriteras. För individen skapar det förutsättningar för självständighet och livskvalitet.

Stärkt samverkan och samordning

En god samverkan och samordning mellan olika aktörer i vården möjliggör ett effektivt nyttjande av resurser och kompetenser för att erbjuda patienter rätt vård, i rätt tid och på rätt vårdnivå. Invånarna ska uppleva att hälso- och sjukvården är sammanhållen och personcentrerad.

Det krävs fortsatt utveckling mot förändrade och utvecklade arbetssätt, rätt använd kompetens och möjlighet att dela information mellan aktörer. Tydliga och kända samverkansstrukturer ska uppmuntra till gemensamt ansvarstagande och tillit mellan olika aktörer, som regional och kommunal primärvård, specialistsjukvård och andra aktörer. Berörda aktörer ska aktivt delta i och bidra till utvecklingen av VGR:s gemensamma samverkansstruktur, tillsammans med länets kommuner. Det handlar om att prioritera tid och resurser för samordning och samverkan.

Ökad personcentrering och tillgänglighet

Den vård som är vanligt förekommande i befolkningen eller ofta återkommande för individen ska finnas nära och ges jämlikt, samordnat och personcentrerat. Mobil vård ska erbjudas till de som har störst behov och som har svårt att ta sig till vårdinrättningar. Vården ska präglas av ett vänligt, respektfullt och tillgängligt bemötande för att främja en personcentrerad vård som utgår från patientens individuella förutsättningar och behov. Det är viktigt att stärka patienten i dess egen kraft och förmåga, som resurs för sin egen hälsa. Det främjar invånarnas delaktighet och engagemang och gör åtgärderna framgångsrika. För

patienter med komplexa behov och kroniska tillstånd är det särskilt viktigt med en hög relationskontinuitet. Det kan ske genom tillgång till fast läkarkontakt och fast vårdkontakt.

Vårdgarantin ska följas, med hög tillgänglighet och öppettider som möter invånarnas behov. Ändamålsenliga digitala lösningar ökar tillgängligheten genom enkel åtkomst till vårdinformation och tjänster. En ökad tillgänglighet genom digitala tjänster kan även möjliggöra ökad samordning och stöd mellan olika vårdnivåer, exempelvis mellan specialistvård och regional primärvård.

Utbudsstrukturen inom Västra Götaland ska främja geografisk jämlikhet, tillgänglighet och kontinuitet.

Högsta kvalitet och bästa möjliga kunskap

Bästa möjliga kunskap ska finnas tillgänglig och användas i patientmötet, eller av patienten själv i sin egen vård. Patienters och närståendes erfarenheter ska vara en självklar del i utvecklingen av vårdkvaliteten och patientsäkerheten. Alla invånare ska ha likvärdig tillgång till vård oavsett kön, ålder, etnicitet eller socioekonomisk bakgrund. Fast läkarkontakt och fast vårdkontakt bidrar till en ökad patientsäkerhet och ska särskilt prioriteras för patienter med komplexa behov och kroniska tillstånd.

Främjandet av forskning, utveckling och innovation skapar förutsättningar för ytterligare utveckling av vårdens processer och nyttjandet av evidensbaserade metoder. En del av det handlar om att stärka och kompetensutveckla medarbetare i utvecklade arbetssätt. Evidensbaserade och tillgängliga beslutsstöd ska tas fram och även tillgängliggöras i digitala vårdinformationsmiljöer. Implementering av arbetssätt och processer, som personcentrerade sammanhållna vårdförlopp och medicinska riktlinjer, ska vara anpassade till den regionala primärvården. Genom kontinuerlig uppföljning av vårdkvalitet och resultat skapas möjligheter för utveckling av vården, mot ökad kvalitet och effektivitet.

Prioritering och differentiering

Hälso- och sjukvårdens och samhällets utmaningar med ett ökande behov av hälso- och sjukvård i befolkningen och begränsade resurser ställer krav på prioriteringar. Målet är rätt vård till rätt patient, i rätt tid och på rätt vårdnivå. För vissa patientgrupper är behovet av kontinuitet och samordning viktigare och för andra med avgränsade problem är tillgängligheten viktigast. Behoven hos en enskild patient kan variera över tid vilket påverkar bedömning av val av insats. För en jämlik och

tillgänglig vård i hela Västra Götaland utgår insatser från invånarnas behov, socioekonomiska och geografiska förutsättningar, som omhändertas genom en differentiering av vårdval.

Arbete och insatser inom ramen för vårdvalssystemet ska särskilt beakta personer med komplexa behov samt invånare som har stor risk för ohälsa men som ännu inte har kontakt med vård och omsorg. Dessa grupper behöver hälsofrämjande och förebyggande insatser för att minska risken för ohälsa samt skapa förutsättningar för självständighet och livskvalitet.

Det finns stora effektivitetsvinster att göra genom att förbättra vården för patienter med komplexa behov. De är en liten men resurskrävande grupp som ofta behöver insatser och samordning från både region och kommun, oavsett ålder, diagnos eller funktionsnedsättning. Fokus behöver riktas från organisation till person och relation. Personcentrering och ett mer sammanhållet och proaktivt arbete kan göra att behovet av vård minskar och leder till ökad livskvalitet för individen.

Grundläggande förutsättningar

För att möta invånarnas behov, med hög vårdkvalitet, patientsäkerhet och effektiv resursanvändning, behöver ett antal grundläggande förutsättningar finnas på plats:

- **Kultur och ledarskap**
Primärvården ska främja en kultur och ett ledarskap som uppmuntrar kontinuerliga förbättringar, innovation och ny teknik.
- **Kompetensförsörjning**
Den regionala primärvården ska säkerställa att medarbetarna har den kompetens som krävs för uppdraget och erbjuda en attraktiv arbetsmiljö där medarbetare trivs och utvecklas.
- **Digitalisering som verktyg**
Genom att ta vara på digitaliseringens möjligheter ökar vi kvaliteten, förbättrar tillgängligheten och nyttjar resurserna mer effektivt.
- **Ekonomiskt ansvarstagande**
De ekonomiska förutsättningarna för VGR och utförarna av vård ska präglas av långsiktighet och en strävan att minska administration. En förutsättning för att skapa ekonomiskt långsiktiga principer är att knyta an ersättningsmodeller till omställningen i det samlade hälso- och sjukvårdssystemet med alla dess vårdnivåer. Uppföljningen måste beakta risker för välfärdsbrottslighet, för att på så sätt värna

om en hållbar utbudsstruktur som kan matcha invånarens valmöjligheter över tid.

Uppföljning

Systematisk uppföljning syftar till att utvärdera att verksamheter inom vårdvalssystemet erbjuder en personcentrerad, kunskapsbaserad, säker, jämlik och effektiv vård samt ges inom ramen för vårdgarantin.

Uppföljningen inkluderar ekonomisk kontroll och beaktar risker för välfärdsbrottslighet. Uppföljning regleras i avtal mellan region och utförare av vård och sker i såväl löpande som fördjupad form. En del av måtten på kvalitet från den löpande uppföljningen behöver vara tillgängliga för invånarna.

REMISSVERSION

Anna Laang, Enhetschef Regional utveckling
anna.laang@borasregionen.se
Telefon: 0732-001173

Delregionala utvecklingsmedel kultur 2024

FÖRSLAG TILL BESLUT

Direktionen beslutar att fördela delregionala utvecklingsmedel för kultur 2024 enligt förslag

Ärendebeskrivning

Kulturplan Sjuhärad 2024 - 2027 anger riktning och prioriteringar för satsningar inom kultur-samverkan i Sjuhärad. Kulturplanen styr fördelningen av projektmedel och övriga resurser inom kulturområdet och planen består av sex prioriterade områden för samverkan: Barn och ungas rätt till kultur, Kulturskola, Bibliotek, demokrati och läsfrämjande, Kultur och samhällsbygge, Kultur och lokal utveckling samt Kultur och lokalt engagemang. Kultursamverkan i Boråsregionen ska även bidra till att uppfylla målen i Västra Götalandsregionens kulturstrategi.

En utlysning av projektmedel för delregionala kulturprojekt har genomförts under perioden 2023-12-15 - 2024-02-23. Fyra projektansökningar har inkommit och samtliga projekt har koppling till de prioriterade områdena i kulturplanen

| Projekt | Prioriterat område | Ansökt | Förslag fördelning | Deltagande kommuner |
|--|---|------------------|--------------------|--------------------------------|
| 1. Sjuhärads fröbibliotek | Bibliotek, demokrati, läsfrämjande Kultur och lokal utveckling | 400 000 | 400 000 | Borås, Mark, Knallebiblioteken |
| 2. Dans på menyn | Kultur och lokal utveckling Kultur och samhällsbygge | 100 000 | 100 000 | Tranemo, Ulricehamn |
| 3. Stärkt barnrätt i Sjuhärads kulturskolor | Barn och ungas rätt till kultur Kulturskola | 215 000 | 0 | Alla förutom Bollebygd |
| 4. Likvärdiga förutsättningar till utveckling i Sjuhärads kulturskolor | Kulturskola Barn och ungas rätt till kultur | 350 000 | 350 000 | Alla förutom Bollebygd |
| Totalt | | 1 065 000 | 850 000 | |

Expedieras till

Borås kulturskola
Finnekumla Dans & Konstscen
Borås Stad
Marks kommun



1. Sjuhärads fröbibliotek

Förslag fördelning: 400 000 kr

Projektägare: Borås kommun och Marks kommun i samverkan med Knallebiblioteken

Sökt bidrag: 400 000 kr

Projektperiod: 20240801-20251231

Syfte

Fröbiblioteket syftar till att uppmuntra invånarnas intresse och kunskap om odling, den biologiska mångfalden och det odlade kulturarvet. Projektet är en metod för att stärka arbetet med, och kunskapen om, Västra Götalands gröna kulturarv inom POM – programmet för odlad mångfald. Genom kopplingen till Botaniska trädgården och den växtbank som finns där bidrar projektet till att stärka och bevara regionens eget kulturarv av äldre trädgårdsväxter. Förutom ett folkbildande syfte blir fröbiblioteket en fysisk mötesplats för odlingskultur i bred och folklig bemärkelse, till vilken det också går att koppla på aktiviteter och evenemang.

Fokusområde samt insats i Sjuhärads kulturplan som projektet ska möta

Fröbiblioteket blir en del i utvecklingen av Knallebiblioteken som stärker bibliotekets roll som fysisk mötesplats och plats för samtal om samhällets utveckling och utmaningar. Genom förmedling av kulturväxter sker kunskapsspridning, kommunikation om och samtidigt bevarande av vårt relativt okända gröna kulturarv. Målet är att skapa en plattform för möten med en låg kunskapströskel för de som är nya odlare och på så vis stärker projektet förutsättningar för odlingskulturen. Samtidigt sker förmedling av kunskap om vårt gemensamma växtmaterial, vilket bidrar till att stärka Sjuhärads identitet.

Sjuhäradsperspektiv

Avsikten är att starta upp fröbiblioteksverksamheten som en pilot i Borås och Marks kommuner, med målet att det blir en så bra och välintegrerad del av Knallebiblioteken att verksamheten kan skalas upp och spridas (som ett frö i vinden) till övriga Knallebibliotek i Sjuhärad. Piloten handlar såväl om utveckling av arbetssätt för fröförmedling som utveckling av kommunintern samverkan mellan biblioteks- och parkfunktion. Samverkan med alla kommuner i Sjuhärad kommer ske via Biblioteksnätverket och kommunernas parkverksamhet.

Förväntat resultat

Uppstart av två platser med fröutlämning med totalt minst 100 användare/plats under odlingssäsongen 2025. Förmedling av minst 20 sorters frön varav cirka hälften är fröer från nationella genbanken eller andra fröer som stärker den odlade biologiska mångfalden och hälften är nyttobetonade och "enkla" grönsaksfröer.

Bedömning hur väl projektet möter den prioriterade insatsen

Projektet motiverar en utveckling av samarbetet inom Knallebiblioteken där biblioteken som fysisk mötesplats för odlingskulturen stärker dess roll för folkbildning. Projektet arbetar med insatser inom det prioriterade området Kultur och lokal utveckling för att tillgängliggöra regionens odlade kulturarv.

Motivering fördelning 2024

Positivt är att Fröbiblioteket knyter an till den delregionala satsningen Knallebiblioteken Kultur och lokal utveckling med att tillgängliggöra kulturarvet i detta fall det gröna kulturarvet. Det är positivt med samverkan med andra förvaltningar och ett bra exempel på ett gränsöverskridande samverkansprojekt inom kultur och miljö. Att använda Knallebiblioteken som plattform är nytänkande. Projektet knyter an till de prioriterade områdena Bibliotek, läsfrämjande, demokrati samt Kultur och lokal utveckling i Kulturplan Sjuhärad. En reviderad ansökan skickades in för att säkerställa projektets koppling till den nationella satsningen Programmet för odlad mångfald och målet att bevara vårt gröna kulturarv. Även kopplingen till satsningen Trädgårdsresan, besöksnäring och föreningar stärker projektets delregionala mervärde och anknytning till kulturplanen.



2. Dans på menyn

Förslag fördelning: 100 000kr

Projektägare: Finnekumla Dans och Konstscen

Sökt bidrag: 100 000kr

Projektperiod: 20240731-20250630

Syfte

Projektet syftar till att stärka dansens infrastruktur i Sjuhärad, både för danskonstnärer och publik. Genom dialoger på spelplatserna sammanställs tillsammans med kommunerna en vision kring det långsiktiga målet för dans tillgängligt för fler och för danskonstnärer att verka i Sjuhärad.

Fokusområde samt insats i Sjuhärads kulturplan som projektet ska möta

Dans på Menyn är ett konstnärligt undersökande projekt som i samarbete med Ulricehamns och Tranemos kommuner vill stärka nutida dansens plats i Sjuhärad. Danskonsten har i dagsläget en svag infrastruktur och genom projektet vill man gynna förutsättningarna för konstformens plats bland grupper i samhället dit scenisk dans inte når. Genom att förlägga dansföreställningar i mindre format till rum och platser som normalt inte möter modern dans uppstår nya möten och dialoger mellan människor och kulturutövare. Miljöer som en möjlig framtida potentiell plats för dans undersöks. Projektet svarar upp mot inriktningarna i Kulturplanens prioriterade områden Kultur och lokalt engagemang och Kultur och lokal utveckling.

Sjuhäradsperspektiv

Dans på menyn börjar med Ulricehamns och Tranemos kommuner för att under projekttiden skapa en modell som om den faller väl ut kan utvecklas till fler kommuner i Sjuhärad. Finnekumla Dans och Konstscen ligger i Sjuhärad som fysisk plats och är idag en mötesplats för utvecklingen av den kulturella infrastrukturen i Sjuhärad. Det är den enda platsen för utforskande av dans och med stöd av projektet kan satsningen bidra till att stärka dansens roll och uttryck i Sjuhärad. Samarbetet med kommunerna är avgörande i sin intention att samverka för framtidens dans. Målet är att hitta en modell för delregional spridning.

Förväntat resultat

Projektet ska resultera i en långsiktig plan för en permanent Dans och konstscen i Sjuhärad med bas i Finnekumla, Ulricehamns kommun. Under projekttiden görs löpande utvärderingar och avstämningar för att sammanställa synergieffekterna som dans kan generera i kommunala verksamheten, både på individnivå men också organisatoriskt. Finnekumla Dans och Konstscen är en unik plats för residens, produktion och publika möten med fokus på samtida konstuttryck, tvärkonstnärliga möten och nutida dans. Tillsammans med kommunerna kommer nutida dans av hög konstnärlig kvalitet integreras i flera kommunala verksamheter vilket stärker Sjuhärads roll som kulturregion.

Bedömning hur väl projektet möter den prioriterade insatsen.

Ansökan når upp till de allmänna kriterierna samt har ett Sjuhäradsperspektiv där särskilt två fokusområden i den delregionala kulturplanen berörs. Det är Kultur och lokalt engagemang eftersom arbetet sker tillsammans med lokala föreningar. Kulturföreningar, kulturskapare och andra kulturaktörer kommer genom projektet utveckla delregionala samarbeten. Projektet bidrar också till att stärka delregionens kulturella kreativa branscher med fokus på kulturaktörer. Det bidrar även till området Kultur och samhällsbygge genom att stärka gemensamma platser som framhäver Sjuhärads unika identitet och ökar samverkan mellan kulturliv och civilsamhälle och utgår från medborgarna med ett inkluderande arbetssätt och genom medskapande utgå ifrån respektive plats olika förutsättningar.

Motivering fördelning 2024

Att med kultur utveckla en plats är ett väl etablerat koncept. Att i det här fallet utgå ifrån dans men se det som en samverkan med de som bor på platsen stämmer bra överens med kulturplanens vision i stort men även de prioriterade insatser som pekats ut. Samarbetet med kommunerna är grunden.



3. Stärkt barnrätt i Sjuhärads kulturskolor

Förslag fördelning: 0 kr

Projektägare: Borås Stad Kulturförvaltning, Borås kulturskola, för Sjuhärads Kulturskolor

Sökt bidrag: 215 000 kr

Projektperiod: 20240801-20250801

Syfte

Syftet med projektet är att fler barn i Sjuhärad ska få sina rättigheter tillgodosedda; att uttrycka sig med konst och kultur och påverka sitt samhälle och den verksamhet de verkar i. Genom projektet vill man säkerställa ett systematiskt arbete med att implementera barnkonventionen i kulturskolans verksamhet och öka barns och ungas delaktighet och inflytande i verksamheten på individ-, grupp-, och organisationsnivå.

Fokusområde samt insats i Sjuhärads kulturplan som projektet ska möta

Under projekttiden vill man ta fram en strategi och rutinbeskrivning tillsammans med chefer, lärare och barn och unga för hur barnens rättigheter och möjlighet att påverka sin kulturskola ska tillgodoses. Syftet med att ta fram en strategi är att säkerställa ett systematiskt arbete med att implementera barnkonventionen i kulturskolans verksamhet och öka barns och ungas delaktighet och inflytande i verksamheten på individ-, grupp-, och organisationsnivå. Projektet vill arbeta med att tillgodose barn och ungas rättigheter.

Sjuhäradsperspektiv

Sjuhäradsperspektivet är väl tillgodosett. Projektet drivs genom samverkan mellan alla kommuner i Sjuhärad förutom Bollebygd. Målet är att skapa ett elevforum med representanter från alla kommuner och forumet kommer utgöra en resurs och referensgrupp för politiker och tjänstepersoner som ansvarar för kulturskolor.

Förväntat resultat

Efter ett år ska det finnas en strategi med tydliga roller, verktyg och rutiner för hur personalen på kulturskolorna kan öka barns inflytande i det dagliga arbetet och utbudet av aktiviteter. Ett elevforum för hela Sjuhärad som säkerställer barn och ungas rätt till kultur, möjlighet att påverka den verksamhet de deltar i och som stödjer ungas kulturutövning. Projektet bidrar till att tillämpa FN's barnkonvention i verksamheten.

Bedömning hur väl projektet möter den prioriterade insatsen

Projektet möter den prioriterade insatsen väl främst inom området för kulturskolans mål att stärka barn och ungas rätt att påverka kulturskolans verksamhet, utbud och utveckling samt genom att fortsätta att arbeta för ett vidgat deltagande för barn och unga.

Motivering fördelning 2024

Projektet i sig är ett bra och väl underbyggt projekt och möter ett stort behov som identifierats av Sjuhärads kulturskolor. Men då barnperspektivet och barn och ungas delaktighet är en så stor del av den ansökan som heter "Likvärdiga förutsättningar till utveckling i Sjuhärads kulturskolor" prioriteras ansökan ned till förmån för övriga inkomna ansökningar.



4 Likvärdiga förutsättningar till utveckling i Sjuhärads kulturskolor, för alla barn och ungas rätt till kultur

Förslag fördelning: 350 000 kr

Projektägare: Kommunerna i Sjuhärad, förutom Bollebygd

Sökt bidrag: 350 000 kr

Projektperiod: 20240801–20250801

Syfte

Projektet syftar till att ge kulturskolorna likvärdiga förutsättningar till utveckling. Utvecklingsarbetet syftar till att öka utvecklingstakten och bli en ännu mer attraktiv och tillgänglig kulturskola för barn och unga, vilket i sin tur leder till ett mer dynamiskt och nyskapande kulturliv i Sjuhärad. Ett syfte är att bygga en robust samverkanskultur för att gemensamt lyckas med kulturskolornas utmaningar.

Fokusområde samt i Sjuhärads kulturplan som projektet ska möta

Projektet bidrar till målen för området Kulturskola och Barn och ungas rätt till kultur i Kulturplan Sjuhärad. Kulturskolorna vill spegla den tid vi lever i och vara platsen där barnen i Sjuhärad upptäcker estetiska uttrycksformer och utvecklar sin skapande förmåga. Kulturskolan ska vara en kreativ mötesplats och verksamhet där barn och unga har en tydlig röst, känner sig delaktiga och medverkar i utvecklingen. Projektet ska stärka barn och ungas rätt att påverka den verksamhet de själva är del i.

Sjuhäradsperspektiv

Alla kulturskolor i Sjuhärad förutom Bollebygd ingår i projektet. Målet är att skapa ett delregionalt kulturskolekluster för att öka tillgängligheten till eget skapande och personlig utveckling.

Förväntat resultat

Förväntat resultat av projektet är fler regiongemensamma aktiviteter och utbud, samverkan med personal för att öka utbudet och säkerställa ett brett kulturutbud, genomföra regiongemensamma erfarenhetsutbyten för ämnesnätverk och utbildningsdagar samt fortsätta driva arbetsgrupper som arbetar för en modell för fördjupad samverkan. Stärka elevråden, arrangera demokratidagar och en strategi för att öka barn och ungas inflytande i kulturskolorna. Bildandet av ett regionalt elevforum. Metodutveckling, verktyg och strukturer för att öka barn inflytande enligt barnkonventionen.

Bedömning hur väl projektet möter den prioriterade insatsen

Projektets syfte och mål bedöms ligga väl inom ramen för det prioriterade området Kulturskola. Kulturplanens tre mål för det prioriterade området Kulturskolan: stärka barn och ungas rätt att påverka kulturskolans verksamhet, utbud och utveckling, bygga ett regionalt kulturskolekluster med gemensamt utbud av olika estetiska uttrycksformer, fortsätta att arbeta för ett vidgat deltagande för barn och unga och projektet bidrar till att bygga ett regionalt kulturskolekluster med en tydlig inriktning på medskapande för barn och unga tillgodoses i projektet.

Motivering fördelning 2024

Ansökan når upp till de allmänna kriterierna och Sjuhäradsperspektivet samt bedöms ligga mycket väl i linje med den prioriterade insatsen. Det treåriga projektet går nu in på sitt sista år av finansiering med Kulturrådspengar, medel från Allmänna arvsfonden kompletterat med delregionala utvecklingsmedel kultur. Kulturskolorna utvecklas i nära samverkan tack vare det delregionala utvecklingsprojektet.

Anmälningssärenden 2024-04-26

Inkomna handlingar

| Datum | Avsändare | Ärende |
|--------|--|---|
| 240222 | 1. Borås kulturskola | Ansökan utvecklingsmedel kultur – Stärkt barnrätt i Sjuhärads kulturskolor |
| 240222 | 2. Borås kulturskola | Ansökan utvecklingsmedel kultur – Likvärdiga förutsättningar till utveckling i Sjuhärads kulturskolor |
| 240222 | 3. Borås Stad, Marks kommun | Ansökan utvecklingsmedel kultur – Sjuhärads fröbibliotek |
| 240223 | 4. Finnekumla Dans & Konstscen | Ansökan utvecklingsmedel kultur – Dans på menyn |
| 240226 | 5. Västra Götalandsregionen | Naturbruksavtal |
| 240227 | 6. Ulricehamns kommun | Samverkansavtal familjecentraler i Västra Götaland |
| 240227 | 7. Vårgårda kommun | Verksamhetsplan och budget 2024 |
| 240227 | 8. Ung företagsamhet Älvsborg | Rekvisition |
| 240228 | 9. Marks kommun | Samverkansavtal familjecentraler i Västra Götaland |
| 240229 | 10. Borås Stad | Rapport av vård- och äldrenämndens personuppgiftsbehandlings 2023 |
| 240229 | 11. Svenljunga kommun | Ledamot kulturpolitiskt nätverk Sjuhärad |
| 240229 | 12. Science Park Borås | Rekvisition Arena Circular Hub och DO-Tank center |
| 240229 | 13. Connect Sverige | Rekvisition Starkare företag Bättre samhälle |
| 240229 | 14. Borås INK | Rekvisition INKW för innovation, inspiration, nätverkande, kunskap och workshop |
| 240229 | 15. Drivhuset | Rekvisition Framstegsfokus |
| 240301 | 16. Marks kommun | Ledamot kulturpolitiskt nätverk Sjuhärad |
| 240301 | 17. Högskolan i Skövde | Rekvisition Företagsrevitalisering |
| 240304 | 18. Borås Stad | Verksamhetsplan och budget 2024 |
| 240304 | 19. Borås Stad | Samverkansavtal familjecentraler i Västra Götaland |
| 240306 | 20. Ulricehamns kommun | Verksamhetsplan och budget 2024 |
| 240308 | 21. Bollebygd kommun | Verksamhetsplan och budget 2024 |
| 240308 | 22. Bollebygd kommun | Samverkansavtal regional yrkesutbildning inom BRvux |
| 240308 | 23. Herrljunga kommun | Samverkansavtal familjecentraler i Västra Götaland |
| 240308 | 24. Bollebygd kommun | Samrådsutskick för Grönplan för Bollebygd tätort |
| 240312 | 25. Näringsliv Ulricehamn | Slutrekvisition Affärsutveckling för besöksnäring och event |
| 240313 | 26. Ulricehamns kommun | Samverkansavtal regional yrkesutbildning inom BRvux |
| 240314 | 27. Högskolan i Borås/ Science Park Borås | Rekvisition förstudie Gestaltad livsmiljö, NEB |
| 240315 | 28. Tranemo kommun | Samverkansavtal familjecentraler i Västra Götaland |
| 240315 | 29. Marks kommun | Remiss av riktlinjer för bostadsförsörjning |
| 240318 | 30. Västra Götalandsregionen | Skrivelse gällande prioritering regional transportinfrastrukturplan 2026-2037 |
| 240320 | 31. Drivhuset | Ansökan förstudiemedel Framtidskraft Sjuhärad: Broar till Framgång |
| 240320 | 32. Hässleholmen Bollklubb | Ansökan förstudiemedel Ortens entreprenörer |
| 240321 | 33. Tranemo kommun | Verksamhetsplan och budget 2024 |
| 240321 | 34. Rydals museum/Marks kommun | Ansökan förstudiemedel Residens som potential för platsutveckling |
| 240321 | 35. Föreningen förläggargårdar i Sjuhärad | Ansökan förstudiemedel Häggådalen - världsarv |

| | | |
|--------|--|--|
| 240321 | 36. Föreningen Internationellt Vävcenter | Ansökan förstudiemedel Nätverksbygge för stjälkfibrer |
| 240322 | 37. Herrljunga kommun | Ansökan förstudiemedel Kultur och hälsa för friskare seniorer och det goda livet i Sjuhärad |
| 240322 | 38. Svenljunga kommun | Ansökan förstudiemedel Struktur för hållbar kunskapsutveckling inom socialtjänsten |
| 240323 | 39. Lindholmen Science Park | Ansökan förstudiemedel Lokala informationslandskapet i kris och krig |
| 240324 | 40. Ljurfalla Fabriken | Ansökan förstudiemedel Connectors: A toolkit for co-creating and community building through sustainable furniture design |
| 240325 | 41. Högskolan i Borås | Ansökan förstudiemedel Klimatundervisning i svensk skola |
| 240326 | 42. Stiftelsen Proteko | Rekvisition Kompetensakademin |
| 240327 | 43. Ulricehamns kommun | Ledamot kulturpolitiskt nätverk Sjuhärad |
| 240327 | 44. Bollebygds kommun | Ledamot kulturpolitiskt nätverk Sjuhärad |
| 240327 | 45. Kanico | Uppsägning av hyresavtal |
| 240402 | 46. Tranemo kommun | Ledamot kulturpolitiskt nätverk Sjuhärad |
| 240408 | 47. Marks kommun | Samverkansavtal regional yrkesutbildning inom BRvux |
| 240409 | 48. Västra Götalandsregionen | Strategisk inriktning trafikförsörjningsprogrammet 2026-2029 |
| 240409 | 49. Västra Götalandsregionen | Svar på skrivelse från Skaraborgs kommunalförbund gällande Västtågsutredningen |
| 240411 | 50. Vårgårda kommun | Ledamot kulturpolitiskt nätverk Sjuhärad |
| 240411 | 51. Finansdepartementet | Remiss av SOU 2024:22 En ny organisation för förvaltning av EU-medel |
| 240411 | 52. Borås Stad, Marks kommun | Reviderad ansökan utvecklingsmedel kultur – Sjuhärads fröbibliotek |
| 240415 | 53. Ljurfalla Fabriken | Reviderad ansökan Food journeys – att dela historier över kulturgränser genom konst och mat |
| 240416 | 54. Västra Götalandsregionen | Beslut Samverkansavtal naturbruksutbildning |
| 240416 | 55. Stiftelsen Espira | Årsredovisning |
| 240417 | 56. Borås Stad | Ledamot kulturpolitiskt nätverk Sjuhärad |

Expedierade handlingar

| Datum | Mottagare | Ärende |
|--------|--|---|
| 240228 | 57. Västra Götalandsregionen | Slutrapport och rekvisition Fossilfri Boråsregion |
| 240311 | 58. Medlemskommunerna | Direktionsprotokoll 240301 |
| 240311 | 59. Vänsterpartiet | Fyllnadsval adjungerad |
| 240311 | 60. Västra Götalandsregionen | Yttrande Inriktningsplanering av nationell transportinfrastrukturplan |
| 240312 | 61. Medlemskommunerna | Yttrande Inriktningsplanering av nationell transportinfrastrukturplan |
| 240312 | 62. Medlemskommunerna | Ekonomibilaga samverkansavtal BRVux |
| 240312 | 63. Medlemskommunerna | Samverkansavtal naturbruksutbildning |
| 240409 | 64. Medlemskommunerna, Delregional nämnd södra | Årsbokslut 2023 |



Delegationsbeslut

| Datum | Beslut | Delegat |
|--------|--|--------------------|
| 231116 | 65. Avtal processledning gemensam avfallsplan Bollebygd | Förbundsdirektör |
| 231120 | 66. Avtal processledning gemensam avfallsplan Vårgårda | Förbundsdirektör |
| 231205 | 67. Avtal processledning gemensam avfallsplan Svenljunga | Förbundsdirektör |
| 231226 | 68. Avtal processledning gemensam avfallsplan Ulricehamn | Förbundsdirektör |
| 240103 | 69. Avtal processledning gemensam avfallsplan Herrljunga | Förbundsdirektör |
| 240122 | 70. Avtal processledning gemensam avfallsplan Borås Stad | Förbundsdirektör |
| 240123 | 71. Avtal processledning gemensam avfallsplan Tranemo | Förbundsdirektör |
| 240208 | 72. Avtal processledning gemensam avfallsplan Mark | Förbundsdirektör |
| 240229 | 73. Avtal upphandlingskonsult e-arkiv i Sjuhärad | Förbundsdirektör |
| 240314 | 74. Avtal konsult kommunala energiplaner | Förbundsdirektör |
| 240418 | 75. Avtal konsult Pint, utbildning PowerBI | Administrativ chef |